



BHV



HAFEN • TRANSPORT • LOGISTIK

BHV-PROJEKTLOGISTIK-MONITOR

2023

Alle Informationen auf einen Blick.

Möchten Sie Ihre Lieferkette optimieren und dabei Zeit und Kosten sparen? Dann sind Sie bei uns genau richtig! Unser Webportal My AXXUM bietet eine einfache und effektive Möglichkeit, Ihre Lieferkette zu digitalisieren. Und mit unserem Tracker zu verfolgen und zu überwachen.

Ihre Vorteile

- **Zeitersparnis: 24/7 digitale Verfügbarkeit**
- **Globaler Datenzugriff**
- **Dauerhafte Überwachung Ihrer Ware**
- **Just-in-Time Informationen**
- **Ihre Supply Chain auf einem Blick**

Über die AXXUM Gruppe

- **Führender europäischer Anbieter im Bereich Packaging und Contract Logistics**
- **1.300 qualifizierte Beschäftigte**
- **über 60 vernetzte Standorte in 7 europäischen Ländern**
- **9 Mitgliedsunternehmen**

Kontaktieren
Sie uns unter:
**+49 202
76968430**

Haben wir Ihr Interesse geweckt, dann kontaktieren Sie uns gerne unter:
www.axxum.eu/kontakt oder Mail an info@axxum.eu



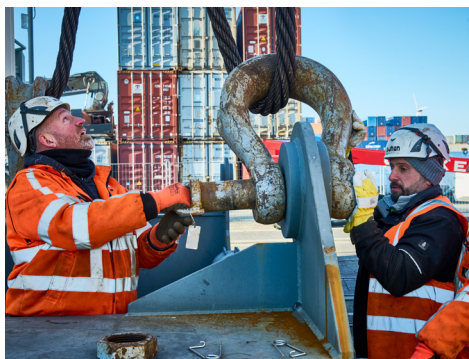
INHALT



1

VORWORT

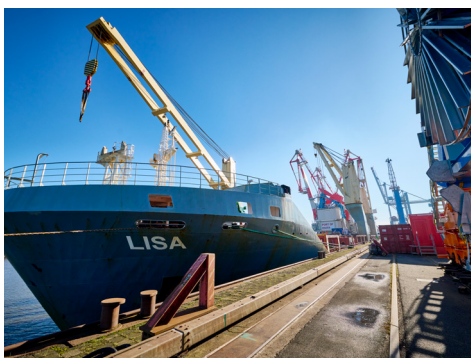
SEITE 4



2

VORGEHENSWEISE UND METHODIK

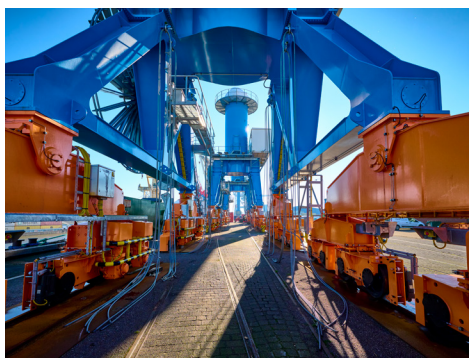
SEITE 6 – 8



3

DAS BILD DER BRANCHE

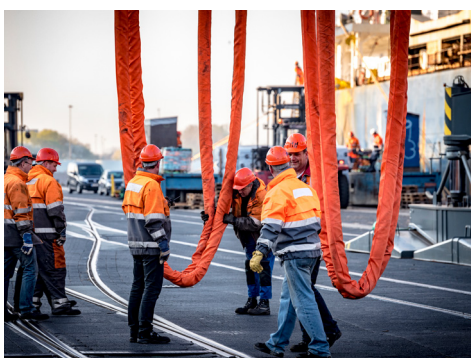
SEITE 10 – 14



4

ERGEBNISSE UND ANALYSEN

SEITE 15 – 36



5

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

SEITE 37 – 38



6 – 9

ANSPRECHPARTNER IMPRESSUM • DISCLAIMER

SEITE 39 – 42

VORWORT

OPTIMISMUS IN DER BRANCHE, ABER: BEWERBER-RÜCKGANG UND DIGITALISIERUNG SORGEN FÜR HERAUSFORDERUNGEN



Wie geht es den Projektlogistikern? Unsere aktuelle Ausgabe des Projektlogistik-Monitors 2023, den die BHV - Bremische Hafen- und Logistikvertretung regelmäßig erstellt, gibt eine eindeutige Antwort: Trotz aller aktuellen Herausforderungen herrscht in der Branche grundsätzlich Optimismus vor.

Allerdings erreicht der Mangel an geeigneten Nachwuchs- und Fachkräften jetzt auch unsere Branche. Drei Viertel der Unternehmen leiden bereits daran, qualifizierte Bewerber im kaufmännischen Bereich zu gewinnen. Das Thema Kostendruck in der gesamten Lieferkette bewerten die Befragten derzeit als ebenso kritisch für den eigenen Geschäftserfolg.

Nicht nur aus den Antworten zur Personalsituation, sondern zu vielen weiteren Ergebnissen der Umfrage nehmen wir als BHV wichtige Impulse für unsere laufende Arbeit mit, um unsere Mitgliedsunternehmen noch stärker im komplexen Marktgeschehen zu unterstützen. Dazu zählt vor allem auch der „Dauerbrenner“ Digitalisierung. Hier schlummert noch großes Potenzial: Rund die Hälfte der Befragten ist davon überzeugt, dass sich im Projektlogistikgeschäft neue Kunden durch eigene, innovative digitale Prozesse gewinnen lassen. Leider sind die Unternehmen noch sehr zögerlich, dieses Potenzial aktiv anzugehen.

Soweit ein erster, kurzer Einblick in die Inhalte. Ich wünsche Ihnen eine interessante und spannende Lektüre – und freue mich schon auf Ihre Anregungen für den nächsten BHV-Monitor.

Nicht versäumen möchte ich an dieser Stelle, unseren Anzeigenkunden zu danken, die uns die Herausgabe finanziell sehr erleichtert haben.

Herzliche Grüße von der Weser,

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

Bremen, im Mai 2023



WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK. WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.

Seit über 145 Jahren sind wir Ihr verlässlicher
Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

www.blg-logistics.com

VORGEHENSWEISE UND METHODIK

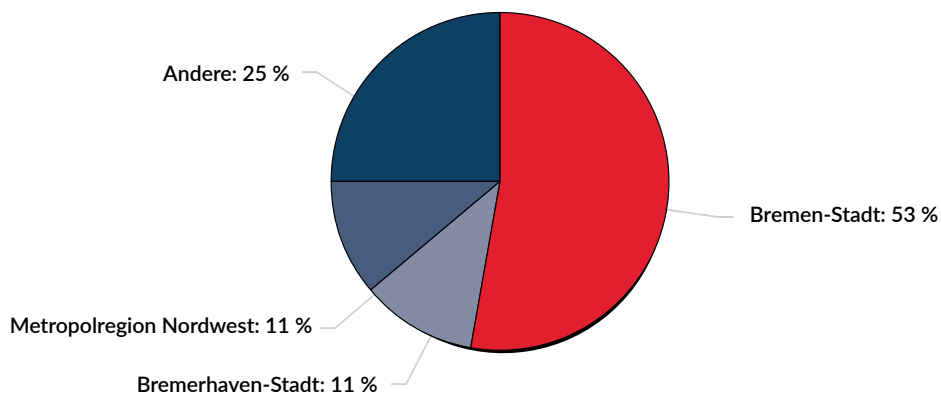
Die BHV befragte rund um den Jahreswechsel 2022/2023 im Rahmen einer anonymen Online-Umfrage ausgewählte Mitgliedsunternehmen, deren Kunden sowie weitere Logistikdienstleister und Verlager aus dem BHV-Netzwerk zum Thema Projektlogistik.

Dabei handelte es sich um die zweite, vergleichbare Umfrage, die einen guten Datenvergleich zur ersten Erhebung (2020/2021) ermöglicht. Die damaligen Ergebnisse wurden im BHV-Projektlogistik-Monitor 2021 veröffentlicht. Diese Publikation ist in der Mediathek der BHV kostenlos und zweisprachig abrufbar (<https://bhv-bremen.de/#mediathek>).

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

Nach Auswertung der Art und Anzahl der teilnehmenden Unternehmen lässt sich feststellen, dass auch die aktuell befragte Gruppe in ihrer Struktur gut vergleichbar zur ersten Analyse von vor zwei Jahren ist.

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

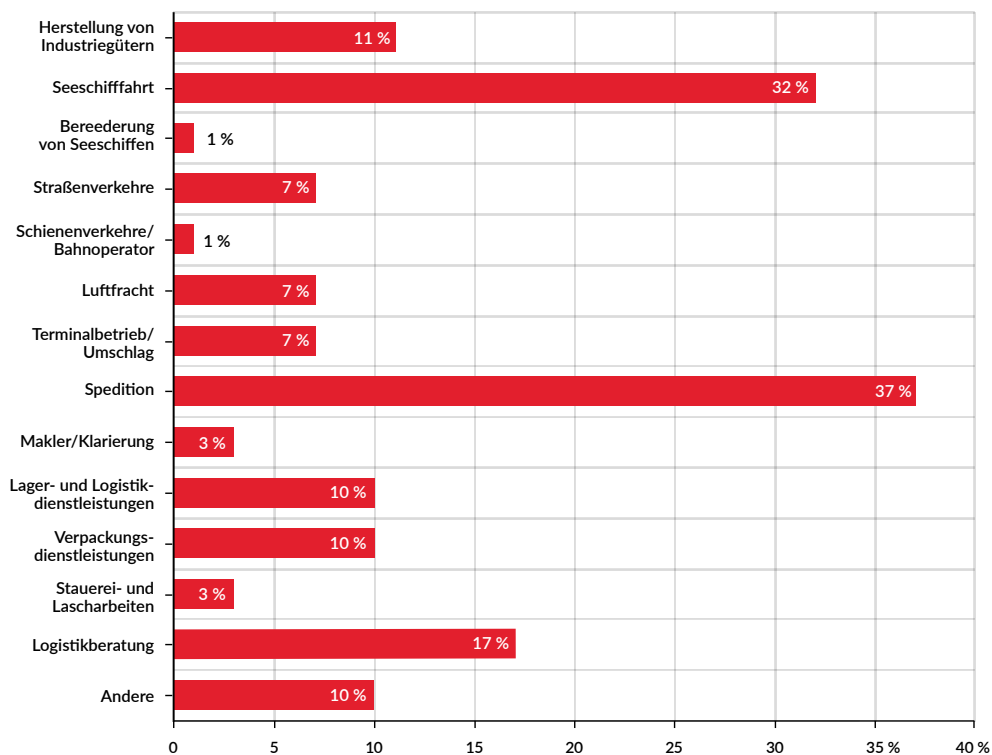


An der aktuellen Umfrage haben sich 72 Unternehmen beteiligt. 63 Prozent von ihnen sind Mitglied in der BHV. Sie haben ihren Hauptsitz bzw. den Unternehmensschwerpunkt für die Abwicklung von Projektlogistik-Aktivitäten überwiegend in Bremen-Stadt (53 Prozent).

Aus der Metropolregion Nordwest sowie aus Bremerhaven stammen jeweils elf Prozent der teilnehmenden Betriebe. Ein Viertel der Befragten nennt Standorte im Ruhrgebiet, Süddeutschland und in Hamburg.

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

(Mehrfachnennung möglich, maximal zwei der umsatzstärksten Geschäftsfelder)



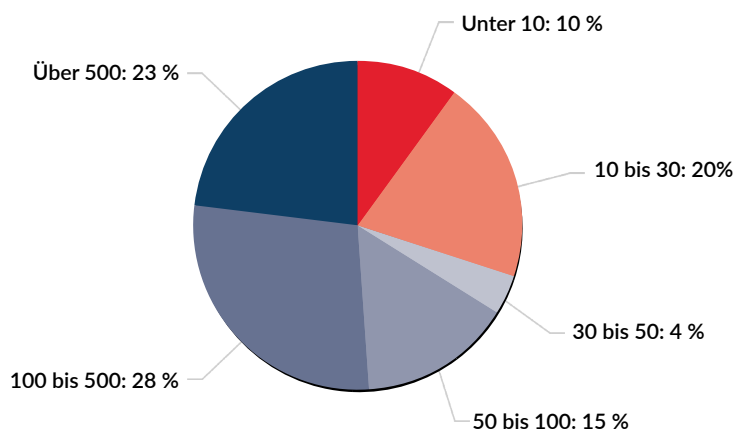
Über ein Drittel der befragten Unternehmen (37 Prozent) zählt sich zum Geschäftsfeld Spedition. In der Seeschifffahrt sind schwerpunktmäßig ein knappes Drittel (32 Prozent) aktiv, wobei nur gut ein Prozent Seeschiffe bereedert.

Die weiteren Angaben schwanken zwischen Schienenverkehrsunternehmen/Bahnoperatoren (gut ein Prozent) und Logistikberatung (17 Prozent) – sie machen die ganze Bandbreite der logistischen Dienstleistungen deutlich. Dazu zählen ebenso Lager- und Logistikdienstleistungen sowie Verpackungsdienstleistungen (jeweils zehn Prozent), der Betrieb von Terminals einschließlich Umschlag (sieben Prozent) oder Stauerei- und Lascharbeiten (drei Prozent). Hinzu kommen die Bereiche Straßenverkehre (sieben Prozent) sowie in deut-

lich geringerem Umfang Maklerei/Klarierung (drei Prozent). Zudem wurden Angaben wie Versicherung, Surveys, Softwareerstellung/IT und Gebraucht-containerhandel gemacht.

Gut elf Prozent der Teilnehmer sind Hersteller von Industriegütern. Sie sind dementsprechend den (potenziellen) Kunden aller aufgeführten Geschäftsfelder innerhalb der logistischen Dienstleistungspalette zuzuordnen. Die Hersteller wurden zu speziellen Fragestellungen separat befragt.

Unser Unternehmen hat folgende Mitarbeiterzahl:



Wie die Auswertung zeigt, sind die teilnehmenden Unternehmen stark mittelständisch geprägt: Rund die Hälfte von ihnen beschäftigt maximal 100 Mitarbeiter. 100 bis 500 Mitarbeiter zählt ein gutes Viertel der Betriebe (28 Prozent). Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zählen viele der Unternehmen mit über 500 Mitarbeitern (23 Prozent) zur produzierenden Industrie, also zu den Verladern und damit (potenziellen) Kunden der logistischen Dienstleister.

Zum Vergleich: Anzahl und Struktur der Unternehmen, die an der aktuellen (anonymen) Umfrage teilgenommen haben, entsprechen wie oben schon erwähnt im Wesentlichen den Daten aus 2021. Damit ist eine gute Vergleichbarkeit zwischen den aktuellen Umfrageergebnissen und denen von vor zwei Jahren gegeben.

Vor allem vor dem Hintergrund des im Februar 2022 ausgebrochenen Ukrainekriegs wurde auf eine Erstellung eines zeitgleich auszuwertenden BHV-Projektlogistik-Monitors 2022 verzichtet, da die damit verbundenen großen Verwerfungen in der Logistik zu wenig aussagekräftigen und vergleichbaren Ergebnissen geführt hätten.



***YOUR CARGO.
OUR PASSION.***



Auf dem Dreieck 5
28197 Bremen, Germany



+49 421 55908-0
+49 421 55908-40



info@drewes-group.com



drewes-group.com

DAS BILD DER BRANCHE

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

Exakte und verlässliche 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-Monitor Projektlogistik 2023 daher mit Blick auf den konventionellen, nicht containerisierten Stückgutumschlag (in der Regel ohne Fahrzeuge und ohne RoRo-Verkehre) ausgewertet.

Dabei ergibt sich folgendes Bild (Umschlag in Millionen Tonnen) – das jedoch in Bezug auf die Vergleichbarkeit der Häfen untereinander mit Vorsicht zu betrachten ist:

Jahr/Hafen	Bremen/ Bremerhaven	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
2020	6.8*	1.2	6.6	6.0
2021	8.4*	1.3	13.1**	6.9
2022	8.2*	1.4	13.2**	7.6

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; für den Gemeinschaftshafen Antwerpen-Zeebrügge: Port of Antwerp-Bruges

*) Geänderte Auswertung/Güterbasis gegenüber der Ausgabe „BHV-Monitor Projektlogistik 2021“

**) Der Sprung ergibt sich durch den Zusammenschluss von Antwerpen und Zeebrügge, die Zahlen wurden nachträglich von Port of Antwerp-Bruges auch für 2021 aufaddiert

Bei der Bewertung der Zahlen ist grundsätzlich zu beachten, dass die Häfen unterschiedliche Abgrenzungen für die Ladungsart „nicht containerisierten Stückgutumschlag“ bei der Erstellung ihrer Statistiken zu

Grunde legen. Bei der Zusammenstellung wurde vom Autorenteam des BHV-Monitors Projektlogistik 2023 jedoch auf eine möglichst 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 statistisch nicht möglich, was statistisch bei dem hier eher geringen Volumen jedoch vernachlässigbar ist.

Schulterblick zum größten Wettbewerber

Antwerpen wird im Rahmen der für den BHV-Monitor Projektlogistik 2023 durchgeführten Umfrage – wie auch schon 2021 – von den eigenen Akteuren als der wichtigste Wettbewerber der Bremischen Häfen bewertet.

Verschärfend kommt hinzu, dass sich die Häfen von Antwerpen und Zeebrügge im April 2022 zum Port of Antwerp-Bruges zusammengeschlossen haben, was auch den Sprung der Umschlagmengen in der Statistik erklärt. Der fusionierte Hafenbetrieb „soll eine stärkere Stellung im internationalen Wettbewerb erreichen und in der Energiewende als ‚Green Port‘ führend in Europa werden“, heißt es in einer Presseerklärung zur Fusion.

„Die Kombination beider Plattformen gibt uns die Möglichkeit, auf Störungen vorbereitet zu sein“, erklärte dazu Wim Dillen, International Development Manager des Antwerpener Hafens, in einem Gespräch mit der DVZ (Quelle: DVZ online vom 3. Mai 2022). Sobald Störungen auftreten würden, könne ein Teil der Ladung flexibel auf den jeweils anderen Hafen verlagert werden. Das sei notwendig, denn auch künftig würden sich die Häfen auf gestörte Lieferketten einstellen müssen.

Der „neue“ Hafen unternimmt derzeit große Anstrengungen, sich im Hinterland bekannter zu machen. Sein Haupteinzugsgebiet definiert der Port of Antwerp-Bruges „zwischen Antwerpen und Berlin und allen südlichen Regionen. Dazu gehören Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Bayern, Österreich, Tschechien und die Schweiz.“

Mit dieser Hafenfusion ist der größte Exporthafen – noch vor Rotterdam – in Europa entstanden.

Trends verbinden wir mit Tradition

*Heute und in Zukunft Ihr Industrieverpacker
und Logistikdienstleister wenn`s drauf ankommt.*



#wirpackendas #nachhaltig #generationzukunft

3.2 Schulterblick: Reedereien als Wettbewerber

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe des BHV-Projektlogistik-Monitors 2023 wurde bekannt, dass der dänische Reederei- und Logistikkonzern A.P. Møller-Maersk seine Aktivitäten in der Projektlogistik massiv ausbaut (Quelle: DVZ-Ausgabe Nr. 20 vom 17. Mai 2023).

Nach der Übernahme der dänischen Fachspedition Martin Bencher A/S, die bereits zu Beginn des Jahres 2023 erfolgte, ist der neue Geschäftsbereich Maersk Project Logistics (MPL) an den Start gegangen.

Zum Angebot gehört die gesamte Logistik über alle Verkehrsträger hinweg, vornehmlich für Großprojekte in den Industrie-, Energie- und Infrastruktursektoren, aber auch für Adhoc-Verladungen einzelner Schwergüter. Laut DVZ-Beitrag umfasst die Organisation von MPL insgesamt über 350 Mitarbeiter in fünf Regionen mit weltweiter Abdeckung. Neben den knapp 170 Mitarbeitern von Martin Bencher gehören Projektlogistikexperten aus dem früheren Maersk-Speditionsbereich Damco Logistics sowie Mitarbeiter aus dem Special-Cargo-Team der Maersk Line dazu.

Das Auftragsbuch in der Projektlogistik sei bereits gut gefüllt, „es umfasst allein für dieses Jahr viele Hunderte Millionen Dollar“, sagt Tim Killen, Global Head of Growth bei MPL, in der DVZ. „Das ist eine sehr gute Mischung aus großen, mittleren und kleinen Projekten sowie Spotgeschäften quer über Sektoren wie Katastrophenhilfe, erneuerbare Energien, Kraftwerke sowie Zellstoff und Papier.“

Ziel sei es, das Geschäftsvolumen binnen fünf Jahren zu verdoppeln, führt Killen weiter aus, der zuvor noch als Vertriebschef für die Projektspedition Deugro tätig war und im Februar 2023 bei Maersk anfang.

Vor allem im Großprojektesegment will das Unternehmen Fahrt aufnehmen und dazu bestehende Geschäftsbeziehungen aus anderen Maersk-Produktbereichen zu EPC-Unternehmen (Engineering, Procurement, Construction) nutzen, die solche Vorhaben für Investoren realisieren.

Laut Killen stößt Maersk mit seiner Projektlogistiksparte in ein unterversorgtes Marktsegment vor. „Durch die Konsolidierung in der Speditions- und Projektspeditionsbranche ist über die Jahre einiges an Dienstleistungskapazität weggefallen. Dieser Prozess setzt sich noch fort, wenn man an den geplanten Verkauf von DB Schenker denkt“, heißt es dazu weiter in der DVZ.

Bei der Abwicklung von Projekten werde MPL genauso auf Laderaum, Lager und Umschlagflächen im Markt zurückgreifen wie auf das eigene Maersk-Netzwerk. Investitionen in eigene spezielle „Assets“ für Projekt-ladung würden laufend geprüft, sagt Killen.

In der Linienschifffahrt gehört Maersk bereits zu den aktivsten Playern, wenn es um die Beförderung von Spezialladung wie Schwergut als Bei-ladung auf Containerschiffen geht.

Es wird sich zeigen, ob und welche Auswirkungen dieses bemerkenswerte Engagement von A.P. Möller-Maersk auf die Wettbewerbssituation der Projektlogistiker in den Bremischen Häfen hat. Denn wie Speditionen auch, ist Maersk Project Logistics grundsätzlich frei in der Wahl der Häfen bzw. der entsprechenden Dienstleister und wird seine Marktmacht entsprechend ausspielen.

3.3 Der Branchentreffpunkt Fachforum Projektlogistik der BHV

Bereits seit 2015 trifft sich die Projektlogistik-Community regelmäßig zum Jahresauftakt in Bremen, um über aktuelle Markteinblicke, Trends und Entwicklungen in der Branche zu sprechen. Das Fachforum Projekt-logistik 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, 2022 ebenso.

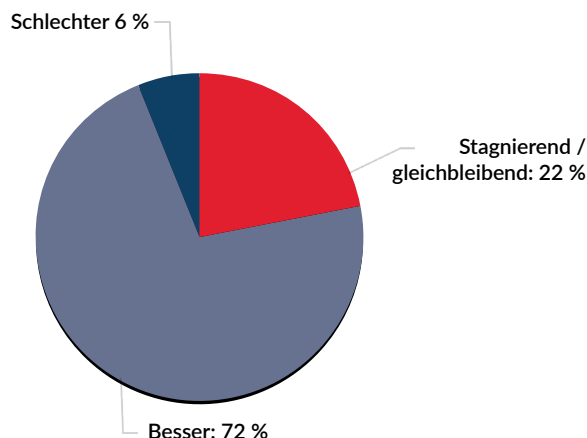
Auch wenn die digitale Umsetzung des Konferenzprogramms im Vorfeld eher skeptisch bewertet wurde, ebenso wie die Option auf künftige hy-bridge Veranstaltungsformen, meldeten sich rund 170 Teilnehmer für die digitale Premiere des Fachforums Projektlogistik im Januar 2021 an – mehr als physisch in den Jahren zuvor. Gleichwohl waren sich die für den BHV-Projektlogistik-Monitor 2021 Befragten einig: „Die physischen Veranstaltungen vor Ort sind durch nichts zu ersetzen.“

2023 konnte das Fachforum Projektlogistik der BHV wieder wie gewohnt vor Ort im Haus der Bremischen Bürgerschaft stattfinden, und zwar mit der überdurchschnittlich hohen Zahl von fast 150 Teilnehmern.

ERGEBNISSE UND ANALYSEN DER BEFRAGUNG

4.1 Geschäftsentwicklung der befragten Unternehmen

So haben wir das Geschäftsjahr 2022 abgeschlossen:

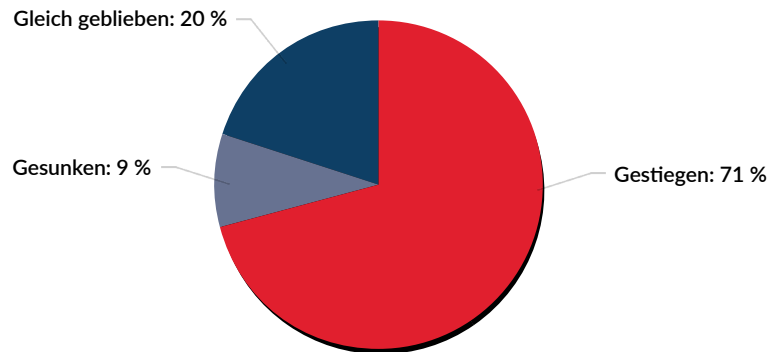


Seit dem Frühjahr 2020 prägen die Breakbulk- und Projektlogistikbranche im Zuge der Coronapandemie große Unsicherheiten. Hinzu kamen die Invasion russischer Truppen in die Ukraine im Februar 2022 und der damit verbundene Beginn des Ukrainekriegs. Vor diesem Hintergrund fallen die Umfrageergebnisse über die vergangenen Jahre sehr differenziert aus.

Trotz der mit dem Ukrainekrieg einhergehenden Russland-Sanktionen überrascht es, dass 72 Prozent der Befragten das Geschäftsjahr 2022 besser als im Vorjahr abgeschlossen haben. Lediglich bei sechs Prozent verlief es schlechter.

Zum Vergleich: 2021 berichtete lediglich knapp ein Viertel (24 Prozent) der Befragten, dass das Vorjahr (2020) „besser als erwartet“ verlaufen ist. Über ein Drittel (37 Prozent) beklagte seinerzeit eine schlechtere Entwicklung.

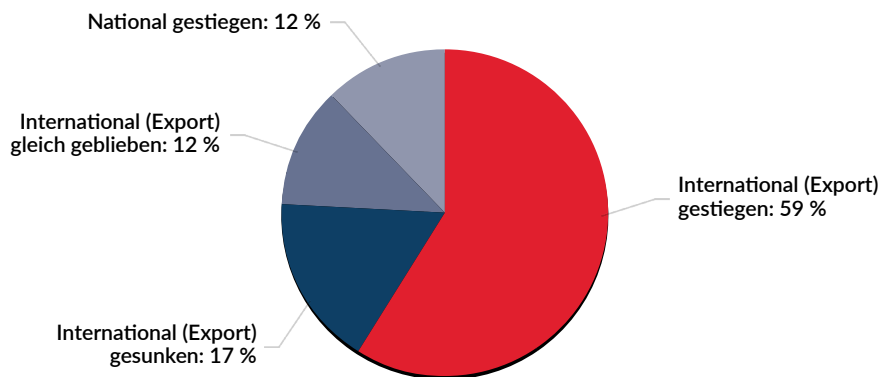
Unser Ladungsvolumen im Bereich Projektlogistik hat sich 2022 gegenüber dem Vorjahr wie folgt entwickelt:



Die Basis für den positive Geschäftsrückblick der Befragten bildet die Entwicklung des Ladungsvolumens in der Projektlogistik. Sie verlief, wenig überraschend, auch 2022 parallel zur Geschäftsentwicklung der befragten Unternehmen – und damit sehr positiv.

Zum Vergleich: 2020 entwickelte sich das Ladungsvolumen äußerst verhalten: Bei 41 Prozent der Befragten stieg es zwar, 39 Prozent berichteten jedoch von sinkenden Volumina.

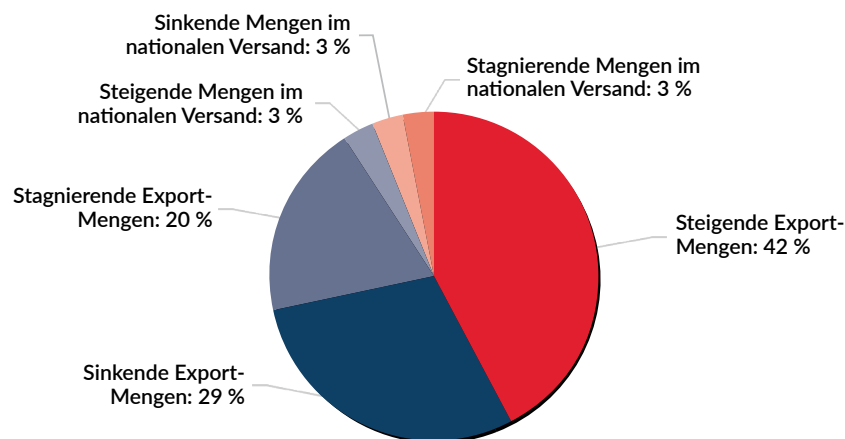
Unsere Versandmengen im Bereich Projektladung haben sich im Export bzw. national 2022 gegenüber dem Vorjahr wie folgt entwickelt:



Diese und die nachfolgende Frage differenzieren die zuvor gemachten Aussagen im Hinblick auf die Mengenentwicklungen im Export und im nationalen Versand durch die ausschließliche Befragung von Industriegüter-Herstellern. Auch hier zeigt sich ein wesentlich positiveres Bild als noch vor zwei Jahren: Im relevanten Exportgeschäft berichten 59 Prozent der befragten Industrieunternehmen von steigenden Mengen.

Zum Vergleich: Während 2021 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 berichteten, stiegen seinerzeit immerhin bei über einem Drittel (35 Prozent) die Exporte und bei 20 Prozent auch die nationalen Versandmengen.

Für 2023 erwarten wir im Export bzw. im nationalen Versand gegenüber dem Vorjahr:

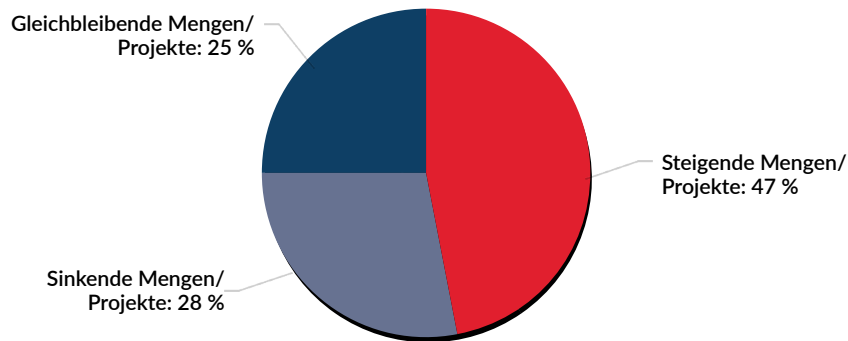


Zum Zeitpunkt der Befragung rund um die Jahreswende 2022/2023 war ein Abklingen der Coronapandemie und den damit verbundenen Auswirkungen für die Teilnehmer der Befragung absehbar. Die Folgen des Ukrainekrieges bzw. der Sanktionen gegen Russland waren unverändert spürbar.

Auch hier fallen die Ergebnisse deutlich positiver als noch vor zwei Jahren aus: 42 Prozent der Befragten gehen von steigenden Exportmengen aus. Zum Vergleich: 2021 waren es 34 Prozent.

Der nationale Versand spielt dagegen nun offenbar eine deutlich geringere Rolle, woraus sich gut die hohe Exportorientierung der Branche ablesen lässt.

Wir erwarten für 2023 gegenüber 2022 zusammengefasst folgende Entwicklung bei der Anzahl der Projekte bzw. der Mengen für unser Unternehmen:

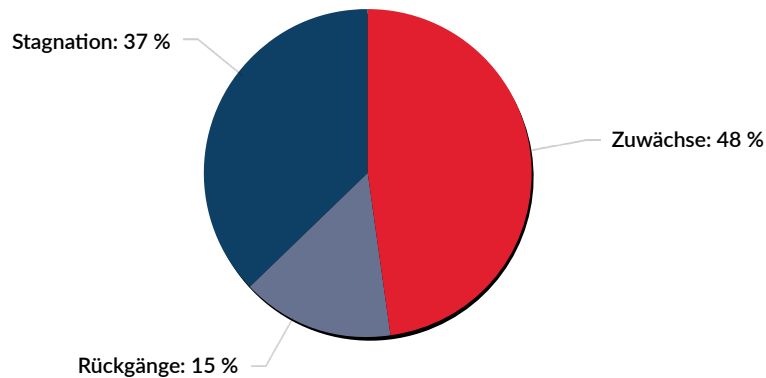


Der allgemeine Ausblick der Umfrage-Teilnehmer auf das Jahr 2023, bezogen auf das eigene Unternehmen, fällt dagegen nicht ganz so optimistisch aus, wie es die vorangegangenen Umfragewerte eigentlich erwarten ließen: Knapp die Hälfte der Betriebe (47 Prozent) geht von steigenden Mengen/Projekten aus, ein Viertel kalkuliert mit einer Stagnation. 28 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.

Zum Vergleich: Trotz der seinerzeit deutlich schlechteren Werte bei den konkret abgefragten Mengenentwicklungen lagen die Prognosen für die Mengenentwicklungen aus dem Jahr 2020 für 2021 sehr nah an den aktuellen Werten.

4.2 Markt- und Wettbewerbstrends

Wir erwarten für 2023 gegenüber 2022 folgende Entwicklung für den gesamten Projektlogistikmarkt:

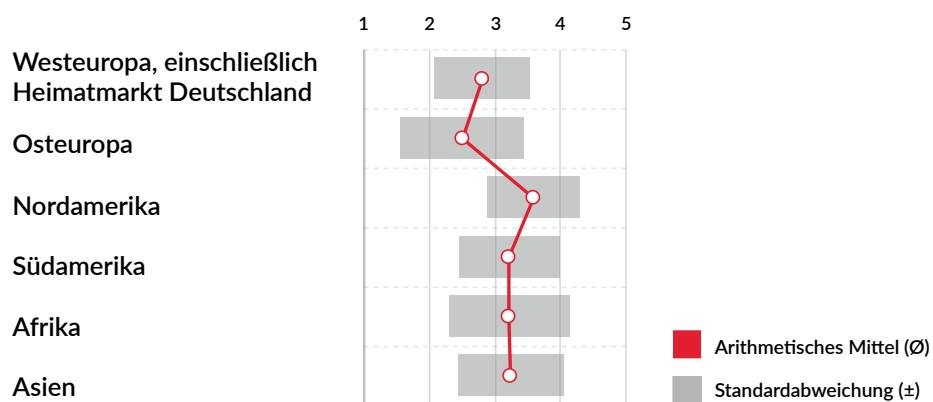


Die allgemeine Markterwartung der Befragten an die Projektlogistik verläuft parallel zur Erwartung an die eigene Geschäftsentwicklung, siehe Grafik oben. 48 Prozent der Befragten sind dabei von Optimismus („ich erwarte Zuwächse“) geprägt, nur 15 Prozent erwarten einen Rückgang, 37 Prozent einen stagnierenden Markt.

Zum Vergleich: 2021 war die Erwartungshaltung, was die Zuwächse betrifft, ähnlich groß (45 Prozent), allerdings erwartete fast die doppelte Anzahl der Befragten einen Rückgang (26 Prozent).

Eine Differenzierung, heruntergebrochen auf einzelne Ladungsmärkte, wurde mit der nachfolgenden Frage ermittelt.

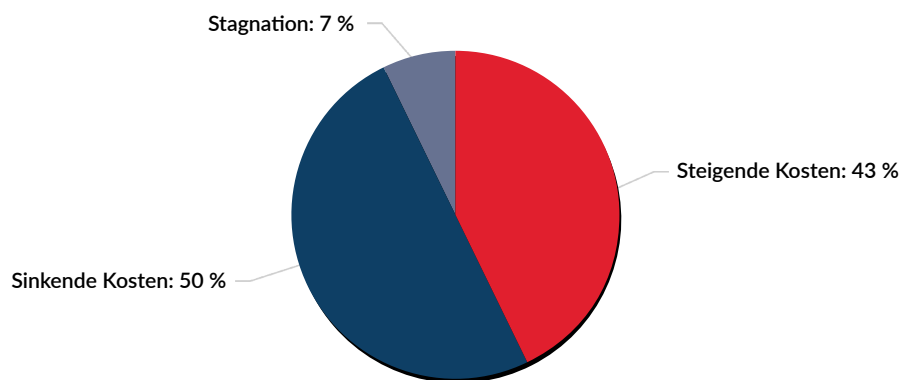
So entwickeln sich aus unserer Sicht mittelfristig die folgenden Ladungsmärkte im Projektlogistikgeschäft:



Die stärksten Impulse für die Projektlogistik gehen nach Meinung der befragten Unternehmen von Nordamerika aus. Südamerika, Afrika und Asien werden leicht positiv bewertet, während Osteuropa auf einen unterdurchschnittlichen Wert zurückfällt.

Zum Vergleich: 2021 sahen die Teilnehmer eine überdurchschnittliche Marktentwicklung in Asien mit dem Wert von annähernd 4 auf der Skala. Ein so hoher Wert wird aktuell bei keiner Region/keinem Markt genannt.

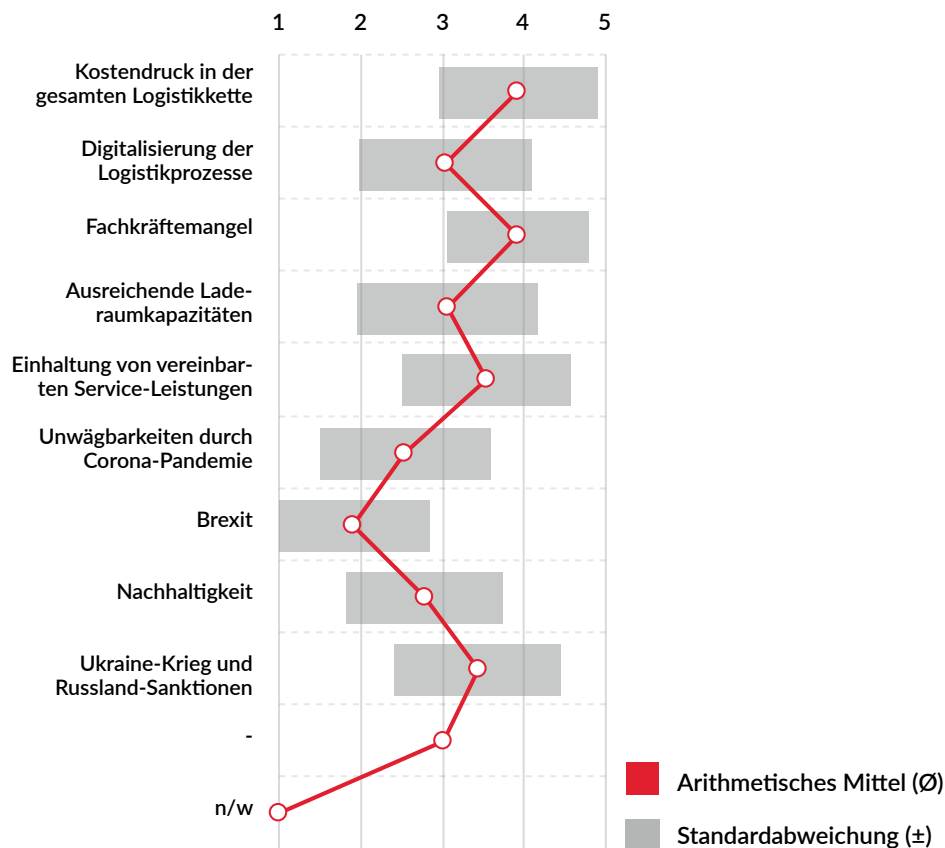
Wir erwarten bei den Transportpreisen/Logistikkosten/Frachtraten in der Projektlogistik für 2023 gegenüber 2022 folgende Entwicklung:



Exakt die Hälfte der Befragten geht davon aus, dass im laufenden Jahr die Kosten rund um die Projektlogistik gegenüber dem Vorjahr sinken werden. Das sind mehr als die Marktteilnehmer, die weiterhin steigende Kosten erwarten (43 Prozent).

Zum Vergleich: Die vor allem mit Ausbruch der Pandemie stark ins Rotieren geratene Kostenspirale scheint 2023 deutlich abgebremst zu werden. Fast zwei Drittel der Befragten (63 Prozent) waren vor zwei Jahren davon überzeugt, dass die Kosten rund um die Projektlogistik 2021 gegenüber dem Vorjahr steigen werden. Ein Viertel (25 Prozent) rechnete mit gleichbleibenden Kosten und nur zwölf Prozent gingen von sinkenden Kosten aus.

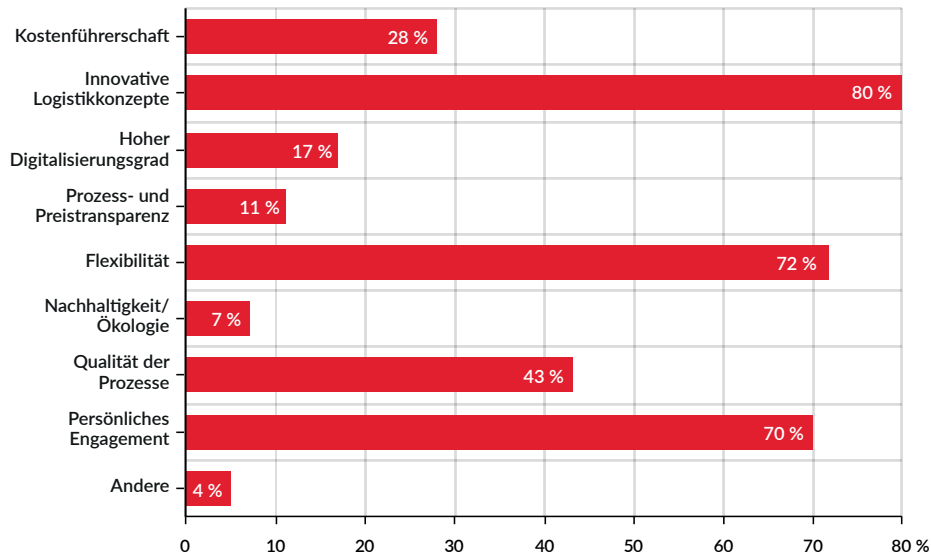
Aus unserer Sicht spielen die folgenden Herausforderungen für das Jahr 2023 im Projektlogistik-Geschäft eine wichtige Rolle: (auf einer Skala von 1 = gar keine, bis 5 = eine sehr große):



Den Herausforderungen im Projektlogistik-Geschäft sehen die Befragten wie auch schon 2021 relativ gelassen entgegen. Als wichtigste Einflussfaktoren werden unverändert der Kostendruck, jetzt gleichauf mit dem Fachkräftemangel, genannt. Unwägbarkeiten durch die Corona-Pandemie stellen keine überdurchschnittliche Herausforderung dar, während der Ukraine-Krieg mit den damit verbundenen Russland-Sanktionen lediglich als leicht überdurchschnittliche Herausforderung von den Befragten gesehen wird (Mehrfachnennungen waren möglich).

Zum Vergleich: Kostendruck galt auch schon 2021 als wichtigste Herausforderung, gefolgt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Beide Faktoren waren seinerzeit die einzigen größeren „Aufreger“. Der Brexit spielte wie heute auch schon vor zwei Jahren keine große Rolle, ebenso wurde das Thema Fachkräftemangel lediglich als leicht überdurchschnittliche Herausforderung angesehen.

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



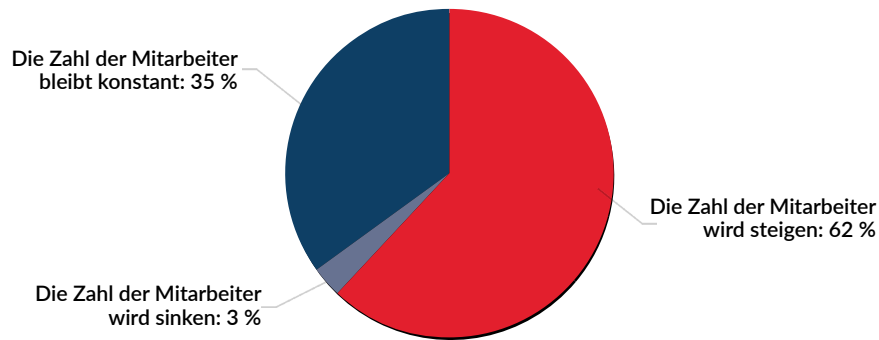
Bei weniger komplexen logistischen Dienstleistungen wird immer wieder ein Argument für die Auftragsvergabe an erster Stelle genannt: Der Preis. Und so erstaunt das Ergebnis dieser Frage, dass die Kostenführerschaft erst an fünfter Stelle einer Auswahl von neun Differenzierungsmerkmalen von den befragten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

Ganz oben stehen innovative Logistikkonzepte, die von 80 Prozent für das wichtigste Differenzierungsmerkmal gehalten werden (Mehrfachnennungen waren möglich). Es folgen Flexibilität (72 Prozent), persönliches Engagement (70 Prozent) und Prozessqualität (43 Prozent). Ein hoher Digitalisierungsgrad sowie Prozess- und Preistransparenz spielen nach wie vor eine überraschend geringe Rolle. Ebenso der Punkt Nachhaltigkeit, der offenbar immer noch nur sehr bedingt als Kriterium für eine Auftragsvergabe herangezogen wird.

Zum Vergleich: 2021 galt noch das persönliche Engagement als wichtigstes Merkmal, um sich gegen Marktbegleiter erfolgreich abzusetzen. Dieser Faktor wird heute weiterhin als sehr wichtig angesehen, wurde jetzt jedoch von innovativen Logistikkonzepten abgelöst, die seinerzeit mit 56 Prozent lediglich das drittwichtigste Argument für eine erfolgreiche Marktdifferenzierung darstellten.

4.3 Arbeitsmarktentwicklung und Beschäftigungssituation

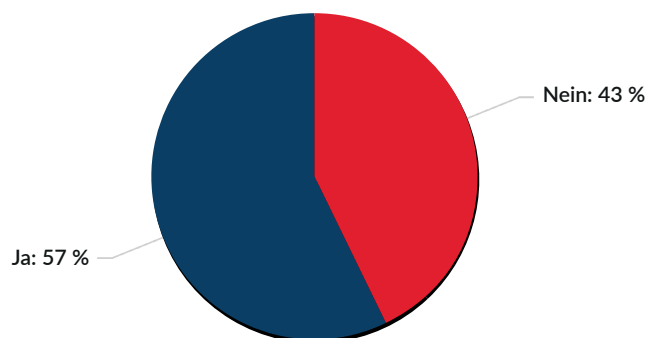
So sieht unsere Personalplanung im Bereich Projektlogistik für 2023 aus:



Knapp zwei Drittel (62 Prozent) der Befragten planen, 2023 die Zahl der Mitarbeiter zu erhöhen – das sind mehr als doppelt so viele wie noch vor zwei Jahren. Lediglich drei Prozent rechnen mit sinkenden Beschäftigtenzahlen.

Zum Vergleich: 2021 berichteten fast zwei Drittel der Teilnehmer (63 Prozent) davon, die Zahl der Mitarbeiter konstant zu halten. Nur knapp ein Drittel (30 Prozent) plante, neue Arbeitsplätze zu schaffen, sechs Prozent dachten über einen Stellenabbau nach.

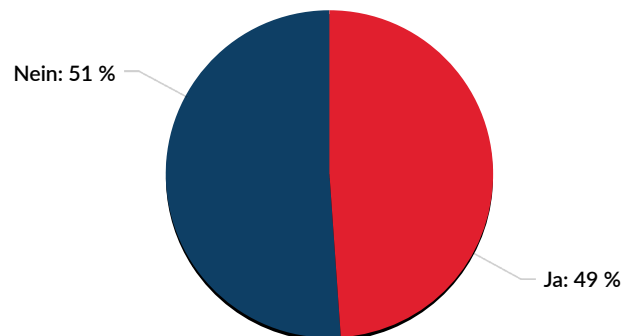
Bilden wir in unserem Unternehmen im Bereich Projektlogistik aus?



Die Ausbildungsquote der befragten Firmen liegt bei 57 Prozent.

Zum Vergleich: 2021 lag sie bei knapp zwei Dritteln (63 Prozent), also auf einem ähnlichen Wert. Auf die individuelle Zusatzfrage, in welchen Berufsfeldern ausgebildet wird, antworten erneut alle Betriebe mit „kaufmännisch“.

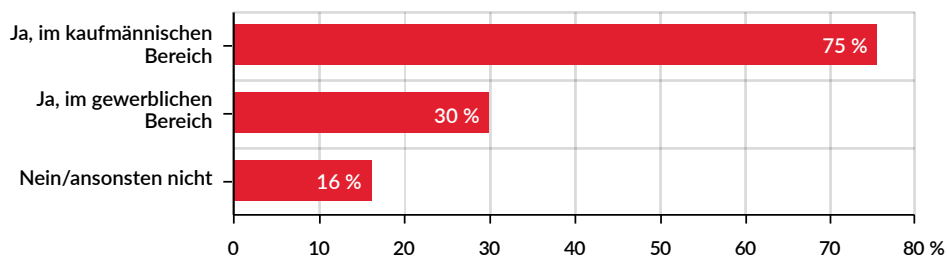
Konnten wir alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen?



Nur noch knapp die Hälfte der befragten Betriebe konnte 2022 alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen – ein bemerkenswerter Rückgang.

Zum Vergleich: 2021 haben immerhin noch zwei Drittel der befragten Unternehmen alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen können.

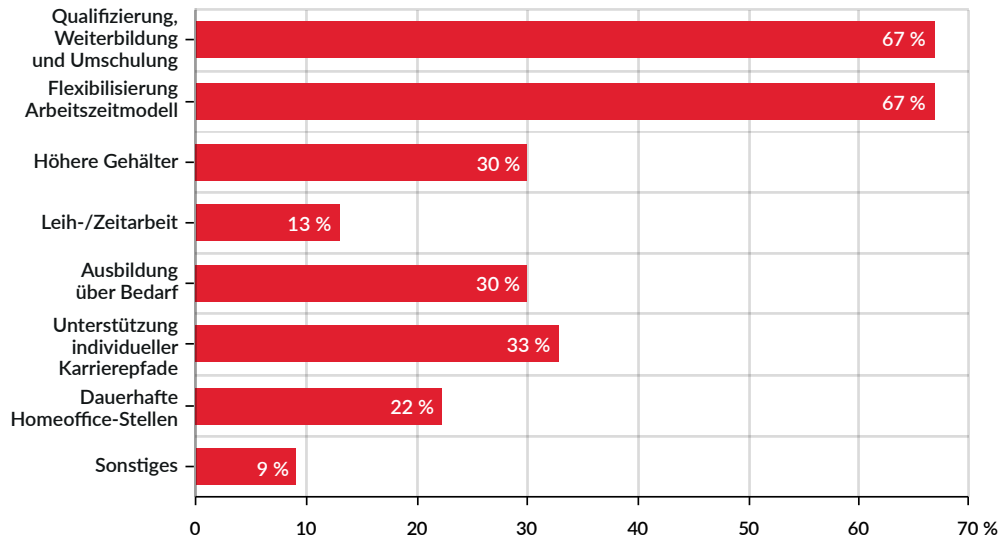
Leiden wir grundsätzlich an einem Mangel an qualifizierten Bewerbern?



Analog zu den nur zur Hälfte besetzten möglichen Ausbildungsplätzen leiden die befragten Unternehmen an einem deutlich spürbaren, gegenüber 2021 nochmals verschärften Mangel an qualifizierten Bewerbern – mittlerweile geben das drei Viertel (75 Prozent) der Teilnehmer an. Im gewerblichen Bereich sind es mit 30 Prozent ebenfalls deutlich mehr als vor zwei Jahren, nämlich fast doppelt so viele.

Zum Vergleich: 2021 litten „nur“ 56 Prozent im kaufmännischen Bereich an einem Mangel an qualifizierten Bewerbern. In der gewerblichen Ausbildung waren es 16 Prozent.

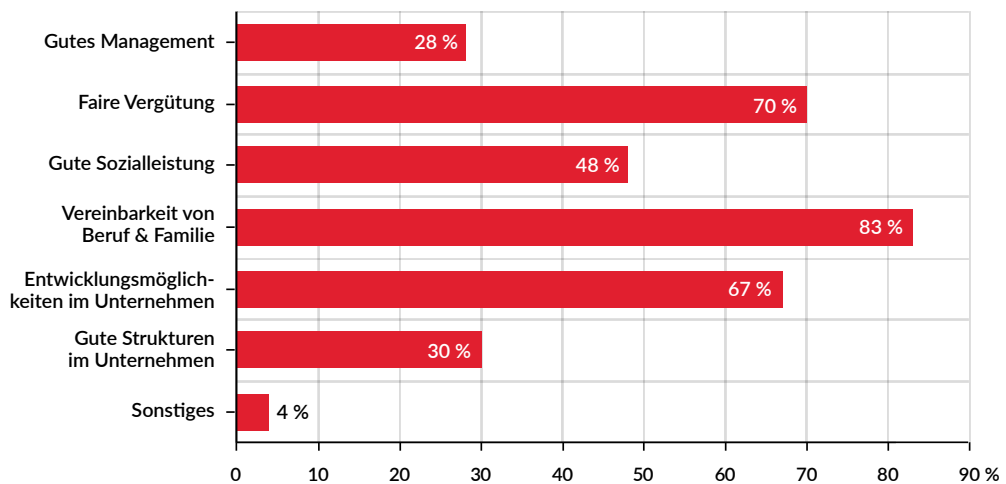
Was tun wir mit unserem Unternehmen gegen den Fachkräftemangel?



Qualifizierung, Weiterbildung und Umschulung sowie eine Flexibilisierung des Arbeitszeitmodells sind für jeweils zwei Drittel der befragten Unternehmen mit großem Abstand das Mittel der Wahl, um dem eigenen Fachkräftemangel zu begegnen (Mehrfachnennungen waren möglich). Interessanterweise spielen Leih- und Zeitarbeit nur für 13 Prozent der Betriebe eine Rolle. Mit höheren Gehältern und der Unterstützung individueller Karrierepfade fördern jeweils ein knappes Drittel ihre Mitarbeiter.

Diese Frage wurde neu in die Umfrage aufgenommen. Ein Vergleich zu 2021 kann daher nicht gezogen werden.

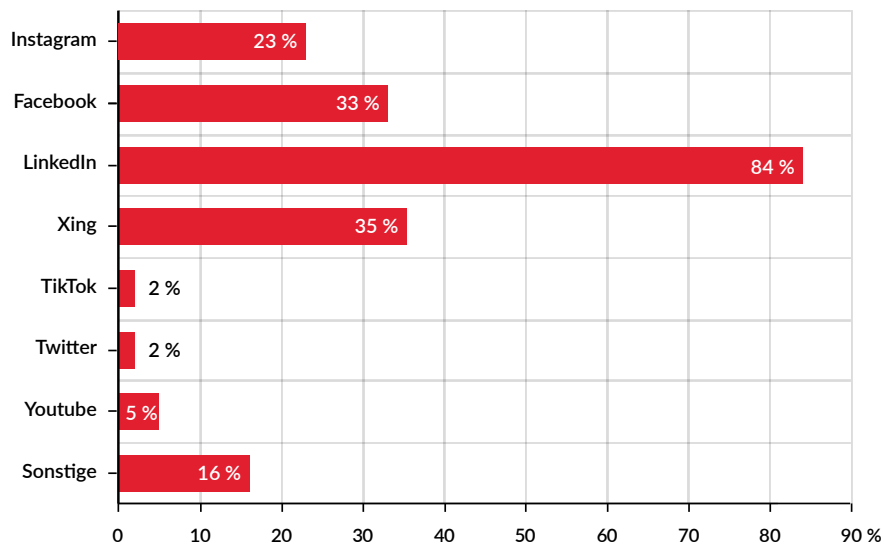
Diese Aspekte hält die junge Generation (Studierende und Auszubildende) bei der Wahl des Arbeitsplatzes aus unserer Sicht für entscheidend:



Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie spielt für die junge Generation die wichtigste Rolle bei der Wahl des künftigen Arbeitsplatzes (83 Prozent, Mehrfachnennungen waren möglich), gleich gefolgt von einer fairen Vergütung (70 Prozent). Gutes Management (28 Prozent) und gute Strukturen im Unternehmen (30 Prozent) haben bei den abgefragten Kriterien die geringste Bedeutung.

Diese Frage wurde neu in die Umfrage aufgenommen. Ein Vergleich zu 2021 kann daher nicht gezogen werden.

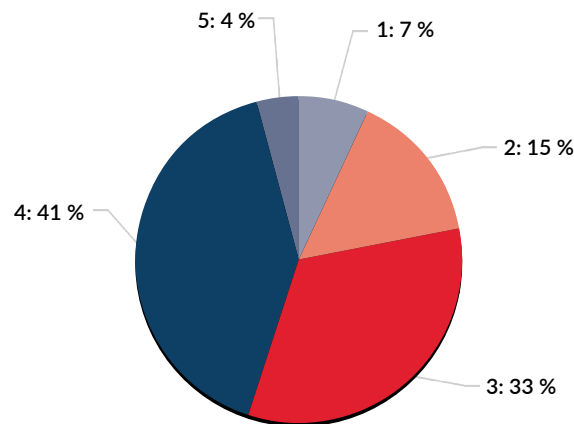
Über diese Social-Media-Kommunikationskanäle werben wir in unserem Unternehmen um Nachwuchs- und Fachkräfte:



Eine erstaunlich hohe Anzahl (84 Prozent) der befragten Betriebe ist auf LinkedIn unterwegs, um sich als potenzieller Arbeitgeber zu präsentieren (Mehrfachnennungen waren möglich). Die noch vor wenigen Jahren im deutschsprachigen Markt führende Plattform Xing spielt zwar noch die zweitwichtigste Rolle, ist jedoch mit einem Nutzungsgrad von lediglich gut einem Drittel deutlich abgeschlagen. Bewegtbild-Formate wie Youtube und TikTok haben nur eine untergeordnete Bedeutung.

Diese Frage wurde neu in die Umfrage aufgenommen. Ein Vergleich zu 2021 kann daher nicht gezogen werden.

Haben wir in unserem Unternehmen eine langfristige strategische Personalplanung?

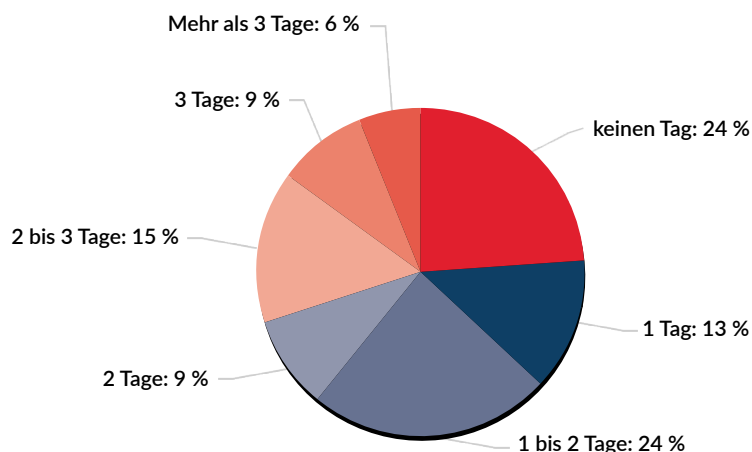


Mit dieser Frage sollte geklärt werden, ob die befragten Unternehmen beispielsweise strategisch ermitteln, über welche Kompetenzen, Erfahrungen und Qualifikationen die Mitarbeiter künftig verfügen sollten. Das Spektrum der möglichen Antworten reicht dabei von 1 = nein, das ist bislang gar kein Thema für uns, bis 5 = wir befassen uns aktuell sehr stark damit.

Immerhin fast die Hälfte der Befragten (46 Prozent) widmet sich dem Thema strategische Personalentwicklung aktuell stark oder sogar sehr stark.

Diese Frage wurde neu in die Umfrage aufgenommen. Ein Vergleich zu 2021 kann daher nicht gezogen werden.

Wie viele Tage pro Woche verbringen unsere Mitarbeiter durchschnittlich im Homeoffice?

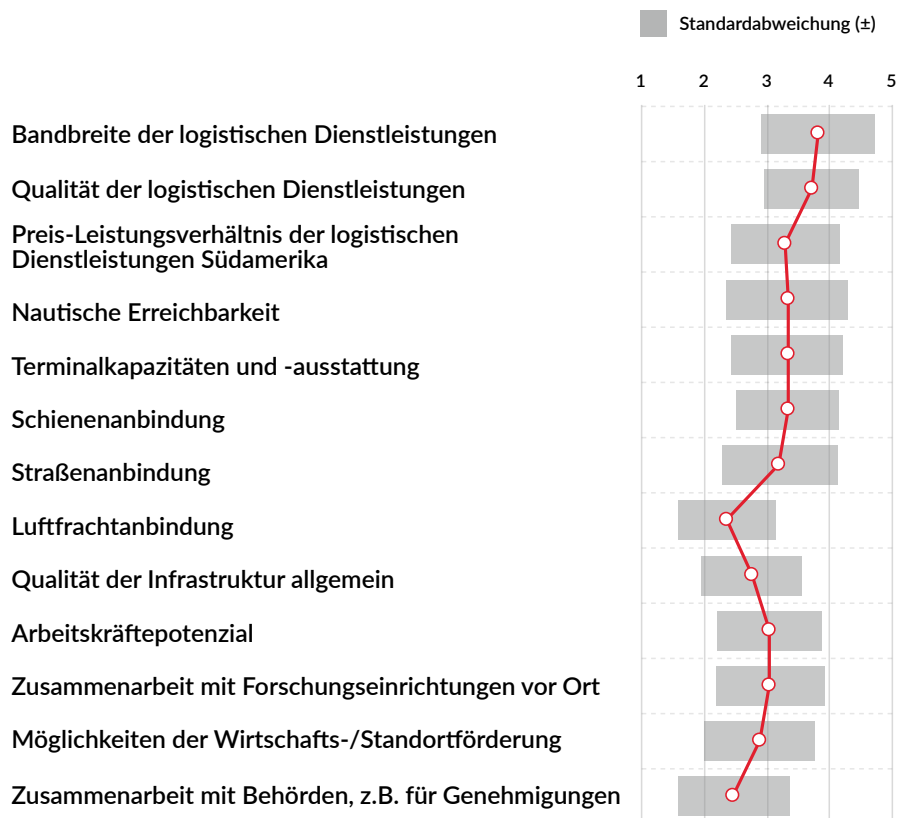


In der vorangegangenen Frage, was die Unternehmen gegen den Fachkräftemangel tun, wurde die Einrichtung eines dauerhaften Homeoffice-Arbeitsplatzes nur von 22 Prozent der Betriebe als mögliche Option genannt. So überrascht es nicht, dass die Präsenz der Beschäftigten vor Ort im Büro relativ hoch ist: Fast ein Viertel der Mitarbeiter arbeitet dauerhaft im Betrieb. Mehr als drei Tage pro Woche verbringen nur sieben Prozent der Beschäftigten im Homeoffice.

Diese Frage wurde neu in die Umfrage aufgenommen. Ein Vergleich zu 2021 kann daher nicht gezogen werden.

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):

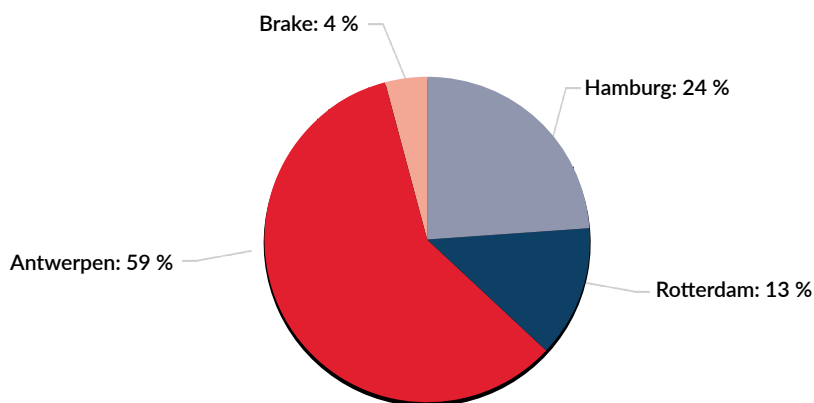


Die Bewertung vorgegebener Standortfaktoren erfolgt überwiegend im oberen Mittelfeld, die Beurteilungen „hervorragend“ und „mangelhaft“ werden von den befragten Betrieben nicht vergeben.

Am besten auf der Skala von 1 bis 5 schneiden die Faktoren „Bandbreite“ und „Qualität der logistischen Dienstleistungen“ mit einem Durchschnittswert von 3,8 und 3,7 ab. Am unteren Ende der Bewertung liegen die Luftfrachtanbindung (2,4) und die Zusammenarbeit mit den Behörden (2,5).

Zum Vergleich: Zu 2021 haben sich bei der Bewertung der Standortfaktoren so gut wie keine signifikanten Veränderungen ergeben. Bemerkenswert ist die nach wie vor schlecht bewertete Zusammenarbeit mit den Behörden, beispielsweise für Genehmigungen.

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

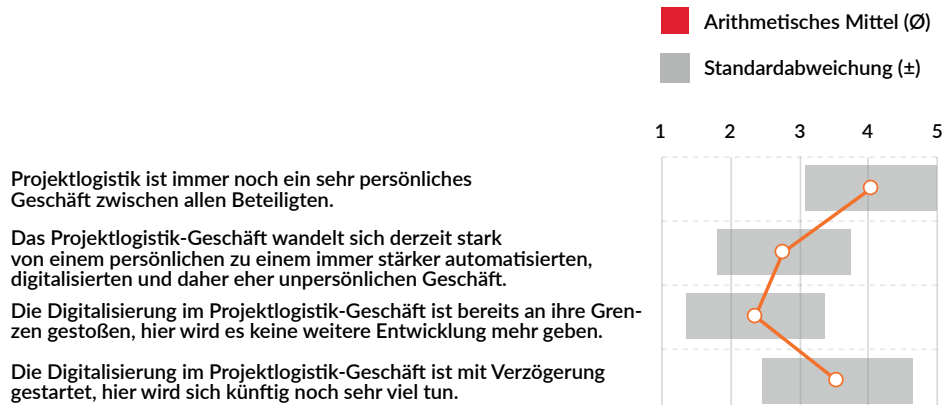


Der belgische Hafen Antwerpen ist unverändert für fast zwei Drittel (60 Prozent) der Teilnehmer der wichtigste Wettbewerber der Bremischen Häfen, gefolgt von Hamburg (24 Prozent). Wiederum erstaunlich: Nur 13 Prozent der Befragten nennen den Hafen Rotterdam an erster Stelle bei den Wettbewerbern. Brake, Nordenham, Antwerpen oder Mittelmeerhäfen spielen interessanterweise so gut wie keine bzw. gar keine Rolle. In Form von individuellem Antworten wurde kein anderer Hafen genannt.

Hintergrund: Die Häfen von Antwerpen und Zeebrügge haben sich im April 2022 zum Port of Antwerp-Bruges zusammengeschlossen haben, was zu einem großen Sprung der Umschlagmengen geführt hat. Mehr dazu im Kapitel 3 („Das Bild der Branche“ / „Die Situation der Bremischen Häfen im Vergleich mit den wichtigsten Wettbewerbern“) in dieser Ausgabe des BHV-Projektlogistik-Monitors.

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):



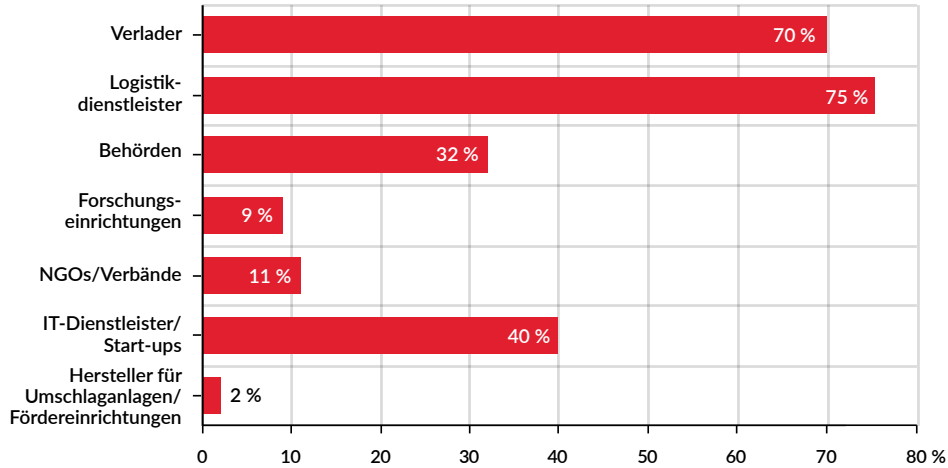
Das „persönliche“ Geschäft steht in der Projektlogistik unverändert über allem. Dieser Aussage stimmen die Befragten auf der Skala von 1 („trifft überhaupt nicht zu“) bis 5 („stimme voll und ganz zu“) mit dem Wert von 4,04 zu.

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 eher nicht.

Die 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 3,55 leicht positiv beurteilt.

Zum Vergleich: Gegenüber 2021 hat sich bei der Bewertung des Digitalisierungstrends keine nennenswerte Veränderung ergeben.

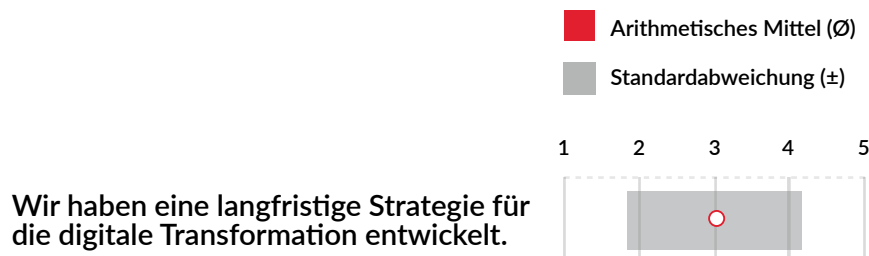
Das sollten die stärksten Treiber bei der Digitalisierung im Projektlogistik-Geschäft sein:



Hier sehen sich die Logistikdienstleister selbst in der Pflicht: Bei der Abfrage nach den drei stärksten Treibern für die Digitalisierung stehen sie für 75 Prozent der Teilnehmer ganz oben, dicht gefolgt von den Verladern (70 Prozent). Erst mit weitem Abstand folgen IT-Dienstleister/Start-ups (40 Prozent). Nur ein knappes Drittel der Befragten (32 Prozent) mahnt die Behörden an, eine stärkere Rolle bei der Digitalisierung einzunehmen. Die Hersteller von Umschlaganlagen, Verbände und Forschungseinrichtungen spielen dagegen bei den Befragten keine nennenswerte Rolle.

Zum Vergleich: Gegenüber 2021 hat sich bei den Antworten auf die Frage nach den Treibern für die Digitalisierung keine nennenswerte Veränderung ergeben.

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)?

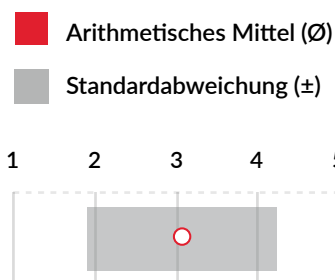


Bei der Betrachtung des eigenen Unternehmens bzw. der Organisation der eigenen Lieferketten im Projektlogistik-Geschäft im Hinblick auf die Digitalisierung besteht bei den Befragten weiterhin Luft nach oben: Die durchschnittliche Aussage auf der Skala von 1 („nein, das ist überhaupt kein Thema für uns“) bis 5 („wir befassen uns aktuell sehr stark damit“) liegt bei 3,0.

Zu beachten ist dabei allerdings die große Standardabweichung, die von 1,84 bis 4,16 reicht.

Zum Vergleich: Gegenüber 2021 hat sich bei der Antwort auf die Frage nach einer langfristigen Strategie für die digitale Transformation keine nennenswerte Veränderung ergeben.

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

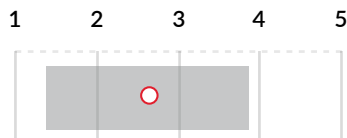


Mit dieser Frage wurden ausschließlich die Dienstleister angesprochen. Auch hier ist wieder die bereits auf die vorherigen Frage gezeigte Skepsis zu erkennen: Auf die Frage, ob sie davon überzeugt sind, im Projektlogistik-Geschäft neue Kunden oder Vorhaben durch eigene, innovative digitale Prozesse gewinnen können, liegt die Antwort bei einem Mittelwert von 3,09 auf der Skala von 1 („nein, überhaupt nicht“), bis 5 („ja, davon bin ich sehr überzeugt“). Allerdings fällt auch hier die große Standardabweichung von 1,9 bis 4,28 auf.

Zum Vergleich: Gegenüber 2021 hat sich bei der Antwort auf die Frage, ob Unternehmen im Projektlogistik-Geschäft neue Kunden oder Projekte durch eigene, innovative digitale Prozesse gewinnen können, keine nennenswerte Veränderung ergeben.

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

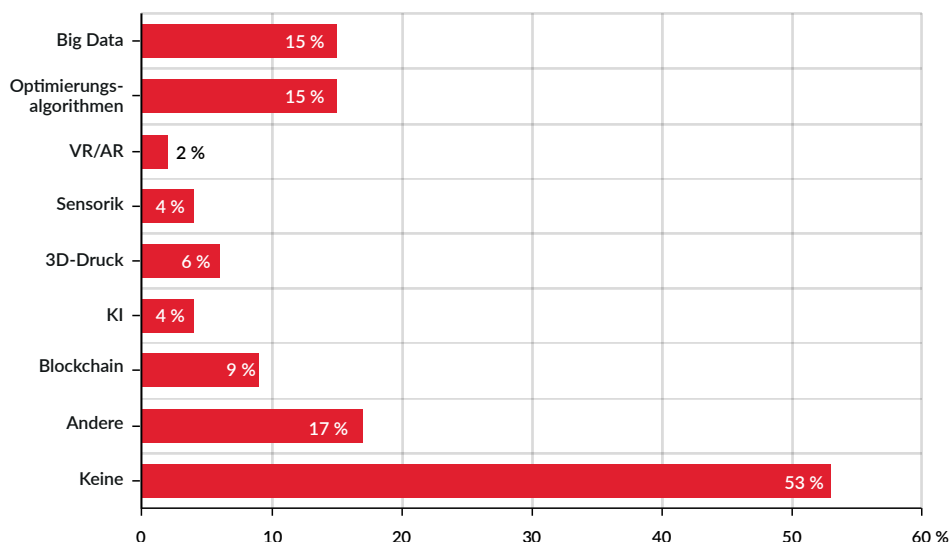
■ Arithmetisches Mittel ($\bar{x}$)
■ Standardabweichung ($\pm$)



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 2,6, die Standardabweichung reicht von 1,35 bis 3,85.

Zum Vergleich: Gegenüber 2021 hat sich bei der Antwort auf die Frage, ob die Unternehmen bereits eigene, konkrete digitale Projekte in der Projektlogistik etabliert haben, die beispielsweise für mehr Effizienz sorgen, das arithmetische Mittel leicht von 2,97 auf 2,6 verschoben. Das ist zwar nur eine minimale Veränderung, macht aber die Stagnation in der Digitalisierung nochmals deutlich.

In welchen Technologiebereichen bringen uns aktuell Innovationen voran?



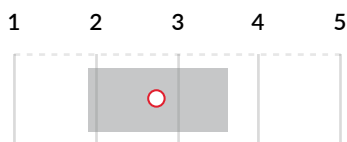
Digitale Innovationen sind offenbar immer noch keine Treiber für die Projektlogistiker. Mit Themen wie Big Data (15 Prozent), Optimierungsalgorithmen (15 Prozent), Virtual Reality (zwei Prozent) oder der Blockchain (9 Prozent) befassen sich nur relativ wenige Teilnehmer. Sensorik, 3D-Druck oder gar künstliche Intelligenz sind im Rahmen dieser Umfrage – erneut – kaum relevant.

Eine deutliche Mehrheit (53 Prozent) der befragten Betriebe sieht in keinem der hier aufgeführten Technologiebereiche ein Innovationspotenzial.

Zum Vergleich: Die aufgeführten Technologiebereiche sind bei den teilnehmenden Betrieben erstaunlicherweise heute noch weniger Innovationstreiber als vor zwei Jahren. Seinerzeit war für ein Drittel ein Innovationspotenzial nicht sichtbar, diese Zahl stieg jetzt auf über die Hälfte an.

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):

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



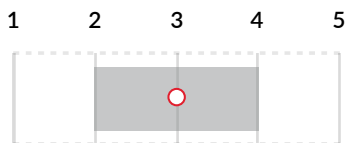
Ein wesentlicher Grund für die anhaltende Zurückhaltung beim Thema Digitalisierung ist offenbar immer noch der „dürftige“ Informations- und Wissenstand der Projektlogistiker. Ihre eigenen Kenntnisse über die vielfältigen Möglichkeiten bewerten sie auf einer Skala von 1 („überhaupt nicht informiert“) bis 5 („ich fühle mich hervorragend informiert“) im Mittel mit 2,77, wobei die Standardabweichung von 1,93 bis 3,61 reicht.

Zum Vergleich: Wir bewegen uns hier im Bereich geringfügiger Toleranzen, aber positiv formuliert sieht der Vergleich zu 2021 so aus: Der persönliche Informationsstand der befragten Projektlogistiker stieg auf der Skala von 1 bis 5 von 2,65 auf 2,77 – die Teilnehmer bewerten ihre eigenen Kenntnisse damit jedoch immer noch als leicht unterdurchschnittlich.

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):

■ Arithmetisches Mittel ($\bar{x}$)

■ Standardabweichung ($\pm$)



Auch hier, bei der Abschlussfrage zum Themenfeld Digitalisierung, halten sich die Befragten – wenig überraschend – weiterhin 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 unentschieden aus.

Das Ergebnis auf einer Skala von 1 („nein, überhaupt nicht“) bis 5 („ja, es wird zu einer sehr starken Veränderung kommen“), liegt bei exakt 3 mit einer Standardabweichung von 1,98 bis 4,02.

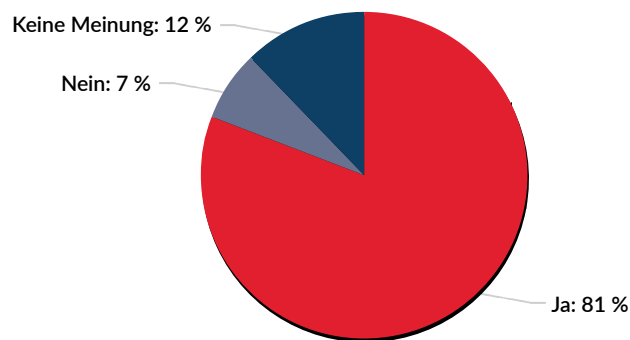
Zum Vergleich: Auch hier entspricht das Ergebnis aus 2023 fast exakt dem von vor zwei Jahren.

4.6 Die Frage zu einer nationalen Hafenstrategie

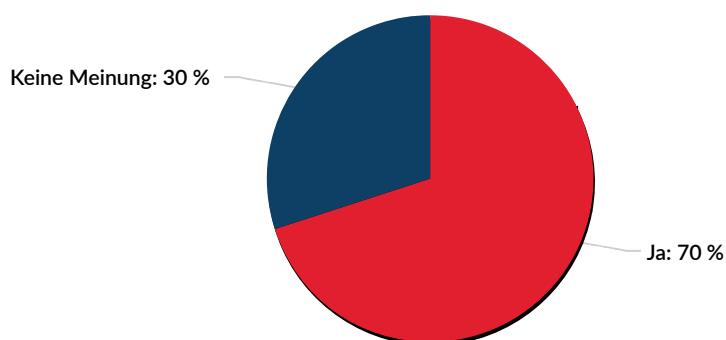
Befürworten wir als Transport- und Logistikdienstleister bzw. als Verlager oder Hersteller eine nationale Hafenstrategie?

Zum Hintergrund: Die nationale Hafenstrategie ist aus Sicht der BHV ein politisches Instrument, das von der Bundesregierung zu entwickeln wäre, um die Entwicklung und Effizienz vor allem der deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb zu den Rheinmündungshäfen zu fördern und die damit verbundenen wirtschaftlichen Vorteile zu maximieren.

Eine solche nationale Hafenstrategie kann beispielsweise darauf abzielen, Investitionen in die Infrastruktur der Häfen zu fördern, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Als mittelfristiges Ziel einer Hafenstrategie sieht die BHV eine weitgehende Kooperation der deutschen Nordseehäfen.



Eine nationale Hafenstrategie wird von 81 Prozent der befragten Transport- und Logistikdienstleister befürwortet.



Immerhin noch 70 Prozent der befragten Verlager bzw. Hersteller sprechen sich für die Umsetzung einer nationalen Hafenstrategie aus. Dagegen ist kein befragtes Unternehmen. Allerdings hat ein knappes Drittel der Betriebe (30 Prozent) keine Meinung, was auf nicht ausreichendes Hintergrundwissen zu diesem Thema schließen lässt.

Beide Fragen wurde neu in die Umfrage aufgenommen. Ein Vergleich zu 2021 kann daher nicht gezogen werden.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Krisen, welche Krisen?

Nach Brexit und Corona-Pandemie nun noch der Krieg in der Ukraine und die damit verbundenen Sanktionen gegen Russland: Das Jahr 2022 verlief für fast drei Viertel der von der BHV befragten Projektlogistiker trotz der vielen Herausforderungen besser als das Vorjahr. Und fast die Hälfte erwartet für 2023, dass der Markt gegenüber 2022 weiter zulegt.

Kostenspirale eingebremst

Noch vor zwei Jahren gingen zwei Drittel der Befragten davon aus, dass die Kosten in der Projektlogistik weiterhin stark steigen werden. Das hat sich geändert: Aktuell erwartet die Hälfte, dass die Transport- und Logistikkosten bzw. die Frachtraten 2023 gegenüber 2022 sinken werden.

Nordamerika sorgt für Impulse

Nordamerika löst Asien mittelfristig als Wachstumstreiber für die Projektlogistiker ab. Die Perspektiven für Westeuropa sehen die Befragten als leicht unterdurchschnittlich an, Osteuropa bildet das Schlusslicht bei den Erwartungen an die weltweiten Regionen.

Mitarbeiterzahl steigt – doch Fachkräftemangel wird zum größten Sorgenkind

Zwar sorgt der Kostendruck quer durch die Logistikkette weiterhin für enorme Herausforderungen, doch nun kommt der Fachkräftemangel – als größtes genanntes Problem – auch in der Projektlogistik an. Und das vor dem Hintergrund, dass fast zwei Drittel der befragten Unternehmen die Zahl ihrer Mitarbeiter 2023 aufstocken möchten.

Hälfte der Ausbildungsplätze bleibt unbesetzt

Der steigenden Nachfrage nach neuen Mitarbeitern steht der Mangel an qualifizierten Bewerbern im kaufmännischen Bereich entgegen, unter dem mittlerweile 75 Prozent der befragten Betriebe leiden. Vor zwei Jahren waren es „nur“ die Hälfte. Zudem bleibt mittlerweile jeder zweite Ausbildungsplatz unbesetzt. Vor zwei Jahren konnten immerhin noch zwei Drittel aller Plätze besetzt werden.

Digitalisierung stockt – persönliches Engagement bleibt Trumpf

Unverändert steht das „persönliche“ Geschäft in der Projektlogistik über allem, einen Wandel zum automatisierten, digitalen Geschäft sehen die Befragten weiterhin eher nicht. Fortschritte bei der Umsetzung konkreter digitaler Projekte, um beispielsweise für mehr Effizienz zu sorgen, hat es bei den befragten Unternehmen gegenüber 2021 kaum gegeben.

Klares Bekenntnis zu einer nationalen Hafenstrategie

Sowohl die Projektlogistiker (81 Prozent) als auch die befragten Verlager (70 Prozent) sprechen sich klar für die Umsetzung einer nationalen Hafenstrategie aus – also einem von der Bundesregierung einzuführenden politischen Instrument, um die Entwicklung und Effizienz der deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb zu den Rheinmündungshäfen zu fördern.

ANSPRECHPARTNER/AUTOREN

Dr.-Ing. Patric Drewes

Mitglied des BHV-Präsidiums

Behrend Oldenburg

BONUM news + marketing

Petra Lüdeke

BHV-Geschäftsführerin

Mitarbeit Fragenkatalog:

Prof. Dr. Sven Hermann

Kontakt:

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

petra.luedeke@bhv-bremen.de

www.bhv-bremen.de

IMPRESSUM

Der „BHV-Projektlogistik-Monitor 2023“ 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

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Fotos: bremenports

DISCLAIMER

Die im BHV-Projektlogistik-Monitor 2023 enthaltenen Marktdaten und Angaben sind zu allgemeinen Informationszwecken erstellt worden und in erster Linie 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 das Autorenteam für die BHV gründlich recherchiert hat bzw. auf 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 aktuelles 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. das Autorenteam des BHV-Projektlogistik-Monitors 2023 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-Projektlogistik-Monitors 2023 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.

© 2023

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 220 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.

www.bhv-bremen.de

