

## Unsicherheit in der Logistikbranche trotz positivem Trend bei Aufträgen, Preisen und Auslastung

Nach dem im November 2007 eingesetztem und bis zum Februar anhaltenden Aufwärtstrend, hat sich das Geschäftsklima in der Transport und Logistikbranche im März 2008 wieder abgekühlt. Diese Entwicklung ist vor allem in einer schwächeren Geschäftserwartung begründet. Damit reagiert die Branche auf die sich insgesamt schlechteren Wachstumsprognosen in der deutschen Wirtschaft. Gleichzeitig ist die derzeitige Entwicklung in der Logistikbranche jedoch noch positiv. Da der Klimawert zwar unter dem Wert des Jahres 2007 aber deutlich über den Jahren 2004 und 2005 liegt, gibt es noch keinen Grund zur Besorgnis. Die Kapazitätsauslastung ist weiterhin gut und etwa ein Drittel der Unternehmen war in der Lage die Preise im vergangenen Monat anzupassen. Trotz des weiter hohen Kostendrucks auf die Branche werden wieder zunehmend Sicherheitsbestände und Pufferlager eingerichtet, da die Zuverlässigkeit der Logistiksysteme mit zunehmenden Verkehrsproblemen nur noch über diesen Weg sichergestellt werden kann. Nach Meinung der Befragten sind beim Transport ISO-Container auch beim Binnenverkehr weiter auf dem Vormarsch.

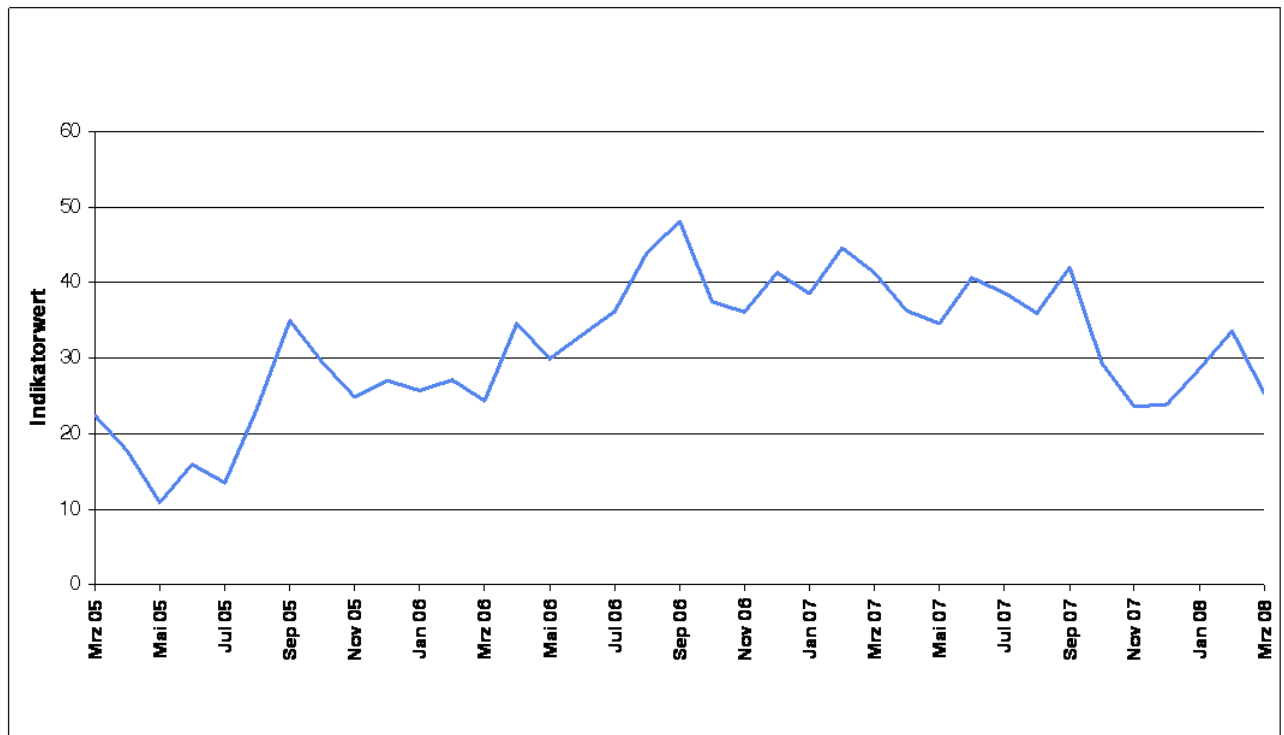


Abbildung 1:  
Geschäftsklima

### Geschäftslage von Optimismus getragen

Im Rückblick auf den letzten Monat steigt der Anteil der Unternehmen mit verbesserten Geschäften. Der Anteil derer, die von einer verbesserten Geschäftslage berichten, steigt von 26 auf 29%. Etwas schlechter wird jedoch die derzeitige Geschäftslage und vor allem die zukünftige Entwicklung eingeschätzt. Bei der derzeitigen Geschäftslage ist der Anteil derer, die die Lage als schlecht einschätzen von 4 auf 12% gewachsen. Gingen im Vormonat noch 45% der Unternehmen von günstigeren Entwicklungen in den kommenden 3 Monaten aus, waren es nun nur noch 34%. Trotzdem überwiegt auch in der Zukunftseinschätzung ganz klar der Optimismus. 61% der Unternehmen erwarten ein unverändertes Geschäft und gut ein Drittel sogar eine günstigere Entwicklung.

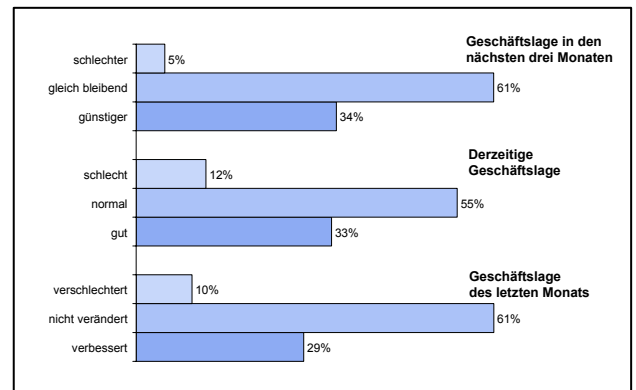


Abbildung 2:  
Geschäftslage

### Kostendruck bleibt bestehen

Die Kostenbelastung der Unternehmen hat sich zum Vormonat kaum verändert. Fast alle Unternehmen berichten von konstanten oder weiter steigenden Kosten. Entspannt hat sich die Kostensituation im letzten Monat nur bei 2% der Befragten. Im Vergleich zum Monat März der Vorjahre 2007 und 2006 hat die Entwicklung zu höheren Kosten sogar wieder deutlich an Fahrt zugenommen. Auch im nächsten Vierteljahr erwartet ein großer Anteil der Logistiker (45%) weitere Steigerungen, was ebenfalls deutlich über den beiden Vorjahren liegt (2006: 12%, 2007: 32%). Immerhin die Hälfte (53%) sieht eine unveränderte Situation für die nächsten drei Monate. Die Kosten bleiben somit weiterhin eines der brennenden Themen der Branche und eine Trendwende ist nicht in Sicht.

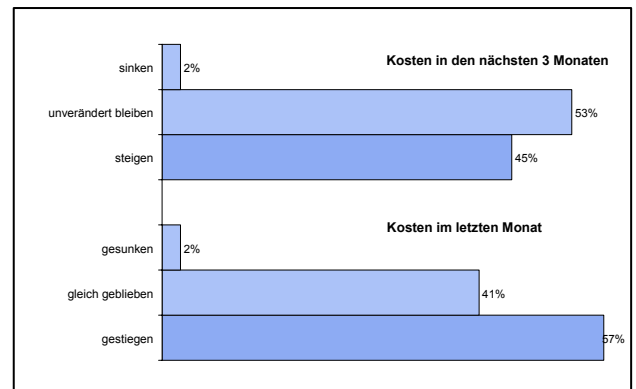


Abbildung 3:  
Kosten

### Markt lässt Preiserhöhungen weiter zu

Anlaß zum verhaltenen Optimismus gibt weiterhin die Tatsache, dass auch im vergangenen Monat rund ein Drittel der Unternehmen höhere Preise am Markt erzielen konnte. Beachtet man, dass für viele Branchenbereiche die Preise zum Jahreswechsel fixiert werden, erscheint das nach wie vor positiv. Ausserdem ist der Anteil derer, die Preise senken mussten, von 7 auf 2% gesunken. Offenbar ist es möglich, wenn auch nur für einen Teil der Unternehmen, die realen Kostensteigerungen auf die Kunden umzulegen – und damit die schmale Marge in den Logistikunternehmen zumindest zu halten. Die derzeit gute Auslastung der Kapazitäten spielt den Unternehmen dabei in die Hand. Nicht lukrative Aufträge können im derzeit gut laufenden Geschäft auch einmal abgelehnt werden.

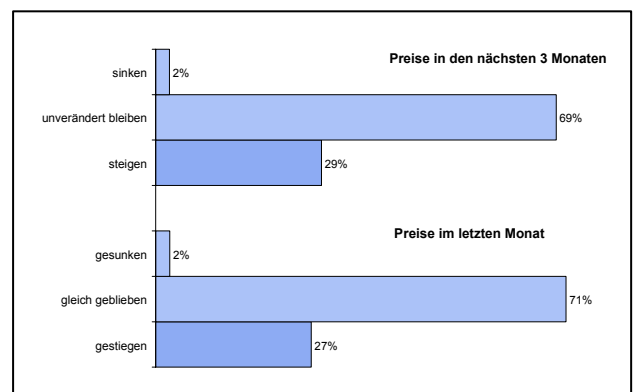


Abbildung 4:  
Preise

### Keine Indizien für sinkende Kapazitätsauslastung

Die Kapazitäten der Branche sind weiterhin gut ausgelastet. In den nächsten 6 Monaten blicken ausnahmslos alle befragten Transport und Logistikunternehmen auf unverändert (hohe) oder gleich bleibende Kapazitätsauslastungen. In der Beurteilung der saisonalen Lage ist das Bild ähnlich. Über die Hälfte der Unternehmen gehen von einer normalen und 42% von einer guten Kapazitätsauslastung aus. Auch im Rückblick auf die letzten 6 Monate gab eine eindeutige Mehrheit von 53% an, dass sich die Auslastung ihrer Kapazitäten weiter verbesserte. Damit zieht die neueste Befragung im Vergleich zur Beurteilung aus dem Jahre 2007 (58%) annähernd gleich und liegt deutlich über den Werten aus dem Jahr 2006 (45%). Die Branche optimiert sich damit augenscheinlich weiter und vermeidet trotz des zum Jahresanfang gemeldeten Ausbaus der Kapazitäten im Transportbereich weiterhin konsequent Überkapazitäten, was sich in tendenziell stabilen oder sogar höheren Preisen und längeren Vertragslaufzeiten widerspiegelt.

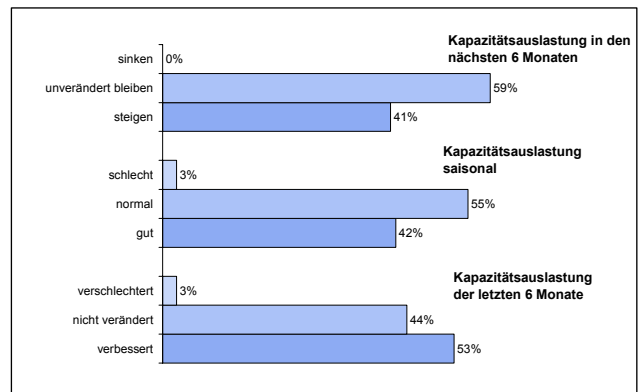


Abbildung 5:  
Kapazitätsauslastung

### Deutliche Tendenz zu längeren Vertragsbeziehungen

Die derzeit positive Lage in der Transport- und Logistikbranche zeigt sich besonders deutlich in einem Trend zu längeren Vertragslaufzeiten. Im Vergleich zu den letzten Befragungen aus März 2006 und 2007 hat sich der Anteil der langfristig laufenden Verträge von 0 über 10 auf nun 17% vervielfacht. Gleichzeitig ist der Anteil der Verträge mit kurzfristigen Laufzeiten von 40% im Jahr 2006 auf nun 24% gesunken. Insbesondere die Engpässe im Transportgeschäft in den vergangenen zwei Jahren haben augenscheinlich dazu beigetragen, dass die Verlader wieder dazu bereit sind, langfristige Verträge mit ihren Logistikern abzuschließen. Sie sichern sich dadurch wichtige Kapazitäten zur Aufrechterhaltung ihrer eigenen Logistiksysteme, ohne die moderne Produktions- und Handelsströme nicht funktionieren können. Zwar glauben die befragten Unternehmen in der Zukunft zwar nicht daran, dass sich der Trend zu langen Verträgen fortsetzen wird, diese Einschätzung passt jedoch zur allgemein vorsichtigeren Zukunftseinschätzung der Branche. Der Anteil der kurzfristigen Vertragslaufzeiten wird nach Einschätzung der Unternehmen auf Kosten der mittel- und langfristigen Vertragszeiträume auf immerhin 36% wachsen. Ob diese Verschiebung in der Vertragsdauer tatsächlich eintritt bleibt allerdings abzuwarten. Bei allen positiven Aspekten von langfristigen Verträgen (z.B. bessere Planbarkeit der Kapazitäten) müssen die Logistikunternehmen darauf achten, in den Verträgen Klauseln zur Anpassung der Preisen bei deutlichen Kostensteigerungen zu verankern. Sonst könnte der eigentlich erfreuliche Trend zu langen Verträgen für die Dienstleister zur Kostenfalle werden.

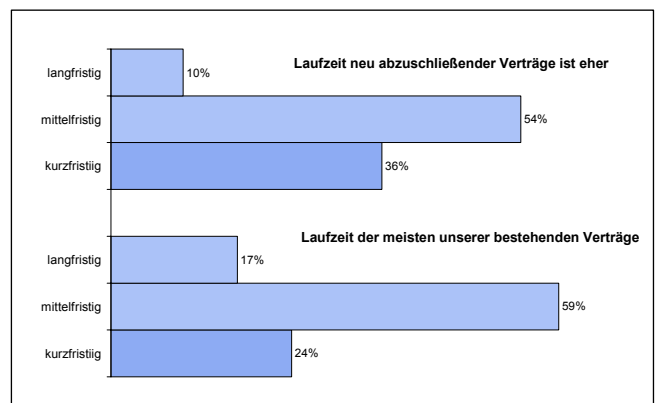


Abbildung 6:  
Geschäftsbeziehungen

### Spanien weiterhin im Fokus deutscher Logistiker

Hohes Wachstum in der Industrieproduktion, dem Baugewerbe aber auch beim „klassischen“ Export von Agrargütern macht Spanien weiterhin zu einem interessanten Betätigungsfeld für die Logistikbranche. Immerhin 54% der befragten Transport- und Logistikunternehmen gehen von einer gleichbleibenden Bedeutung des spanischen Logistikmarktes aus. Ein Drittel glaubt, dass die Bedeutung des Landes für die Branche in Zukunft noch wachsen wird. Damit erreicht Spanien zwar nicht die gleiche Marktdynamik wie die „neuen“ Logistikmärkte in Osteuropa oder Asien, das Land lässt in seiner Dynamik allerdings andere „reife“ Logistikmärkte wie Frankreich oder Dänemark weit hinter sich. Interessant ist, dass 38% der Unternehmen noch keine Aktivitäten in Spanien planen. Diese müssen aufpassen, dass in den Zeiten zunehmender europäischer oder globaler Logistiknetzwerke Chancen an Ihnen ungenutzt vorübergehen.

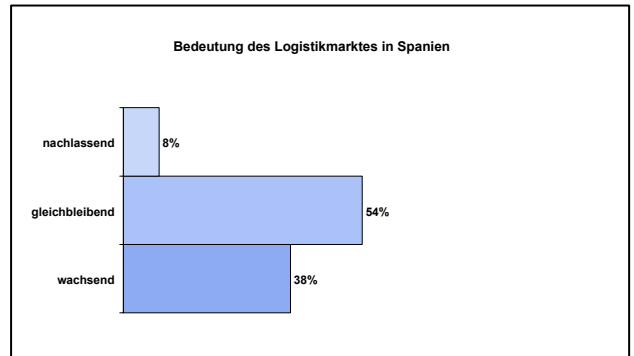


Abbildung 7:  
Bedeutung Logistikmarkt  
Spanien

### Renaissance der Pufferlage und Sicherheitsbestände

In der Logistik scheint sich eine wichtige Trendumkehr anzubahnen. Stand in der Vergangenheit vor allem die Bestandsreduktion im Fokus logistischer Projekte, werden nun zunehmend wieder Pufferlager und Sicherheitsbestände aufgebaut. Die Unternehmen versuchen dadurch Unsicherheiten in der Prozess- oder Lieferkette oder auch die wachsenden Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Immerhin 42% der befragten Unternehmen erkennen diesen Trend schon heute, immerhin 30% der Unternehmen sieht langfristig eine Renaissance von Sicherheitsbeständen und Pufferlagern. Diese Einschätzung ist ein deutliches Indiz dafür, dass für das Gros der Unternehmen das Thema Zuverlässigkeit in der Auftragserfüllung vor der Kapitalbindung rangiert und damit die Servicequalität an Bedeutung wieder zunimmt.

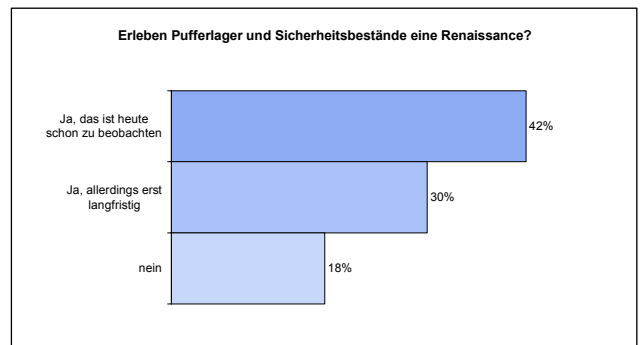


Abbildung 8:  
Pufferlager und  
Sicherheitsbestände

### ISO-Container inneuropäisch auf dem Vormarsch

Mit dem ISO-Container werden heute vor allem internationale Verkehre abgewickelt. Aufgrund der Inkompatibilität mit dem europäischen Palettenmaß wurden in der Vergangenheit im innereuropäischen Verkehr vor allem sogenannte Binnencontainer eingesetzt. Interessant ist daher, dass sich, aus der Sicht von fast der Hälfte der Unternehmen (43%), der ISO-Container langfristig trotz aller Nachteile auch für Binnenverkehre in Europa durchsetzen wird. Nur 3% glauben dagegen an einen Siegeszug der Binnencontainer. 54% der Unternehmen gehen davon aus, dass sich langfristig auf dem europäischen Binnenmarkt kein einheitlicher Transport-Behälter durchsetzen wird. Diese Logistiker meinen, dass der derzeitige Status-Quo des Nebeneinanders verschiedener Behälter dauerhaft aufrecht erhalten wird.

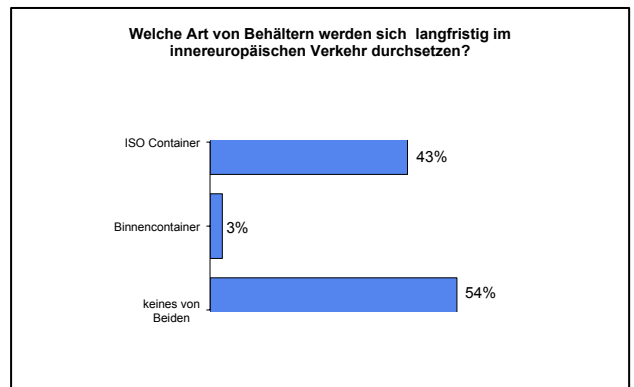


Abbildung 10:  
Behälter



### Trend zu großvolumigen Behältern

Trotz eines noch fehlenden Standards für Behälter im innereuropäischen Transport, kann ein deutlicher Trend zu großvolumigen Behältern festgestellt werden. So nannten 33% der Befragten die „Jumbo“ Wechselbrücken und 36% die 40-Fuß-Container als die für den europäischen Binnentransport interessantesten Behälter. Durch diese Behälter lässt sich das Transportvolumen deutlich steigern, was für die Wirtschaftlichkeit der Verkehre durchgehend positiv zu bewerten ist. Dass trotzdem auch 20-Fuß- und 45-Fuß-Container sowie 7,45 und 7,82m Wechselbrücken nach Ansicht der befragten Unternehmen noch von hoher Relevanz sind, liegt an den spezifischen Transportaufgaben, die im Logistikmarkt zu bewältigen sind. Bei der Wahl der Behältertypen kommt es nach wie vor stark auf den Einzelfall an.

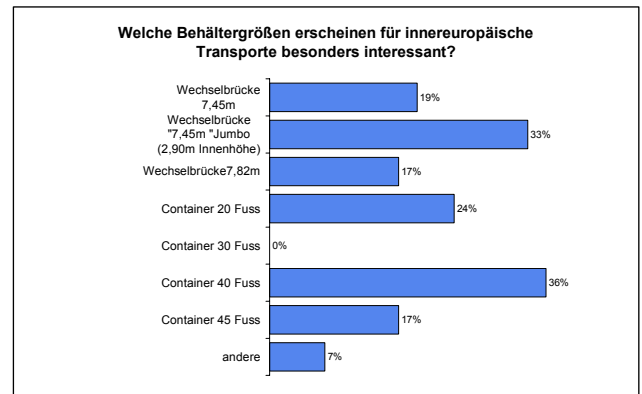


Abbildung 10:  
Behältergrößen

### Das SCI/Logistikbarometer

Das SCI/Logistikbarometer ist ein regelmäßig ermittelter Indikator, der die brancheninterne Wirtschaftslage und -zukunft zeigt. Im Juni 2003 startete das Barometer mit der Befragung von 200 in Bezug auf Größe, Produkte und weitere Indikatoren repräsentative Unternehmen der Logistikbranche.

Mit Hilfe von ausgewählten Entscheidern der Logistikbranche hat SCI Verkehr 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. Die Analyse erfolgt zum Teil in methodischer Anlehnung an den Ifo-Geschäftsklimaindex. Die Zielsetzung des SCI/Logistikbarometers geht jedoch über den Ansatz des Ifo-Institutes hinaus. Es werden nicht nur kurzfristige, konjunkturellbedingte Erwartungen abgefragt; vielmehr verfolgt dieses Barometer darüber hinaus das Ziel, langfristige, wachstumsbedingte Tendenzen aufzudecken.

Die Befragungsergebnisse werden analysiert, interpretiert und in der Deutschen Verkehrs-Zeitung veröffentlicht. Dies soll interessierten Unternehmen helfen, die Entwicklungen in der Logistikbranche bei ihrer Planung zu berücksichtigen und dementsprechend zu agieren. Des Weiteren können sich auch Dritte mit Hilfe des SCI/Logistikbarometers über die aktuelle und die zukünftig erwartete Marktlage der Logistikbranche informieren.

#### Weitere Informationen:

Herr Peter Abelmann  
SCI Verkehr GmbH  
Vor den Siebenburgen 2  
50676 Köln  
Tel.: 0221 931 78-11