

Ergebnisse des Gipfeltreffens Herbst 2018

28.9.2018

Würzburg



Dr. Alexander Nehm (Logivest Concept), Gerd Hailfinger (geberit), Daniel Turner (AEB), Dr. Christian Grotebauer (BVL), Frauke Heistermann, Dr. Christian Jacobi (agiplan), Prof. Dr. Christian Kille (Initiator), Markus Meißner (Initiator), Klemens Rethmann (Rhenus), Hans-Jörg Hager, Prof. Dr. Peer Witten (LIHH), Dr. Steffen Wagner (KPMG), Arnold Schroven, Prof. Dr. Thorsten Schmidt (TU Dresden), Wolfgang Lehmacher (WEF), Berit Börke (TX Logistik), Dr. Andreas Backhaus (BASF) (von hinten links nach vorne rechts)

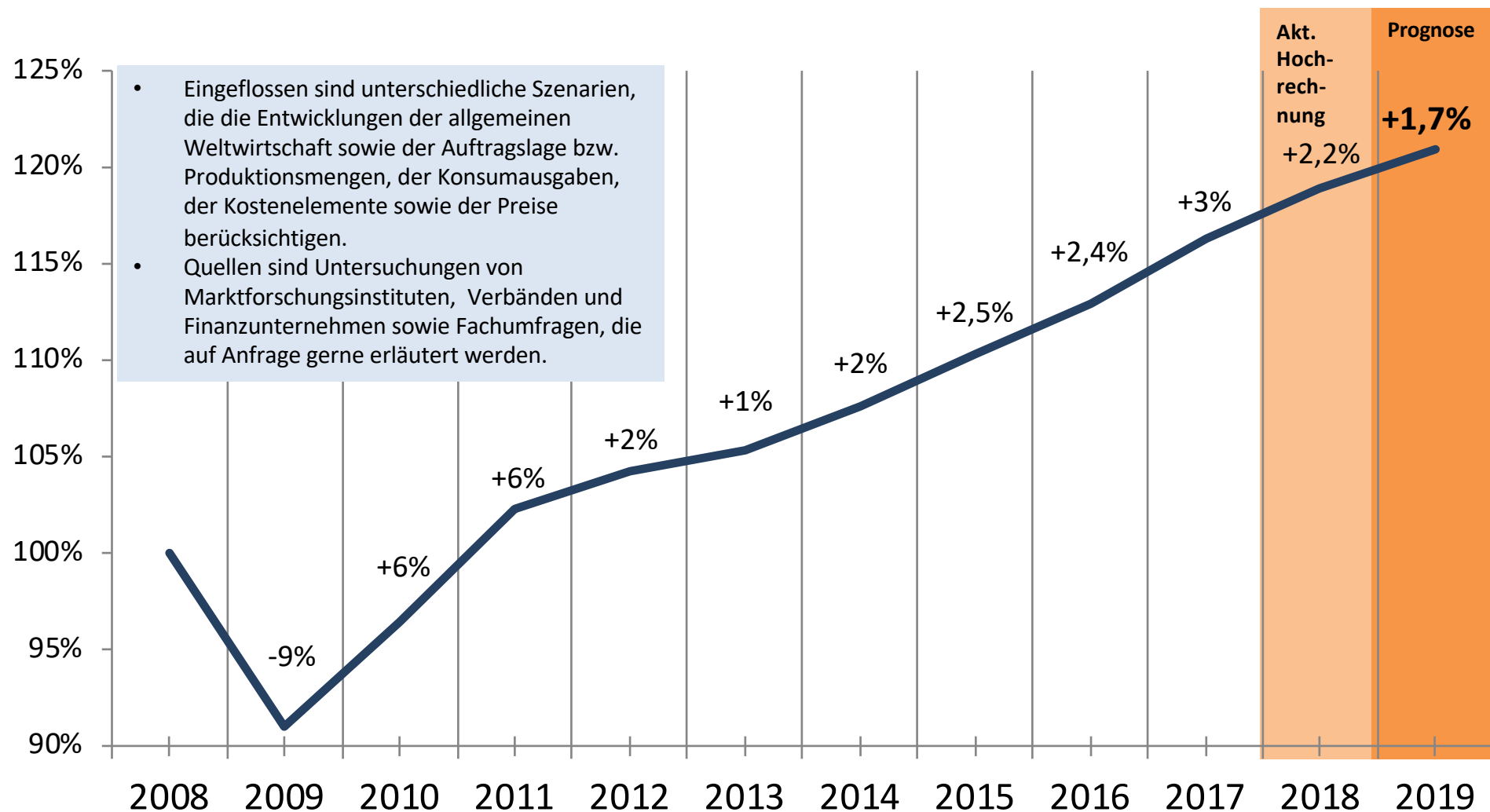
Moderation (nicht auf dem Foto): Björn Helmke, Robert Kümmerlen, Claudius Semmann
Foto: Andreas Eckert

Zusammenfassung der Ergebnisse des Herbstgipfels 2018

- **Prognose für den Wirtschaftsbereich Logistik in 2019**
- Thesen zur Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2019 in der Zusammenfassung
- Anhang: Informationen zur Vorgehensweise



Ergebnis des Gipfels: Für 2019 wird ein Wachstum i.H.v. **+1,7%** nach Euro prognostiziert



Zusammenfassung der Ergebnisse des Herbstgipfels 2018

- Prognose für den Wirtschaftsbereich Logistik in 2019
- **Thesen zur Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2019 in der Zusammenfassung**
- Anhang: Informationen zur Vorgehensweise



Die 10 Thesen zur Entwicklung der Logistik in 2019 nach den fünf Kernthemen auf einen Blick

Personal- und Kompetenzmangel sind Investitionstreiber und Chancenverhinderer	Innovationen
Politische Rahmenbedingungen und wirtschaftliche Unsicherheiten hemmen Investitionen	
Logistik steht im Stau	Öffentliche Kapazitäten
Urbane Logistik wird neu gedacht	
Starke Marke zieht starke Mitarbeiter an	Personal
Fahrermangel besteht besonders im Nahverkehr	
Frachtraum wird teurer	Kapazitäten von Unternehmen
IT treibt Geschäftsmodell	
Der Wirtschaftskonflikt zwischen den USA und China setzt sich mit wenig Auswirkungen für Deutschland fort	Welthandel
Kapazitätsengpässe bremsen bzw. limitieren deutschen Außenhandel	

Die 10 Thesen zur Entwicklung der Logistik in 2019 mit Erläuterung (1/3)

These	Erläuterung	Wirkung in 2019
Personal- und Kompetenzmangel sind Investitionstreiber und Chancenverhinderer	Unternehmen in der Logistik transformieren unterdurchschnittlich. Gutes Innovationsmanagement trägt dazu bei, dass Logistik mehr Prozessverantwortung übernimmt. Aktuell bremst die vorherrschende Komplexität – auch begründet durch die Rahmenbedingungen – den Unternehmer bei seinen Entscheidungen zu mehr Innovationen. Personalengpässe im operativen Bereich erfordern jedoch Prozess- und Technologieinnovationen. Impulse bleiben auch aus wegen Mangel an qualifizierten Ressourcen.	Bei steigendem Managementaufwand für das operative Geschäft bleibt weniger Freiraum für Innovationen, was tendenziell zu einer Abnahme der Innovationskraft führt. Hinzu kommt ein wachsender Innovationsdruck durch neue Marktteilnehmer (Plattformanbieter / Intermediäre).
Politische Rahmenbedingungen und wirtschaftliche Unsicherheiten hemmen Investitionen	Handelskonflikte, Brexit, Wandel in der Automobilindustrie binden Kapazitäten. Politische und infrastrukturelle Rahmenbedingungen bilden Hindernisse für Innovationen, da sie diese zeitlich und wirtschaftlich bremsen.	Investitionen in die Digitalisierung werden gehemmt. Der Wirtschaftsbereich Logistik wäre unter günstigeren Rahmenbedingungen innovativer.
Logistik steht im Stau	Die notwendige Erneuerung/Sanierung der Straßen- und Schieneninfrastruktur führt zu zahlreichen Baustellen teilweise mit zu langer Laufzeit. Es fehlt zudem die Basis für eine intelligente Verkehrssteuerung. Die Infrastruktur ist trotzdem weiterhin marode.	Dies führt zu Effizienzverlusten, höherem Zeitaufwand und steigenden Kosten in der Logistik.

Die 10 Thesen zur Entwicklung der Logistik in 2019 mit Erläuterung (2/3)

These	Erläuterung	Wirkung in 2019
Urbane Logistik wird neu gedacht	Neben der Zunahme des innerstädtischen Verkehrs wächst die Umweltsensibilität. Deshalb wird vielen Städten und Unternehmen an neuen Lösungen gearbeitet. Dabei wird auf mehr Kooperation zwischen den Akteuren gesetzt.	Innerstädtische Wirtschaftsverkehre wachsen weiterhin stark. Die Tendenz ist, dass mehr Verkehre auf weniger Flächen und umweltverträglicher abgewickelt werden.
Starke Marke zieht starke Mitarbeiter an	Die Logistik ist nicht als Innovationstreiber bekannt, muss dieses jedoch werden, um die Zukunftsfähigkeit unterstreichen. Spannende Geschichten über die Tätigkeiten in der Logistik unterstützen dabei. Unternehmen müssen transparent machen, was sie tun oder planen zu tun und was das Ergebnis ist.	Der Imagewandel wird weiter voranschreiten. Effekte im Bereich Personal werden bereits zu spüren sein.
Fahrermangel besteht besonders im Nahverkehr	Der größte Mangel besteht quantitativ im Regional- und Nahverkehr (Stückgut und Paket). Die Gründe dafür sind die höheren Mindestqualifikationen wie Sprache, Umgang mit dem Kunden, Nutzung MDE etc.. Im Fernverkehr ist das Problem durch internationale Personalgewinnung und Personalentwicklung einfacher zu lösen.	Der Mangel und die Fluktuation beim Personal im Nahverkehr wird weiter anhalten, da weder Image noch Bezahlung sich maßgeblich ändern werden.
Frachtraum wird teurer	Effizienzpotenzale werden nicht genutzt, weil sich die Beteiligte nicht ausreichend abstimmen, um Peaks zu reduzieren. Anmerkung: Logistikdienstleister müssen gewisses Maß an Peaks akzeptieren.	Auf der einen Seite sind steigende Preise zu erwarten. Auf der anderen Seite besteht Potenzial für Effizienzsteigerungen, das angegangen wird.

Die 10 Thesen zur Entwicklung der Logistik in 2019 mit Erläuterung (3/3)

These	Erläuterung	Wirkung in 2019
IT treibt Geschäftsmodell	IT-Projekte von großen Logistikdienstleistern erhöhen deren Umsatzpotenzial aufgrund zusätzlicher Angebote wie z.B. SC-Visibility. Kleine LDL können IT-Entwicklungen nur schwer treiben.	IT wird als Schlüsselressource wahrgenommen, mit der ein besseres Kapazitätsmanagement möglich wird und Zusatzumsätze bringt.
Der Wirtschaftskonflikt zwischen den USA und China setzt sich mit wenig Auswirkungen für Deutschland fort	Die Unternehmen reagieren, mit Produktionsverlagerungen und Anpassungen ihrer Supply Chains. Insgesamt gibt es viel Rauch, aber wenig Feuer. Sollten die USA Strafzölle gegen EU-Produkte namentlich gegen Automobil verhängen, werden sich die deutschen Exporte überwiegend als robust erweisen. Eine Verschlechterung der Situation in China wäre hingegen eine große Gefahr für die deutsche Wirtschaft. Für 2019 rechnen wir nicht damit.	Die meisten deutschen Unternehmen sind noch nicht negativ betroffen, sondern können ggfls. Chancen generieren. Damit wird ein konstantes Wachstum erwartet.
Kapazitätsengpässe bremsen bzw. limitieren deutschen Außenhandel	Durch Kapazitätsengpässe (Frachtraum, Personal, Infrastruktur etc.) resultiert ein Innovationsdruck, um weiterhin hohe Wachstumsraten zu generieren. Die intelligente Nutzung der Infrastruktur kann dabei Kapazitäten freisetzen (bspw. Night-Delivery, Digitalisierung, Automatisierung).	Ein höheres Wachstum wäre möglich, wenn auf der einen Seite besser geplant wird, um Engpässe zu vermeiden, und auf der anderen Seite die Kapazitäten aktiv vergrößert werden.

Zusammenfassung der Ergebnisse des Herbstgipfels 2018

- Prognose für den Wirtschaftsbereich Logistik in 2019
- Thesen zur Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2019 in der Zusammenfassung
- **Anhang: Informationen zur Vorgehensweise**



Die grundsätzliche Vorgehensweise

Analytisch entwickelte Prognose:

- **Ziel:** Ermittlung eines Korridors über die Entwicklung der Logistikkosten als Basis für die Analyse
- **Basis:** Prognosen zu Produktion, Konsum und Außenhandel sowie den wichtigsten Kostenelementen, Untersuchungen zu Preisentwicklungen
- **Methode:** Gesamtprognose für die Logistikkosten über die Entwicklung der Mengen sowie der Kosten für die durch Industrie und Handel selbst erbrachten bzw. der Preise für die an Dienstleister vergebenen Logistikleistungen
- **Ergebnis:** Analytisch auf Basis von Kennzahlen erstellter Prognosekorridor

Erfassung der Einschätzung der Praxis:

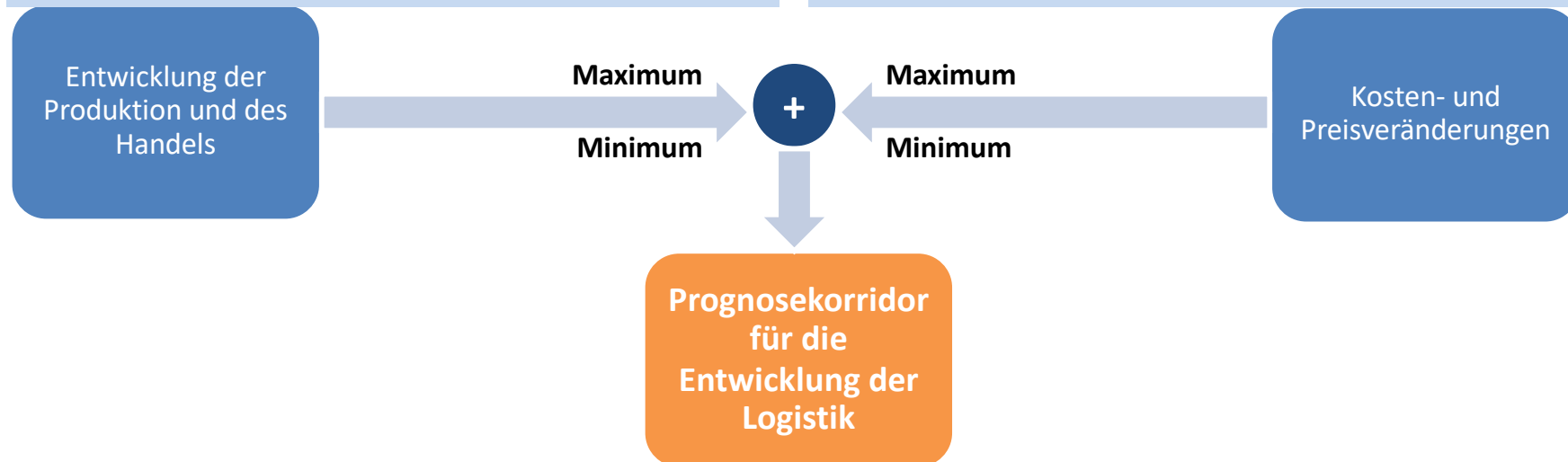
- **Ziel:** Einschätzungen aus der Praxis zur Entwicklung der Logistikkosten
- **Basis:** Breit angelegte Trendanalysen, aktuelle Entwicklung von logistisch relevanten Kennzahlen und Prognosen für die Diskussionen und Gespräche
- **Methode:** Befragung der Teilnehmer zu den für sie wichtigsten Indikatoren zur Prognose der Logistikkosten, Diskussion der daraus resultierenden qualitativen Einflüsse und quantitativen Kennzahlen mit anschließender Aussage aller Teilnehmer zu der resultierenden Prognose auf Basis der Ergebnisse der Diskussionen
- **Ergebnis:** Einschätzung der Praxis zur Konkretisierung des analytisch entwickelten Prognosekorridors

Ergebnis: eine validierte Aussage über die Entwicklung der Größe des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2019 auf Basis von Theorie und Praxis

Berechnung des Prognosekorridors für die Entwicklung der Logistik in Deutschland 2019

Potenzielle Nachfrage aus den Prognosen von Marktanalysten (Commerzbank, Deutsche Bank, Branchenverbände etc.) nach Best (optimistischste Prognose) und Worst Case (pessimistischste Prognose) nach Branchen.

- Kostenentwicklungen (interne Logistikkosten): Prognosen zu Entwicklungen bei Treibstoff, Personal, Zinsen etc.
- Preisentwicklungen (externe Logistikkosten): Umfragen zu Preisveränderungen



Die Prognose auf analytischem Weg zusammengefasst in einer Formel

Entwicklung Produktion/Handel

Kosten- und Preisveränderungen

$$P = \sum_{i=1}^{16} \sum_{j=1}^{13} (1 + p_i) * B_{ij} * (1 + l_{ij}) * \left[O_j * (1 + E_j) * e_{ij} + (1 - O_j) * (1 + (M_j * m_i + T_j * t + S_j * s_j)) \right]$$

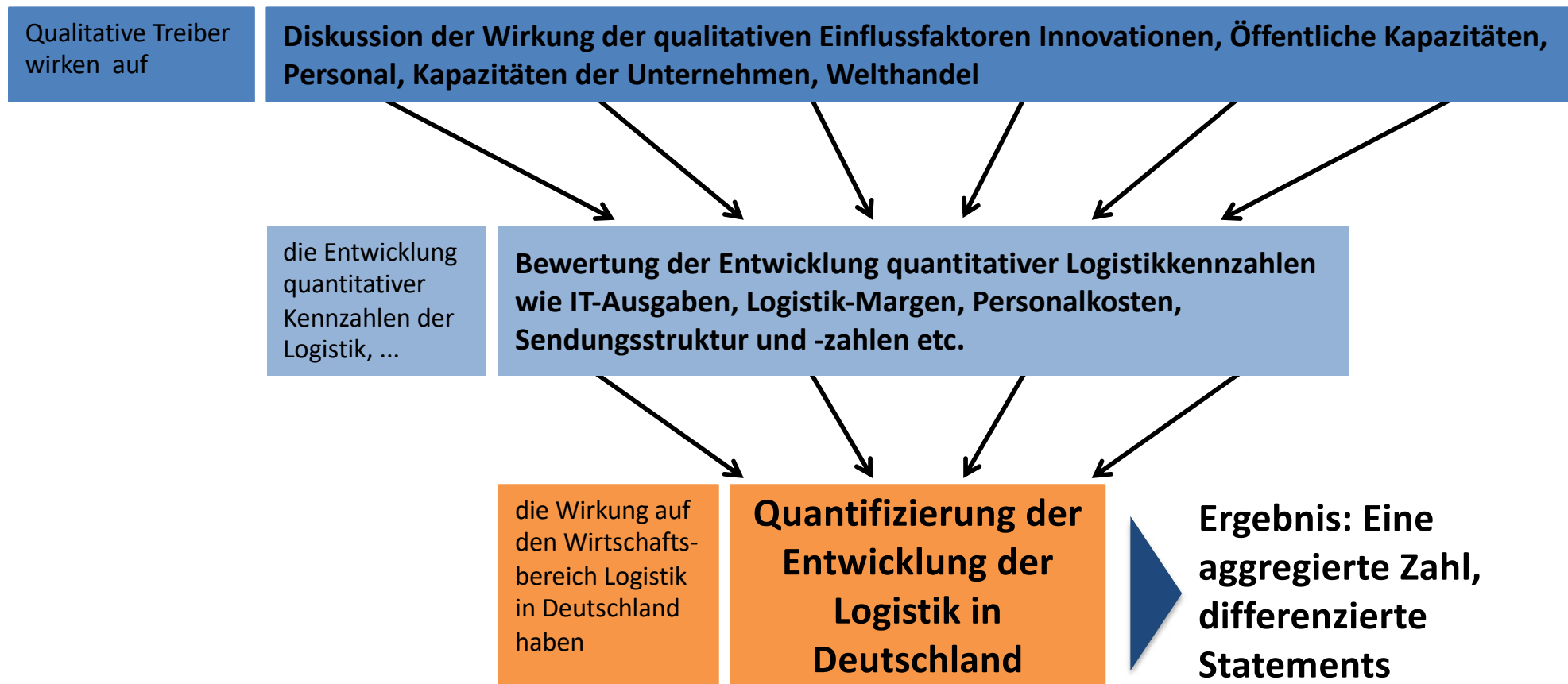
- P = Prognosewert für das entsprechende Jahr
- i = Branchencluster
- j = Teilmarkt der Logistik
- B = aktuelle Logistikkosten des Branchenclusters
- p = Prognose zur Veränderung der Produktions-/Handelsleistung in dem Branchencluster

- O = Outsourcinggrad
- E = Preis für extern eingekaufte Logistikleistung
- e = Entwicklung der Preise
- M = Personalkostenanteil
- m = Entwicklung Personalkosten
- T = Treibstoffkostenanteil
- t = Entwicklung Treibstoffkosten
- S = Anteil sonstiger Kosten
- s = Entwicklung sonstiger Kosten

Erläuterungen siehe Ergebnisberichte. Weitere Quellen: basierend auf Kille, C.: Die wissenschaftliche Vermessung der Logistik mit einem Blick in die Zukunft - oder Prognostik in der Logistik: Die Quadratur des Kreises, in: Märkte, Anwendungsfelder und Technologien in der Logistik - Ergebnisse und Reflexion von 20 Jahren Logistikforschung von Müller, S., Roth, A., Schmidt, N. (Hg.), Gabler Verlag, Wiesbaden, 2010, S. 101-116; erweitert und verfeinert in: Kille, C., Schwemmer, M.: Challenges 2012, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, 2012.

Es werden zwei Szenarien (P_{\min} und P_{\max}) berechnet, um den Prognosekorridor zu erstellen. Dieser wird im Rahmen des Gipfeltreffens diskutiert und konkretisiert.

Über Diskussion der qualitativen Treiber zur quantitativen Einschätzung



Auf Ihre Fragen und Kommentare freuen wir uns!

Christian Kille

christian.kille@fhws.de

0151 1123 1233

Markus Meißner

markus.meissner@aeb.com

0172 7324 524

Ergebnisse unserer Gipfeltreffen und unsere Berichte finden Sie unter www.logistikweisen.de
kostenlos als Download