

LOGISTKKUNJUNKTUR AUF NIEDRIGEM NIVEAU STABIL

Der Indikatorwert des SCI/LOGISTIKBAROMETERS steigt im April 2019 leicht an, befindet sich allerdings nach wie vor nur knapp über der Nulllinie. Für diesen kurzen Anstieg ist die Bewertung der aktuellen Geschäftslage verantwortlich. Diese fällt im Vergleich zum Vormonat deutlich besser aus. Die Erwartungen an die kommenden Monate sind hingegen deutlich schlechter und bremsen die Kurve vor einem weiteren Anstieg. Zwar erwartet die große Mehrheit vorerst keine Änderung der Geschäftslage, aber die Zahl der Sceptiker hat sich erhöht. Wenig Veränderung gibt es bei der Bewertung der Kosten. Diese sind laut der Mehrheit der Befragten im April zwar auf Vormonatsniveau geblieben, werden aber in den kommenden Monaten weiter ansteigen. Leider entwickelten sich auch die Preise nur dem Niveau des Vormonats. So konnten nur einige wenige Unternehmen im April eine Erhöhung durchsetzen. Gleichzeitig haben doppelt so viele Unternehmen die Preise senken müssen. Immerhin sehen die Erwartungen für die kommenden drei Monate etwas besser aus. Entsprechend dem aktuell stagnierenden Wirtschaftswachstum schraubt die Branche den Beschäftigungsbedarf zurück. In den kommenden sechs Monaten erwarten ebenso viele Unternehmen einen Personalabbau wie einen Personalaufbau. Demnach dürfte sich das aktuelle Beschäftigungsniveau halten. In Summe scheint sich die Konjunktur in der Logistikbranche auf einem Niveau eingefunden zu haben, das kein weiteres Wachstum zulässt, sich aber vorerst halten wird. No-Deal-Brexit, ein Handelsstreit zwischen der EU und den USA und der weltweite Rückgang der Nachfrage sind jedoch Gefahren, die der Logistikbranche die Stabilität rauben könnten.

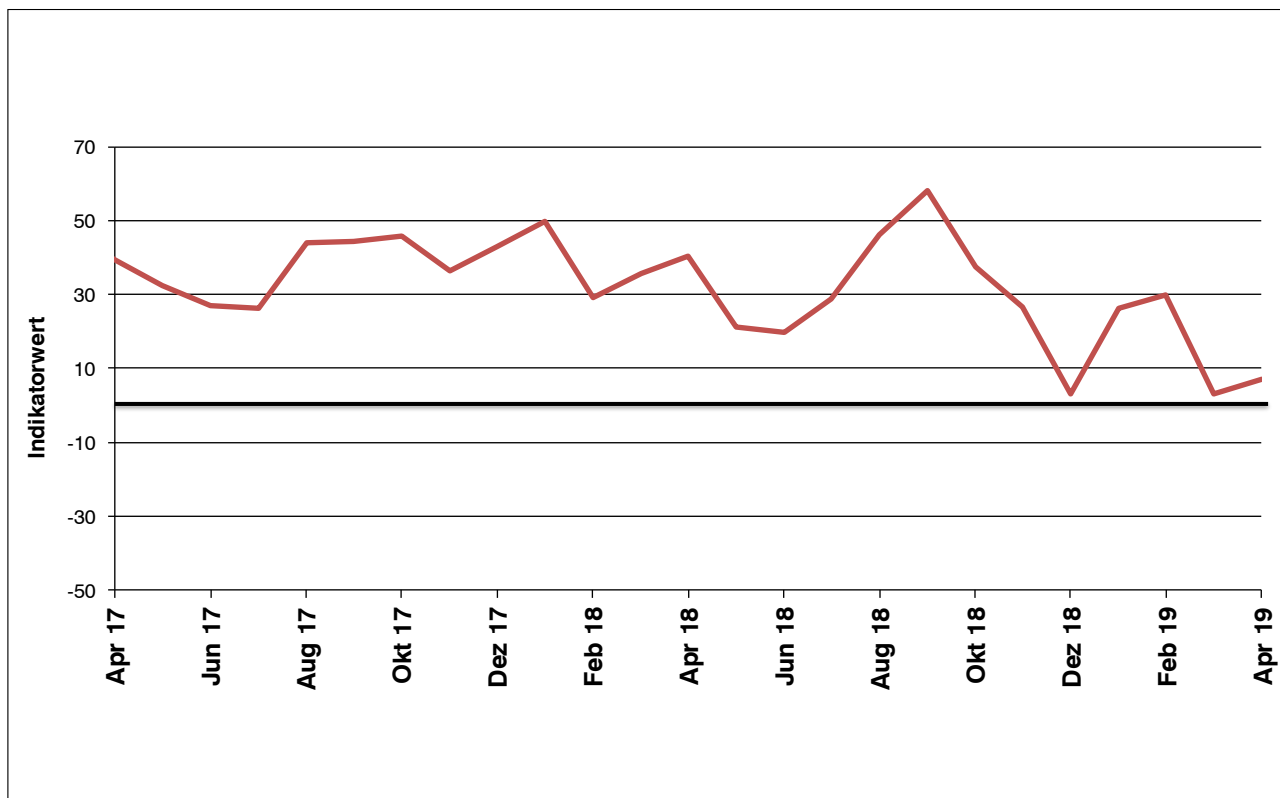


Abbildung 1:
Geschäftsklimaindex

Wirtschaftswachstum stagniert im April 2019

Das Wirtschaftswachstum stagniert – das macht sich auch in der Logistikbranche bemerkbar. Im April 2019 geben etwa vier von fünf der befragten Transport- und Logistikunternehmen (79%) an, dass sich die Geschäftslage zum Vormonat nicht verändert habe. Nur noch 14% berichten von einem Wachstum. Mit einem erneuten Wachstum in den kommenden drei Monaten rechnen auch nur noch wenige der Befragten (22%). Die große Mehrheit ist sich hingegen einig, dass sich die Geschäftslage auf dem heutigen Niveau halten wird. Die aktuelle Situation wird zumindest vorrangig (65%) als „normal“ bewertet. Gut jedes fünfte Unternehmen (21%) spricht sogar von einer „guten“ Geschäftslage im April. Folglich scheint es der Logistikbranche nach wie vor trotz Stagnation gut zu gehen.

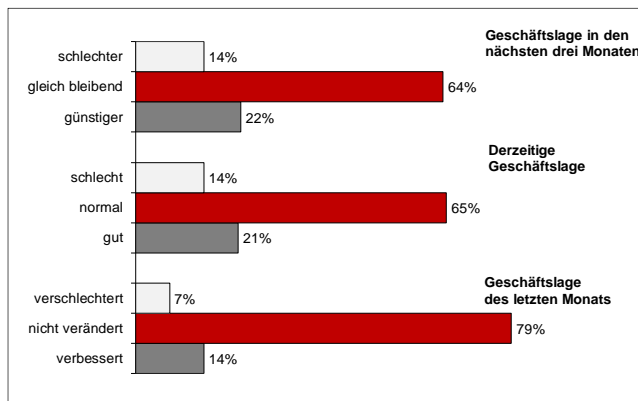


Abbildung 2:
Geschäftslage

Kosten ähnlich bewertet wie im Vormonat

Im April hat sich der Anteil der Unternehmen, der steigende Kosten registrierte, auf 36% reduziert. Sinkende Kosten waren, wie auch in den Vormonaten, bei keinem Unternehmen ein Thema. Steigende Treibstoff- und Personalkosten zählen nach wie vor zu den stärksten Treibern. Eine Änderung dieser Situation erwartet die Branche auch in den kommenden drei Monaten nicht. Zwar gehen 36% der Befragten davon aus, dass die Kosten sich auf dem aktuellen Niveau halten werden, 57% rechnen allerdings mit einem erneuten Anstieg.

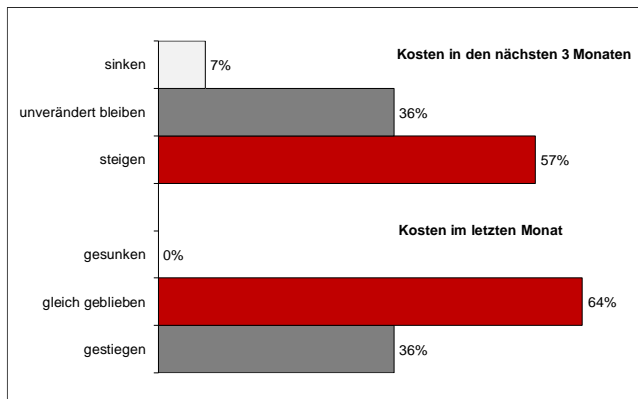


Abbildung 3:
Kosten

Preisentwicklung schlechter als im März

Die Kosten steigen weiter, aber die Preise scheint die Branche nicht in gleichem Maße erhöhen zu können. So hat sich der Anteil derer, die die Preise anheben konnten, im April auf 7% reduziert. Im März konnten immerhin noch 31% der Befragten höhere Preise am Markt durchsetzen. Für die kommenden Monate ist die Branche im Saldo zwar wieder etwas optimistischer als im Vormonat, aber ob dieser Optimismus sich bewahrheiten wird, bleibt abzuwarten. Bleibt zu hoffen, dass sich kein Trend zum Preisverfall entwickelt. Bei den stets steigenden Kosten wäre das fatal für die Branche.

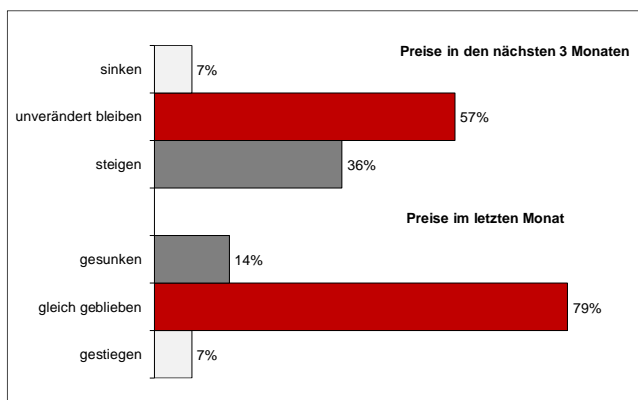


Abbildung 4:
Preise

Beschäftigungsentwicklung weniger positiv als zuvor

Etwas negativer sieht es im Bereich der Beschäftigung aus. Nur noch jedes zweite Unternehmen (50%) gibt an, im letzten halben Jahr Personal aufgebaut zu haben. Und auch in den kommenden sechs Monaten erwarten nur noch 36% einen weiteren Beschäftigungsanstieg. Gleichzeitig rechnet ein gleich großer Anteil der Befragten sogar mit einem Rückgang des Beschäftigungsgrades. Gründe für diese Wende dürften zum einen der sinkende Bedarf sein, den das sinkende Wirtschaftswachstum mit sich bringt. Und zum anderen kann Fachpersonal nach wie vor in bestimmten Bereichen nicht aufgebaut werden, da es nicht am Markt verfügbar ist. So können beispielsweise altersbedingt in Rente oder Ruhestand gehende Fahrer oft nicht nachbesetzt werden. Möglicherweise zeigt sich hier aber auch schon die zunehmende Automatisierung der Branche.

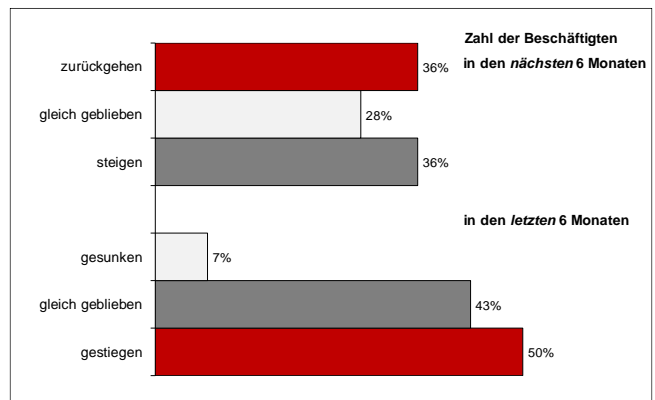


Abbildung 5:
Beschäftigte

Logistikmarkt Österreich mit gleichbleibender Bedeutung

Die Bedeutung des Logistikmarktes in Österreich hat sich für die deutschen Transport- und Logistikunternehmen seit unserer letzten Befragung nach diesem Markt im September 2017 nur unwesentlich verändert. Nach wie vor spricht die große Mehrheit (67%; 2017: 70%) von einer gleich bleibenden Bedeutung. Aktuell ist knapp jedes zweite befragte Unternehmen (49%) in Österreich aktiv. 2017 waren es noch 57%. Demnach ist der Anteil in den letzten zwei Jahren zurückgegangen. Auf diesem Niveau wird sich die Aktivität deutscher Logistikunternehmen vor Ort wohl vorerst auch halten. So geben zwei Drittel der in Österreich aktiven Unternehmen an, dass sie am aktuellen Aktivitätsniveau vor Ort nichts ändern wollen.

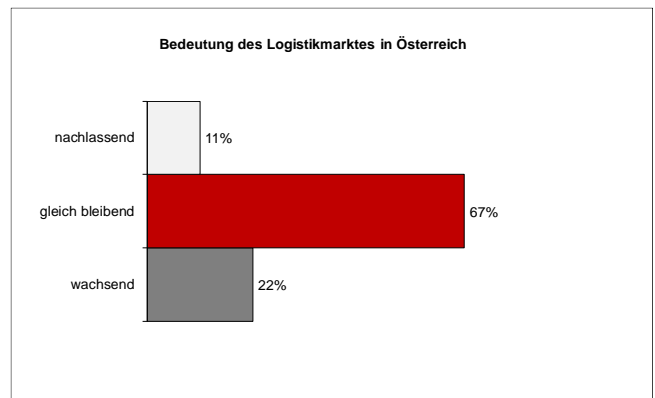


Abbildung 6:
Österreich

Preise richten sich vermehrt nach unterschiedlichen Faktoren

Auf die Frage, welchen Einfluss die Vertragslaufzeit auf die Preisgestaltung im Transportmarkt habe, waren die befragten Unternehmen auch 2019 wieder sehr unterschiedlicher Meinung. Am häufigsten und mit 34% mehr Unternehmen als 2018 (20%) gaben sie jedoch in diesem Jahr an, dass sich die Preise gleichrangig nach den Faktoren Angebot/Nachfrage, Entfernung/Zeitbedarf und Gewicht/Volumen richten. Dass die Kurzfristigkeit den Preis in die Höhe treibt, geben nur noch 11% an (2018: 28%). Und auch die Langfristigkeit scheint den Preis nicht mehr so stark wie noch 2018 anzuheben (7%; 2018: 16%).

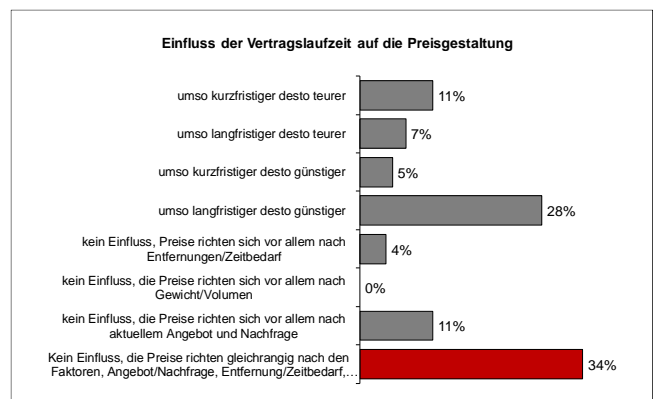


Abbildung 7:
Vertragslaufzeiten

Aufträge an Subunternehmen weniger als 2018

Im Jahr 2019 werden weniger Aufträge an Subunternehmen vergeben als noch im Vorjahr. Gaben 2018 noch mehr als die Hälfte der Befragten (54%) an, mehr als die Hälfte ihrer Aufträge fremd zu vergeben, liegt der Anteil heute nur noch bei 38%. Ein Grund für diese Entwicklung kann sicherlich in der sehr guten wirtschaftlichen Lage und der damit verbundenen sehr guten Auslastung aller Kapazitäten gesehen werden. Gute Subunternehmen sind rar und entsprechend teuer, sodass sich die Vergabe an Dritte nicht mehr in dem Maße lohnt, wie es noch 2018 der Fall war. Möglicherweise zeigen sich hier auch schon erste Unsicherheiten aufgrund der drohenden Nachunternehmerhaftung für die Auftraggeber.

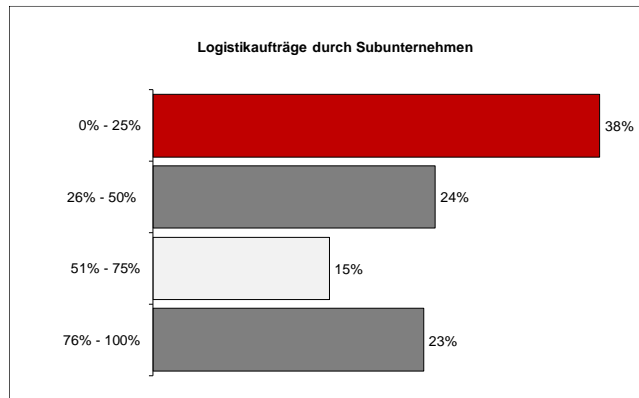


Abbildung 8:
Subunternehmen

Wartezeit auf Kapazitäten im Vergleich zum Vorjahr erhöht

Der Einkauf logistischer Kapazitäten am Markt in den Bereichen Transport und Lagerung unterscheidet sich stark und hat sich im Vergleich zum Vorjahr geändert. Während 2018 noch 60% der Befragten angaben, dass Kapazitäten im Bereich Transport zum nächsten Werktag eingekauft werden können, liegt der Anteil in diesem Jahr nur noch bei 38%. Die aktuell starke Auslastung der Kapazitäten hat dazu geführt, dass mehr Unternehmen (31%; 2018: 10%) einen Vorlauf von einer Woche benötigen, um Transportkapazitäten am Markt bereitzustellen.

Und auch im Bereich Lagerung hat sich die Lage verändert. Während 2018 noch 30% der Befragten angaben, dass Lagerkapazität sofort bereitsteht, liegt der Anteil in diesem Jahr nur noch bei 8%. Deutlich mehr Unternehmen (58%; 2018: 40%) geben an, dass aktuell mit einem Monat Vorlauf eingekauft werden kann.

In den kommenden Monaten dürfte sich die Lage im Zuge des erwarteten zurückgehenden Wirtschaftswachstums zwar wieder etwas beruhigen, eine drastische Wendung werden wir allerdings mit Sicherheit nicht erleben. Im Bereich Transport wird der Fahrermangel und im Bereich Lagerung die Flächenknappheit die Kapazitäten weiterhin an Ihre Grenzen der Auslastung bringen.

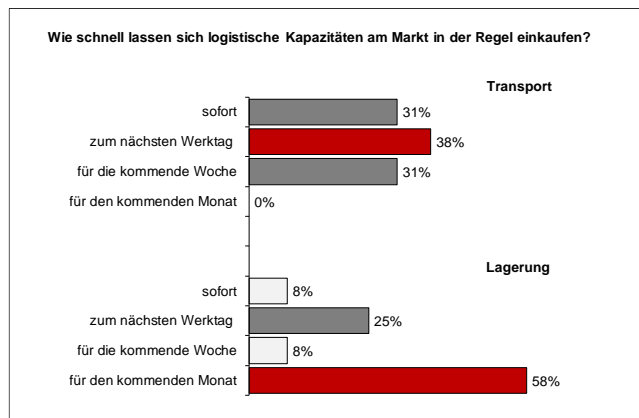


Abbildung 9:
Einkauf logistischer Kapazitäten

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 repräsentativer 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, konjunkturell bedingte Erwartungen abgefragt; vielmehr verfolgt dieses Barometer darüber hinaus das Ziel, langfristige, wachstumsbedingte Tendenzen aufzudecken.

Die Befragungsergebnisse werden analysiert, interpretiert und in der DVZ Deutsche 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:

Susanne Bölke
SCI Verkehr GmbH
Vor den Siebenburgen 2
50676 Köln
Tel.: 0221 931 78 - 25
E-Mail: s.boelke@sci.de