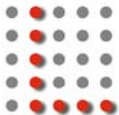


Logistik Outlook 2004

Entwicklung der Logistikbranche NRW

Jahresbetrachtung im Rahmen der
Landesinitiative Logistik NRW
Juni 2003–Juni 2004



Landesinitiative
Logistik **NRW.**



Ministerium für
Wirtschaft und Arbeit
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	4
2	Hintergrund und Methodik	7
3	Befragungsergebnisse im Einzelnen	9
3.1	Konjunkturelle Entwicklung	9
3.1.1	Geschäftslage	9
3.1.2	Kostenentwicklung.....	10
3.1.3	Preisentwicklung	11
3.1.4	Kapazitätsauslastung	12
3.1.5	Transportumsatz	12
3.1.6	Beschäftigung	13
3.1.7	Leistungsvielfalt.....	13
3.1.8	Geschäftsbeziehungen	14
3.1.9	Wettbewerbssituation.....	14
3.1.10	Investitionen	15
3.2	Logistikmärkte	16
3.3	Sonderfragen	18
3.3.1	Management	18
3.3.2	Personal	20
3.3.3	EU-Osterweiterung.....	21
3.3.4	Kontraktlogistik.....	22
3.3.5	Kosten	26
3.3.6	Verkehre	27
3.3.7	Neue Technologien.....	29
3.3.8	Politik und Recht	30
3.3.9	Investitionen	32
3.3.10	Kooperationen.....	33

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Geschäftsklima D-NRW	9
Abbildung 2: Geschäftsklima	10
Abbildung 3: Kostenentwicklung	10
Abbildung 4: Kostenerwartung	10
Abbildung 5: Preisentwicklung	11
Abbildung 6: Preiserwartung	11
Abbildung 7: Kapazitätsauslastung	12
Abbildung 8: Transportumsatz	12
Abbildung 9: Beschäftigung	13
Abbildung 10: Leistungsvielfalt	13
Abbildung 11: Geschäftsbeziehung	14
Abbildung 12: Wettbewerb	14
Abbildung 13: Investitionen	15
Abbildung 14: Bedeutung Logistikregionen	16
Abbildung 15: Bedeutung ausgewählter Logistikmärkte	16
Abbildung 16: Geschäftstätigkeit in ausgewählten Ländern	17
Abbildung 17: Key-Account-Management	18
Abbildung 18: Geschäftsprozesse	19
Abbildung 19: Finanzcontrolling	19
Abbildung 20: Qualifizierte Arbeitskräfte	20
Abbildung 21: Wettbewerb EU	21
Abbildung 22: Transportpreise	22
Abbildung 23: Kontraktlogistknachfrage	22
Abbildung 24: Nachfrage Logistiklösungen	23
Abbildung 25: Merchandise-Logistik	24
Abbildung 26: Transportnetzwerk	25
Abbildung 27: Anlagen- und Personalübernahme	25
Abbildung 28: Wirtschaftlichkeit Anlagegüter	26

Abbildung 29: Lagerkosten.....	26
Abbildung 30: Kostenoptimierungspotenziale	27
Abbildung 31: Intermodaler Verkehr	27
Abbildung 32: Kombiniertes Verkehr	28
Abbildung 33: Luftfrachtanbieter	28
Abbildung 34: RFID-Entwicklung.....	29
Abbildung 35: Haftungsgrenzen.....	30
Abbildung 36: Warenrückverfolgbarkeit.....	30
Abbildung 37: Containernetz	31
Abbildung 38: Investitionen nach Bereichen.....	32
Abbildung 39: Durchführung Investitionen.....	32
Abbildung 40: Stückgutkooperationen.....	33

1 Management Summary

Für Nordrhein-Westfalen als wichtigstes Wirtschafts- und Verkehrsland in Deutschland sind effiziente Logistikdienstleistungen ein international herausragendes Markenzeichen und die ökonomische Basis der eigenen Wirtschaftskraft zugleich. Mit der im Jahre 2000 gestarteten Landesinitiative Logistik NRW hat sich Nordrhein-Westfalen das Ziel gesetzt, die Wettbewerbsfähigkeit der Branche und besonderes der kleinen und mittleren Unternehmen zu stärken und den Logistikstandort NRW zu optimieren. Dazu werden Logistikunternehmen, Investoren, Software-Anbieter, Ausrüster, Immobilienbesitzer, Entwicklungsgesellschaften, Kommunen, Universitäten, Forschungsinstitute und Industrieunternehmen für den Erfolg des Standortes vernetzt.

Um einen genauen Einblick in die brancheninterne Wirtschaftslage und -zukunft zu erhalten, startete die Landesinitiative Logistik NRW im vergangenen Jahr eine monatliche Befragung der Logistikunternehmen in NRW. Die Ergebnisse dienen als Frühindikator für die konjunkturelle Entwicklung der Logistikbranche in NRW. Die Analyse erfolgt zum Teil in methodischer Anlehnung an den Ifo-Geschäftsklimaindex. Mit diesem Bericht liegen nun die Ergebnisse der ersten Jahresbetrachtung vor.

Zwischen den Monaten Juli und Oktober 2003 erlebte das *Geschäftsklima* in Erwartungen des bevorstehenden Weihnachtsgeschäftes eine positive Entwicklung. Im darauf folgenden Monat verzeichneten die befragten Unternehmen der Logistikbranche einen leichten Rückgang. Anschließend verbesserte sich das Geschäftsklima in NRW nach Aussagen der Unternehmen stufenweise bis ins neue Jahr 2004 hinein, während sich bundesweit ein negatives Geschäftsklima abzeichnete.

Im Februar erreichte das Geschäftsklima das bislang höchste Niveau in NRW. Danach setzte jedoch auch in NRW der rückläufige Bundestrend ein und das Geschäftsklima in der Logistikbranche erreichte im Monat Juni 2004 sein bisher niedrigstes Niveau. Neben saisonbedingten Schwankungen in der Logistikbranche, beeinflussen die konjunkturell schwierige Lage sowie die angespannte Kostensituation der Unternehmen das Geschäftsklima in der Branche. In Hinblick auf das bevorstehende Saisongeschäft und die leichte allgemeine konjunkturelle Aufwärtsentwicklung in Deutschland ist davon auszugehen, dass in den nächsten Monaten mit einer Verbesserung des Geschäftsklimas in der nordrhein-westfälischen Logistikbranche zu rechnen ist.

Die Geschäftslage der nordrhein-westfälischen Logistikwirtschaft bleibt jedoch nicht ohne Konsequenz in der Beschäftigung. Die *Beschäftigungssituation* in der Logistik hat sich im Verlauf des Befragungsjahres zögerlich entwickelt. Noch überwiegt die Anzahl der befragten Unternehmen mit steigenden Beschäftigtenzahlen die Anzahl von Unternehmen mit sinkenden Tendenzen. Signifikante Änderungen auf dem Arbeitsmarkt sind in diesem Jahr jedoch nicht zu erwarten. Erstmals geben mehr Unternehmen an, dass in den nächsten sechs Monaten mit sinkenden als mit steigenden Beschäftigtenzahlen in den Betrieben gerechnet wird. Die Beobachtung des Arbeitsmarktes in der Vergangenheit zeigt, dass die Verluste vor allem in den mit einer niedrigen Wert-

schöpfung versehenen Transportbereichen zu verzeichnen sind. Diese Entwicklung bestätigt das abgefragte Anforderungsprofil der Logistikunternehmen an die Beschäftigten. Auf dem aktuellen Arbeitsmarkt herrscht nach Meinung der befragten Unternehmen vor allem ein Mangel an Führungskräften mit Erfahrungen im Logistikbereich sowie an Kaufleuten mit spezifischen Fremdsprachen-Kenntnissen.

Geprägt durch starke Schwankungen innerhalb des Jahres zeichnet sich in der Gesamtbetrachtung ein *Kostensteigerungstrend* in der Logistikbranche ab. Aktuell schlägt sich insbesondere die stetige Erhöhung der Öl- und Energiepreise auf die Kosten der Unternehmen nieder. Aber es sind nicht nur außerbetriebliche Rahmenbedingungen, die die Kostenentwicklung der Branche beeinflussen. Überwiegend werden Lagerkosten, die z.B. für leere Container auf Terminals entstehen, nach Meinung von über 70% der teilnehmenden Logistikunternehmen nicht Kosten deckend im Preis erstattet.

Dieses Beispiel verdeutlicht den mangelnden Professionalisierungsgrad in der Kosten- und Leistungsrechnung der Unternehmen. *Optimierungspotenziale*, um den Leistungs- und Preisdruck durch die Industrie- und Handelsunternehmen entgegenzuwirken, sind insbesondere im Mittelstand noch nicht ausgeschöpft. Kostensenkungspotenziale sind laut Unternehmen vor allem in der Rechnungslegung und -kontrolle sowie der Vor- und Nachkalkulation von Angeboten zu erreichen. Ein weiterer Hoffnungsträger der Logistikbranche ist der EDV- und Telekommunikationsbereich.

Mit der Gründung des Management-Netzwerks Logistik reagiert die Landesinitiative Logistik NRW auf die Probleme in den Geschäftsprozessen der mittelständisch geprägten Logistikbranche. Ziel dieses Netzwerkes ist u.a. die Erarbeitung praktischer Hinweise und Leitfäden für ein zeitgemäßes Logistikmanagement, wie es von relevanten Industrieunternehmen gefordert wird.

Obwohl die Kostensituation in der Logistikbranche angespannt ist, bleibt das *Preisniveau* stabil. Das zeigen die bisherigen Umfrageergebnisse. Nur vereinzelt konnten die Unternehmen im dargelegten Befragungszeitraum Preiserhöhungen durchsetzen. Auch in Zukunft erwarten die Logistikunternehmen keine signifikanten Preissteigerungen. Nach Einschätzung von mehr als 80% der Unternehmen werden die Transportpreise kurzfristig aufgrund der Liberalisierung des Marktes, die sich durch die EU-Osterweiterung ergibt, eher sinken.

Die *Internationalisierung der Märkte* schreitet weiter voran und zwingt die Logistikbranche, weltweit Waren zu Lande und auf dem Luft- oder Seeweg termingetreu zu transportieren. Insbesondere bei der Vergabe von Aufträgen in der Kontraktlogistik ist daher der garantierte Zugang zu einem Transportnetzwerk unverzichtbar. Das bestätigten über 90% der befragten Unternehmen. Eine weitere Konsequenz der zunehmenden Globalisierung der Märkte zeigt sich in der Leistungsvielfalt der Unternehmen.

Die sich immer schneller ändernden, individuellen *Kundenanforderungen* und der *Leistungswettbewerb* in der Branche zwingen die Unternehmen zu einer Zunahme ihrer Leistungsvielfalt. Im Verlauf des letzten Jahres hat sich die Leistungsvielfalt in den meisten Unternehmen weiter erhöht

und ein Abebben der Entwicklung ist nicht zu erkennen. Im Februar 2004 rechnete die Mehrheit der Unternehmen (76%) mit einem weiteren Anstieg der Leistungsvielfalt.

Der fortschreitende Abbau der Zollbeschränkungen in der EU erhöht das *internationale Transportaufkommen* und fördert die Entwicklung der Logistikbranche positiv. Die Verlagerung von Produktionsstätten zu günstigeren Standorten in Osteuropa führt zu einem Anstieg des Transportvolumens. Noch erweist sich der Transportumsatz in der nordrhein-westfälischen Logistikbranche als verhältnismäßig stabil. Den Unternehmen in NRW ist es in der Vergangenheit aber anscheinend gelungen, Transport- und Logistikleistungen aus dem Bundesgebiet nach NRW zu holen. Entgegen dem Bundestrend verzeichnet die nordrhein-westfälische Logistikbranche zum Ende des Befragungsjahres eine steigende Auslastung ihrer Kapazitäten. Dass der positive Trend weiterhin anhält, wird bezweifelt. Die abnehmenden Erwartungen resultieren u.a. aus der Einschätzung des *Wettbewerbumfeldes*. Mit 94% sind sich die Unternehmen darüber einig, dass die EU-Osterweiterung den Wettbewerb im europäischen Transport- und Logistikmarkt nachhaltig erhöhen wird. Jedes vierte Unternehmen prognostiziert eine weitere Steigerung der Wettbewerberzahl im Verlauf des nächsten Jahres.

Trotz der verstärkten Wettbewerbssituation birgt die EU-Osterweiterung gerade für die Anbieter hochwertiger Logistikdienstleistungen attraktive Perspektiven der Markterweiterung. Dem Logistikmarkt in Osteuropa sprechen 88% der nordrhein-westfälischen Unternehmen große Wachstumspotenziale zu. Rege Geschäftsbeziehungen existieren bereits zwischen den NRW-Unternehmen und Polen. Mehr als die Hälfte der Unternehmen sind bereits in Polen tätig und weitere 15% planen einen Markteintritt.

Die EU-Osterweiterung, die Gewinnung neuer Märkte und die wachsenden Kundenanforderungen nach komplexen Logistikdienstleistungen zwingen die Logistikbranche zum Handeln. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, investiert die Logistikbranche in moderne Technologien. Insgesamt hat sich das *Investitionsvorhaben 2003* bei mehr als der Hälfte der nordrhein-westfälischen Unternehmen gegenüber 2002 erhöht. In diesem Jahr tätigen weitere 37% der Unternehmen mehr Investitionen als im Vorjahr. Die Investitionen konzentrieren sich auf moderne IT-Systeme, Lagerhallen sowie Fahrzeuge für den Fernverkehr.

2 Hintergrund und Methodik

Nordrhein-Westfalen ist das Herzstück der westeuropäischen Warendrehscheibe. In einem Radius von nur 500 Kilometern um die Landeshauptstadt Düsseldorf leben fast 40% der EU-Bevölkerung. Sie erarbeiten etwa 45% der Kaufkraft innerhalb der Europäischen Union. NRW ist das Zentrum des verarbeitenden Gewerbes in Deutschland. Hier erwirtschaften 23% der deutschen Industriebeschäftigten 22% des deutschen Industrieumsatzes.

Die Logistikbranche besitzt eine besondere verkehrs-, wirtschafts- und strukturpolitische Bedeutung in Nordrhein-Westfalen. Längst ist die Transport- und Logistikbranche zu einer der wichtigsten Dienstleistungszweige in Nordrhein-Westfalen geworden. Das Logistikland Nordrhein-Westfalen ist eine exzellente Adresse in Europa – und das nicht nur aufgrund der erstklassigen Infrastruktur und der herausragenden Verkehrsadern. NRW ist in der Logistik leistungsfähig, weil 10.000 Logistikunternehmen mit über 250.000 Beschäftigten jeden Tag zum Erfolg der Branche beitragen. Zählt man die Mitarbeiter mit Logistikaufgaben in Industrie- und Handelsunternehmen noch hinzu, so sind es über 590.000 Personen, die in der Logistikwirtschaft beschäftigt sind.

Nordrhein-Westfalen verfügt über herausragende Standorte der Logistik. Duisburg als größter europäischer Binnenhafen bildet mit seiner internationalen Vernetzung zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam das logistische Kompetenzzentrum im westlichen Ruhrgebiet. Auf dem Logport-Gelände ist ein trimodales Logistikzentrum für Großansiedlungen international operierender Logistikdienstleister entstanden. Im östlichen Ruhrgebiet bekommt E-Commerce seine logistische Dimension durch die regionale Kernkompetenz an der Schnittstelle von Handel, Logistik und IT-Branche. Die Region Köln/Bonn hat sich durch die Metropole am Rhein konsequent zu einem Güterverkehrs-Knotenpunkt von europäischem Format entwickelt, in dem sich eine Vielzahl von hoch spezialisierten Logistikdienstleistern angesiedelt hat. Im mittleren Ruhrgebiet liegt das Zentrum eines der größten Absatz- und Produktionsräume Europas. Die logistische Kernkompetenz des mittleren Ruhrgebiets liegt in der letzten Meile zum Kunden. Hier befindet sich das Zentrum der Last-Mile-Logistik mit einem dichten Straßennetz und optimalen Wasserstraßen- und Schienenverbindungen.

Mit der im Jahre 2000 gestarteten Landesinitiative Logistik NRW hat sich Nordrhein-Westfalen das Ziel gesetzt, die Wettbewerbsfähigkeit der Branche und besonderes der kleinen und mittleren Unternehmen zu stärken und den Logistikstandort NRW zu optimieren.

Die Landesinitiative Logistik NRW versteht sich deshalb als Dienstleister der Unternehmen aus der Logistikbranche und fungiert als Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Politik. Als flexibel reagierende Serviceinitiative konzipiert, will die Landesinitiative fachlichen Input geben und Anregungen aus der Branche aufgreifen. 2003 hat die Landesinitiative Logistik NRW erstmalig eine Branchenbefragung der Logistikunternehmen in NRW gestartet, um einen Einblick in die aktuelle Geschäftslage der Unternehmen zu erhalten.

Zur Methodik: Die Befragung erfolgt mittels eines zweiseitigen Bogens. Innerhalb weniger Minuten können die kurzen prägnanten Aussagen bzw. Einschätzungsabfragen beantwortet werden. Aus-

gelegt als monatliche Befragung soll damit die brancheninterne Wirtschaftslage und -zukunft aufgezeigt werden. Die Ergebnisse dienen somit als Frühindikator für die konjunkturelle Entwicklung der Logistikbranche in NRW. Die Analyse erfolgt zum Teil in methodischer Anlehnung an den Ifo-Geschäftsklimaindex. Die Zielsetzung der Befragung geht jedoch über den Ansatz des Ifo-Institutes hinaus. Es werden nicht nur kurzfristige, konjunkturell bedingte Erwartungen abgefragt, vielmehr verfolgt die Befragung darüber hinaus das Ziel, langfristige, wachstumsbedingte Tendenzen aufzudecken. Dieses Instrument kann sowohl der Landesinitiative bei ihrer Aufgabenstellung als auch interessierten Unternehmen helfen, möglichst rechtzeitig mittel- bis langfristige Tendenzen in ihrer Planung zu berücksichtigen und dementsprechend zu agieren.

Die Ergebnisse resultieren aus der folgenden Befragungssystematik:

Teil 1:

Monatlich werden verschiedene Einschätzungen wie z.B. zur Geschäftslage und zu Kosten- und Preisentwicklungen abgefragt, die als Frühindikator für die konjunkturelle Entwicklung der Logistikbranche in Deutschland dienen.

Auskünfte über mittel- bis langfristige Tendenzen in der Logistikbranche geben die viertel- und halbjährlich wiederkehrenden Abfragen wie z.B. Einschätzungen zur Kapazitätsauslastung und zur Wettbewerbssituation.

Teil 2:

Monatliche Befragung zur Bedeutung verschiedenster Logistikregionen oder -märkte sowie zur Geschäftstätigkeit der Unternehmen in den Regionen bzw. Gebieten.

Teil 3:

Anhand einer gesonderten Branchentrendfrage werden monatlich neue Entwicklungen aufgedeckt und analysiert. Zusätzlich nehmen die Unternehmen in monatlichen Sonderfragen Stellung zu aktuellen wirtschafts- und verkehrspolitischen Themen

3 Befragungsergebnisse im Einzelnen

3.1 Konjunkturelle Entwicklung

3.1.1 Geschäftslage

Die erste Jahresbetrachtung im Rahmen des Logistik Outlooks zeigt deutlich die saisonalen Schwankungen in der Logistikbranche. Zwischen den Monaten Juli und Oktober 2003 erlebt das Geschäftsklima in Erwartung des bevorstehenden Weihnachtsgeschäftes eine positive Entwicklung. Einen kurzfristigen Einbruch verzeichnet die Logistikbranche im November. Insbesondere in NRW verbessert sich das Geschäftsklima in den darauf folgenden Monaten stufenweise, während sich bundesweit das Klima bereits ins Negative entwickelt.

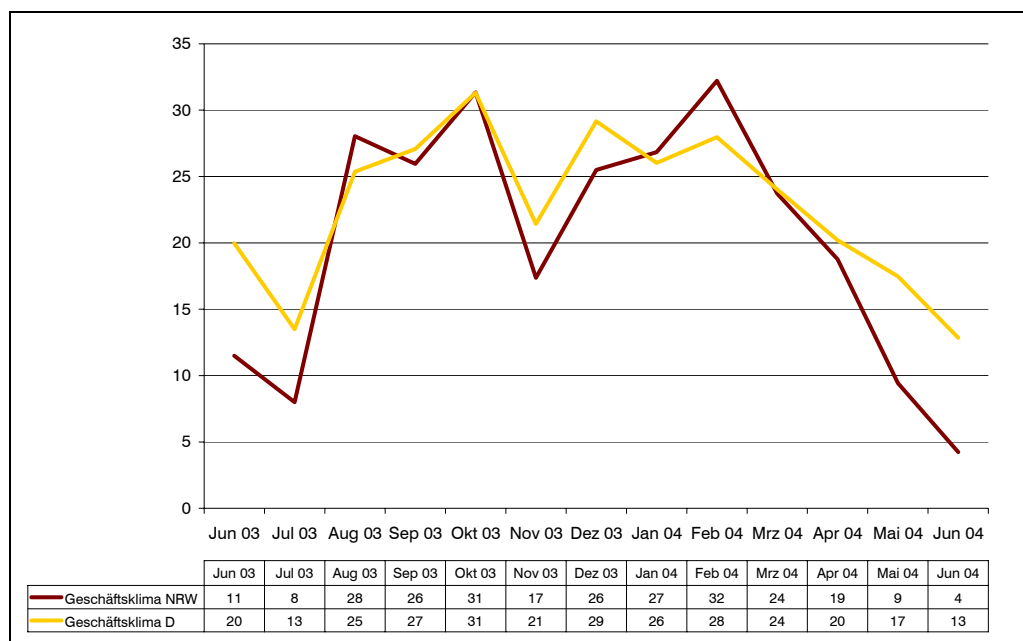


Abbildung 1: Geschäftsklima D-NRW

Im Februar erreicht das Geschäftsklima das bislang höchste Niveau in NRW. Danach setzt aber auch in NRW der negativ verlaufende Bundestrend ein. Das Geschäftsklima in der Logistikbranche verschlechtert sich kontinuierlich und erreicht in der Jahresbetrachtung im Monat Juni 2004 seinen bisherigen Tiefstand. Neben dem saisonbedingten „Sommerloch“ in der Logistikbranche, nimmt auch die angespannte Kostensituation der Unternehmen Einfluss auf das negative Geschäftsklima in der Branche.

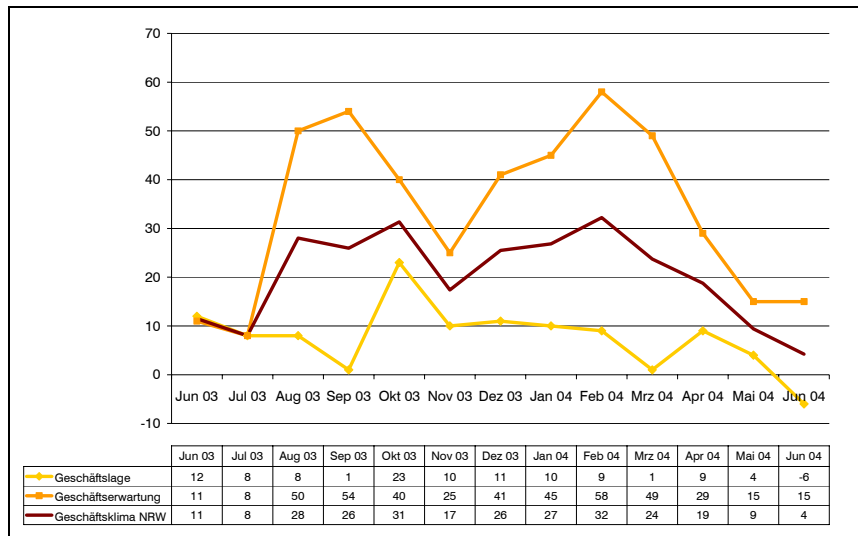


Abbildung 2: Geschäftsklima

Bei der Betrachtung der Entstehung des Geschäftsklimas zeigt sich, dass die im ersten Quartal 2004 eingesetzte Entwicklung insbesondere das Resultat der akut sinkenden Erwartungen ist. Hoffnung auf eine baldige Verbesserung des Geschäftsklimas gibt daher die zaghaft zu erkennende Stabilisierung der Unternehmenserwartungen.

3.1.2 Kostenentwicklung

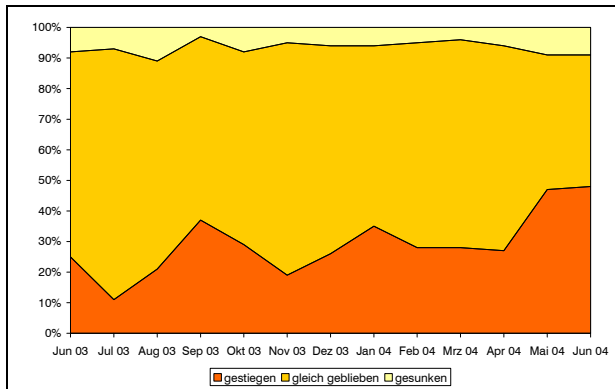


Abbildung 3: Kostenentwicklung

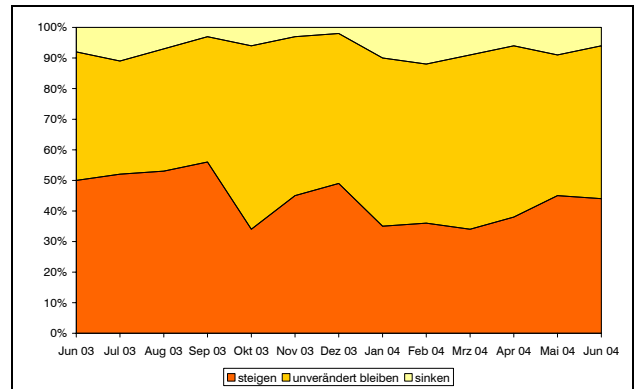


Abbildung 4: Kostenerwartung

Geprägt durch starke Schwankungen innerhalb des Jahres zeichnet sich in der Gesamtbetrachtung ein Kostensteigerungstrend in der Logistikbranche ab. Der kontinuierliche Anstieg der Kosten wird durch die phasenweise Abnahme der Kosten bei weitem nicht ausgeglichen. Die Kostensituation in der Logistikbranche ist angespannt. Aktuell schlägt sich insbesondere die stetige Erhöhung der Öl- und Energiepreise auf die Kosten der Unternehmen nieder. Der steigenden Kostenentwicklung stehen in der Logistikbranche leicht sinkende Kostensteigerungserwartungen gegenüber. Die beim Befragungsstart hohe Kostensteigerungserwartung ist im Zusammenhang mit der damals zu erwarteten Maut-Einführung zu sehen.

3.1.3 Preisentwicklung

In der Logistikbranche herrscht, trotz der angespannten Kostensituation, ein stabiles Preisniveau. Das zeigen die bisherigen Umfrageergebnisse. Nur vereinzelt können die Unternehmen im dargestellten Befragungszeitraum Preiserhöhungen durchsetzen. Vor allem in den Befragungsmonaten September, Februar und Mai erreicht eine erhöhte Anzahl von Unternehmen Preissteigerungen auf dem Markt. Gleichzeitig ist im September aber auch ein relativ hoher Anteil an Unternehmen von Preissenkungen betroffen. Eine Senkung der Preise erfolgt darüber hinaus vor allem in den Monaten Juni 03 und März 04.

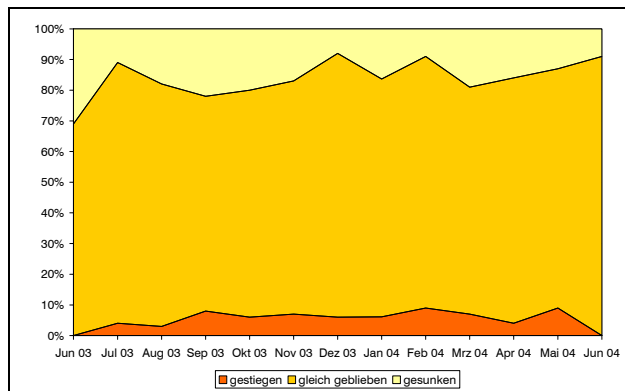


Abbildung 5: Preisentwicklung

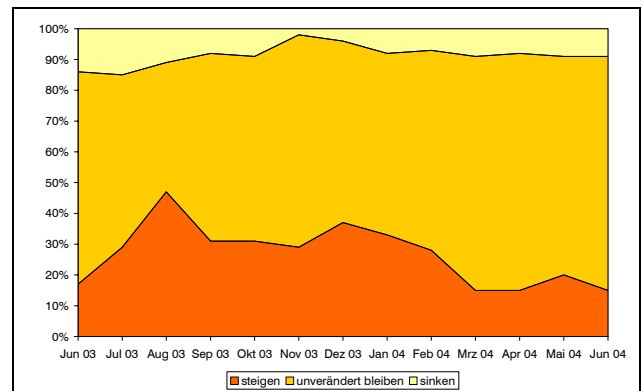


Abbildung 6: Preiserwartung

Das Bild der Preiserwartungen prägt zu Beginn der Befragung die Einführung der Maut. Bis August letzten Jahres steigt die Anzahl der Unternehmen, die mit Preissteigerungen rechnen. Eine Erhöhung der Preise scheint im Zusammenhang mit der Maut-Einführung durchführbar. Seit Bekanntgabe der Maut-Verschiebung sinkt die Erwartung in Bezug auf eine baldige Preiserhöhung. Weiterhin ist zu beobachten, dass sich die Erwartungen der Unternehmen in NRW kontinuierlich an die aktuelle Marktsituation anpassen und im Verlauf der Befragung realistischer eingeschätzt werden.

3.1.4 Kapazitätsauslastung

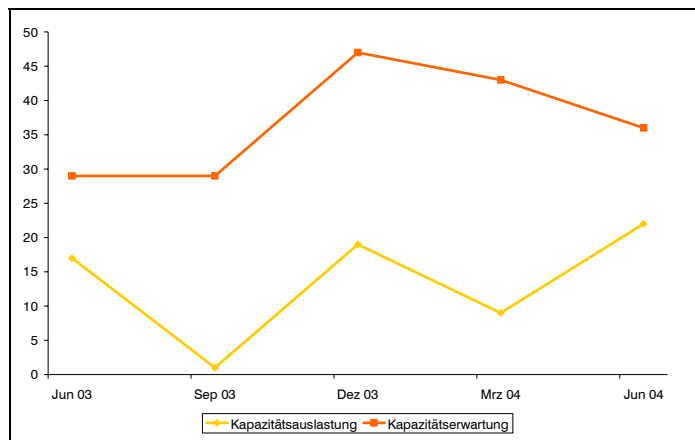


Abbildung 7: Kapazitätsauslastung

Entgegen dem Bundestrend verzeichnet die nordrhein-westfälische Logistikbranche zum Ende des Befragungsjahres eine steigende Auslastung ihrer Kapazitäten. Den Unternehmen in NRW ist es anscheinend gelungen, Transport- und Logistikleistungen aus dem Bundesgebiet nach NRW zu holen. Insbesondere Speditionen, Logistikdienstleister sowie Umschlagsunternehmen in den Häfen verzeichnen eine verbesserte Auslastung. Skeptisch sind die Unternehmen in Bezug auf die zukünftige Auslastung. Dass der positive Trend weiterhin anhält, wird bezweifelt. Die Erwartungen nehmen ab.

3.1.5 Transportumsatz

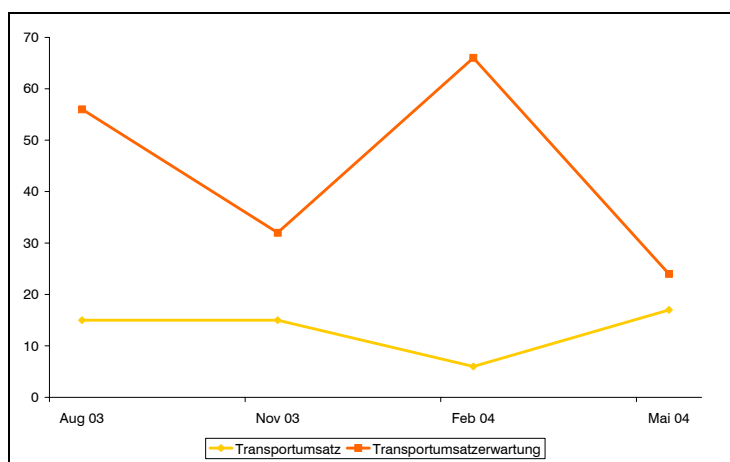


Abbildung 8: Transportumsatz

Der Transportumsatz erweist sich in NRW als verhältnismäßig stabil, obwohl die Erwartungen der Unternehmen stark schwanken. Die Trendeinschätzungen der zukünftigen Umsatzsituation im Transportbereich erweisen sich dennoch als sehr zuverlässig. So erwarten die befragten Unternehmen im Februar hohe Transportumsätze in den nächsten drei Monaten. Die Befragung im Mai bestätigt die Vorhersage. Die Steigerungen des Transportumsatzes sind aufgrund des stabilen Preisniveaus nahezu ausschließlich auf einen Anstieg der Transportmengen zurückzuführen.

3.1.6 Beschäftigung

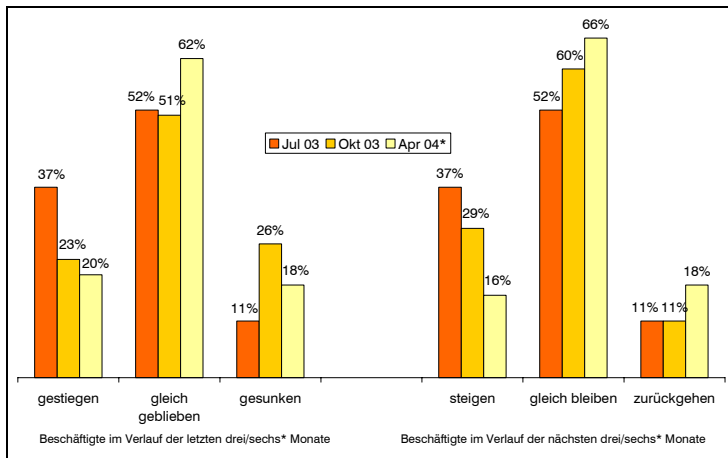


Abbildung 9: Beschäftigung

diesem Jahr auf dem Arbeitsmarkt zu erwarten. Erstmals geben mehr Unternehmen an, dass in den nächsten sechs Monaten eher mit sinkenden als mit steigenden Beschäftigtenzahlen in den Betrieben gerechnet wird. Die Beobachtung des Arbeitsmarktes in der Vergangenheit zeigt, dass die Verluste vor allem in dem mit einer niedrigen Wertschöpfung versehenen Transportbereich zu verzeichnen sind. Positive Entwicklungen in der Beschäftigung verbuchen vor allem die mit einer höheren Wertschöpfung versehenen Bereiche Lagerei / Frachtumschlag sowie die privaten Kurierdienste.

Die Beschäftigungssituation in der Logistik entwickelt sich im Verlauf des Befragungsjahres nach einem positiven Start zögerlich. Die angespannte Arbeitsmarktlage in Deutschland macht sich auch in der nordrhein-westfälischen Logistikwirtschaft bemerkbar. Auch wenn die Anzahl der Unternehmen mit steigenden Beschäftigtenzahlen abnimmt, übertrifft diese Anzahl noch diejenige mit sinkenden Tendenzen. Dennoch sind zukünftig keine signifikanten Änderungen in

3.1.7 Leistungsvielfalt

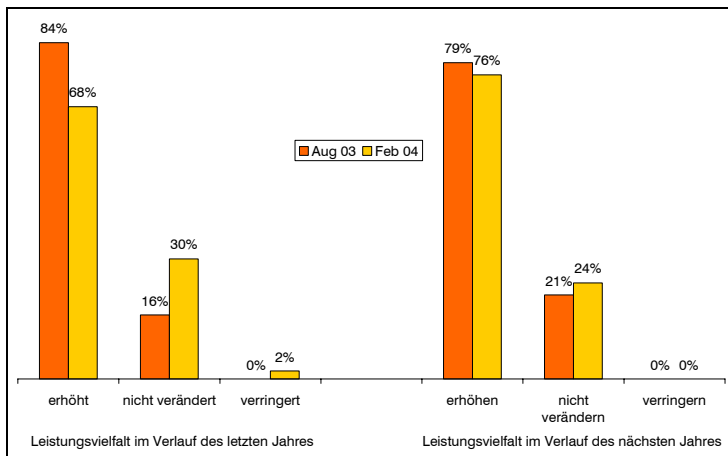


Abbildung 10: Leistungsvielfalt

Im Verlauf des letzten Jahres hat sich die Leistungsvielfalt in den meisten Unternehmen weiter erhöht. Zwar ist der Anstieg mit 68% der Unternehmen im Februar 2004 nicht so stark ausgeprägt gewesen wie im August 2003, jedoch ist ein Abebben der Entwicklung noch nicht erreicht. Mit 76% rechnet die Mehrheit der Unternehmen mit einem weiteren Anstieg der Leistungsvielfalt.

3.1.8 Geschäftsbeziehungen

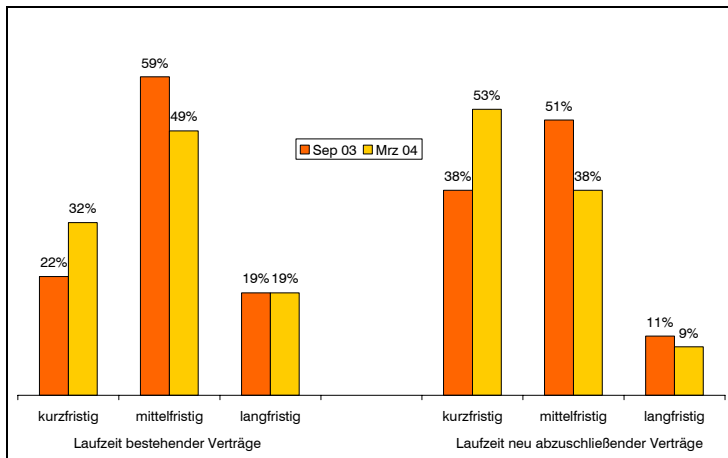


Abbildung 11: Geschäftsbeziehung

Bei der Entwicklung der Geschäftsbeziehungen zeichnet sich in NRW ein konträrer Trend zur Bundesentwicklung ab. Während die Logistikbranche in Deutschland im Verlauf des nächsten Jahres vermehrt mit mittel- bis langfristigen Vertragslaufzeiten rechnet, erwarten die Unternehmen in NRW eher eine Verkürzung der Laufzeiten. Bereits jetzt liegt der Anteil der Unternehmen mit kurzfristigen Vertragslaufzeiten mit 32% weit über dem Bundesdurchschnitt mit 10%. Langfristige Verträge weisen dagegen 51% der deutschen Unternehmen auf. In NRW liegt der Anteil bei lediglich 19%!

3.1.9 Wettbewerbssituation

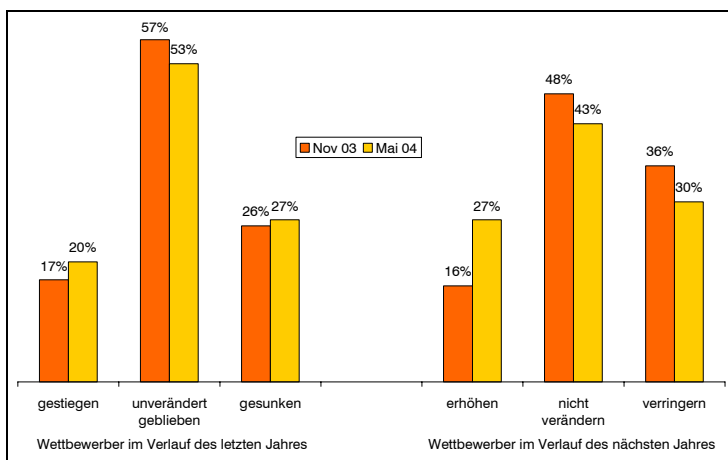


Abbildung 12: Wettbewerb

Im vergangenen Jahr erreichen die Insolvenzen in der Logistikbranche einen Rekordstand. Dessen ungeachtet gibt jedes fünfte Unternehmen an, dass die Zahl der Wettbewerber im vergangenen Jahr gestiegen ist. Dem Anschein nach treten vermehrt ausländische Unternehmen in den deutschen Markt ein oder bestehende Unternehmen dehnen ihre Geschäfte in neue Marktsegmente aus. Mit einer Beruhigung des Marktes ist auch in Zukunft nicht zu rechnen.

Eine weitere Steigerung der Wettbewerberzahl prognostizieren 27% der nordrhein-westfälischen Unternehmen. Hier kommt möglicherweise die Befürchtung zum Ausdruck, dass durch die EU-Osterweiterung neue Anbieter auf den Markt drängen. Wiederum 30% sind der Meinung, dass sich die Zahl der Mitbewerber verringern wird. Offenbar befürchten diese Unternehmen in Zukunft eine weitere Insolvenzwelle in der Logistikbranche aufgrund der anhaltend negativen Kostensituation.

3.1.10 Investitionen

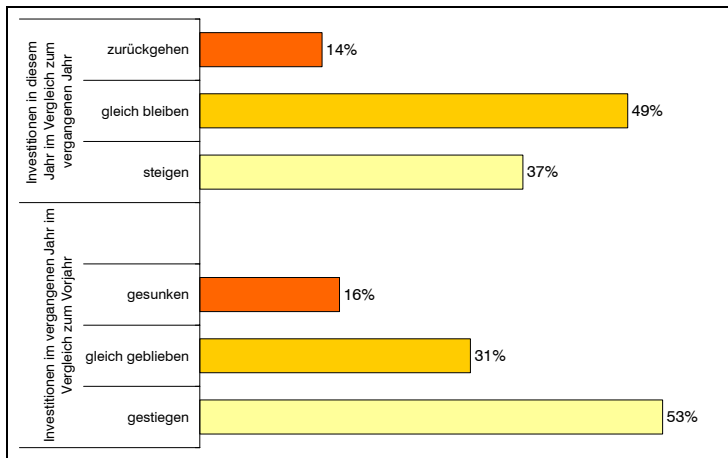


Abbildung 13: Investitionen

Die EU-Osterweiterung, die Gewinnung neuer Märkte und die wachsenden Kundenanforderungen nach komplexen Logistikdienstleistungen zwingen die Logistikbranche zum Handeln. Auf die neuen Anforderungen reagiert die Branche mit steigenden Investitionen. 53% der nordrhein-westfälischen Unternehmen geben an, dass ihre Investitionen im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr gestiegen sind. In diesem Jahr nimmt der Anteil von Unternehmen mit steigenden Investitionstätigkeiten etwas ab, dennoch verzeichnet fast jedes dritte Unternehmen eine Erhöhung der Investitionen.

3.2 Logistikmärkte

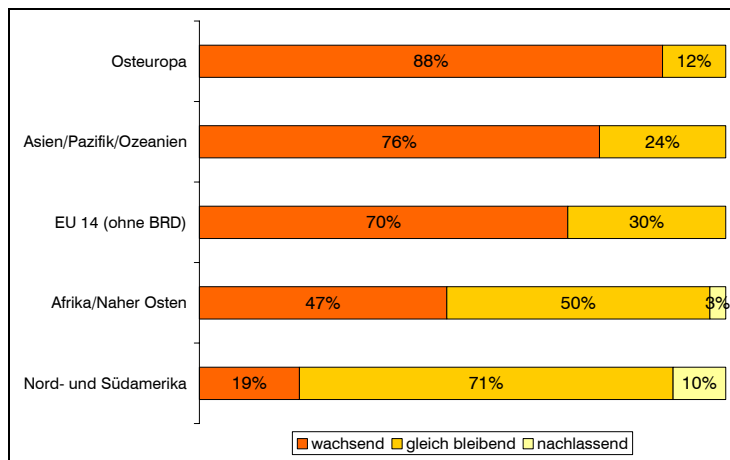


Abbildung 14: Bedeutung Logistikregionen

Mit einem Anteil von 88% sehen die nordrhein-westfälischen Unternehmen aus der Logistikbranche die größten Wachstumspotenziale in Osteuropa. Die Logistikregion Osteuropa ist nicht zuletzt aufgrund der EU-Erweiterung und des Wegfalls der Transportmonopole ein attraktiver Markt für die Unternehmen. Die Verlagerung von Produktionsstätten zu günstigeren Standorten in Osteuropa führt zudem zu einem deutlich steigenden Transportvolumen. Eine ähnliche Bedeutung besitzt die

Region Asien/Pazifik/Ozeanien. Mit einem Anteil von 76% wird dieser Logistikregion eine etwas größere Wachstumsbedeutung beigemessen als der EU 14 (ohne BRD) mit einem Anteil von 70% der Unternehmen. Eine vergleichsweise geringe Bedeutung wird dem Logistikmarkt in der Region Afrika/Naher Osten zugeschrieben. Nur noch 47% der befragten Unternehmen gehen davon aus, dass die Logistikregion Wachstumspotenziale aufweist. Weit abgeschlagen in der Bedeutung liegt Nord- und Südamerika. Für über 70% der Unternehmen handelt es sich bei dieser Logistikregion um einen konstanten Markt ohne weitere Wachstumsbedeutung.

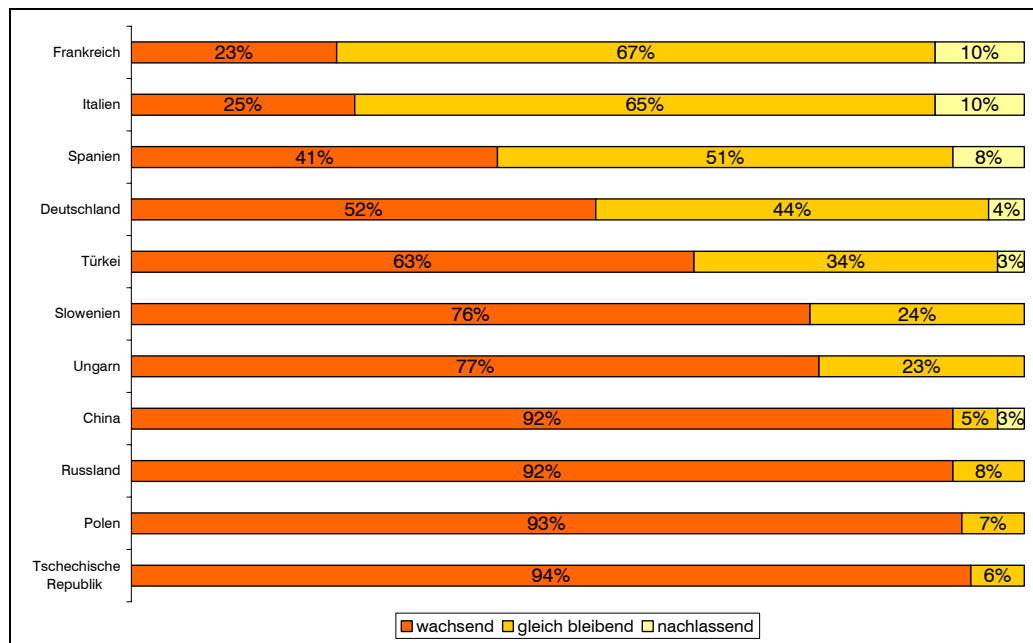


Abbildung 15: Bedeutung ausgewählter Logistikmärkte

Die Wachstumspotenziale einzelner Logistikmärkte entsprechen der beigemessenen Bedeutung der Logistikregionen. Die befragten Unternehmen messen insbesondere den osteuropäischen Ländern Polen und Tschechische Republik eine wachsende Bedeutung bei. In der Rangliste schließt sich Russland als osteuropäisches sowie asiatisches Land an, gefolgt von China.

Den süd- und westeuropäischen Ländern werden von den Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen verhältnismäßig geringe Wachstumspotenziale zugetraut. Insbesondere die Logistikmärkte in Frankreich und Italien besitzen nur in eingeschränktem Maße eine wachsende Bedeutung. Mit 67% bzw. 65% bewertet die Mehrzahl der befragten Unternehmen diese Märkte in ihrer Bedeutung als gleich bleibend. Jeweils 10% der Logistikunternehmen sehen sogar eine nachlassende Bedeutung. Deutschland positioniert sich unter den bisher befragten EU 15-Ländern gut. Der inländische Markt gehört für 52% der Befragten noch zu den Logistikmärkten mit positiven Aussichten.

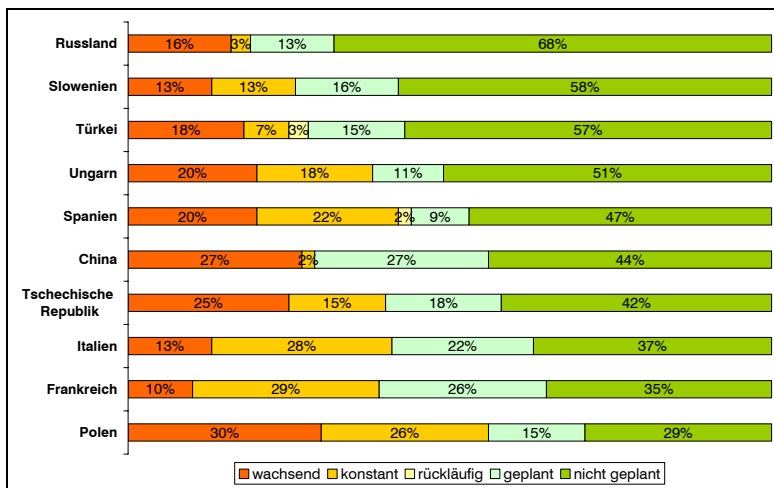


Abbildung 16: Geschäftstätigkeit in ausgewählten Ländern

Von den bisher abgefragten Ländern sind die Geschäftsbeziehungen der NRW-Unternehmen mit Polen am weitesten ausgebaut. 56% der Unternehmen sind bereits in Polen tätig und 15% planen einen Markteintritt. An zweiter Stelle mit 44% steht Spanien. Erst an 5. Stelle, noch hinter Italien (41%) und der Tschechischen Republik (40%), liegen die geschäftlichen Tätigkeiten der Unternehmen in NRW mit Frankreich.

3.3 Sonderfragen

3.3.1 Management

Key-Account-Management

Das Key-Account-Management dient der Professionalisierung und qualitativen Verbesserung der Kundenbeziehungen. In größeren Unternehmen besteht die zentrale Herausforderung darin, Lösungen für die globalen Kundenanforderungen auf Unternehmensebene anzubieten und gleichzeitig lokales Know-how sowie die Effektivität einer dezentralen Organisation sicherzustellen. Dem Key-Account-Management wird in der Logistikbranche nach Einschätzung von 44% der Unternehmen keine ausreichende Bedeutung beigemessen. Fast 40% der Unternehmen aus der Logistikbranche geben an, dass dies auch für das Key-Account-Management des eigenen Unternehmens gilt. Dabei spielen Großkunden die entscheidende Rolle im Vertrieb jedes Unternehmens. Um den Wettbewerbsvorteil, den das Key-Account-Management bietet, nutzen zu können, müssen strategische Voraussetzungen von den Unternehmen geschaffen werden. Es wird sich zeigen, ob und wie die Entscheider in der Logistikbranche aufgrund des vorhandenen Problembewusstseins agieren werden.

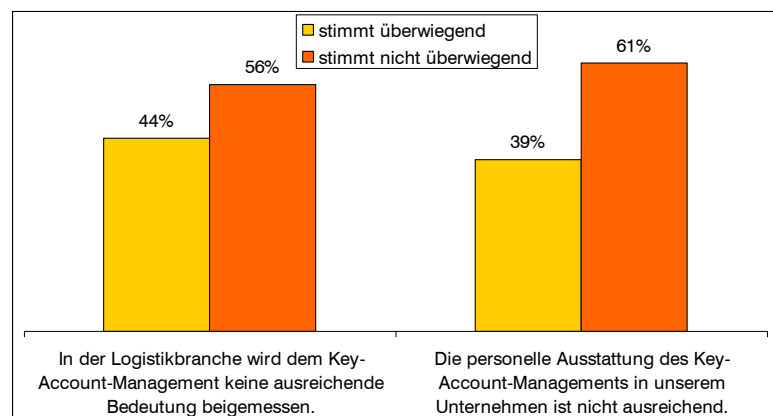


Abbildung 17: Key-Account-Management

Management der eigenen Geschäftsprozesse

Die Globalisierung und die damit verbundene steigende Komplexität des Wirtschaftslebens stellen ständig wachsende Herausforderungen an das Management von Unternehmen. Der tief greifende Wandel der Wettbewerbsbedingungen zwingt das Management zu einer permanenten Suche nach neuen Strategien, mit denen sich das eigene Unternehmen gegenüber dem Wettbewerber differenzieren kann. Geschäftsprozessmanagement umfasst die Planung, Dokumentation und Einführung von Prozessen, die Betrachtung und Gestaltung ihrer Wechselbeziehungen und die kontinuierliche Überprüfung ihrer Effektivität und ihrer Effizienz. Das Management der eigenen

Geschäftsprozesse stufen 82% der Befragten als sehr wichtig und die restlichen 18% als wichtig in ihrem Unternehmen ein. Das Ergebnis bestätigt, dass das Management von Geschäftsprozessen in der unternehmerischen Praxis in den vergangenen Jahren eine steigende Anerkennung erfährt.

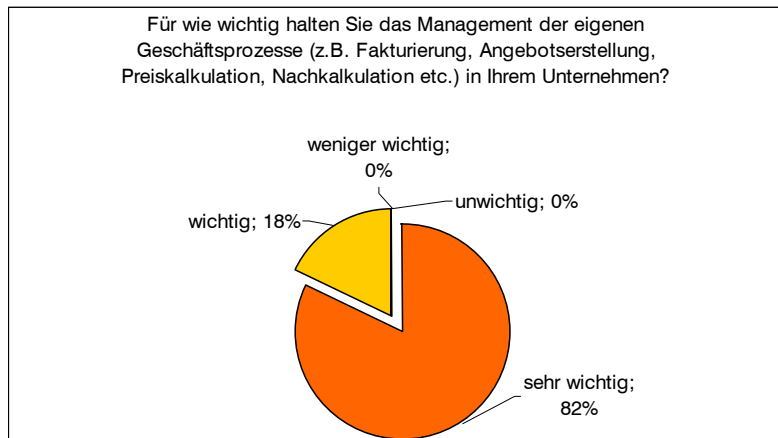


Abbildung 18: Geschäftsprozesse

Finanzcontrolling dominiert

Im Management der nächsten Jahre spielen nicht mehr einzelne Unternehmensbereiche eine wichtige Rolle, sondern es steht die Verantwortung für alle Maßnahmen im gesamten Unternehmen im Vordergrund, die der Verbesserung der Wettbewerbsposition dienen. Die schnellen Veränderungen der Kundenbedürfnisse und der Märkte sowie eine zunehmende Marktsättigung sind dafür die Gründe. Das strategische Management bedient sich in einer solchen Situation des Controllings, um langfristig den Ertrag des Unternehmens zu sichern, indem es gelingt, sich rechtzeitig den veränderten Gegebenheiten anzupassen. Das Controlling in einem Unternehmen dient der Effizienzsteigerung, indem Produktivität und Qualität verschiedener Unternehmensfunktionen erfasst und bewertet werden.

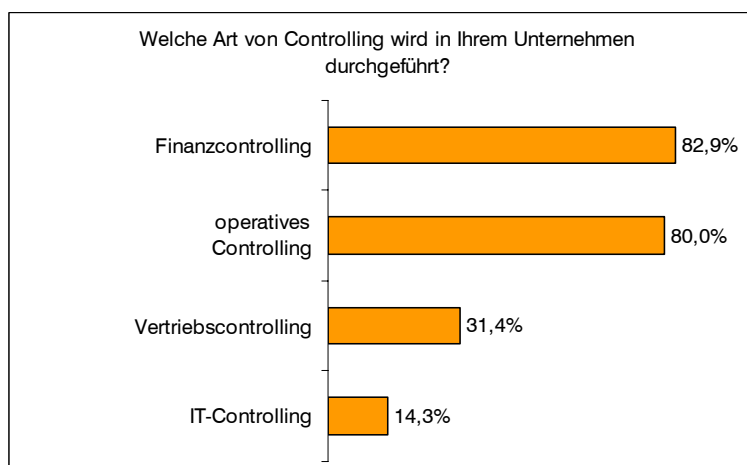


Abbildung 19: Finanzcontrolling

In 78% der Unternehmen in der Logistikbranche findet das Finanzcontrolling Anwendung. Damit wird der Kontrolle z.B. der Erstellung von Kundenrechnungen über Warenwirtschaftssysteme oder der Überwachung von Zahlungseingängen, Mahnwesen und Schnittstellen zu beleglosen Buchführungssystemen eine erhebliche Bedeutung beigemessen.

An zweiter Stelle steht das operative Controlling. Die Aufgabe des operativen Controllings ist die Sicherung der Lebensfähigkeit des Unternehmens im Hinblick auf Liquidität, Rentabilität und Wirtschaftlichkeit. Das operative Controlling spielt sich ausgehend von der Zielsetzung zwischen Planung, Analyse und Steuerung ab.

Fast ein Drittel der Unternehmen greift auf das Vertriebscontrolling zurück. Zu den strategischen Aufgabenbereichen des Vertriebs-Controlling gehört beispielsweise die kritische Überprüfung der Absatzwegeentscheidung oder die Frage, ob die vorhandene Vertriebsorganisationsform auch den zukünftigen Anforderungen gerecht werden kann oder ob hier Umstrukturierungen erforderlich werden könnten. Darüber hinaus sind gerade im Vertriebsbereich alle Informationen und Entscheidungen auch auf ihre strategischen Konsequenzen hin zu beurteilen, so dass zukünftige Handlungserfordernisse frühzeitig aufgezeigt werden können.

Das IT-Controlling als Management und Steuerungssystem findet in nur 14,3% der Unternehmen Anwendung. Obwohl die IT-Infrastruktur in den letzten Jahren einen deutlichen Bedeutungszuwachs in der Logistikbranche erfahren hat und ihr auch zukünftig eine große Rolle, insbesondere zur Freisetzung von Kosteneinsparungspotenzialen zugesprochen wird, ist das Controlling in diesem Bereich nicht weit verbreitet.

3.3.2 Personal

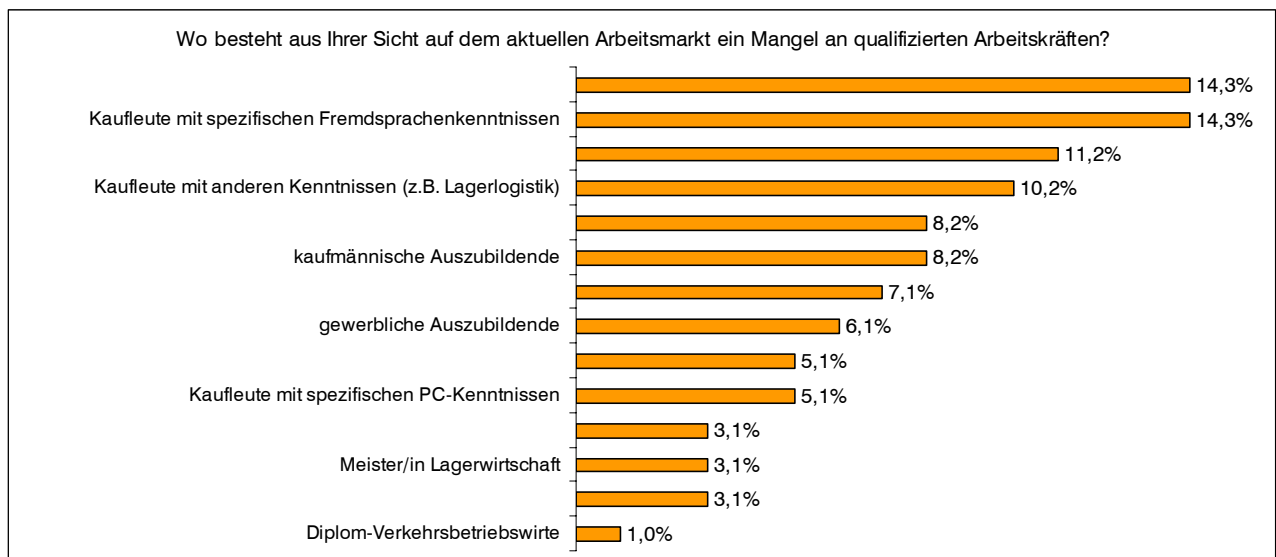


Abbildung 20: Qualifizierte Arbeitskräfte

Kaufleute werden stark nachgefragt

Von den aufgezeigten Arbeitnehmerprofilen herrscht auf dem aktuellen Arbeitsmarkt, nach Meinung der befragten Unternehmen, vor allem ein Mangel an Führungskräften mit Erfahrungen im Logistikbereich (14,3%) sowie an Kaufleuten mit spezifischen Fremdsprachenkenntnissen (14,3%). Die Befragung zeigt, dass vor allem kaufmännische Qualifizierungen weiterhin eine große Bedeutung für die Logistikbranche besitzen. Aufgrund der Diskussion um fehlende Ausbildungsplätze und Ausbildungsplatzabgaben ist der genannte Mangel von kaufmännischen Auszubildenden mit einem Anteil der Nennungen von 8,2% auffallend.

3.3.3 EU-Osterweiterung

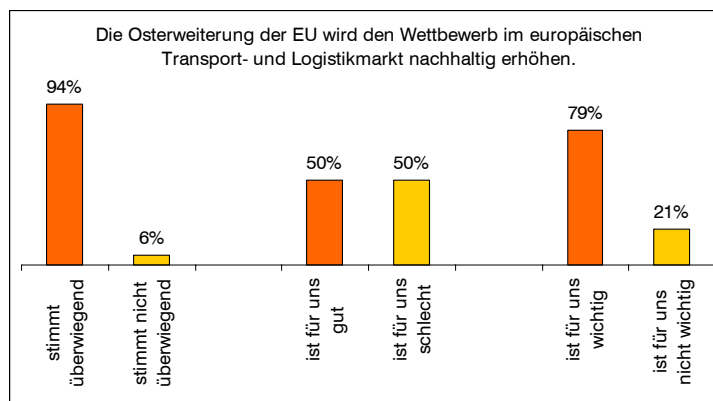


Abbildung 21: Wettbewerb EU

Steigender Wettbewerb im europäischen Transport- und Logistikmarkt

Mit 94% sind die Unternehmen sich darüber einig, dass die EU-Osterweiterung den Wettbewerb im europäischen Transport- und Logistikmarkt nachhaltig erhöht. Welchen Einfluss diese Entwicklung auf die Unternehmen der Logistikbranche hat, divergiert aber stark. 50% der Unternehmen in NRW gehen davon aus, dass sich der steigende Wettbewerb positiv auf die Unternehmen auswirkt. Die anderen 50% der Unternehmen aus der Transport- und Logistikwirtschaft blicken jedoch eher kritisch in die Zukunft.

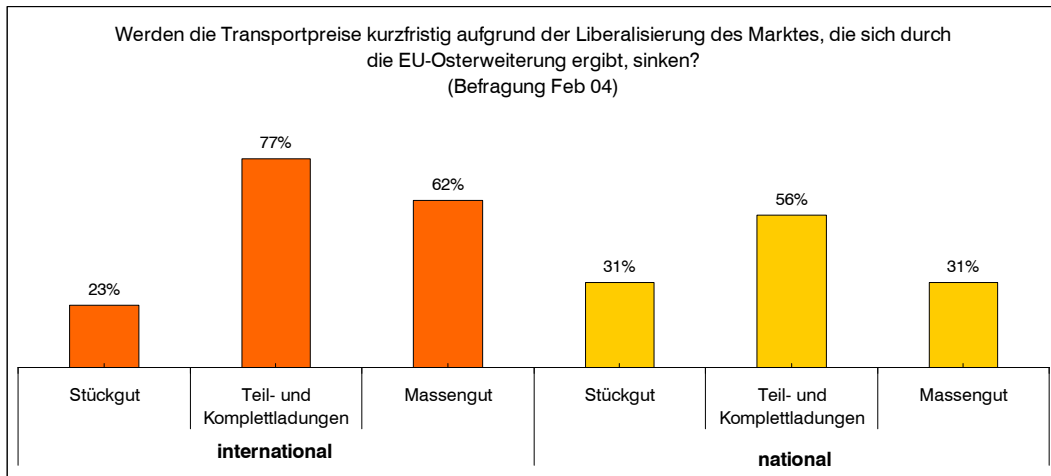


Abbildung 22: Transportpreise

Sinkende Preise durch die EU-Osterweiterung erwartet

Nach Einschätzung von mehr als 80% der Unternehmen sinken die Transportpreise kurzfristig aufgrund der Liberalisierung des Marktes, die sich durch die EU-Osterweiterung ergibt. Dies wird laut 81% der Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr und laut 50% der Unternehmen im nationalen Verkehr der Fall sein. Sowohl im internationalen als auch grenzüberschreitenden Verkehr wird insbesondere im Bereich der Teil- und Komplettladungen ein Absinken der Preise befürchtet. Im internationalen Verkehr erwarten zudem 62% der NRW-Unternehmen eine Preissenkung im Massengut und 23% der Unternehmen eine Preissenkung beim Stückgut. Nicht ganz so drastisch fallen laut der befragten Unternehmen die Transportpreise beim Massengut. 31% der Befragten erwarten eine Preissenkung beim Transport von Massengut. Ebenso viele sehen einen Preisverfall beim Transport von Stückgütern.

3.3.4 Kontraktlogistik

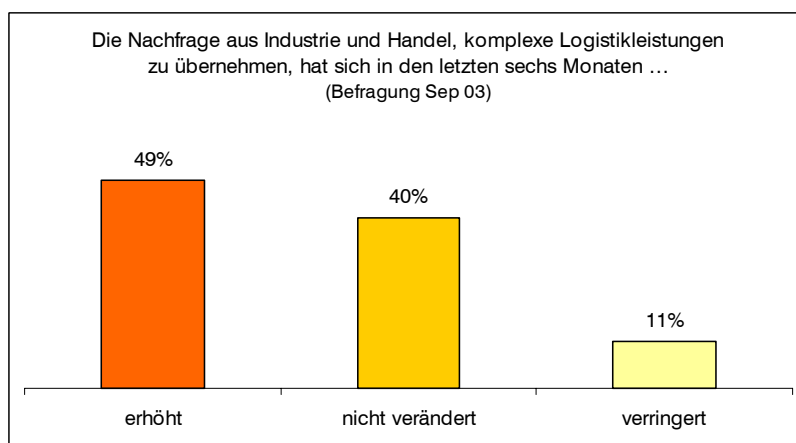


Abbildung 23: Kontraktlogistiknachfrage

Im Befragungsmonat September 2003 entwickelt sich die Nachfrage nach komplexen Logistiklösungen im Verlauf der letzten sechs Monate bei der Hälfte der Unternehmen positiv. 40% der Unternehmen bewerten die Nachfrage als nicht verändert und lediglich 11% geben an, dass sich die Nachfrage verringert.

Hohe Erwartungen an die Automobilbranche

Die Nachfrage nach komplexen Logistiklösungen steigt nach Einschätzung von fast 58% insbesondere im Bereich der Automobilbranche. Die Getränkebranche wird in NRW von 40% der Unternehmen als bedeutend werdender Nachfrager identifiziert. Diese Einschätzung ist nicht zuletzt auf die bevorstehende EU-Verordnung 178/2002 ab 2005 zurückzuführen, die eine lückenlose Produkt- und Chargenrückverfolgung von der Industrie fordert. Auch Themen wie Pfand Einführung und Gebindesortierung stellen zukünftig hohe Anforderungen an die Logistik. Trotz der bevorstehenden EU-Verordnung sind die Erwartungen an andere Bereiche der Ernährungsbranche nicht sehr hoch. Weniger als 6% der Unternehmen rechnen mit einer erhöhten Nachfrage aus den Branchenbereichen Süß-, Fleisch- und Backwaren.

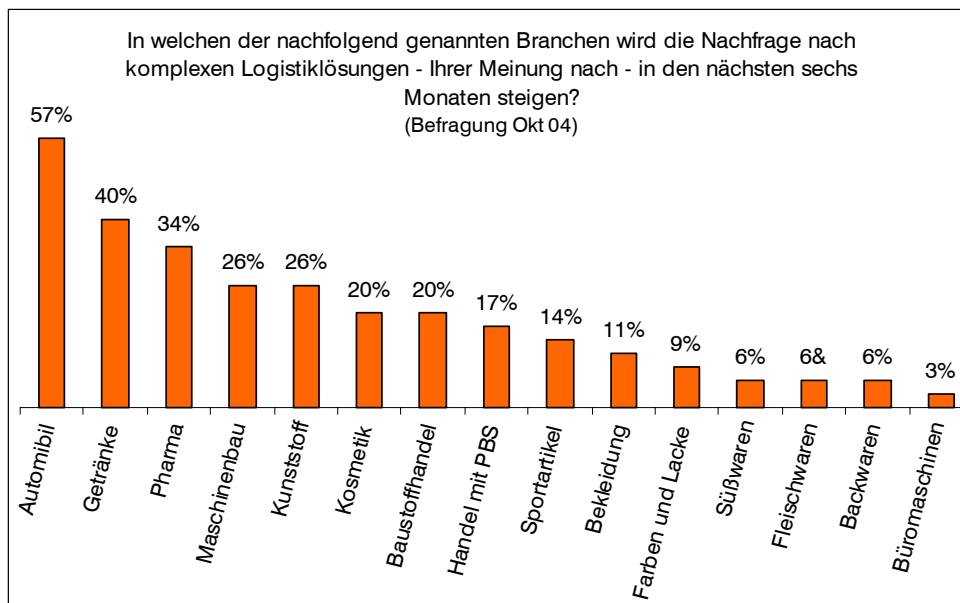


Abbildung 24: Nachfrage Logistiklösungen

Seit Januar 2004 gelten aufgrund der Gesundheitsreform neue Rahmenbedingungen im Healthcare-Markt (u.a. Einsparungsverpflichtung von Pharmaindustrie, Großhandel und Apotheken). Weitere wichtige Änderungen sind die Erlaubnis des Arzneimittel-Versandhandels, die Möglichkeit des Mehrbesitzes bei Apotheken und die erweiterten Kompetenzen der Krankenhausapotheken. Die Zustellung der Arzneimittel ist daher komplexer geworden. Zudem sehen Industrie und Handel die Logistik zunehmend als Optimierungsinstrument zur Kostenreduzierung. Dadurch ergeben sich Chancen für die Logistikdienstleister. Über ein Drittel der Unternehmen rechnet mit einem Anstieg der Nachfrage nach komplexen Logistiklösungen aus der Pharmabranche.

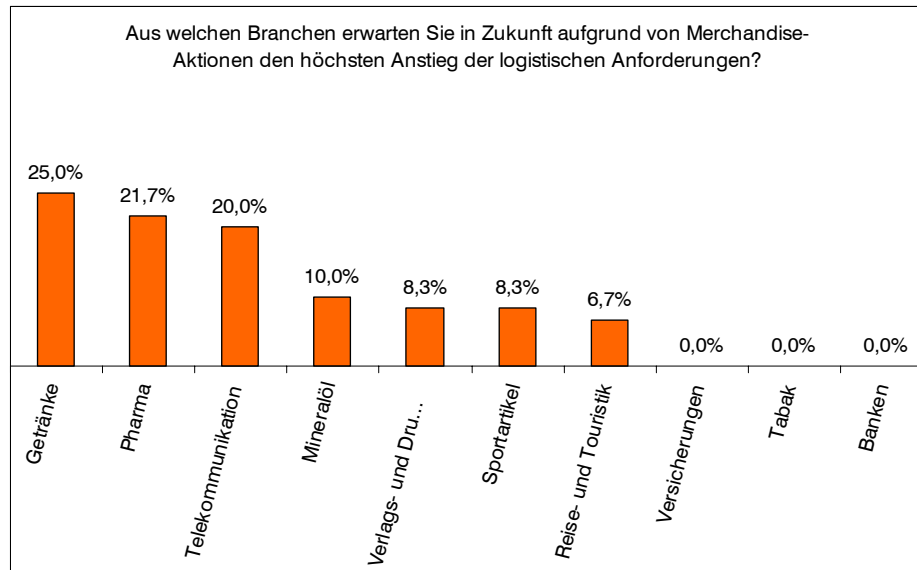


Abbildung 25: Merchandise-Logistik

Merchandise-Logistik

Die Frage, in welchen Branchen zukünftig die Anforderungen an die Logistik aufgrund von Merchandise-Aktionen steigen werden, wird eindeutig zu Gunsten der Getränkeindustrie entschieden. Ein Viertel aller befragten Unternehmen aus der Logistikbranche bestätigen dies. Die zweithöchsten Anforderungszuwächse werden seitens der Pharmaindustrie (21,7%) erwartet, gefolgt von der Telekommunikationsbranche (20%). Den anderen Branchen wird weniger Bedeutung beigemessen.

Kontraktlogistik ist ohne Netzzugang nicht möglich

Bei der Vergabe von Aufträgen in der Kontraktlogistik ist der garantierte Zugang zu einem Transportnetzwerk unverzichtbar, bestätigen über 90% der befragten Unternehmen. Dies ist bei 74% der Befragten für das eigene Unternehmen wichtig. Immerhin 26% geben an, dass dies keine Rolle spiele. Vermutlich ist dieses Ergebnis zum Teil auf die Zusammensetzung des Pools der befragten Unternehmen zurückzuführen, denn neben reinen Spediteuren und Kontraktlogistikern werden sowohl Infrastrukturbetreiber als auch Berater und Software-Dienstleister befragt.

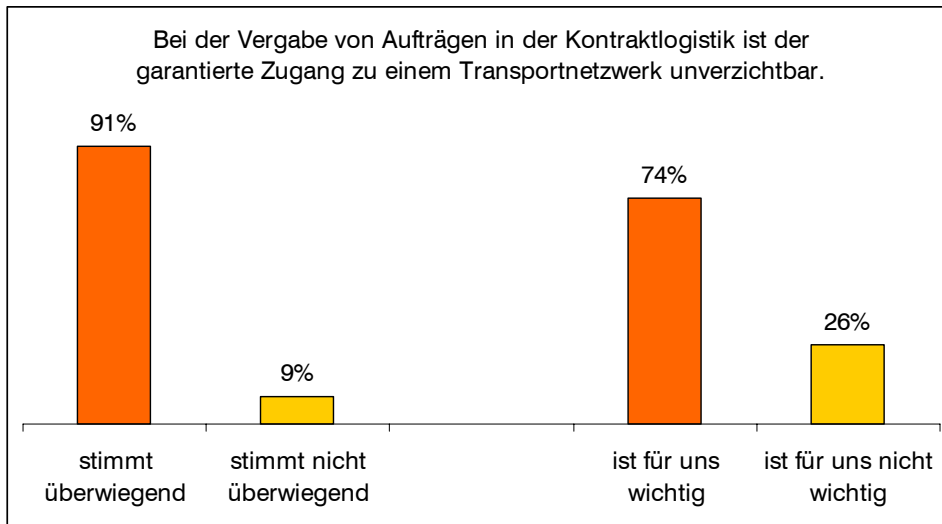


Abbildung 26: Transportnetzwerk

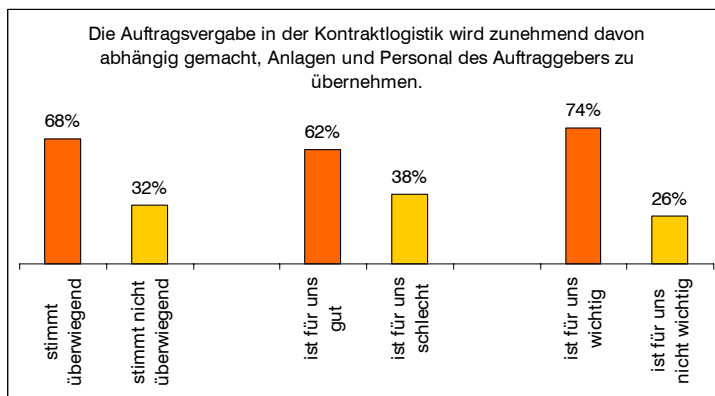


Abbildung 27: Anlagen- und Personalübernahme

Kontraktlogistik: Übernahme von Material und Personal wird wichtiger

Die Kontraktlogistik konzentriert sich ursprünglich auf die Funktionalität von material- und warenflussbezogenen Dienstleistungen. Der Aufnahme der unternehmensweiten und unternehmensübergreifenden Koordinationsfunktion kommt in der heutigen Kontraktlogistik eine wesentliche Bedeutung zu. Im Rahmen der Kontraktlogistik ist die Übernahme oder die Neuerrichtung von

logistischen Anlagen durch den Logistikdienstleister keine Seltenheit mehr. Mehr als zwei Drittel der Logistikunternehmen geben an, dass bei der Auftragsvergabe in der Kontraktlogistik die Übernahme von bestehenden Anlagen und Personal des Auftraggebers weiterhin an Bedeutung gewinnt. Dies wird als wichtiger und positiver Schritt für die zukünftigen Vergabeentscheidungen gesehen.

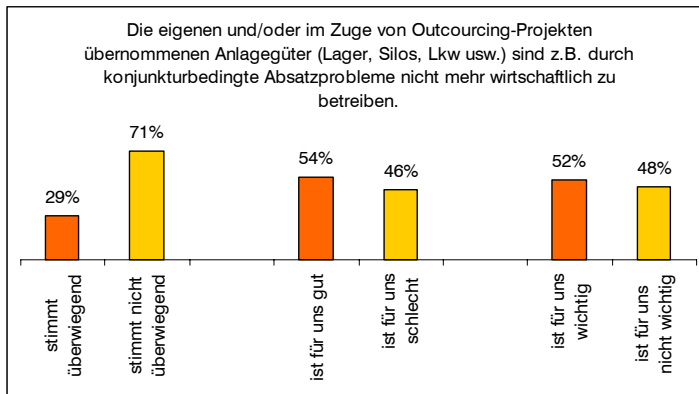


Abbildung 28: Wirtschaftlichkeit Anlagegüter

Wirtschaftliche Betreibung von Anlagegütern bereitet keine Probleme

Die eigenen und/oder im Zuge von Outsourcing-Projekten übernommenen Anlagegüter (z.B. Lager, Silos, Lkw) können trotz der derzeitigen Geschäftslage von der überwiegenden Mehrheit der befragten Unternehmen (71%) wirtschaftlich betrieben werden. Die Kosten für derartige Projekte werden augenscheinlich von den Entscheidern der davon betroffenen Unternehmen richtig kalkuliert.

3.3.5 Kosten

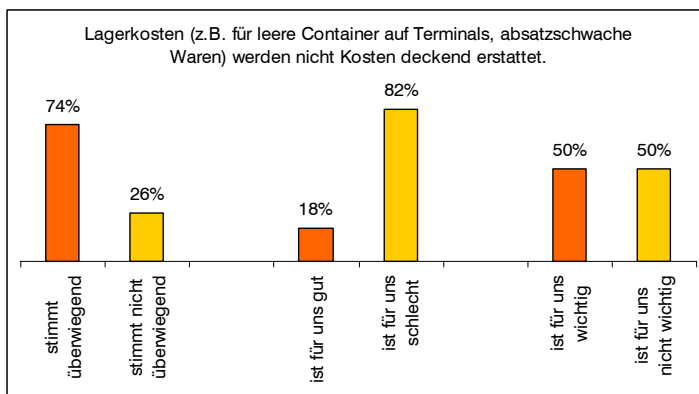


Abbildung 29: Lagerkosten

Lagerkosten nicht kostendeckend

Mit 74% gibt die Mehrheit der Logistikunternehmen an, dass die Preise, die für Lagerkosten – z.B. für leere Container auf Terminals – entstehen, überwiegend nicht Kosten deckend erstattet werden. Dies wird von über 80% der Befragten als schlecht für ihr Unternehmen angegeben.

Kostenoptimierung: Hoffnungsträger EDV/Telekommunikation

Mit den meisten Nennungen und einem erreichten Anteil von fast 20% sehen die Unternehmen der Logistikbranche die größten Optimierungspotenziale in der Rechnungslegung und -kontrolle. Optimierungspotenziale bei der Rechnungskontrolle ergeben sich z.B. durch den Einsatz von Nachverarbeitungssystemen. Diese können bei einer großen Anzahl an Rechnungen und Anschlüssen die Transparenz erhöhen und durch Korrektur fehlerhafter Abrechnungen Kosten sparen. Bei dem anhaltenden Kostendruck in der Logistikbranche scheint zudem der EDV- und Telekommunikationsbereich ein Hoffnungsträger der Branche zu sein. 18,6% der Befragten sehen in diesem Bereich noch Potenziale zur Kostenoptimierung. Auch die Vor- und Nachkalkulation von Angeboten spielt mit 17,8% der Unternehmensnennungen noch eine wichtige Rolle.

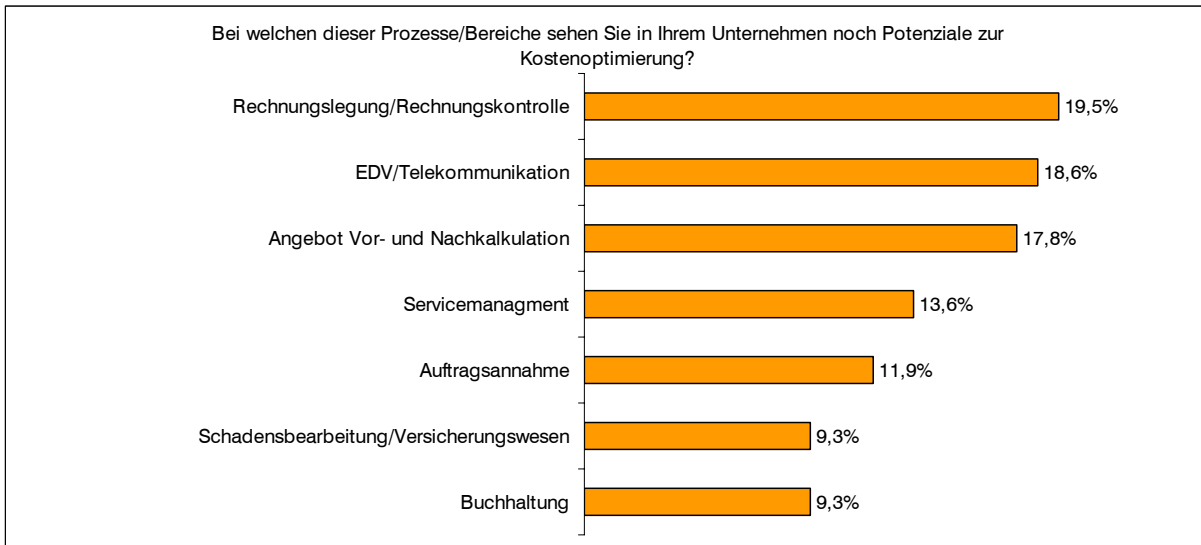


Abbildung 30: Kostenoptimierungspotenziale

3.3.6 Verkehre

Skeptische Einschätzung des intermodalen Verkehrs

Der europaweite intermodale Verkehr wird von vielen Spediteuren aufgrund fehlender Kompatibilität der einzelnen Techniken bzw. Umschlagssysteme gescheut. Dies bestätigen fast 80% der befragten Unternehmen. Für 69% spielt das eine wichtige Rolle in ihrer täglichen Geschäftstätigkeit. Zu berücksichtigen bei der Diskussion um intermodalen Verkehr ist auch, dass neben der Kompatibilität auch die Koordination der Schnittstellen eine Rolle spielt. Die Investitionen in die Schnittstellen müssen koordiniert erfolgen, da Terminals und andere Verknüpfungspunkte an beiden Enden einer Relation benötigt werden. Momentan fehlt eine Gesamtplanung für den Kombinierten Verkehr in Europa.

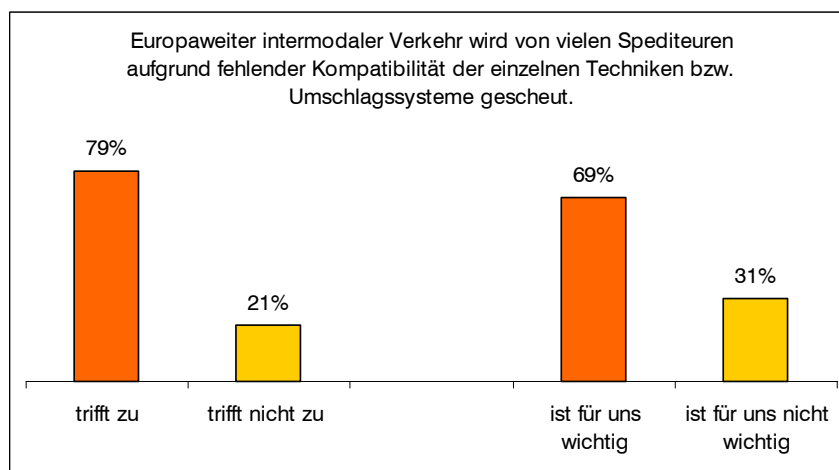


Abbildung 31: Intermodaler Verkehr

Kombinierter Verkehr keine Alternative zur Straße

Über 60% der befragten Unternehmen bestätigen, dass immer mehr Sammelgutspediteure ihre Verkehre vom Kombinierten Verkehr auf die Straße umleiten, um keine Kundenverluste durch Verspätungen zu riskieren. Erstaunlich ist, dass 57% aller Unternehmen angeben, dass diese Entwicklung nicht für das eigene Unternehmen wichtig sei. Es scheint, als ob die Transport- und Logistikbranche mit dem Kombinierten Verkehr als Alternative zum reinen Straßenverkehr abgeschlossen hat.

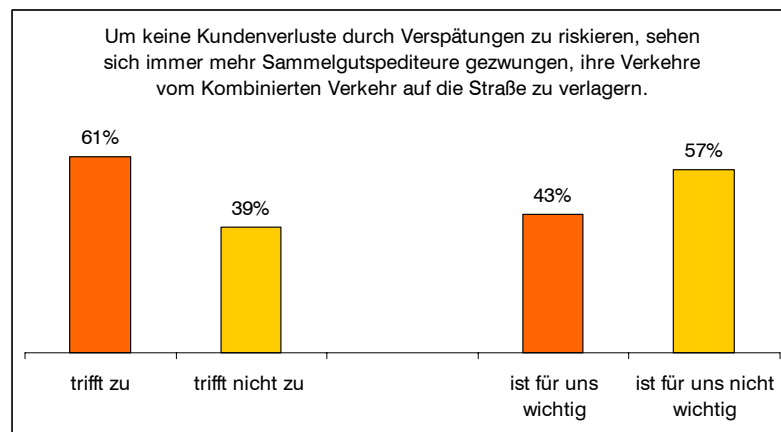


Abbildung 32: Kombiniertes Verkehr

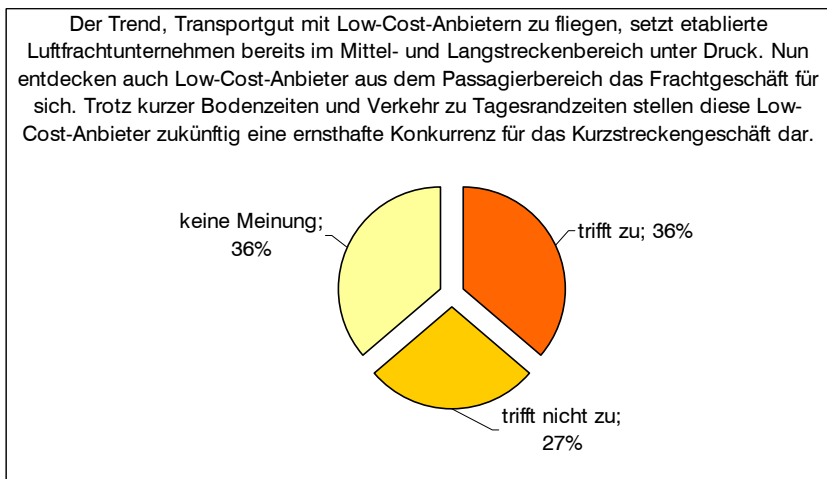


Abbildung 33: Luftfrachtanbieter

Luftfrachtunternehmen droht Konkurrenz

Die Sonderfrage im Juni 2004 beschäftigt sich mit der aktuellen Entwicklung in der Luftfracht. Transportgut wird zunehmend von Low-Cost-Anbietern geflogen und setzt etablierte Luftfrachtunternehmen bereits im Mittel- und Langstreckenbereich unter Druck. Dieser Trend kündigt sich nun auch bei den Low-Cost-Anbietern aus dem

Passagierbereich an. Sie entdecken das Frachtgeschäft für sich. Obwohl diese Low-Cost-Anbieter mit kurzen Bodenzeiten und Verkehren zu Tagesrandzeiten konfrontiert sind, glaubt über ein Drittel der teilnehmenden Befragten, dass diese Anbieter zukünftig eine ernsthafte Konkurrenz für das Kurzstreckengeschäft darstellen.

3.3.7 Neue Technologien

RFID bleibt bisher auf wenige Pioniere beschränkt

Der Einsatz von kontaktloser Warenidentifizierungstechnologie (RFID) bei der Abwicklung von Aufträgen ihrer Kunden wird von 11% der befragten Unternehmen bereits umgesetzt. Fast 30% der Unternehmen befindet sich in der Planungsphase und 60% planen keinerlei Einsatz von RFID in ihrem Unternehmen. Bisher bleibt der Einsatz von RFID nur auf einige wenige große Pioniere beschränkt. Ein Grund hierfür kann sein, dass viele Logistikdienstleister bereits mit einer Scanner-technologie ausgestattet sind und sich weitere Investitionen in die RFID-Technologie oftmals nicht rentieren würden. Dabei sind Industrie und Handel stark an der Weiterentwicklung und Nutzung von RFID-Technologien interessiert. So hat die Metro Group in diesem Jahr in Neuss ihr RFID Innovation Center eröffnet. Im Kaufhof-Lager Neuss-Norf stehen insgesamt 1.300 Quadratmeter Fläche für die zukünftigen Anwender zur Verfügung. Dort können sich Vertriebslinie, Technologiepartner und Lieferanten auf den im Herbst startenden Rollout in Sachen Radio Frequency Identifikation (RFID) vorbereiten. Die zukünftige Auseinandersetzung mit der RFID-Technologie ist daher auch für die Transport- und Logistikbranche unumgänglich.

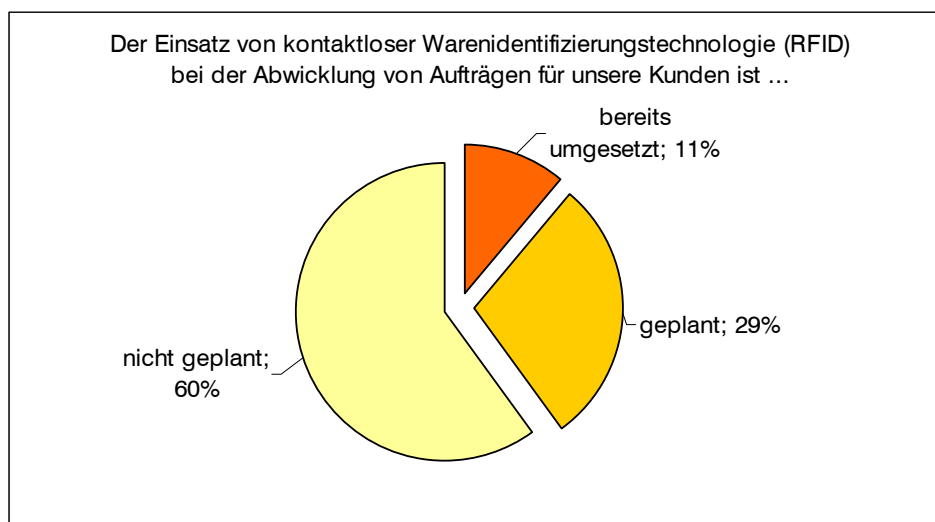


Abbildung 34: RFID-Entwicklung

3.3.8 Politik und Recht

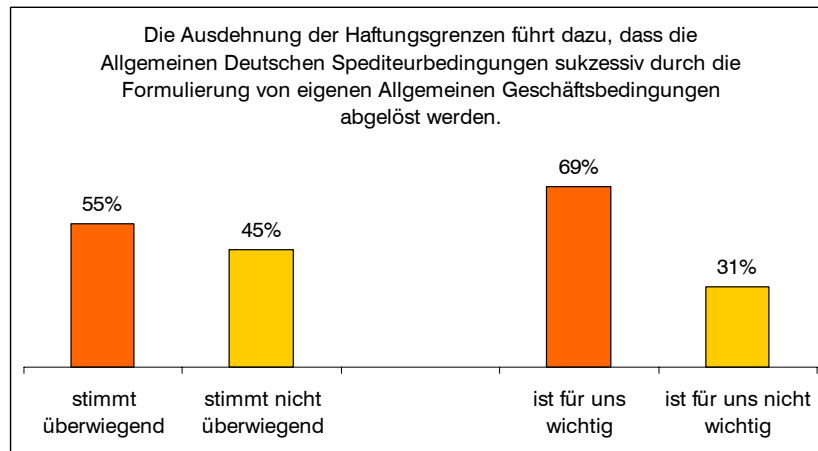


Abbildung 35: Haftungsgrenzen

Sukzessive Ablösung der ADSp durch AGB beschäftigt die Logistikunternehmen

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2003 in wesentlichen Bereichen reformiert. Dadurch entfällt eine Grundlage der bisherigen Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen und deren Auftraggebern aus der verladenden Wirtschaft, den Verladern. Dies verlangt von allen mit Transportabläufen befassten Unternehmen mehr Eigenverantwortung bei Vertragsgestaltung und Schadensabwicklung und wirft rechtliche und praktische Probleme auf.

Die Ausdehnung der Haftungsgrenzen führt dazu, dass die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) sukzessiv durch die Formulierung von eigenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) abgelöst werden. Dies bestätigen 55% aller befragten Unternehmen. Fast 70% aller Unternehmen geben an, dass diese Entwicklung für das eigene Unternehmen von Bedeutung sei.

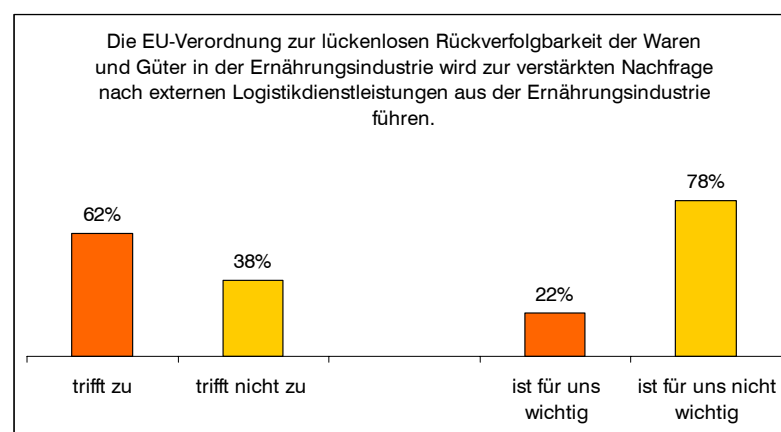


Abbildung 36: Warenrückverfolgbarkeit

Rückverfolgbarkeit bleibt Thema der Spezialisten

Die Lebensmittelbranche steht bei der Frage nach der Rückverfolgbarkeit vor einer großen Herausforderung. Anfang 2005 müssen die Systeme zur Rückverfolgung implementiert sein. In der Logistikbranche herrscht eine Kontroverse darüber, ob die Hersteller aufgrund der EU-Verordnung verstärkt auf die Leistungen von Logistikdienstleistungen zurückgreifen werden oder nicht.

Die Lebensmittellogistik ist aufgrund der bestehenden Anforderungen (Temperaturempfindlichkeit, begrenzter Haltbarkeit etc.) bereits ein Spezialgebiet für Logistiker. Dass die neue EU-Verordnung für 78% der Unternehmen nicht wichtig ist, zeigt, dass sich der Spezialisierungsgrad durch die neuen Anforderungen der Rückverfolgbarkeit erhöht und den Kreis der Logistikanbieter weiter eingrenzt.

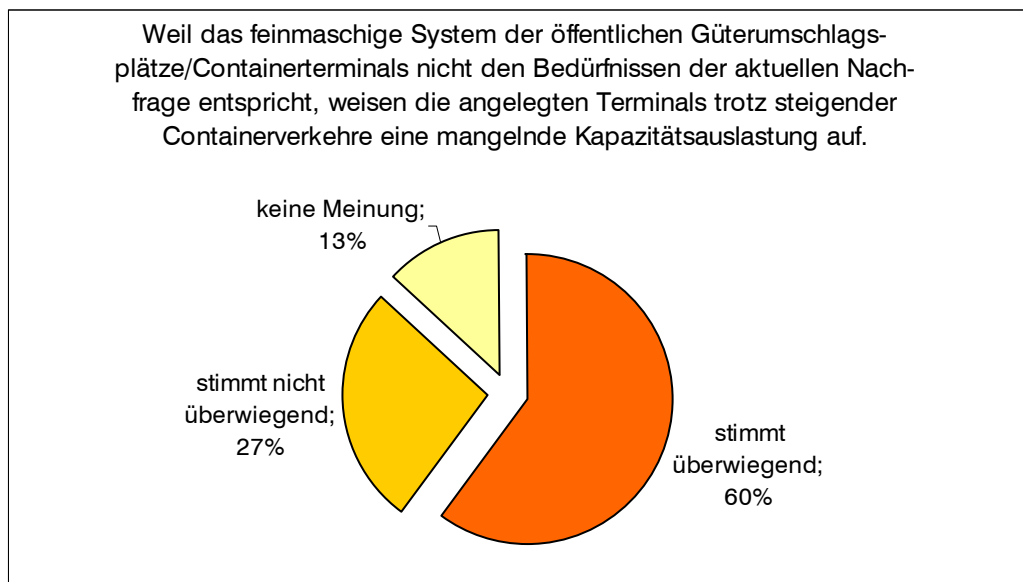


Abbildung 37: Containernetz

Kritik an öffentlichen Güterumschlagsplätzen

87% der befragten Unternehmen beteiligen sich an der „Thesen und Trends“-Frage des Monats Mai. Die Mehrzahl der Unternehmen ist davon überzeugt, dass das feinmaschige System der öffentlichen Güterumschlagsplätze/Containerterminals nicht den Bedürfnissen der aktuellen Nachfrage entspricht und daher die angelegten Terminals trotz steigender Containerverkehre eine mangelnde Kapazitätsauslastung aufweisen. Diese Meinung vertreten vor allem mittelständische bis größere Logistikdienstleister. Es existiert eine Kluft zwischen Politik- und Planungsentscheidungen einerseits und der tatsächlichen Nachfrage der Logistikunternehmen andererseits.

3.3.9 Investitionen

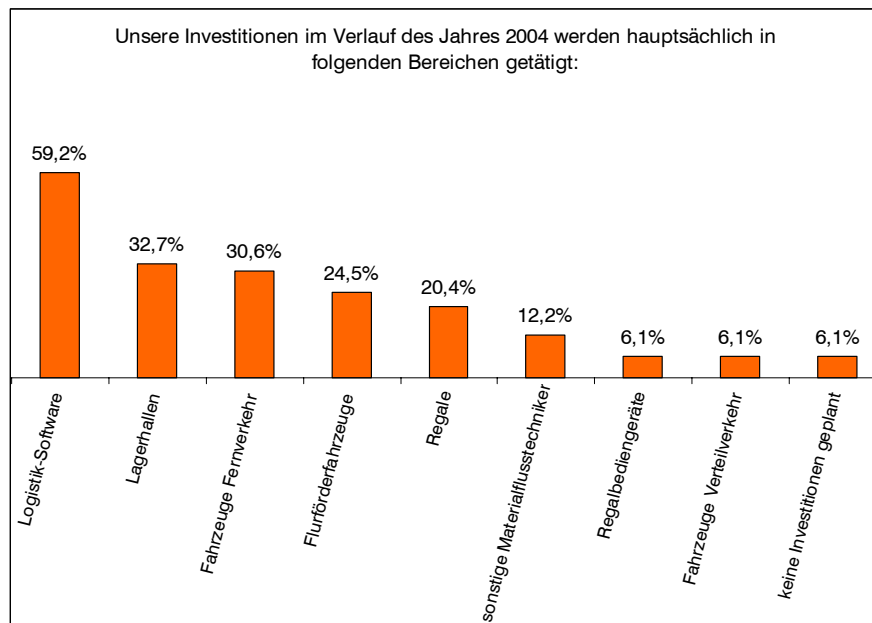


Abbildung 38: Investitionen nach Bereichen

Investitionen in Logistik-Software sind führend

Die Investitionsabsichten der Unternehmen finden sich im Jahr 2004 im Bereich der Logistik-Software. Fast 60% der Unternehmen wollen in ihre Software investieren. In Lagerhallen und in Fahrzeuge für den Fernverkehr planen jeweils über ein Drittel der Unternehmen zu investieren. Regalbediengeräte und Fahrzeuge für den Verteilverkehr spielen hingegen nur eine geringe Rolle bei den Investitionsüberlegungen. Nur 6,1% der Unternehmen planen keine Investitionen in diesen Bereichen.



Abbildung 39: Durchführung Investitionen

Investitionen werden hauptsächlich über den Neukauf getätigt

Bei der Durchführung von Investitionen überwiegt bei den meisten Unternehmen nach wie vor der Neukauf. Über 60% aller Unternehmen werden einen Teil ihrer Investitionen in diesem Jahr über den Neukauf tätigen. An zweiter Stelle steht das Leasinginstrument. Fast 43% der NRW-Unternehmen planen Investitionen mit Hilfe von Leasing. Die Instandsetzung von alten Fahrzeugen sowie der Gebrauchtkauf werden kaum als Alternative gesehen.

3.3.10 Kooperationen

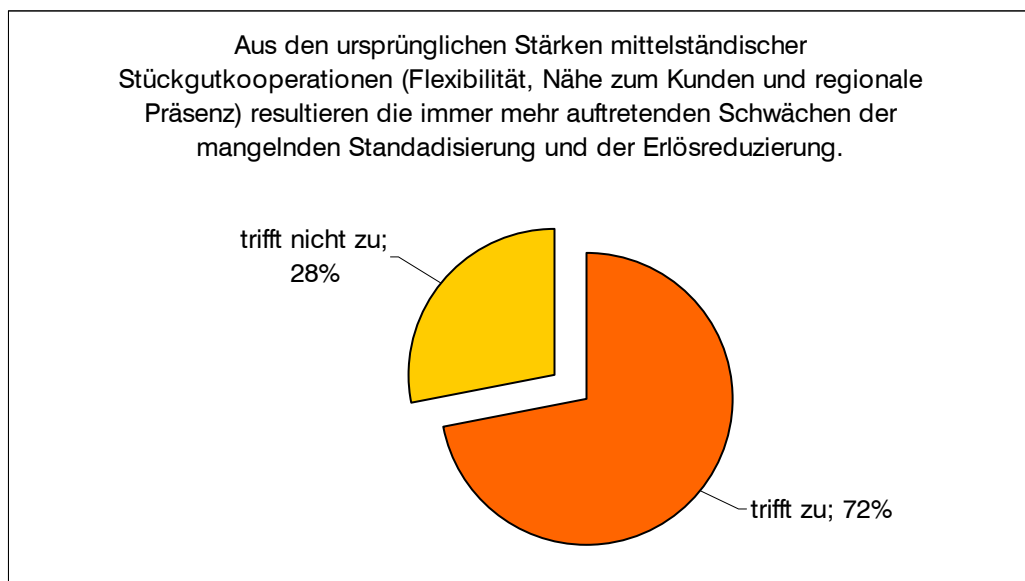


Abbildung 40: Stückgutkooperationen

Stückgutkooperationen in der „Flexibilitätsfalle“

Zu den Stärken mittelständischer Stückgutkooperationen gehören vor allem die Flexibilität, die Nähe zum Kunden und die regionale Präsenz. 72% der befragten Unternehmen sind der Auffassung, dass sich aus den ursprünglichen Stärken mittelständischer Stückgutkooperationen die immer mehr auftretenden Schwächen der mangelnden Standardisierung und der Erlösreduzierung ergeben.