

BHV



HAFEN · TRANSPORT · LOGISTIK



BHV-PROJEKTLOGISTIK-MONITOR

2021

INHALT



1

VORWORT

SEITE 3 - 4



2

**VORGEHENSWEISE
UND METHODIK**

SEITE 5 - 7



3

**DAS BILD
DER BRANCHE**

SEITE 8 - 10



4

**ERGEBNISSE
UND ANALYSEN**

SEITE 11 - 28



5

**ZUSAMMENFASSUNG
DER ERGEBNISSE**

SEITE 29 - 30



6 - 9

**ANSPRECHPARTNER
IMPRESSUM · DISCLAIMER**

SEITE 31 - 34

VORWORT

DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN ODER: ZUKUNFTSSTRATEGIEN IN XXL – JETZT!



Eine von vielen guten Nachrichten vorweg: Die Bremer Projektlogistiker und ihre Kunden blicken auch in Zeiten der Corona-Pandemie, des Brexits und der Handelskriege durchaus optimistisch in die Zukunft. Für das laufende Jahr erwarten rund 45 Prozent der befragten Unternehmen steigende Mengen oder mehr Projekte gegenüber 2020, 26 Prozent rechnen mit keiner Veränderung. Die restlichen 29 Prozent gehen von einem Rückgang aus.

Das ist nur eines der zahlreichen Ergebnisse des ersten „BHV-Projektlogistik-Monitors 2021“, den wir, die Bremische Hafen- und Logistikvertretung e.V., kurz BHV, Ihnen hiermit erstmals ausführlich vorstellen möchten. Um die Jahreswende 2020/2021 haben wir dazu im Vorfeld eine umfangreiche, anonyme Online-Umfrage in der Branche durchgeführt, an der über 80 Unternehmen mitgearbeitet haben. Dafür möchte ich allen Beteiligten an dieser Stelle ausdrücklich danken.

Der so entstandene „BHV-Projektlogistik-Monitor 2021“ erhebt ganz bewusst keinen Anspruch darauf, repräsentativ zu sein. Doch die Rückmeldungen erlauben uns eine sehr gute Einschätzung der aktuellen Situation und der Zukunftsfähigkeit dieses für die Bremischen Häfen so wichtigen Sektors.

Da ist zum einen das „persönliche Engagement“, das die befragten Unternehmen aktuell für den wichtigsten Wettbewerbsfaktor im Breakbulk-Business halten. Gleich gefolgt von „Flexibilität“. Ich finde das großartig!

Schließlich gleicht in der Branche kaum ein Projekt dem anderen, für viele gilt die Projektlogistik als Königsdisziplin. Und um hier zu bestehen, sind gerade persönliches Engagement und hohe Flexibilität unverzichtbar. Sie toppen sogar den allgegenwärtigen Faktor „Preis“. Hier gewinnt – meistens – nicht der Billigste den Auftrag, sondern der Beste. Welche Branche kann das schon von sich behaupten?

Sorgenfalten machen sich bei mir allerdings breit, wenn ich mir die Ergebnisse zum Thema Digitalisierung ansehe. Im Vergleich zu ähnlichen, in den vergangenen Jahren durchgeführten Umfragen, erkenne ich kaum Bewegung. Noch immer ist die Skepsis gegenüber digitalen Innovationen offenbar groß. Hier sind „klassische“ Logistikdienstleister längst enteilt, Kunden und Anbieter wissen die Vorteile beispielsweise transparenter Lieferketten gleichermaßen zu schätzen.

Warum ist das bei den Projektlogistikern noch immer nicht so? An der Antwort auf diese Frage sollten wir alle gemeinsam arbeiten.

Natürlich: Das persönliche Gespräch, und sei es derzeit nur über den Bildschirm, wird auch künftig ein ganz elementarer und wettbewerbsentscheidender Bestandteil unserer Arbeit bleiben. Doch lassen Sie uns gemeinsam an einer Zukunftsstrategie für eine erfolgreiche Projektlogistik „Made in Bremen Ports“ arbeiten – quasi in XXL, wie die Maschinen und Anlagen, die wir bewegen. Und die bewährte mit einer neuen, viel digitaleren Arbeitsweise, verknüpfen, also dem Besten aus zwei Welten. Das bedeutet sicher viel Pioniergeist – aber den macht die Projektlogistik doch schon immer aus, oder? Ich finde, jetzt ist genau der richtige Zeitpunkt dafür, loszulegen!

Nicht nur aus den Antworten zur Digitalisierung, sondern zu allen Ergebnissen der Umfrage nehmen wir als BHV wichtige Impulse für unsere laufende Arbeit mit, um Sie künftig noch enger im Marktgeschehen zu begleiten.

Nun wünsche ich Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre – und freue mich schon auf Ihr Feedback zu diesem und ihre Anregungen für den nächsten „BHV-Monitor“.

Es grüßt Sie herzlich,



Dr.-Ing. Patric Drewes
Mitglied im Präsidium der BHV

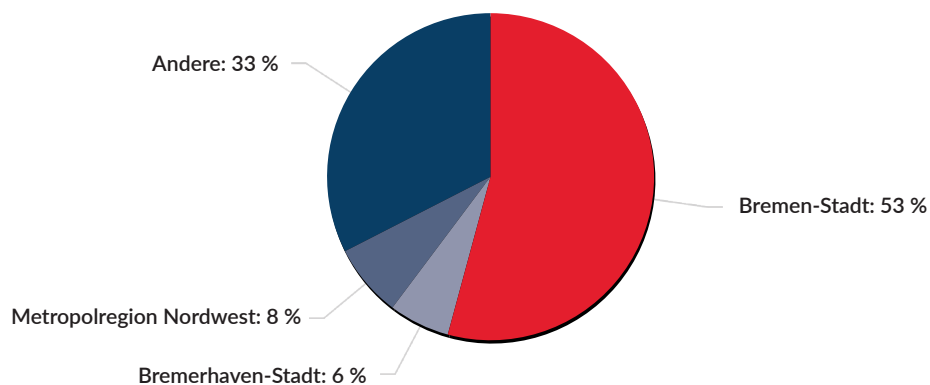
Bremen, im April 2021

VORGEHENSWEISE UND METHODIK

Die BHV befragte rund um den Jahreswechsel 2020/2021 im Rahmen einer anonymen Online-Umfrage ausgewählte Mitgliedsunternehmen, deren Kunden sowie weitere Logistikdienstleister und Verlager aus dem BHV-Netzwerk zum Thema Projektlogistik.

Genutzt wurde dafür das Tool UmfrageOnline.com, das sowohl die Anonymität der Befragten als auch höchste Datenschutzstandards gewährleistet.

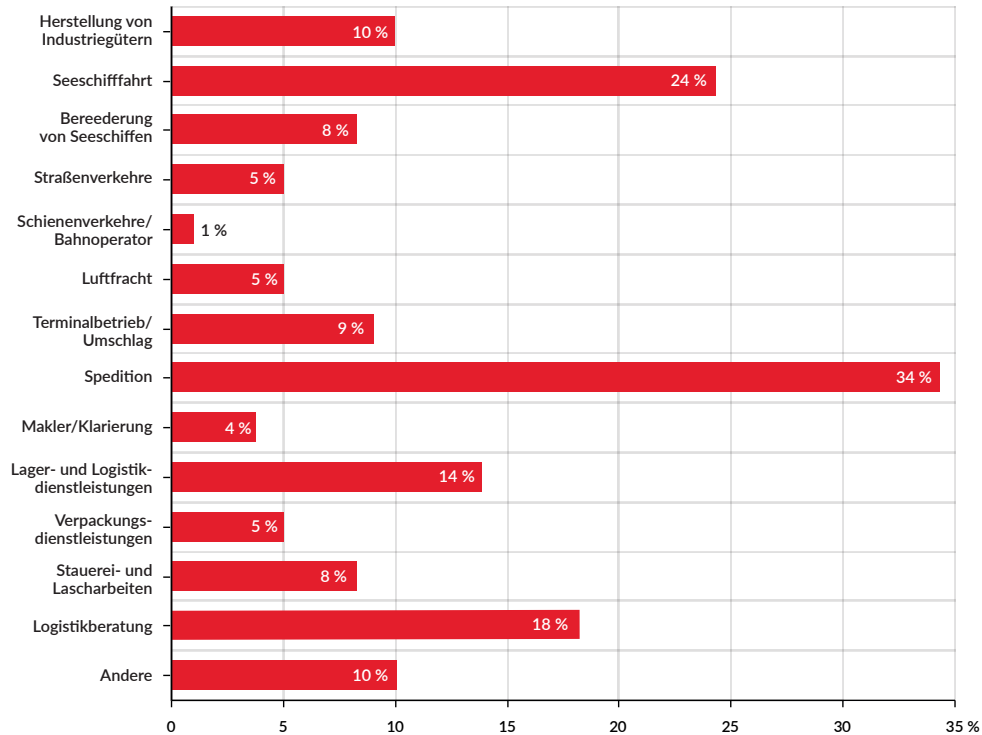
Unser Hauptsitz bzw. der Standort, von dem wir schwerpunktmäßig Projektlogistik-Aktivitäten abwickeln, befindet sich in:



An der Umfrage haben sich 83 Unternehmen beteiligt. 61 Prozent von ihnen sind Mitglied in der BHV. Sie haben ihren Hauptsitz bzw. den Unternehmensschwerpunkt für die Abwicklung von Projektlogistik-Aktivitäten überwiegend in Bremen-Stadt (53 Prozent). Aus der Metropolregion Nordwest stammen knapp acht Prozent der teilnehmenden Betriebe, gefolgt von Bremerhaven mit gut sechs Prozent. Darüber hinaus wurden beispielsweise mehrfach Standorte im Ruhrgebiet und in Hamburg genannt, entsprechend einem Drittel aller Angaben.

Unser Unternehmen ist im Bereich Projektlogistik überwiegend in folgenden Geschäftsfeldern tätig:

(Mehrfachnennung möglich, maximal zwei der umsatzstärksten Geschäftsfelder)

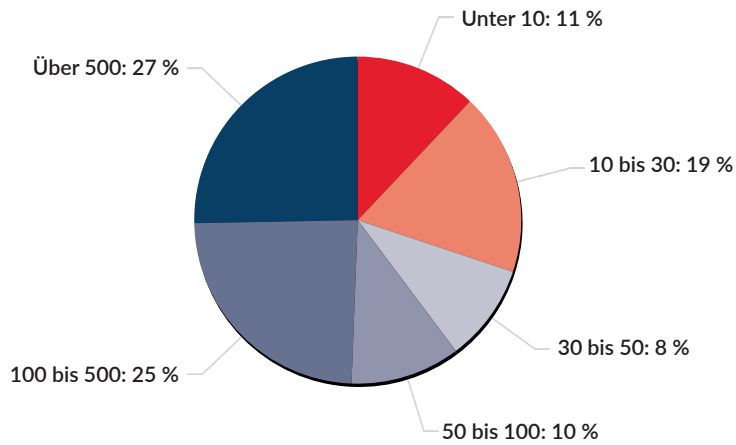


Über ein Drittel der befragten Unternehmen (34 Prozent) zählt zum Geschäftsfeld Spedition. In der Seeschifffahrt sind schwerpunktmäßig ein knappes Viertel (24 Prozent) aktiv. Hinzu kommt die Bereederung von Seeschiffen mit acht Prozent.

Die weiterhin gemachten Angaben schwanken zwischen Schienenverkehrsunternehmen/Bahnoperatoren (ein Prozent) und Logistikberatung (18 Prozent) – sie machen die ganze Bandbreite der logistischen Dienstleistungen deutlich. Dazu zählen beispielsweise Lager- und Logistikdienstleistungen (14 Prozent), der Betrieb von Terminals einschließlich Umschlag (neun Prozent) oder Stauerei- und Lascharbeiten (acht Prozent). Die Bereiche Straßenverkehre, Luftfracht und Maklerei/Klarierung liegen jeweils unter fünf Prozent. Zudem wurden Angaben wie Versicherung, Softwareerstellung oder Containerhandel gemacht.

Rund zehn Prozent der Teilnehmer sind Hersteller von Industriegütern, also die Kunden aller aufgeführten Geschäftsfelder innerhalb der logistischen Dienstleistungspalette.

Unser Unternehmen hat folgende Mitarbeiterzahl:



Wie die Auswertung zeigt, sind die teilnehmenden Unternehmen stark mittelständisch geprägt: Rund die Hälfte von ihnen beschäftigt maximal 100 Mitarbeitende. 100 bis 500 Mitarbeitende zählt ein Viertel der Betriebe (25 Prozent). Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zählen viele der Unternehmen mit über 500 Mitarbeitern (27 Prozent) zur produzierenden Industrie, also zu den Verladern.

DAS BILD DER BRANCHE

3.1 Die Situation der Bremischen Häfen im Vergleich mit den wichtigsten Wettbewerbern

Exakte Statistiken, die Anzahl und Umfang der weltweiten Verschiffungen von Großprojekten aufführen, gibt es nicht. Die Jahresberichte der relevanten Häfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Antwerpen und Rotterdam wurden für den BHV-Projektlogistik-Monitor daher mit Blick auf den konventionellen, nicht containerisierten Stückgutumschlag bzw. Breakbulk (ohne Fahrzeuge und ohne RoRo-Verkehre) ausgewertet. Dabei ergibt sich folgendes Bild (Umschlag in Millionen Tonnen):

Jahr/Hafen	Bremen/ Bremerhaven	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
2019	3.9	1.4	8.3	6.5
2020	3.2	1.2	6.6	6.0
Entwicklung	-17.9 %	-14.3 %	-20.6 %	-8.3 %

Quellen: Für Bremen/Bremerhaven: Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen; für Hamburg: Hafen Hamburg Marketing e.V., für Antwerpen: Havenbedrijf Antwerpen NV; für Rotterdam: Port of Rotterdam

Trotz eines Verlustes von fast 18 Prozent im Vergleich zum Vorjahr sind die Bremischen Häfen nach Antwerpen und Rotterdam und weit vor Hamburg auch 2020 der dritt wichtigste Umschlagplatz für den nicht containerisierten Stückgutumschlag innerhalb der Nordrange geblieben.

Bei der Betrachtung der Zahlen ist jedoch grundsätzlich zu beachten, dass die Häfen möglicherweise unterschiedliche Abgrenzungen für die Ladungsart „nicht containerisierten Stückgutumschlag“ bei der Erstellung ihrer Statistiken zu Grunde legen. Bei der Zusammenstellung wurde von den Autoren jedoch auf eine einheitliche Basis geachtet, soweit die Ladungsarten ausreichend aufgeschlüsselt werden konnten. So wurden beispielsweise die RoRo-Verkehre herausgerechnet, die insbesondere

für die Bremischen Häfen und Antwerpen eine große Rolle spielen. Für Hamburg war dies nicht möglich, was statistisch bei dem hier eher geringen Volumen vernachlässigbar ist.

Hintergrund: Antwerpen wird auch im Rahmen der für den „BHV-Projektlogistik-Monitor 2021“ durchgeführten Umfrage von den eigenen Akteuren als der wichtigste Wettbewerber der Bremischen Häfen bewertet.

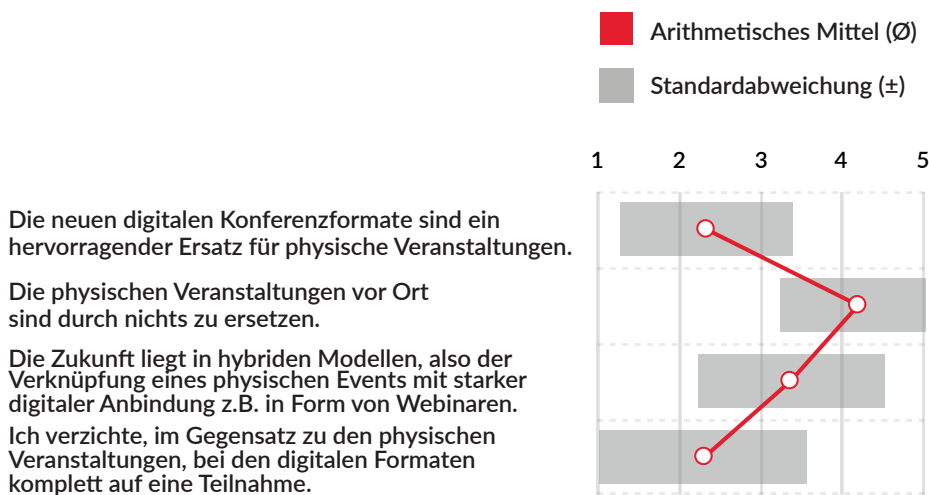
Der Scheldehafen verfügt über 15 hoch spezialisierte Terminals. Erst im Herbst 2020 kündigte Luc Arnouts, Director International Relations & Networks im Hafen Antwerpen, trotz der deutlichen Umschlagrückgänge an: „Breakbulk hat – trotz des Drucks, der mit den Auswirkungen der Coronakrise und globaler Handelsfragen auf diesem Segment lastet – auch künftig absolute Priorität für den Hafen Antwerpen, und der Umschlag von Stahl und Projektladung steht weiterhin ganz oben auf unserer Agenda.“ Gleichzeitig versprach er weitere Investitionen in den Ausbau neuer Flächen, in Terminalanlagen und in die Infrastruktur des Hafens, obwohl die aktuell bestehende Stückgutkapazität nur zu zwei Dritteln ausgelastet sein soll (Quelle: DVZ vom 29. September 2020 und vom 20. Oktober 2020).

Der Wettbewerbsdruck allein durch Antwerpen auf die Bremischen Häfen im Sektor Projektlogistik wird sich also in den kommenden Jahren weiter verschärfen.

3.2 Branchentreffpunkt „Fachforum Projektlogistik“ der BHV

Bereits seit 2015 trifft sich die Projektlogistik-Community regelmäßig zum Jahresauftakt, um über aktuelle Markteinblicke, Trends und Entwicklungen in der Branche zu sprechen. Das „Fachforum Projektlogistik“ hat sich als Plattform etabliert, um auf hohem Niveau Trends und aktuelle Themen in der Branche zu diskutieren. Pandemiebedingt fand die Veranstaltung 2021 erstmals virtuell statt.

Das „Fachforum Projektlogistik“ und die Messe „Breakbulk Europe“ sind 2020 bzw. 2021, was den persönlichen Austausch vor Ort angeht, der Corona-Pandemie zum Opfer gefallen. So bewerte ich die folgenden Aussagen (von 1 = stimme überhaupt nicht zu, bis 5 = stimme voll und ganz zu):



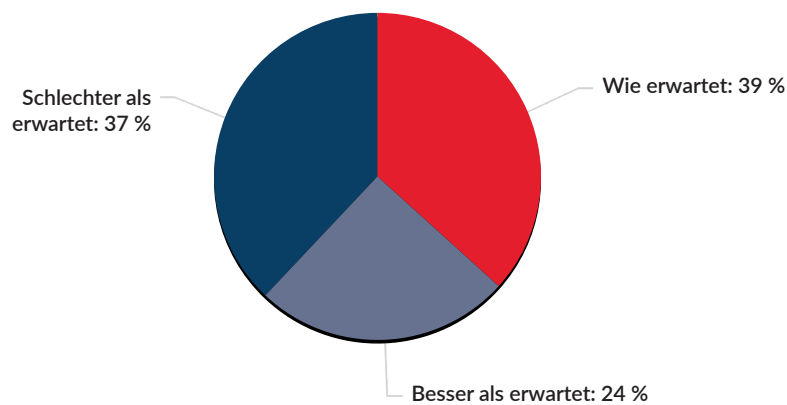
Die Umfrage für diesen „BHV-Monitor Projektlogistik“ wurde wenige Tage vor dem mittlerweile siebten „Fachforum Projektlogistik“ durchgeführt.

Auch wenn die digitale Umsetzung des Konferenzprogramms im Vorfeld von den Befragten eher skeptisch bewertet wurde, ebenso wie die Option auf künftige hybride Veranstaltungsformen, meldeten sich rund 170 Teilnehmer für das „Fachforum Projektlogistik“ am 18. Januar 2021 an – mehr als in den Jahren zuvor. Gleichwohl sind sich die Befragten einig: Die physischen Veranstaltungen „vor Ort“ sind durch nichts zu ersetzen.

ERGEBNISSE UND ANALYSEN DER BEFRAGUNG

4.1 Geschäftsentwicklung der befragten Unternehmen

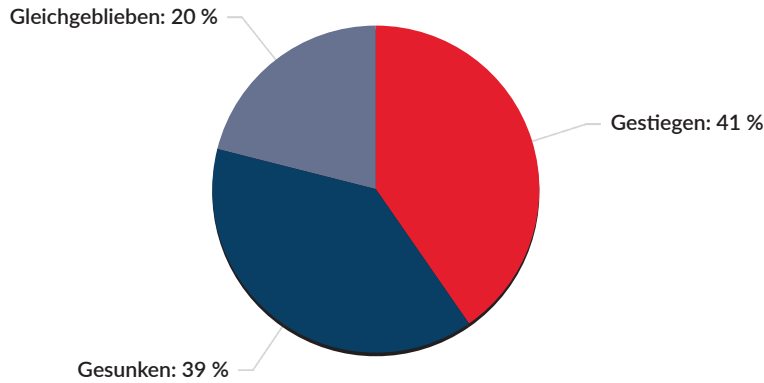
So haben wir das Geschäftsjahr 2020 abgeschlossen:



Seit dem Frühjahr 2020 prägen die Breakbulkbranche im Zuge der Coronapandemie große Unsicherheiten. Vor diesem Hintergrund fallen die Umfrageergebnisse differenziert aus.

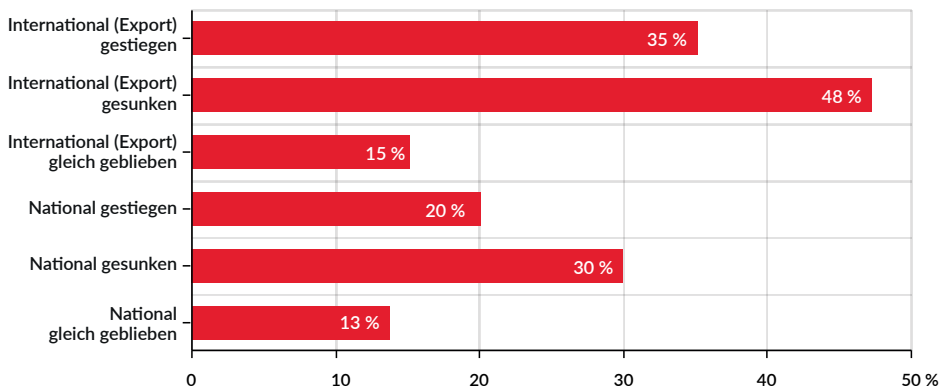
So hat ein gutes Drittel der Befragten (39 Prozent) 2020 „wie erwartet“ abgeschlossen, wurde also zumindest nicht von möglichen negativen Einflüssen im weiteren Verlauf des Jahres überrascht. Knapp ein Viertel (24 Prozent) berichtet sogar davon, dass das Jahr „besser als erwartet“ verlaufen ist. Gleichwohl beklagt über ein Drittel (37 Prozent) eine „schlechtere Entwicklung als erwartet“.

Unser Ladungsvolumen im Bereich Projektlogistik hat sich 2020 gegenüber dem Vorjahr wie folgt entwickelt:



Die Entwicklung des Ladungsvolumens in der Projektlogistik verlief, wenig überraschend, 2020 weitgehend parallel zur Geschäftsentwicklung der befragten Unternehmen (siehe obenstehende Grafik).

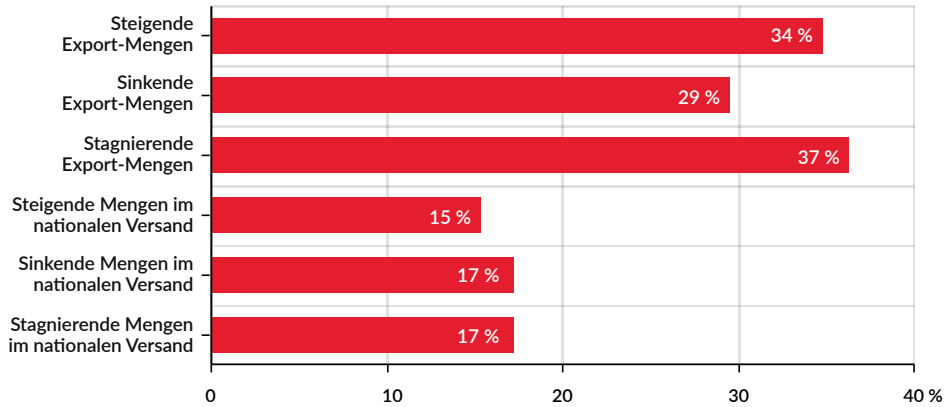
Unsere Versandmengen im Bereich Projektladung haben sich im Export bzw. national gegenüber dem Vorjahr wie folgt entwickelt:



Diese und die nachfolgende Frage differenzieren die zuvor gemachten Aussagen im Hinblick auf die Mengenentwicklungen im Export und im nationalen Versand.

Während fast die Hälfte der befragten Unternehmen (48 Prozent) von deutlichen Rückgängen im Export und knapp ein Drittel (30 Prozent) auch von sinkenden Mengen im nationalen Versand berichten, sind immerhin bei über einem Drittel (35 Prozent) die Exporte und bei 20 Prozent auch die nationalen Versandmengen gestiegen.

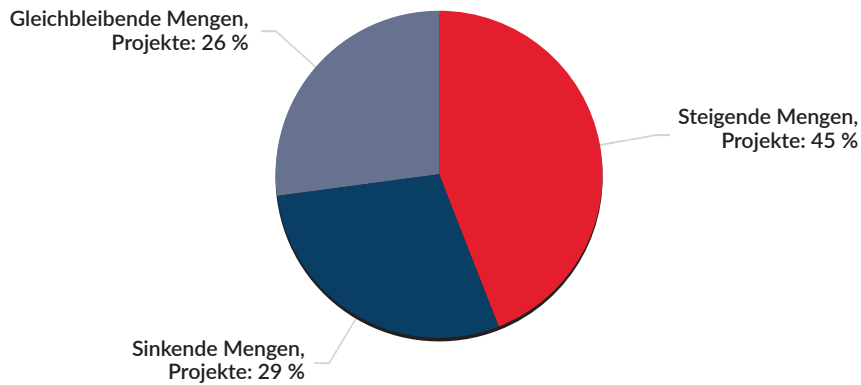
Für 2021 erwarten wir im Export bzw. im nationalen Versand gegenüber dem Vorjahr:



Zum Zeitpunkt der Befragung rund um die Jahreswende 2020/2021 war ein Ende der Coronapandemie und den damit verbundenen Auswirkungen für die Teilnehmer der Befragung nicht absehbar. Die damit verbundene Erwartungshaltung an die Geschäftsentwicklung für 2021 bestätigt die differenzierten Ergebnisse aus dem Vorjahr.

So fallen die Unterschiede bei den Erwartungen an den künftigen Export gering aus. Ein gutes Drittel der Unternehmen (34 Prozent) rechnet zwar mit steigenden Mengen, aber kaum weniger Betriebe (29 Prozent) gehen von sinkenden Volumina aus, 37 Prozent sehen eine Stagnation. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Mengenerwartung im nationalen Versand, auch hier liegen Steigerung (15 Prozent), Verluste (17 Prozent) und Stagnation (ebenfalls 17 Prozent) dicht beisammen. Zudem lässt sich an der Zahlenbasis gut die hohe Exportorientierung der Branche ablesen.

Wir erwarten für 2021 gegenüber 2020 zusammengefasst folgende Entwicklung bei der Anzahl der Projekte bzw. der Mengen für unser Unternehmen:

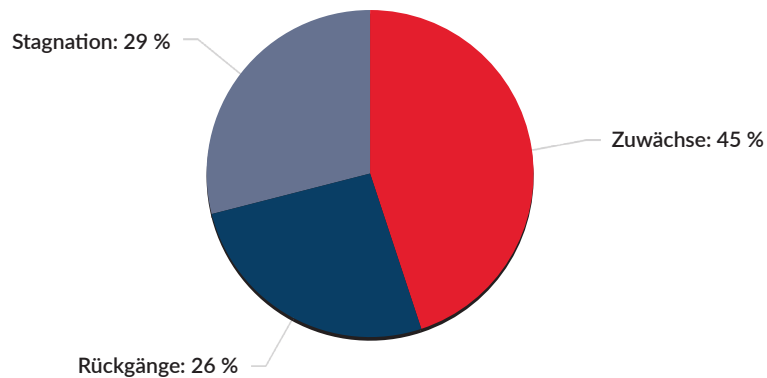


Der allgemeine Ausblick der Umfrage-Teilnehmer auf das Jahr 2021 ist, bezogen auf das eigene Unternehmen, durchaus optimistisch: Fast die Hälfte der Betriebe (45 Prozent) geht von steigenden Mengen/Projekten aus, über ein Viertel kalkuliert mit einer Stagnation. Knapp 30 Prozent erwarten einen Rückgang.

Dieses Ergebnis ist eng gekoppelt an die von den Teilnehmern erwartete allgemeine Marktentwicklung in der Branche, wie die nachfolgende Grafik zeigt.

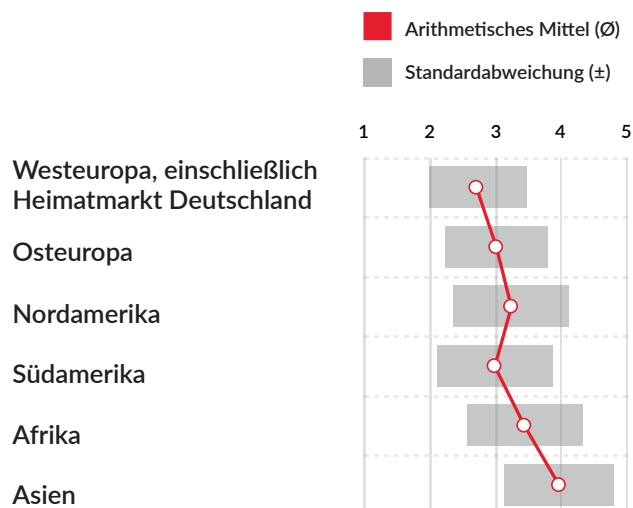
4.2 Markt- und Wettbewerbstrends

Wir erwarten für 2021 gegenüber 2020 folgende Entwicklung für den gesamten Projektlogistikmarkt:



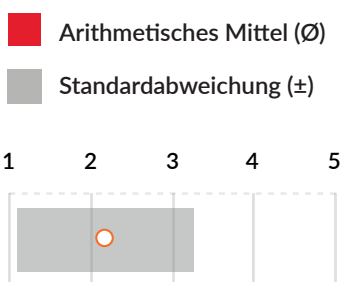
Die allgemeine Markterwartung der Befragten an die Projektlogistik verläuft parallel zur Erwartung an die eigene Geschäftsentwicklung, siehe Grafik oben. 45 Prozent der Befragten sind dabei von Optimismus („ich erwarte Zuwächse“) geprägt. Eine Differenzierung, heruntergebrochen auf einzelne Ladungsmärkte, wurde mit der nachfolgenden Frage ermittelt.

So entwickeln sich aus unserer Sicht mittelfristig die folgenden Ladungsmärkte im Projektlogistikgeschäft (auf einer Skala von 1 = stark rückläufig, bis 5 = stark steigend):



Die stärksten Impulse für die Projektlogistik gehen nach Meinung der befragten Unternehmen vom asiatischen Markt aus, gefolgt von Afrika. Eine unterdurchschnittliche Marktentwicklung sehen die Teilnehmer dagegen für Westeuropa, einschließlich Deutschland. Bei allen anderen Regionen (Osteuropa, Nord- und Südamerika) bewegt sich die Erwartungshaltung im Mittelfeld.

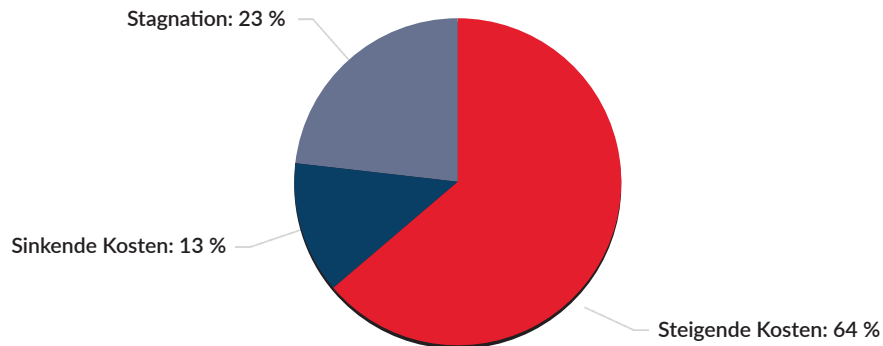
So stark beeinträchtigt der Brexit unser Geschäft im Bereich der Projektlogistik auf einer Skala von 1 = überhaupt nicht, bis 5 = sehr stark):



Die befragten Projektlogistiker sehen sich in der breiten Mehrheit kaum von den Auswirkungen des Brexits betroffen, nur knapp acht Prozent der Teilnehmer berichteten von starken bis sehr starken Beeinträchtigungen.

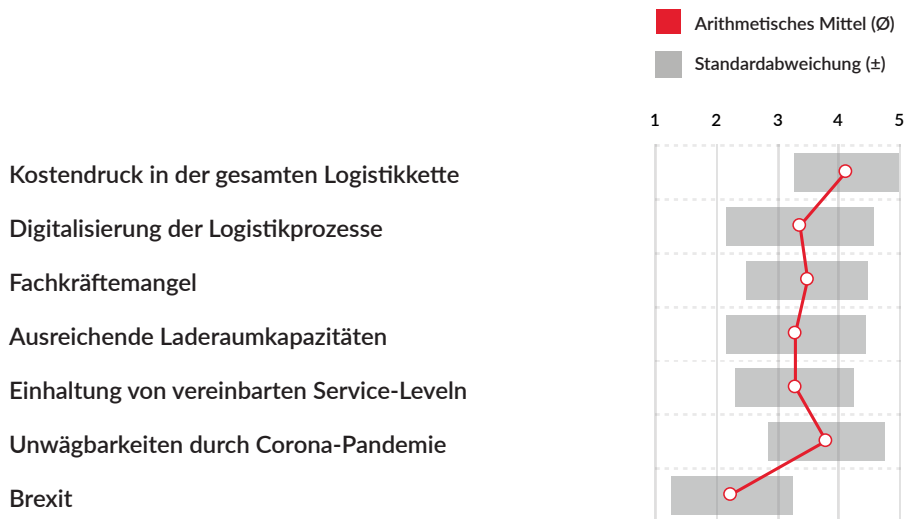
Hintergrund: Seitdem das Vereinigte Königreich zu Jahresbeginn 2021 im Rahmen des Brexits aus dem EU-Binnenmarkt und der Zollunion ausgeschieden ist, sind die Transportströme teilweise massiv gestört: 60 Prozent von 350 Lieferkettenmanagern aus Großbritannien gaben im Rahmen einer Befragung an, dass es im Februar 2021 deutlich länger gedauert habe als noch im Januar 2021, Waren zwischen dem Kontinent und Großbritannien hin und her zu bewegen. Einer der Hauptgründe seien längere Bearbeitungszeiten durch Zollbeamte an der Grenze (Quelle: DVZ vom 25. Februar 2021).

Wir erwarten bei den Transportpreisen/Logistikkosten/Frachtraten in der Projektlogistik für 2021 gegenüber 2020 folgende Entwicklung:



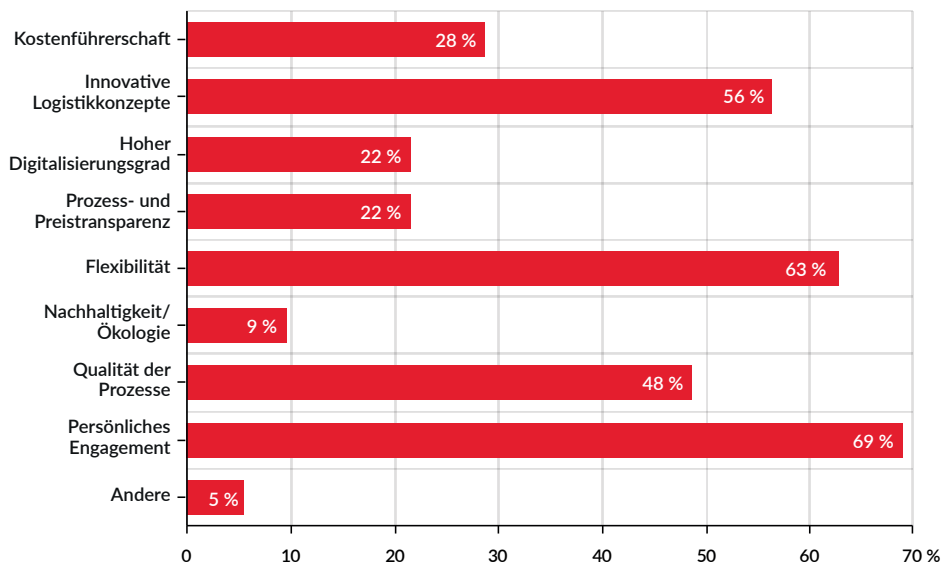
Fast zwei Drittel der Befragten (64 Prozent) sind davon überzeugt, dass die Kosten rund um die Projektlogistik 2021 gegenüber dem Vorjahr steigen werden. Knapp ein Viertel (23 Prozent) rechnet mit gleichbleibenden Kosten und nur 13 Prozent gehen von sinkenden Kosten aus.

Aus unserer Sicht spielen die folgenden Herausforderungen für das Jahr 2021 eine wichtige Rolle (auf einer Skala von 1 = gar keine, bis 5 = eine sehr große):



Den möglichen Herausforderungen im Projektlogistik-Geschäft sehen die Befragten erstaunlich gelassen entgegen – bis auf eine Ausnahme. Während auf die vorangegangene Frage nach der Kostenentwicklung schon knapp zwei Drittel der Teilnehmer mit „steigend“ antworteten, steht auch hier der Kostendruck als einziger großer „Aufreger“ auf der Liste der möglichen Herausforderungen. Selbst mögliche Unwägbarkeiten der Corona-Pandemie sehen die Projektlogistiker weitestgehend entspannt. Auf weitere Aspekte wie Digitalisierung oder den Fachkräftemangel geht der „BHV-Projektlogistik-Monitor“ noch an anderer Stelle vertiefend ein.

Das sind die wichtigsten Merkmale, mit denen sich Projektlogistiker im Marktumfeld vom Wettbewerb differenzieren können:

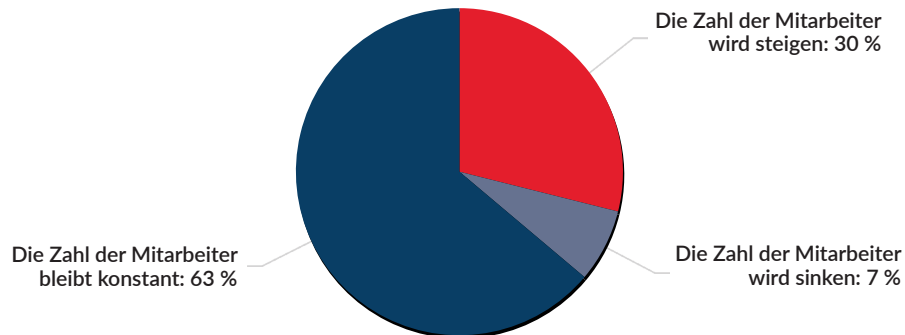


Bei weniger komplexen logistischen Dienstleistungen wird immer wieder ein Argument für die Auftragsvergabe an erster Stelle genannt: Der Preis. Und so erstaunt das Ergebnis dieser Frage, dass die Kostenführerschaft erst an fünfter Stelle einer Auswahl von neun Differenzierungsmerkmalen von den befragten Unternehmen genannt wird. Sie wird nur von 28 Prozent der Teilnehmer zu den drei wichtigsten Punkten gezählt.

Ganz oben steht dagegen das persönliche Engagement, das von knapp 70 Prozent für das wichtigste Differenzierungsmerkmal gehalten wird. Es folgen Flexibilität (63 Prozent), innovative Logistikkonzepte (56 Prozent) und Prozessqualität (48 Prozent). Ein hoher Digitalisierungsgrad sowie Prozess- und Preistransparenz spielen mit 22 Prozent eine überraschend geringe Rolle, ebenso wie der Punkt Nachhaltigkeit/Ökologie, der bislang offenbar nur sehr bedingt als Kriterium für eine Auftragsvergabe herangezogen wird.

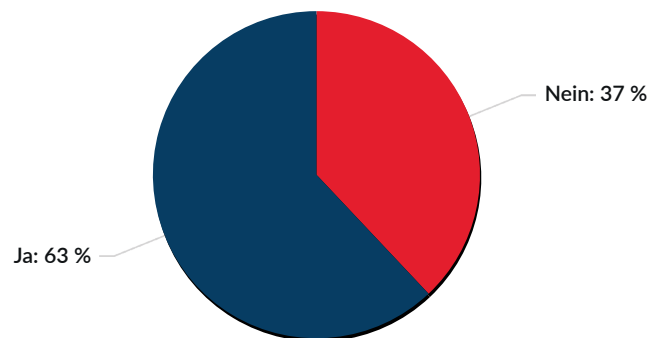
4.3. Arbeitsmarktentwicklung

So sieht unsere Personalplanung im Bereich Projektlogistik für 2021 aus:



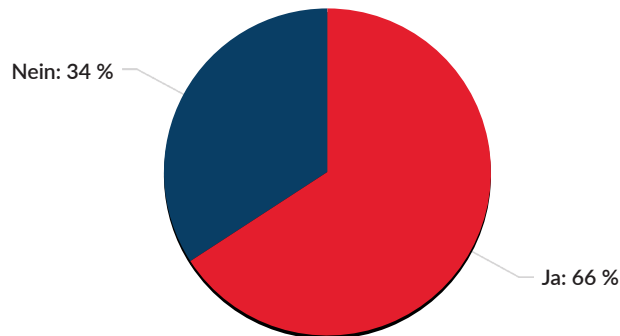
Die Mitarbeitenden der befragten Unternehmen können sich über sichere Arbeitsplätze freuen: Fast zwei Drittel der Teilnehmer (63 Prozent) berichten davon, die Zahl der Mitarbeitenden konstant zu halten. Knapp ein Drittel (30 Prozent) plant sogar, neue Arbeitsplätze zu schaffen. Lediglich rund sechs Prozent denkt über einen Stellenabbau nach.

Bilden wir in unserem Unternehmen im Bereich Projektlogistik aus?



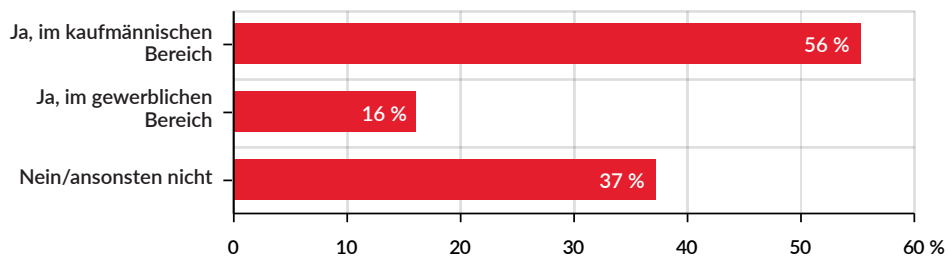
Die Ausbildungsquote der befragten Unternehmen liegt bei knapp zwei Dritteln (63 Prozent). Auf die individuelle Zusatzfrage, in welchen Berufsfeldern ausgebildet wird, antworten fast alle Betriebe mit „kaufmännisch“, nur zwei Unternehmen nennen auch „gewerblich“, ein weiteres gibt „Fernfahrer“ an.

Konnten wir alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen?



Nur zwei Drittel der befragten Unternehmen konnte zum Ausbildungsstart 2020 auch alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen.

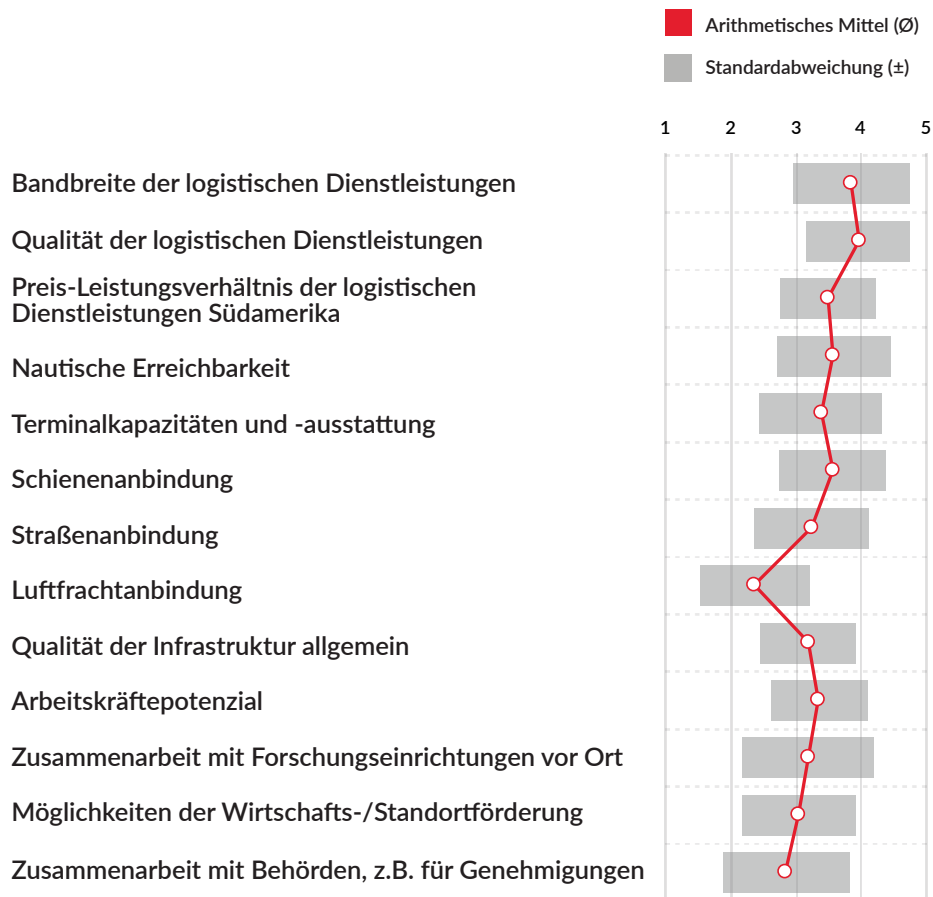
Leiden wir grundsätzlich an einem Mangel an qualifizierten Bewerbern?



Weit über die Hälfte der Teilnehmer (56 Prozent) leidet im kaufmännischen Bereich an einem Mangel an qualifizierten Bewerbern. Wie aus der vorletzten Frage hervorgeht, spielt die gewerbliche Ausbildung bei den Befragten offenbar nur eine geringe Rolle, daher ist die Aussage, dass in diesem Sektor nur 16 Prozent unter einem Bewerbermangel leiden, nur bedingt relevant.

4.4 Standort- und Wettbewerbsbewertung

So bewerten wir aus unserer Sicht den Standort Bremen/Bremerhaven für das Projektlogistik-Geschäft unter der Berücksichtigung dieser Faktoren (auf einer Skala von 1 = mangelhaft, bis 5 = hervorragend):

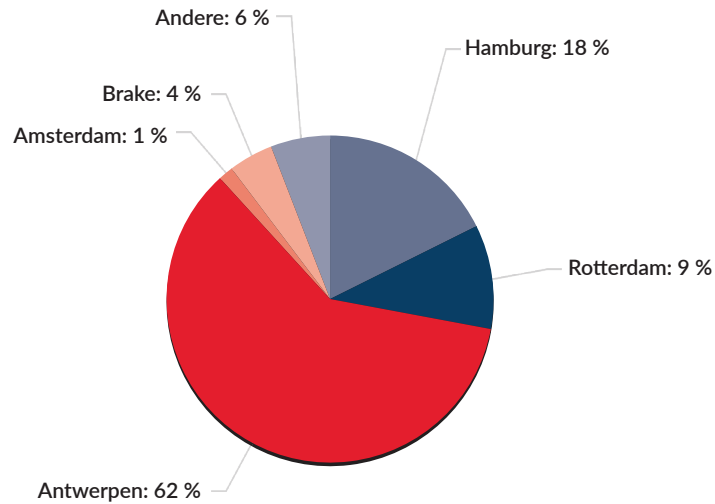


Die Bewertung vorgegebener Standortfaktoren erfolgt überwiegend im oberen Mittelfeld, die Beurteilungen „hervorragend“ und „mangelhaft“ werden von den befragten Betrieben nicht vergeben.

Am besten auf der Skala von 1 (mangelhaft) bis 5 (hervorragend) schneidet der Faktor „Qualität der logistischen Dienstleistungen“ mit einem Durchschnittswert von 3,95 ab, gefolgt von der Bandbreite der logistischen Dienstleistungen (3,85).

Am unteren Ende der Bewertung liegen die Luftfrachtanbindung (2,35) und die Zusammenarbeit mit den Behörden (2,83).

Für die Bremischen Häfen sind aus unserer Sicht diese Häfen die wichtigsten Wettbewerber:

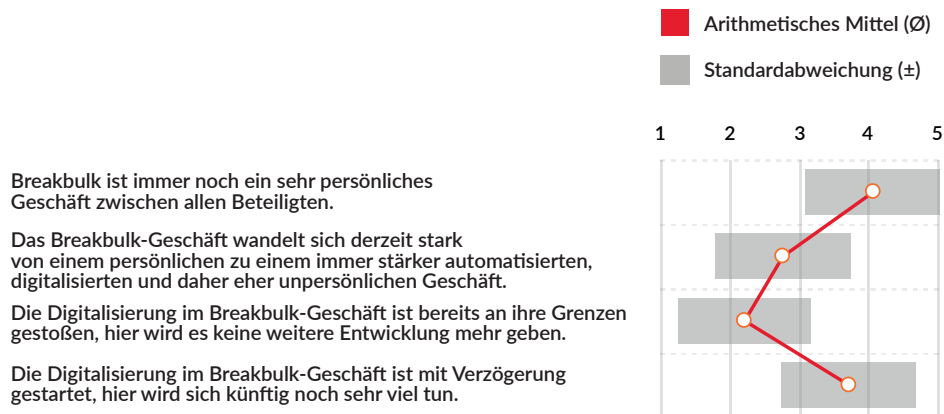


Der belgische Hafen Antwerpen ist für fast zwei Drittel (62 Prozent) der Teilnehmer der wichtigste Wettbewerber der Bremischen Häfen, gefolgt von Hamburg (18 Prozent). Erstaunlich: Nur neun Prozent der Befragten nennen den größten europäischen Hafen Rotterdam an erster Stelle. Brake und Amsterdam spielen kaum, Nordenham oder Mittelmeerhäfen spielen gar keine Rolle. In Form von individuellem Antworten werden noch zweimal Wilhelmshaven und einmal Rostock genannt.

Hintergrund: Seit Sommer 2019 verfügt der Seehafen Rostock auf dem Gelände des Kranbauers Liebherr-MCCtec über Europas leistungsfähigsten Hafenkran. Die Tragfähigkeit beträgt maximal 1.600 Tonnen. Zwar nutzt Liebherr den Kran überwiegend für den Umschlag von eigenen Hafemobil- und anderen Schwerlastkranen, die am Standort Rostock gefertigt werden, bietet ihn jedoch auch für Projektverladungen Dritter an (Quelle: DVZ vom 12. November 2019). Bei der Vermarktung soll eine aus mehreren lokalen Unternehmen gebildete Arbeitsgruppe „High&Heavy“ helfen.

4.5 Die Digitalisierung im Projektlogistik-Geschäft

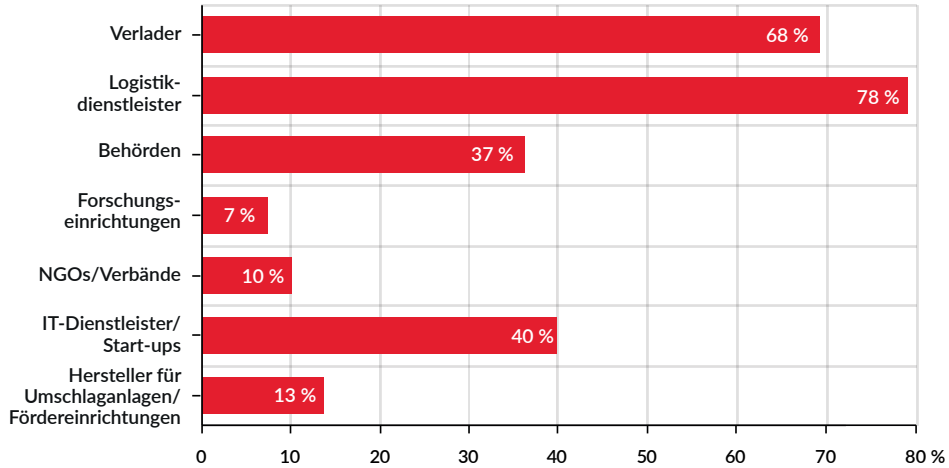
So bewerten wir den Digitalisierungstrend im Projektlogistik-Geschäft (auf einer Skala von 1 = trifft überhaupt nicht zu, bis 5 = stimme voll und ganz zu):



Auch die hier gegebenen Antworten bestätigen: Das „persönliche“ Geschäft steht in der Projektlogistik über allem. Dieser Aussage stimmen die Befragten auf der Skala von 1 („trifft überhaupt nicht zu“) bis 5 („stimme voll und ganz zu“) mit dem Wert von 4,05 zu.

Dass sich das Breakbulk-Geschäft derzeit stark von einem persönlichen zu einem immer stärker automatisierten, digitalisierten und daher eher unpersönlichen Geschäft wandelt, sehen die Teilnehmer nicht (2,67). Immerhin: Der Aussage, dass die Digitalisierung im Breakbulk-Geschäft mit Verzögerung gestartet ist und sich hier künftig noch sehr viel tun wird, wird mit einem Wert von 3,67 leicht positiv beurteilt.

Das sollten die stärksten Treiber bei der Digitalisierung im Projektlogistik-Geschäft sein:

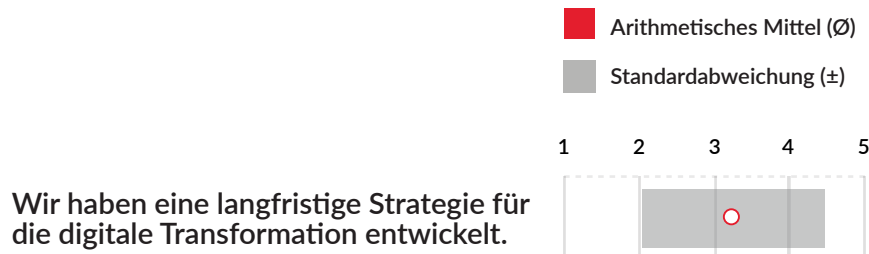


Hier sehen sich die Logistikdienstleister selbst in der Pflicht: Bei der Abfrage nach den drei stärksten Treibern für die Digitalisierung stehen sie für 78 Prozent der Teilnehmer ganz oben, dicht gefolgt von den Verladern (68 Prozent). Erst mit weitem Abstand folgen IT-Dienstleister/Start-ups (40 Prozent). Ein gutes Drittel der Befragten (37 Prozent) mahnt die Behörden an, eine stärkere Rolle bei der Digitalisierung einzunehmen. Die Hersteller von Umschlaganlagen, Verbände und Forschungseinrichtungen spielen dagegen bei den Befragten kaum eine Rolle.

Hintergrund: Für eine schnelle und reibungslose Abwicklung von Schwertransporten sind Umschlagbetriebe, Speditionen und Stauereien auf eine schnelle Genehmigung durch die Behörden angewiesen. Kurze Wartezeiten auf die entsprechenden Genehmigungen sind ein großer Wettbewerbsvorteil – in der Zusammenarbeit mit Bremer Behörden sehen die befragten Betriebe allerdings noch Verbesserungspotenzial (siehe Frage zur Standortbewertung). In der Vergangenheit kam es immer wieder zu Verzögerungen, die auch von der BHV angemahnt wurden.

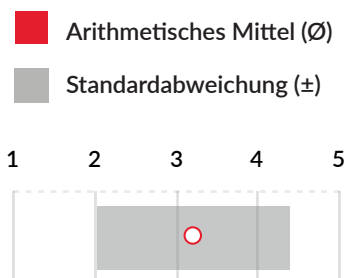
Erschwerend kommt hinzu, dass die zuständigen Behörden in Bremen bei der Genehmigung von Schwerlasttransporten, die über die Grenzen der Hansestadt hinausgehen, auf die Zusammenarbeit mit Ämtern in anderen Bundesländern angewiesen sind. Hier könnte ein verstärkter länderübergreifender digitaler Dokumentenaustausch die Wartezeiten für Genehmigungen deutlich verkürzen.

Hat unser Unternehmen eine langfristige Strategie für die digitale Transformation entwickelt (von 1 = nein, das ist überhaupt kein Thema für uns, bis 5 = wir befassen uns aktuell sehr stark damit)?



Bei der Betrachtung des eigenen Unternehmens bzw. der Organisation der eigenen Lieferketten im Projektlogistik-Geschäft im Hinblick auf die Digitalisierung besteht bei den Befragten offenbar noch Luft nach oben: Die durchschnittliche Aussage auf der Skala von 1 („nein, das ist überhaupt kein Thema für uns“) bis 5 („wir befassen uns aktuell sehr stark damit“) liegt bei 3,22. Zu beachten ist dabei allerdings die große Standardabweichung, die von 2,03 bis 4,41 reicht.

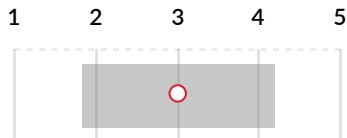
Können wir im Breakbulk-Geschäft neue Kunden oder Projekte durch eigene, innovative digitale Prozesse gewinnen (auf einer Skala von 1 = überhaupt nicht, bis 5 = sehr stark)?



Mit dieser Frage wurden ausschließlich die Dienstleister angesprochen. Auch hier zeigt sich die bereits auf die vorherigen Fragen gezeigte Skepsis: Auf die Frage, ob sie davon überzeugt sind, im Projektlogistik-Geschäft neue Kunden oder Vorhaben durch eigene, innovative digitale Prozesse gewinnen können, liegt die Antwort bei einem Mittelwert von 3,18 auf der Skala von 1 („nein, überhaupt nicht“), bis 5 („ja, davon bin ich sehr überzeugt“). Allerdings fällt auch hier die große Standardabweichung von 1,98 bis 4,38 auf.

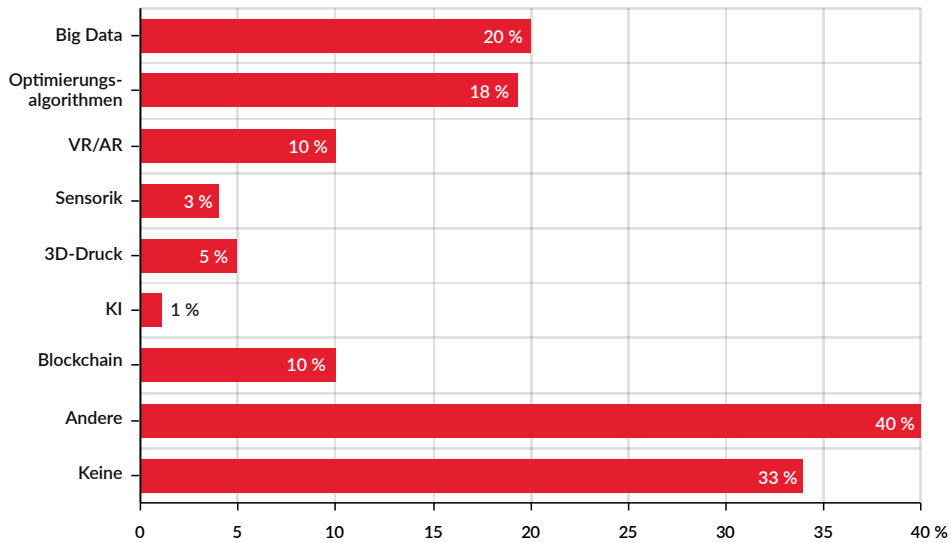
Haben wir bereits eigene, konkrete digitale Projekte in der Break-bulk-Logistik etabliert, die beispielsweise für mehr Effizienz sorgen (auf einer Skala von 1 = nein, noch lange nicht, bis 5 = ja, mehrere)?

■ Arithmetisches Mittel (\bar{x})
 ■ Standardabweichung (\pm)



Auch dieses Ergebnis spiegelt die Antworten auf die vorangegangenen Fragen wider, es fällt sehr ähnlich aus. Die Bewertung des aktuellen Standes auf einer Skala von 1 („nein, noch lange nicht“) bis 5 („ja, mehrere“) ergibt 2,97, die Standardabweichung reicht von 1,79 bis 4,15.

In welchen Technologiebereichen bringen uns aktuell Innovationen voran?

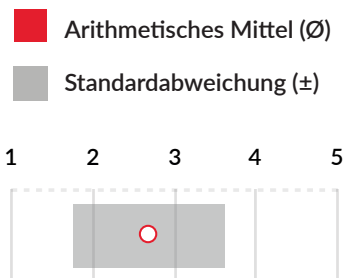


Digitale Innovationen sind momentan (noch) keine Treiber für die Projektlogistiker, mit Themen wie Big Data (20 Prozent), Optimierungsalgorithmen (18 Prozent), Virtual Reality (10 Prozent) oder der Blockchain (10 Prozent) befassen sich nur relativ wenige Teilnehmer. Sensorik, 3D-Druck oder gar künstliche Intelligenz sind im Rahmen dieser Umfrage kaum relevant.

Die ganze große Mehrheit (zusammen 77 Prozent) der befragten Betriebe sehen in keinem (ein Drittel, 33 Prozent) der hier aufgeführten bzw. in anderen (40 Prozent), hier nicht genannten, Technologiebereichen ein Innovationspotenzial.

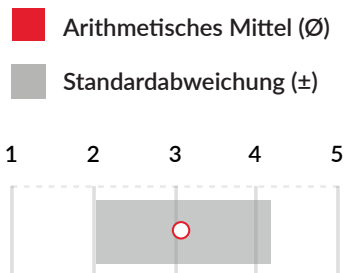
Im Rahmen des nächsten „BHV-Projektlogistik-Monitors“ sollten also unbedingt die Innovationstreiber außerhalb der Digitalisierung abgefragt werden.

So fühle ich mich persönlich über die vielfältigen Möglichkeiten, die die Digitalisierung für das Projektlogistik-Geschäft bieten kann, informiert (auf einer Skala von 1 = nein, überhaupt nicht, bis 5 = ja, ich fühle mich hervorragend informiert):



Ein wesentlicher Grund für die Zurückhaltung beim Thema Digitalisierung dürfte auch der aktuelle Informations- und Wissenstand der Projektlogistiker sein. Ihren eigenen Kenntnisstand über die vielfältigen Möglichkeiten bewerten sie auf einer Skala von 1 („überhaupt nicht informiert“) bis 5 („ich fühle mich hervorragend informiert“) im Mittel mit 2,65, wobei die Standardabweichung von 1,73 bis 3,57 reicht.

Meine Meinung darüber, ob sich das Projektlogistik-Business, so wie ich es derzeit erlebe, in den kommenden zehn Jahren durch die verstärkte Einführung disruptiver, logistischer Prozesse fundamental ändern wird (auf einer Skala von 1 = nein, überhaupt nicht, bis 5 = ja, es wird zu einer sehr starken Veränderung kommen):



Auch hier, bei der Abschlussfrage zum Themenfeld Digitalisierung, halten sich die Befragten – wenig überraschend – sehr zurück: Die Antwort darauf, ob sich das Projektlogistik-Business, so wie die Beteiligten es derzeit erleben, in den kommenden zehn Jahren durch die verstärkte Einführung disruptiver, logistischer Prozesse fundamental ändern wird, fällt nicht eindeutig aus.

Das Ergebnis auf einer Skala von 1 („nein, überhaupt nicht“) bis 5 („ja, es wird zu einer sehr starken Veränderung kommen“), liegt auch hier im 3er-Bereich (3,08) mit einer Standardabweichung von 2,02 bis 4,14.

Hintergrund: In Stückgut- und Containerbusiness schreitet die Digitalisierung der logistischen Prozesse, verbunden mit der Entwicklung immer leistungsfähigerer Optimierungsalgorithmen, seit Jahren zügig voran. Buchungsplattformen und eine immer transparentere Supply-Chain vernetzen alle Logistikdienstleister, geben einen Echtzeit-Überblick über den Status aller Waren einschließlich der dazugehörigen Dokumente. „Für das konventionelle Schwergut- und Projektladungsgeschäft in der Seefracht sind solche Lösungen noch Zukunftsmusik“, schreibt der Fachjournalist Michael Hollmann (Quelle: DVZ vom 22. September 2020.)

Experten wie Sven Hermann, Gründer und Geschäftsführer von Prolog Innovation und Professor an der NBS Northern Business School in Hamburg, mahnen schon seit längerem: „Auch in der Nische Projektlogistik geht der Wandel vom People zum Digital Business vorstatten. Wer dies weiterhin ignoriert, den Blick nicht nach vorne richtet und Zeit findet, auch über die Welt von übermorgen nachzudenken, dessen Krisen werden nicht aufhören.“ (Quelle: DVZ vom 22. September 2020).

Weiter schreibt er: „Es lässt sich fast von Ignoranz sprechen, wie seit Jahren gerade viele der kleineren und mittelständischen Logistikdienstleister im Projekt- und Breakbulk-Segment mit den Konsequenzen und zunehmenden Herausforderungen der digitalen Transformation umgehen.“

Wenn die vielen kleinen und mittleren Logistiker langfristig nicht vom Markt verschwinden wollten, gelte es, mit Nachdruck zu handeln: „Denn während über die Höhe weiterer Coronawellen nur spekuliert werden kann, türmt sich die digitale Welle weiter auf.“

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Robust durch die Krise

Ob Corona-Pandemie, Brexit oder Handelskriege: Die von der BHV befragten Projektlogistiker sind in der Summe erstaunlich robust durch das Jahr 2020 gekommen und blicken durchaus optimistisch auf das laufende Jahr 2021. Allerdings schwanken die Angaben von Unternehmen zu Unternehmen deutlich.

Starke Impulse vom asiatischen Markt

Asien ist einmal mehr Wachstumstreiber für die Projektlogistiker. Von diesem Markt gehen die stärksten Wachstumsimpulse aus. Wenig Dynamik versprechen dagegen die Märkte Westeuropas, einschließlich Deutschland.

Steigende Kosten sind größte Herausforderung

Relativ gelassen blicken die Projektlogistiker auf mögliche Herausforderungen – auch die Corona-bedingten Unwägbarkeiten hat die Branche offenbar gut im Griff. Lediglich steigende Logistikkosten bzw. der damit einhergehende Kostendruck sind ein „Aufreger“.

Persönliches Engagement ist Trumpf

Auch wenn die Kosten steigen – gute Geschäfte kommen in der Projektlogistik nicht über den günstigsten Preis, sondern über das stärkste persönliche Engagement und hohe Flexibilität bei der Auftragsabwicklung zustande.

Sichere Arbeitsplätze

Die robuste Aufstellung der Projektlogistiker sorgt für sichere Arbeitsplätze. Die große Mehrheit der Unternehmen berichtet davon, die Anzahl der Stellen konstant zu halten oder sogar auszubauen. Nur sehr wenige Befragte planen einen Stellenabbau.

Digitalisierung: Ja, aber ...

Die Teilnehmer der Befragung sehen sich zwar zuallererst in der Pflicht, Treiber der Digitalisierung zu sein. Sie stehen dem eingeschlagenen Weg aber noch sehr differenziert, um nicht zu sagen, durchaus auch skeptisch gegenüber. Das durch persönliche Beziehungen geprägte Business mit den Vorteilen der digitalen Technologien zu verknüpfen, ist die Aufgabe, der sich die Projektlogistiker unbedingt stellen müssen.

Nachhaltigkeit und Ökologie

Die Anforderungen der Projektlogistik-Kunden werden nicht nur bei der Digitalisierung steigen. Viele „klassische“ Logistikdienstleister haben sich bereits ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele gesetzt – dieser Trend spielt in der Projektlogistik offenbar bislang nur eine untergeordnete Rolle: Auch hier besteht Handlungs- bzw. Nachholbedarf.

ANSPRECHPARTNER/AUTOR

Dr.-Ing. Patric Drewes

Mitglied des Präsidiums

BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung e. V.

Am Markt 1

28195 Bremen

Tel.: +49 (0)421-53 50 97-0

Fax: +49 (0)421-53 50 97-20

office@bhv-bremen.de

patric.drewes@bhv-bremen.de

www.bhv-bremen.de

IMPRESSUM

Der „BHV-Projektlogistik-Monitor 2021“ wird herausgegeben von der
BHV - Bremische Hafen- und Logistikvertretung e. V.

Am Markt 1
28195 Bremen

Tel.: +49 (0)421-53 50 97-0
Fax: +49 (0)421-53 50 97-20
office@bhv-bremen.de
www.bhv-bremen.de

Verantwortlich im Sinne der Presse:
Präsidium: Christoph Bruns (Sprecher), Dr.-Ing. Patric Drewes, Werner Pöser

Vereinsregister: VR 2370 HB
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (USt-ID) DE 11 44 38 096

Fotos: bremenports

DISCLAIMER

Die im „BHV-Projektlogistik-Monitor 2021“ enthaltenen Marktdaten und Angaben sind zu allgemeinen Informationszwecken erstellt worden und ausschließlich für die Mitglieder der BHV bestimmt. Sie ersetzen weder eigene Marktrecherchen noch sonstige rechtliche, steuerliche oder finanzielle Information oder eine entsprechende Beratung.

Die in dieser Analyse enthaltenen Aussagen und Angaben basieren auf Informationen, die die Autoren für die BHV gründlich recherchiert haben bzw. aus allgemein zugänglichen, von der BHV für verlässlich erachteten Quellen sowie auf eigenen Umfrageergebnissen. Die BHV kann die Zuverlässigkeit dieser Quellen jedoch nicht mit letzter Gewissheit überprüfen. Die Umfrage erhebt nicht den Anspruch an Repräsentativität, sondern stellt bewusst ein Stimmungsbild der befragten Branche dar.

Zudem enthält diese Analyse Schätzungen und Prognosen, die auf Annahmen und subjektiven Bewertungen sowohl der BHV als auch anderer Quellen beruhen und lediglich unverbindliche Auffassungen über Märkte und Produkte zum Zeitpunkt der Herausgabe darstellen.

Trotz sorgfältiger Bearbeitung übernehmen die BHV und ihre Mitarbeiter bzw. die Autoren des „BHV-Monitors Projektlogistik 2021“ keine Gewähr für Vollständigkeit, Aktualität und Richtigkeit der bereitgestellten Informationen und Prognosen.

Weder die BHV noch ihre Organe oder Mitarbeiter können für mögliche Verluste haftbar gemacht werden, die durch die Nutzung des „BHV-Monitors Projektlogistik 2021“ oder seiner Inhalte oder sonst im Zusammenhang mit dieser Analyse entstanden sind.

Die BHV weist darauf hin, dass eine Weitergabe der vorliegenden Materialien an Dritte ohne Zustimmung nicht zulässig ist.

© 2021

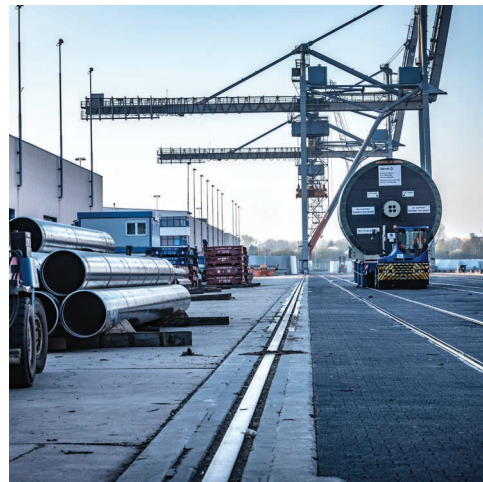
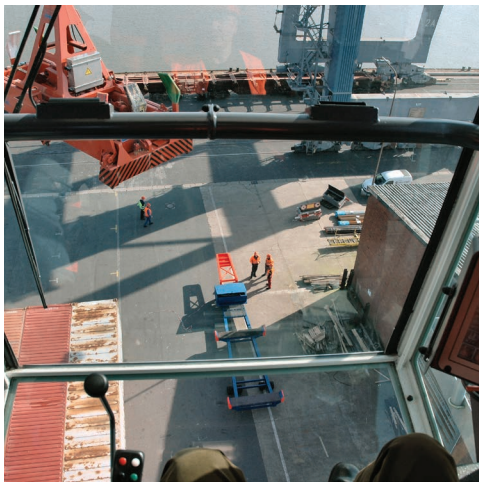
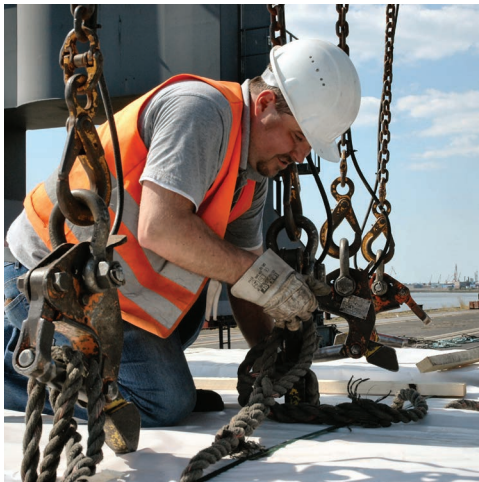
Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien.

WIR ÜBER UNS: DIE BHV

Die BHV ist ein Verein mit rund 250 Mitgliedsunternehmen aus der Logistik-, Hafen- und Transportwirtschaft, überwiegend aus Bremen und Bremerhaven. Zweck des Vereins ist es, die Interessen seiner Mitglieder wahrnehmbar zu machen und damit das Ansehen der Branche in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zu steigern.

Die BHV organisiert Veranstaltungen, zunehmend digital, wie beispielsweise regelmäßige Vortragsabende im Hafenclub, den Kapitänstag im Rathaus sowie weitere themenbezogene Events. Dazu zählt auch das in der Branche weit über Bremen hinaus etablierte „Fachforum Projektlogistik.“

Die BHV wurde 1942 als „Gesellschaft für Wirtschaftsförderung“ gegründet und 1979 in „BHV Bremische Hafenvertretung e.V.“ umbenannt. Heute ist die BHV unter dem erweiterten Namen „Bremische Hafen- und Logistikvertretung e. V.“ im Markt aktiv.



BHV 
HAFEN · TRANSPORT · LOGISTIK