



Logistikbranche erwartet gute Wachstumsaussichten

In Japan bauen Unternehmen im Logistikbereich ihre Aktivitäten aus. Die Transportnachfrage steigt, ebenso wie die Erfordernis klimaneutraler Lieferketten.

28.07.2021

Von Jürgen Maurer | Tokyo

- ▶ [Transportnachfrage nimmt 2021 zu](#)
- ▶ [Container-Engpass bleibt vorerst bestehen](#)
- ▶ [Logistik zieht Investitionen an](#)
- ▶ [Branche soll klimaneutral werden](#)

In Japan hat die Logistikbranche während der Coronapandemie bislang ohne große Probleme funktioniert. Die Volumina sind im Jahr 2020 aufgrund der eingeschränkten wirtschaftlichen Aktivitäten insgesamt zwar zurückgegangen, haben in Teilbereichen jedoch zugelegt, wie etwa die Dienstleistungen rund um E-Commerce-Aktivitäten (Third Party Logistik).

Das [Yano Research Institute](#) geht davon aus, dass sich die Logistikbranche im Fiskaljahr 2021 (1. April bis 31. März) umsatzmäßig auf das Niveau vor Covid-19 erholt, so eine Umfrage von Anfang 2021, an der Unternehmen aus 17 Teilbereichen teilnahmen. Demnach wird der Logistikmarkt auf umgerechnet 18,8 Milliarden US-Dollar (US\$) geschätzt und soll im Fiskaljahr 2022 auf circa 19,6 Milliarden US\$ zulegen.

Transportnachfrage nimmt 2021 zu

Laut einer Prognose des Beratungsunternehmens [Nittsu Research Institute and Consulting](#) wird der inländische Frachtverkehr im Fiskaljahr 2021 mengenmäßig um 3,5 Prozent steigen. Vor allem der Transport von Konsumgütern soll mit 12,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr deutlich wachsen. Bei Produktionsgütern wird ein Zuwachs von 7,6 Prozent erwartet, wohingegen der Transport von [Baugütern](#) um 5,3 Prozent sinken soll.

Inländischer Frachttransport nach Sektoren (in Millionen Tonnen, Veränderung in %)¹

	2020 ²	2021 ³	Veränd. 2021/2020
Schiene	39,1	40,2	+2,7
Straße	3.876,1	4.002,7	+3,3

LOGISTIKBRANCHE ERWARTET GUTE WACHSTUMSAUSSICHTEN

	2020 ²	2021 ³	Veränd. 2021/2020
Binnenschifffahrt	305,6	324,5	+6,2
Luft	0,4	0,6	+31,2
Insgesamt	4.221,3	4.368,0	+3,5

1) Fiskaljahr 1. April bis 31. März; 2) Schätzung; 3) PrognoseQuelle: Nittsu Research Institute and Consulting

Beim Handel mit dem Ausland soll der Container-Frachtverkehr, gemessen in Twenty-foot Equivalent Unit (TEU), im Fiskaljahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Prozent auf 12,1 Millionen Container zunehmen. Darunter wird insbesondere das Exportgeschäft um 9,8 Prozent auf circa 4,9 Millionen TEU steigen. Dennoch bleibt die Einfuhr mit 7,3 Millionen TEU umfangreicher. Berücksichtigt sind dabei die acht wichtigsten Handelshäfen (Tokyo, Yokohama, Shimizu, Nagoya, Yokkaichi, Osaka, Kobe, Hakata), die circa 85 Prozent des Umschlags abwickeln.

Container-Engpass bleibt vorerst bestehen

Inwieweit der Container-Frachtverkehr 2021 wirklich wachsen kann, hängt auch davon ab, ob genug Container zur Verfügung stehen. Dieses Problem ist nicht allein abhängig von Covid-19 und der Abwicklung in Häfen. Bereits vor der Pandemie wurde die Produktion von neuen Containern, die überwiegend in China hergestellt werden, aufgrund der US-China-Handelsfraktionen zurückgefahren. Durch die Coronapandemie ist der Mangel und die Verfügbarkeit verschärft worden, da sich Container in den USA und Europa stapeln, während sie in Asien fehlen. Dies hat nicht zuletzt zu einem starken Anstieg der Frachtraten geführt.

Zudem hat die zeitweise Sperrung des Suez-Kanals durch eine Schiffsblockade den Containermangel 2021 noch intensiviert. Davon hat der Schienentransport profitiert, insbesondere die [Containerroute über China](#) und Zentralasien nach Europa. Unternehmen suchen alternative Wege, um ihre Ware rechtzeitig zu den Kunden zu bringen. Auch die Luftfrachtraten sind deutlich gestiegen.

Nittsu Research Institute and Consulting erwartet im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich einen Zuwachs des internationalen Luftfrachtverkehrs aus Japan um 19,4 Prozent auf 1,21 Millionen Tonnen, vor allem wegen des erhöhten innerasiatischen Transportbedarfs. Bei der importierten Luftfracht nach Japan soll ein Zuwachs von 9,8 Prozent auf 1,34 Millionen Tonnen erreicht werden.

Logistik zieht Investitionen an

Japans Logistikbranche wird weiter wachsen und bleibt daher im Fokus von Investoren, insbesondere auch im Bereich Lagerhäuser und Distributionszentren. Die Investmentfirma Blackstone hatte Mitte 2020 mitgeteilt, vier Logistikeinrichtungen von Daiwa House Industry zu übernehmen. Dafür legt das US-Unternehmen 523 Millionen US\$ hin, nach Investitionen von 950 Millionen US\$ im Jahr 2019.

Zudem hat Ende 2020 die singapurische Immobilienfirma Mapletree Investments angekündigt, das bereits bestehende Portfolio von 17 Logistikeinrichtungen in Japan zu erweitern. Ein neues Logistikzentrum mit einer Fläche von mehr als 230.000 Quadratmetern soll in der Nähe des Flughafens in Fukuoka in der Präfektur Kyushu entstehen. Dafür sind Investitionen von mehr als 385 Millionen US\$ geplant. Das Bauvorhaben ist für 2023 und 2024 angesetzt.

In einem anderen Teilbereich der Logistik kauft Mitsubishi HC Capital (MHC) die US-amerikanische Leasingfirma CAI International auf, wie im Juni 2021 mitgeteilt wurde. Dadurch wird MHC zu einem der weltweit größten Leasingunter-

nehmen von Containern im Marinetransport. Dies ermöglicht eine bessere Kontrolle über die Containerverfügbarkeit und die Versorgung des internationalen Kundenstamms.

Branche soll klimaneutral werden

Für die gesamte Logistik- und Distributionsbranche führt das Ziel der japanischen Regierung, Japan bis zum Jahr 2050 klimaneutral umzubauen, zu weitreichenden Veränderungen und neuen Investitionsstrategien. Unter anderem hat die japanische Reederei Nippon Yusen (NYK) vor, ab 2021 für ihre Automobilkunden mehr Neuwagen über den Schienenweg nach Europa zu liefern, um Kohlendioxidemissionen zu verringern. Zudem hat NYK im Juni 2021 Vorabverträge für den Bau von zwölf Fahrzeugtransportschiffen mit Flüssiggasantrieb abgeschlossen.

Da der Schiffstransport und die Warendistribution international einen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten müssen, wollen Japans Reedereien mehr Wasserfahrzeuge mit Flüssiggasantrieb und längerfristig mit anderen sauberen Antriebsarten, wie Wasserstoff und Methan, anschaffen. Denn nicht zuletzt die Großkunden verlangen umweltfreundliche Transport- und Logistikangebote, um ihren Kohlenstoff-Fußabdruck entlang der Lieferketten zu verringern.

Das gilt auch für den Straßentransport, der ja den größten Anteil im Logistik- und Distributionssystem ausmacht. Die Transportunternehmen stellen derzeit ihre Nutzfahrzeugflotten auf neue Antriebe um. Darunter sind Flüssiggas-Lkw und zukünftig Elektro- und Brennstoffzellen-Lieferfahrzeuge. Vor allem die Lieferdienste auf der letzten Meile investieren dabei vorrangig in ihre Flotten.

Mehr zu:

Japan
Transport und Logistik, übergreifend / Wege aus der Coronakrise
Branchen

Kontakt

Christiane Süßel

 +49 228 24 993 363

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.