



Logistikkonjunktur im dritten Quartal 2019 auf Erholungskurs

Im dritten Quartal 2019 steigt der Indikatorwert des NRW.LOGISTIKINDEX überproportional stark an und erreicht damit ein ähnliches Niveau wie vor dem Zwischentief von März bis August 2019. Dies ist auf die kontinuierlich besser ausfallende Bewertung des jeweiligen Vormonats zurückzuführen. Insbesondere fällt aber auch die Prognose für das kommende Quartal sehr gut aus: Mehr als die Hälfte der Transport- und Logistikunternehmen beider Vergleichsgruppen gab an, dass sich die Lage im kommenden Quartal gut entwickeln würde, wobei keiner der Akteure eine Verschlechterung der Lage erwartet. Die Kosten sind sowohl in NRW als auch im Bund weiterhin angestiegen, was sich auch in den kommenden Monaten fortsetzen soll. Parallel konnten und können aber auch die Preise der angebotenen Leistungen angepasst werden, wodurch sich das Gleichgewicht zwischen Kosten und Preisen hält. Nachdem sich die Kapazitätsauslastung in der jüngsten Vergangenheit verhalten entwickelte, kann für die kommenden Monate ein leichter Anstieg erwartet werden. Gleiches gilt für den Transportumsatz, der sich bis dato eher negativ entwickelt hat, in naher Zukunft aber wieder ansteigen soll. Um den Fachkräftemangel entgegenzuwirken setzen die Unternehmen sowohl in NRW als auch im Bund auf eine Vielzahl an verschiedenen Maßnahmen zur Personalgewinnung. Während sich die Wartezeiten an den Rampen im Vergleich zum Vorjahr allgemein verkürzt haben, haben sich die Hauptprobleme der Dienstleister an den Rampen nicht verändert – Verantwortliche sind gut beraten, einen Fokus auf diese Probleme an den Rampen zu legen, um dieser fortwährenden Problematik entgegenzuwirken. Indes zeigt auch die Auswertung für das Jahr 2019, dass eine große Anzahl an Faktoren als relevante Standortfaktoren bei der Standortwahl zu berücksichtigen sind.

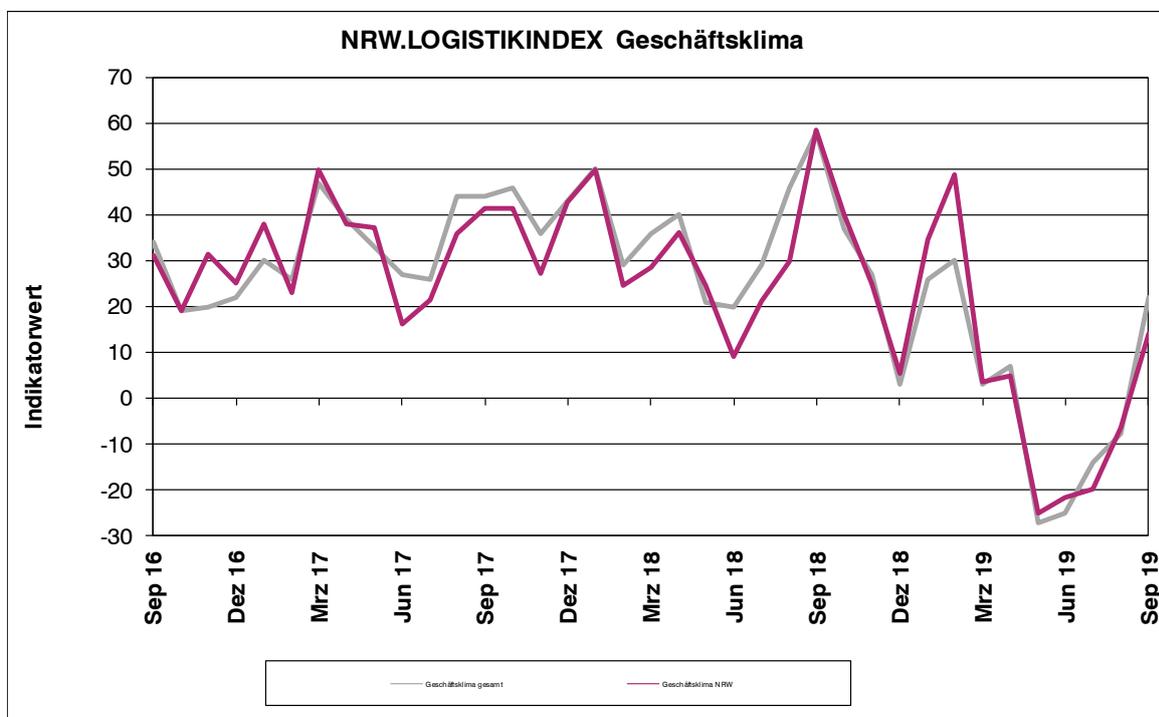


Abbildung 1:
Geschäftsklima



Bessere Entwicklung im September im Vergleich zu den Vormonaten

In Bezug auf die jeweiligen Befragungen zum Vormonat ist die Geschäftslage auf einem nahezu gleichbleibenden Niveau geblieben. Insgesamt fiel der Juli dieses Quartals am schlechtesten aus: Sowohl im Bund als auch in NRW nahm keiner der befragten Transport- und Logistikunternehmen eine Verbesserung der Lage wahr (Juli 2019 „verbessert“ NRW: 0%; Bund 0%) Im Vergleich hierzu vielen die Einschätzungen der Interviewten in den beiden Folgemonaten positiver aus. Sowohl in NRW als auch im Bund gaben im August jeweils 17% der Befragten eine Verbesserung an. Auch im September vermerkten 17% der befragten Unternehmen aus NRW eine Verbesserung. Deutschlandweit gaben dies sogar 31% der befragten Transport- und Logistikunternehmen an. Parallel sank der Anteil derer, die eine verschlechterte Lage beobachten, von 33 auf 16% im September.

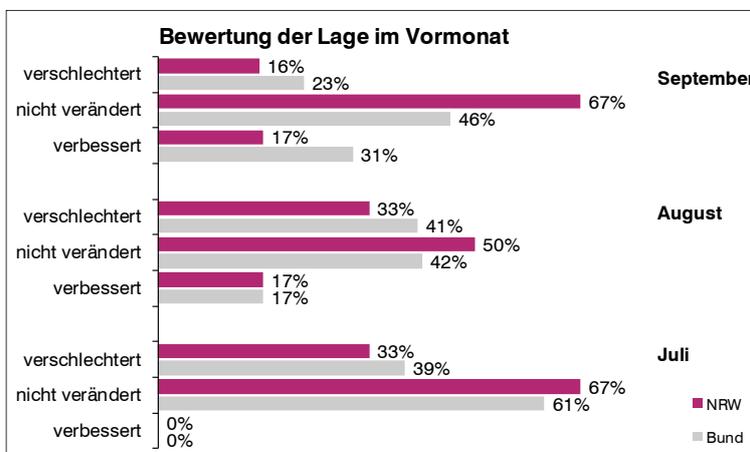


Abbildung 2: Geschäftslage im Vormonat

Für das Abschlussquartal 2019 wird eine positive Entwicklung erwartet

Für das vierte Quartal erwartet die große Mehrheit der Befragten eine weitere Verbesserung der Geschäftslage: In NRW gehen 51% von einer Verbesserung aus, im Bund sogar 54%. Die übrigen Unternehmen beider Vergleichsgruppen gehen von einem gleichbleibenden Niveau aus („gleich bleibend“ Bund: 38%; NRW: 49%). Lediglich im Bund erwarten 8% der befragten Transport- und Logistikunternehmen einen erneuten Abschwung der Logistikkonjunktur. Möglicherweise gehen diese Unternehmen davon aus, dass die derzeitigen weltwirtschaftlichen Unsicherheiten (Handelskriege usw.) einen erneuten negativen Einfluss auf die Geschäftslage der Logistik haben werden.

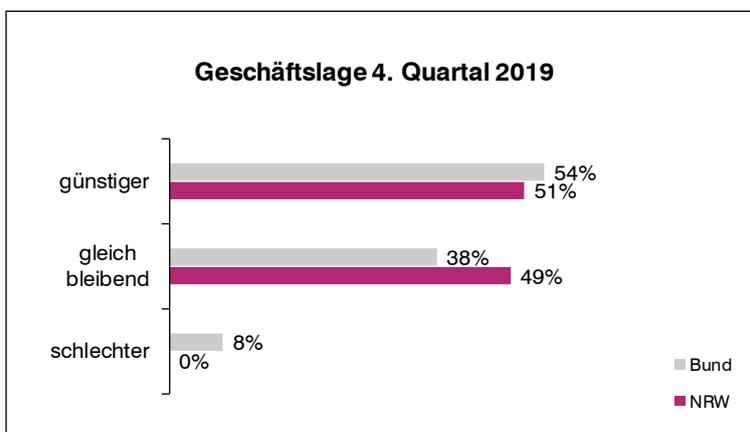


Abbildung 3: Erwartete Geschäftslage



Weiterhin Kostenanstiege im dritten Quartal 2019

Im dritten Quartal des Jahres 2019 ist ein leichter, aber stetiger Rückgang der Kostenentwicklung zu vermerken. Während sich die Kosten im zweiten Quartal in NRW noch in geringerem Maße als im Bund entwickelten, ist auch das Entwicklungsniveau der deutschlandweiten Vergleichsgruppe auf das Niveau des Landes NRW gefallen. Auch der Jahresvergleich zeigt, dass die Kostenentwicklung beider Vergleichsgruppen im September 2018 noch deutlich intensiver war als im aktuellen September 2019. Allgemein kann derzeit also von mehrheitlich gleichbleibenden bis sinkenden Kosten gesprochen werden. Dies kann mit Sicherheit auf den traditionell ruhigen Sommer und den leichten Konjunkturknick der letzten 3 Monate zurückgeführt werden.

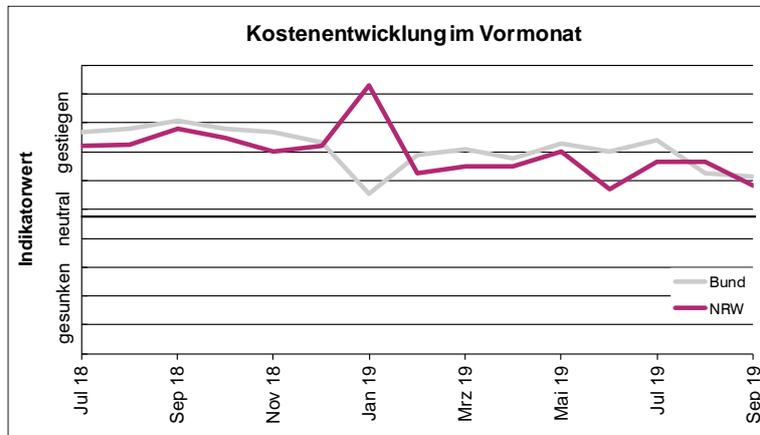


Abbildung 4:
Kostenentwicklung

Auch weiterhin Kostenanstiege

Der Blick auf die erwarteten Kosten für das Abschlussquartal 2019 zeigt, dass die Kosten auch weiterhin ansteigen werden. Indes ist zu prognostizieren, dass die Kosten im Bund in stärkerem Maße ansteigen werden als in NRW („steigen“ Bund: 38%; NRW: 17%). Von den restlichen befragten Transport- und Logistikunternehmen glauben sämtliche Interviewte an ein unverändertes Niveau („unverändert bleiben“ Bund: 62%; NRW: 83%). Kein Unternehmen geht von einem sinkenden Niveau aus. Insgesamt bleibt jedoch offen, in welcher Intensität die Kosten ansteigen werden.

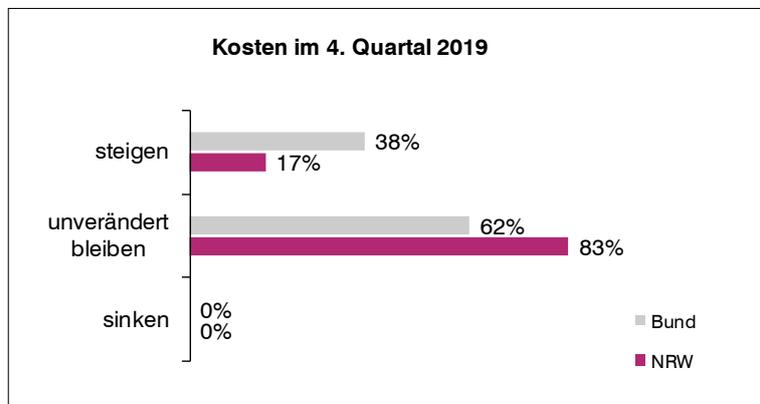


Abbildung 5:
Erwartete Kosten



Nachlassende Preisentwicklung in den vergangenen drei Monaten

Parallel zum Kostenanstieg melden die befragten Unternehmen sowohl im Bund als auch in NRW, zwar weiterhin höhere Preise durchsetzen zu können, jedoch ist ein Abschwächen der Intensität zu vermerken, da die Kurve im Vergleich zum Jahresanfang stetig gesunken ist. Dabei befanden sich beide Vergleichsgruppen auf einem nahezu gleichen Niveau. Nachdem die Preise im August 2019 in NRW stärker als im Bund anstiegen, hat sich dieser Sachverhalt im Folgemonat umgekehrt: So liegt das Preisentwicklungsniveau des Bundes im aktuellen Monat über jenem für das Land NRW. Betrachtet man die Kurve der Kostenentwicklung mit jener der Preisentwicklung, ist die zentrale positive Botschaft für die Akteure, dass ein Gleichgewicht bestehen bleibt: Obwohl die Preise der angebotenen Leistungen nicht mehr so intensiv gesteigert werden können wie bspw. vor einem Jahr, steigen auch die Kosten nicht mehr so stark an.

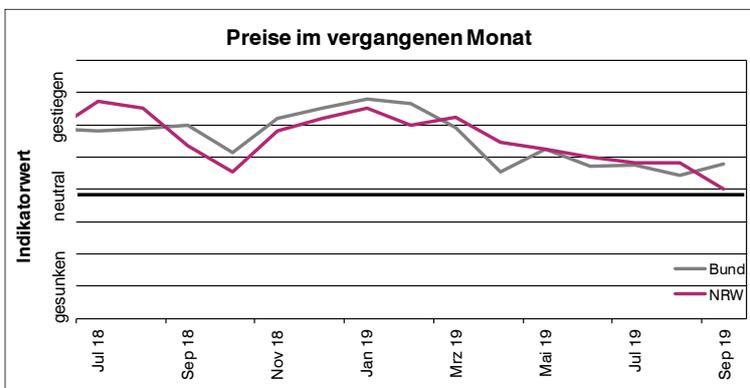


Abbildung 6:
Preisentwicklung

Tendenzieller Anstieg der Preise in den letzten Monaten des Jahres 2019

Nach einer eher verhaltenen Preisentwicklung im dritten Quartal rechnet die Mehrheit aller befragten Transport- und Logistikunternehmen auch im vierten Quartal mit einem Anstieg der Preise. Hierbei liegt der Bund leicht vor dem Land NRW („steigen“ Bund: 38%; NRW: 33%). Nahezu die Hälfte aller Interviewten geht von einem unveränderten Niveau aus („unverändert bleiben“ Bund: 46%; NRW: 50%). Ein sinkendes Preisniveau sieht in beiden Vergleichsgruppen nur eine Minderheit der Befragten („sinken“ Bund: 15%; NRW: 17%). Allgemein kann festgehalten werden, dass die Akteure gut beraten sind, auch weiterhin ein Anheben der Preise zu realisieren, um die nach wie vor steigenden Kosten zu kompensieren.

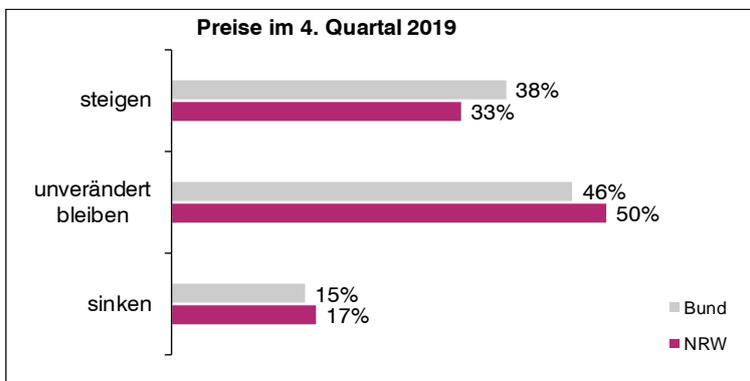


Abbildung 7:
Preiserwartung



Leicht steigende Kapazitätsauslastung für die kommenden sechs Monate prognostiziert

Hinsichtlich der Kapazitätsauslastung gibt es sehr unterschiedliche Ergebnisse für die beiden Vergleichsgruppen: Bundesweit sind die Kapazitäten im vergangenen halben Jahr auf einem unveränderten Niveau geblieben („verbessert“ und „verschlechtert“ jeweils 23%, „nicht verändert“ 54%). Im kommenden halben Jahr erwartet die Mehrzahl der bundesweiten Transport- und Logistikunternehmen einen Anstieg der Auslastung („steigt“ 46%, „unverändert“ 45%). Lediglich jedes zehnte Unternehmen geht von einer geringeren Auslastung aus (9%). Im Land NRW gab für das letzte halbe Jahr jedoch kein Befragter eine bessere Auslastung an und es wurde tendenziell ein schlechteres Niveau verzeichnet („verbessert“ 0%, „nicht verändert“ 83%, „verschlechtert“ 17%). Dem hingegen kehrt sich dieser Sachverhalt für das Land NRW im kommenden Halbjahr um: Kein Befragter erwartet ein sinkendes Niveau, während immerhin 17% eine steigende Kapazitätsauslastung prognostizieren („steigen“ 17%, „unverändert bleiben“ 83%, „sinkt“ 0%). Damit passt diese Fragestellung ebenfalls zu den verbesserten Konjunkturaussichten des NRW.Logistikindex.

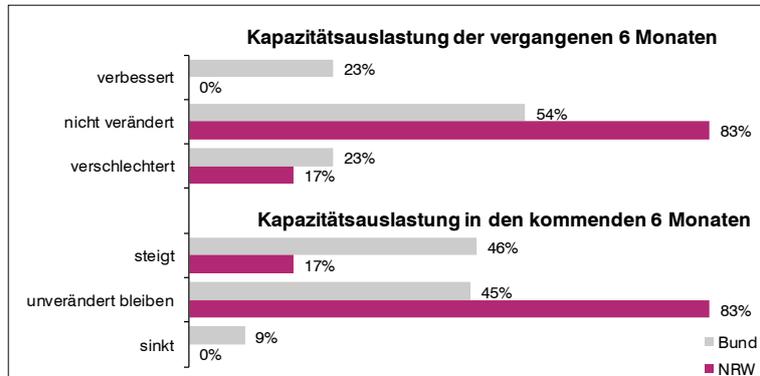


Abbildung 8: Kapazitätsauslastung

Aktuell gute Kapazitätsauslastung

Die saisonale Kapazitätsauslastung offenbart für den Bund ein etwas schlechteres Bild: Während im Land NRW derzeit kein Befragter von einer schlechten Auslastung sprechen kann („schlecht“ 0%), nehmen im Bund 15% der Interviewten eine schlechte aktuelle Auslastung wahr. Eine gute Kapazitätsauslastung sehen im Bund immerhin 31% der Befragten und in NRW sogar 33%. Damit zeigt sich einmal mehr die Stärke des Logistikstandortes NRW, der tendenziell schon öfter mit einer besseren Auslastung als der Bund glänzen konnte. Die Dichte von Industrie, Handel und zu versorgenden Menschen in Nordrhein-Westfalen ist dabei ein wesentlicher Stärkefaktor.

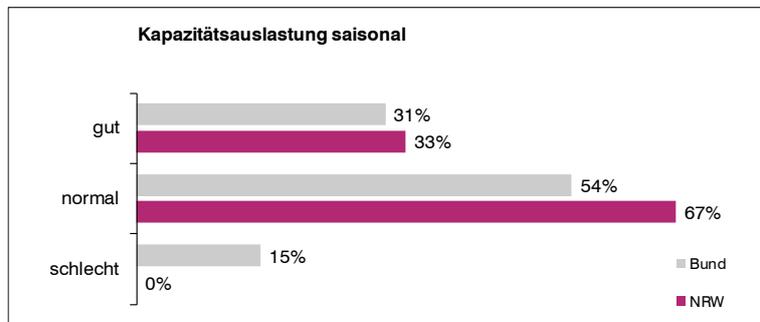


Abbildung 9: Kapazitätsauslastung saisonal



Stärkeres Wachstum des Transportumsatzes von beiden Vergleichsgruppen erwartet

Während sich der Transportumsatz in beiden Vergleichsgruppen mit Blick auf die vergangenen drei Monate eher negativ entwickelte, wird für die kommenden drei Monate ein steigendes Niveau erwartet: Nur ca. jedes vierte Unternehmen beider Vergleichsgruppen hatte in den letzten drei Monaten einen erhöhten Transportumsatz („erhöht“ Bund: 18%; NRW: 20%). Indes gaben mit 36% des Bundes und 38% des Landes NRW mehr Akteure einen verringerten Umsatz an. Wird das kommende Quartal betrachtet, zeigt sich ein deutlich positiveres Bild: Mehr als die Hälfte der Unternehmen beider Vergleichsgruppen erwartet einen Anstieg des Transportumsatzes („erhöhen“ Bund: 55%; NRW: 60%). Ein unverändertes Niveau erwarten im Bund 36% und im Land NRW 40% der Befragten. Einen sich negativ entwickelnden Transportumsatz erwartet lediglich ca. jedes zehnte Unternehmen der deutschlandweiten Vergleichsgruppe („verringern“ Bund: 9%; NRW: 0%). Insofern ist die Beurteilung des Transportumsatzes analog zur Entwicklung zur Auslastung zu sehen.

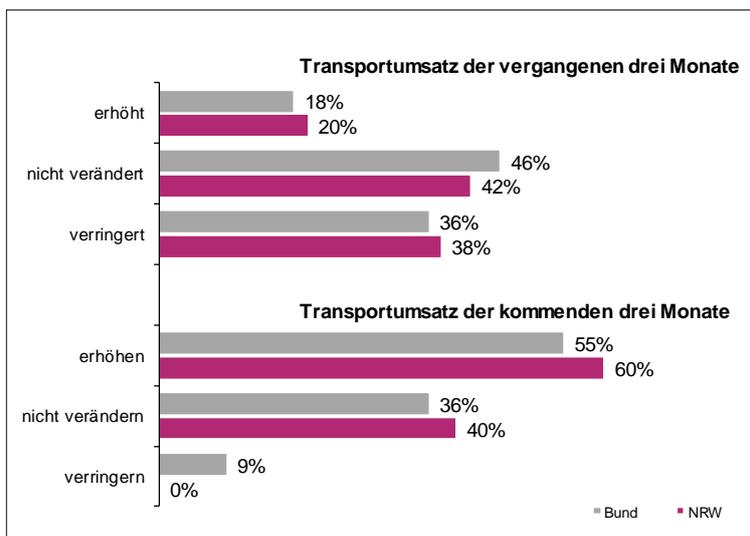


Abbildung 10:
Transportumsatz

Saisonaler Transportumsatz auf niedrigem Niveau

Im Vergleich zum Vorjahr wird der saisonale Transportumsatz schlechter bewertet: Kein Unternehmen bezeichnet den derzeitigen Transportumsatz als gut (Bund 0%; NRW 0%). Im dritten Quartal 2018 waren es noch 29% der bundesweiten Unternehmen und 10% des Landes NRW. Während mehr als die Hälfte aller Akteure von einem normalen Niveau ausgeht (Bund: 73%; NRW 60%), sprechen sogar 27% des Bundes und 40% des Landes NRW von einem schlechten saisonalen Transportumsatz. Im Vorjahr sahen sich hingegen nur 14% der Transport- und Logistikunternehmen des Bundes und 20% der Unternehmen des Landes NRW mit einem schlechten Transportumsatz konfrontiert.

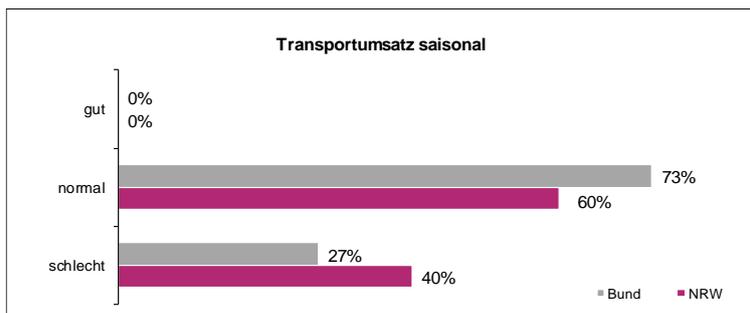


Abbildung 11:
Transportumsatz saisonal



Branche setzt auf verschiedene Maßnahmen zur Personalgewinnung

Im Jahr 2019 setzen die Unternehmen bei der Personalgewinnung vor allem auf die Integration von neuen Mitarbeitern unterschiedlicher Nationalitäten, die eigene Ausbildung von Nachwuchskräften sowie die gezielte Nutzung von Knowhow der älteren Mitarbeiter. Die Integration von Arbeitskräften unterschiedlicher Nationalitäten befand sich im Vorjahr noch auf einem der hinteren Plätze. Vielmehr war der Bonus der Mitarbeitergewinnung durch eigene Mitarbeiter damals noch von größerer Bedeutung. Insgesamt und auch im Vergleich zur Befragung aus dem Vorjahr zeigt sich, dass die Verantwortlichen aber immer noch auf die breite Masse an Maßnahmen setzen und somit auf eine Mitarbeitergewinnung durch eine gesunde Kombination eben dieser setzen. Indes ist die gezielte Förderung von Frauen in Führungspositionen die unbedeutendste Maßnahme für das Land NRW (17%), während Mentoring- und Networkingkonzepte bundesweit den letzten Platz ausmachen (21%).

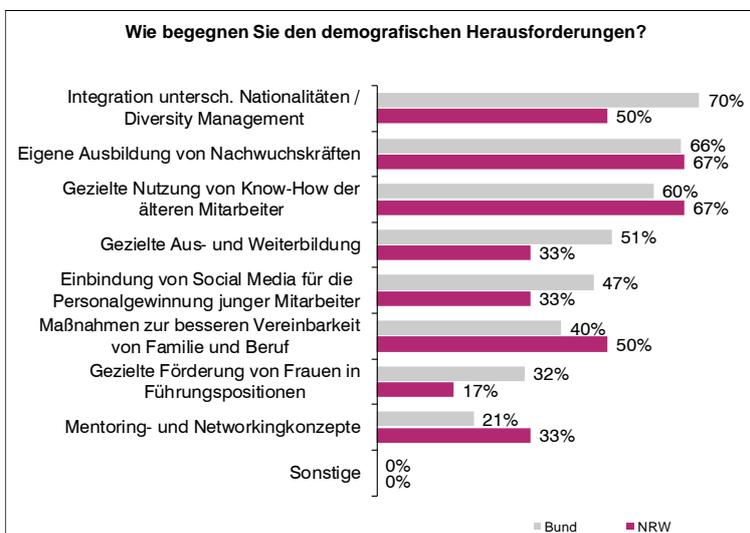


Abbildung 13:
Beschäftigung II

Wartezeiten haben sich im Vergleich zum Vorjahr etwas verkürzt

Vergleichend zum Vorjahr haben sich die durchschnittlichen Wartezeiten an den Rampen sowohl bundesweit als auch in NRW verkürzt: So berichten die Unternehmen lediglich von Wartezeiten von 30 Minuten bis zu 1,5 Stunden, während einige Unternehmen im Vorjahr auch Wartezeiten von 1,5 bis zwei Stunden angaben (Bund: 9%; NRW: 14%). 2019 sieht sich die Mehrheit der Akteure beider Vergleichsgruppen mit Wartezeiten von einer bis 1,5 Stunden konfrontiert (Bund: 56%; NRW: 60%). Die restlichen Rückmeldungen beziehen sich auf eine Wartezeit von einer halben bis ganze Stunde (Bund: 44%; NRW: 40%).

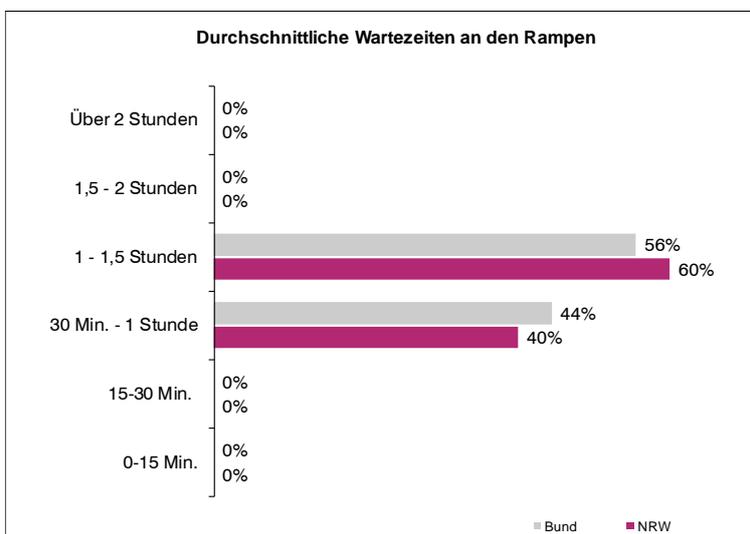


Abbildung 14:
Wartezeiten an den Rampen



Zu starre Zeitfenster sind das Hauptproblem der Dienstleister an den Rampen

Im Gegensatz zur Auswertung des Vorjahres sind zu starre Zeitfenster bzw. fehlende Flexibilität das Hauptproblem der Dienstleister an den Rampen im Jahr 2019. 2018 waren dies noch zu wenig Lade- und Entladepersonal, gefolgt von baulichen Unzulänglichkeiten auf einem zweiten und zu starre Zeitfenster auf einem dritten Platz. In der aktuellen Auswertung fallen die beiden Problemquellen des mangelnden Entladepersonals jedoch auf einen zweiten bzw. der baulichen Unzulänglichkeiten auf einen dritten Platz zurück. Auch das Problem an letzter Stelle hat sich im Vergleich zum Vorjahr geändert: Im Jahr 2018 nahmen die aufwen-

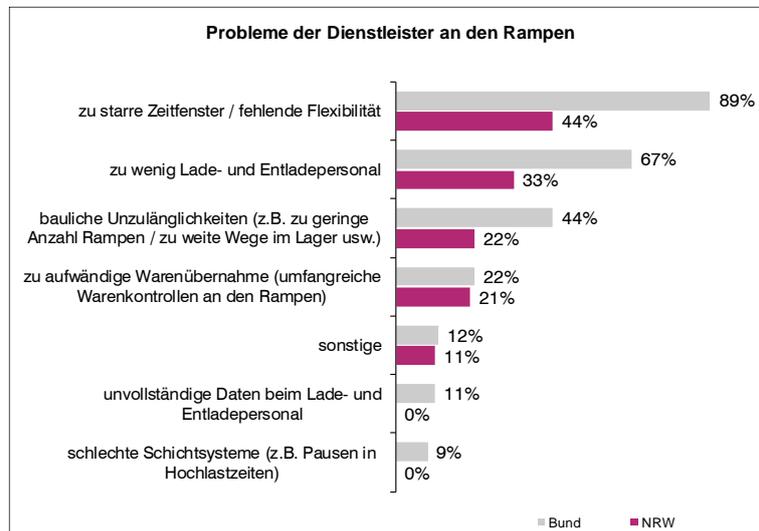


Abbildung 15:
Probleme an den Rampen

den Warenübernahmen den letzten Platz ein, während aktuell schlechte Schichtsysteme die geringste Problemquelle darstellen. Auch wenn sich die Reihenfolge der Top 3 Probleme der Dienstleister an den Rampen über das Jahr verändert haben, sind es dennoch für beide Vergleichsgruppen dieselben geblieben. Die Verantwortlichen sind daher gut beraten, ihr Hauptaugenmerk auf diese Aspekte zu fokussieren, da diese offensichtlich die Hauptproblemquellen ausmachen und gleichzeitig die größten Optimierungspotenziale bieten.



Qualifizierte Arbeitskräfte und Autobahnanschluss wichtigste Standortfaktoren in NRW

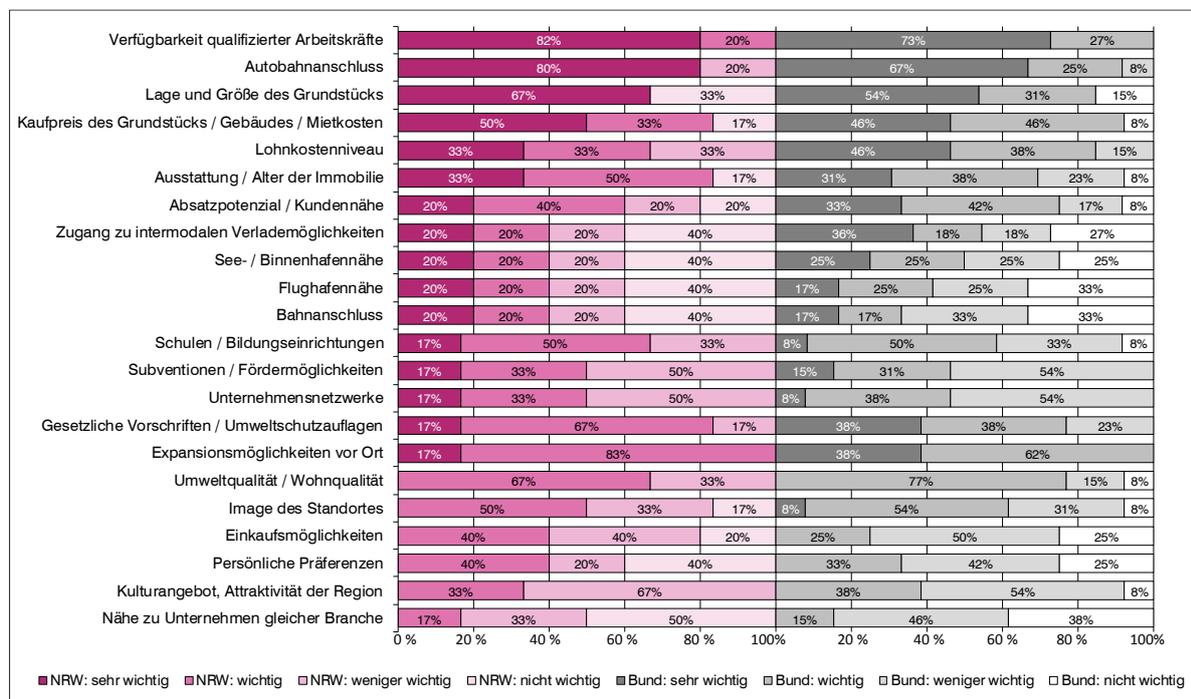


Abbildung 16:
Standortfaktoren

Ähnlich wie in den Vorjahren spielen auch im Jahr 2019 wieder viele Faktoren eine wichtige Rolle bei der Wahl des richtigen Standortes, wobei 22 Aspekte bewertet wurden. Sowohl für den Bund („sehr wichtig“ 73%) als auch für das Land NRW („sehr wichtig“ 82%) ist die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte das wichtigste Kriterium. Für beide Vergleichsgruppen folgen der Autobahnanschluss auf einem zweiten („sehr wichtig“ Bund: 67%; NRW: 80%) und die Lage und Größe des Grundstücks auf einem dritten Platz („sehr wichtig“ Bund: 54%; NRW: 67%). Auch im Vorjahr befand sich der Autobahnanschluss auf einem zweiten Platz, die Lage und Größe des Grundstückes befand sich jedoch auf dem ersten und die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte auf dem dritten Platz.

Auf den letzten Plätzen befinden sich Faktoren, die maximal als wichtig eingestuft wurden. Persönliche Präferenzen, das Kulturangebot und die Nähe zu Unternehmen der gleichen Branche machen hierbei die unwichtigsten Faktoren aus. Im Vorjahr waren es die Nähe zu Unternehmen der gleichen Branche, das Image des Standortes sowie die Flughafennähe.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass alle hier aufgeführten 22 Aspekte von mehr oder minder großer Bedeutung als Standortfaktor für die Unternehmen sind. Insgesamt werden für NRW 16 und für den Bund 17 Aspekte als sehr wichtig eingestuft. Im Vorjahr waren es für beide Vergleichsgruppen nur 12 Aspekte. Die Faktoren sind demnach sehr wichtig für die Auswahl des Standortes, wobei eine gesunde Abwägung und individuelle Priorisierung der Faktoren abgestimmt auf die eigenen Unternehmensaktivitäten eine zentrale Bedeutung haben.

Der NRW.LOGISTIKINDEX

Mit dem NRW.LOGISTIKINDEX führt das Kompetenznetz Logistik.NRW eine ständige Beobachtung der Logistik-Branchenentwicklung in Nordrhein-Westfalen durch. Der NRW.LOGISTIKINDEX ist ein quartalsweise ermittelter Indikator, der die brancheninterne Wirtschaftslage und -zukunft zeigt. Grundlage für den NRW.LOGISTIKINDEX ist das SCI/Logistikbarometer, das seit 2003 bundesweit monatlich durch das Beratungsunternehmen SCI Verkehr GmbH erhoben wird.

Mit Hilfe von ausgewählten Entscheidern der Logistikbranche wurde durch SCI Verkehr mit dem SCI/Logistikbarometer eine schnelle und unkomplizierte Abfragemethode entwickelt. Die Befragung erfolgt mittels eines zweiseitigen Bogens. Innerhalb weniger Minuten können die kurzen, prägnanten Aussagen bzw. Einschätzungsabfragen beantwortet werden. Der NRW/Logistikindex stellt eine Sonderauswertung der NRW-Teilnehmer des Logistikbarometers dar. Für diese Auswertung werden die Bewertungen und Einschätzungen jeweils quartalsweise zusammengefasst.

Die Analyse erfolgt zum Teil in methodischer Anlehnung an den Ifo-Geschäftsklimaindex. Die Zielsetzung des NRW.LOGISTIKINDEX geht jedoch über den Ansatz des Ifo-Institutes hinaus. Es werden nicht nur kurzfristige, konjunkturbedingte Erwartungen abgefragt, vielmehr verfolgt dieser Index darüber hinaus das Ziel, langfristige, wachstumsbedingte Tendenzen insbesondere für das Land NRW aufzudecken.

Der neue Index soll den Unternehmen helfen, ihre Lage im Wettbewerb realistisch einzuschätzen. Somit ist der NRW/Logistikindex ein aktiver Teil einer positiven Netzwerkentwicklung in NRW.

Weitere Informationen:

Alexander Apking
LOG-IT Club e.V.
c/o SCI Verkehr GmbH
Vor den Siebenburgen 2
50676 Köln
Tel.: 0221 931 78-20
a.apking@logit-club.de
www.kompetenznetzlogistik-nrw.de



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen

