



Kalter Entzug für die Wirtschaft?

Das LogistikPlan BranchenUpdate 2024

Inhalt

Die derzeitige Rezession der Wirtschaft kommt nicht von ungefähr. Nach zwei Jahren Pandemie hatten sich die Unternehmen zwar robust aus der Krise herausgekämpft. Doch dann begann der Krieg. Russische Raketen erschütterten die Ukraine und verunsicherten unsere gewohnte Friedensordnung. Die energieverwöhnte Wirtschaft des Westens setzten sie über Nacht auf „kalten Entzug“.

Industrie und Handel sorgten sich plötzlich nicht nur über Lieferengpässe und verstopfte Containerhäfen, sondern auch über Energiemangel und Inflation: 2022 erreichte die Teuerung mit 7,9% ihren höchsten Stand seit der Wiedervereinigung, getrieben durch sprunghaft gestiegene Energie- und Erzeugerpreise. Anstatt des erhofften Corona-Nachholeffektes stürzte die Geschäftserwartung der deutschen Unternehmen auf den Tiefpunkt seit 2008.

Die Wirtschaft erlebt derzeit ein Jahr der Stagnation und Ernüchterung. Auch der Welthandel tritt auf der Stelle. Die Baubranche rutscht in eine gravierende Rezession. Selbst der erfolgsverwöhnte Onlinehandel verzeichnet mit Umsatzeinbußen von rund 13% im ersten Halbjahr 2023 erstmals einen deutlichen Dämpfer. Doch trotz aller Krisen – von den Pandemiefolgen über die Inflation bis zum Klimawandel – stellen Unternehmen jetzt ihre Weichen für die Zukunft.

Das *LogistikPlan BranchenUpdate 2024* wirft einen Blick in das Logbuch der Volkswirtschaft, präsentiert aktuelle Hintergründe wie Prognosen, und es zeigt relevante Strategien auf, mit denen Unternehmen in Industrie, Handel und Dienstleistung in die Zukunft navigieren.

Editorial	3	
Chemie & Pharmazie	4	
Nahrungs- & Genussmittel	5	
Automobilbau & Maschinenbau	6	
Filialhandel & Onlinehandel	7	
Transport- & Kontraktlogistik	8	
Energie & Infrastruktur	9	
Ausblick	10	
Quellen & Impressum	11	

Editorial

„Welche Weichenstellung für ein Unternehmen in Frage kommt, wenn es sich auf die Zukunft vorbereitet, beschäftigt uns inzwischen fast in jedem Projekt. Bevor wir einen Werksstandort, ein Supply Chain Konzept oder ein Logistikzentrum projektieren, entwickeln wir gemeinsam mit unseren Auftraggebern einen individuellen Masterplan. Anstelle die Glaskugel zu drehen, bilden wir vorausschauende Szenarien, um künftige Anforderungen und Einflüsse, Bedarfsmengen und Soll-Kapazitäten unter einen Hut zu bringen.

In unserem BranchenUpdate 2024 interpretieren wir ausgewählte Konjunkturprognosen und zeigen aktuelle Strategien auf, mit denen sich unsere Kunden auf die kommenden Jahre vorbereiten.

„Auch Ihre Sicht ist gefragt! Sprechen Sie mich gerne persönlich an, um die Situation Ihrer Branche zu erörtern und die Perspektiven Ihres Unternehmens gemeinsam zu entwickeln.“

Stefan Gärtner
Ihr Stefan Gärtner



Chemie & Pharmazie

Ein volles Drittel des Primärenergieverbrauchs im verarbeitenden Gewerbe geht auf das Konto der Chemiehersteller – das sind knapp 9% des Gesamtenergieverbrauchs in Deutschland. Immerhin schaffte es die Branche in den 10 Jahren bis 2020, ihren Energieeinsatz um 19% zu senken – bei gleichzeitiger Produktionssteigerung um 63%.

Doch als die gestiegenen Energie- und Erzeugerpreise auf eine sinkende Nachfrage trafen, sank die Produktionsauslastung der Chemiebranche Anfang 2023 im Vorjahresvergleich um fast 10%. Zahlreiche Firmen forcieren längst ihre Umstellung auf alternative Energieträger, doch dazu müssen mehrjährige Investitionen angeschoben werden. Einige Firmen überdenken daher ihre komplette Standort- und Produktionsstrategie für die Zukunft.

Für die Fluorchemie stehen zusätzliche Probleme vor der Tür. Das aus Umwelt- und Gesundheitsschutzgründen in der EU angekündigte Verbot von PFAS-Chemikalien wird nicht nur deren Produktion deutlich einschränken, sondern auch ihre Anwendung, z.B. in fluorhaltigen Feuerlöschschäumen. Wer hingegen auf nachhaltige Produkte setzt, konnte seine Gewinne im letzten Jahr überproportional verbessern, etwa mit chemischen Vorprodukten für Wachstumsmärkte wie Elektronik, High-Tech, Biochemie und Pharmazie. Um ihre Position auszubauen, setzen die Unternehmen für 2024 auf vorausschauende Investitionen in ihre europäische Produktion:

1. auf eine profitable Hochskalierung von Vorproduktionsstufen (Upstream)
2. auf eine konsequente Automatisierung ihrer Downstream-Standorte zur kundenspezifischen Verarbeitung und Verpackung
3. auf die Verdichtung ihrer Werksstruktur und Stärkung der Intralogistik.

Als besonders attraktiv schätzt LogistikPlan das langfristige Wachstum der Pharmabranche ein. Zwar produzieren China und Indien heute rund zwei Drittel aller Wirkstoffe weltweit. Doch die europäischen Pharmahersteller – das sind rund 30% aller globalen Hersteller – verdienen gut mit der Entwicklung von komplexen, hochpreisigen Produkten – von Arzneimitteln über Impfstoffe bis zu Nahrungsergänzungsmitteln.

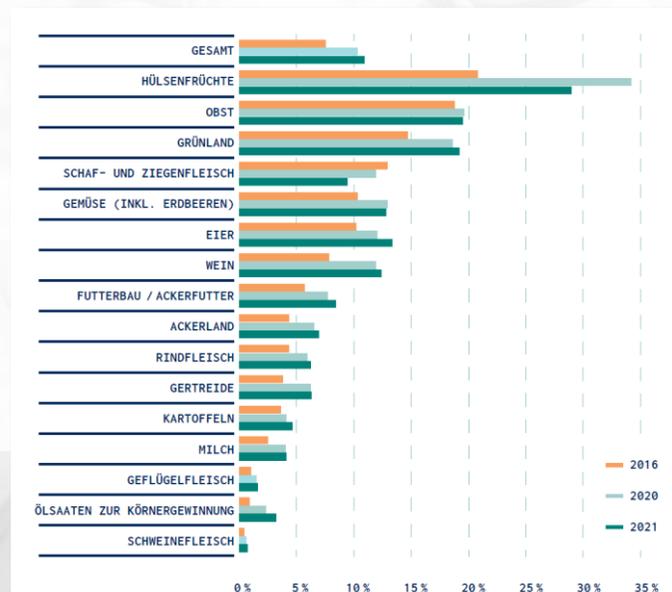
Europäische Pharmafirmen werden damit weiter wachsen, von steigenden Preisen profitieren und einen Teil ihrer Wertschöpfung weiter kostengünstig aus Asien beziehen. Ihr Wachstum wird zwischen 2017 und 2030 auf 160% prognostiziert, darunter in Deutschland auf 118%. Ähnliche Effekte sind auch in Märkten Medizintechnik und Heilmittel zu erwarten. Viele dieser Firmen arbeiten bereits an Wachstumsplänen – für den Ausbau der Produktionsstandorte, der Labor-Infrastruktur wie auch der Pharmedia-logistik.

Nahrungs- & Genussmittel

Die gestiegenen Energiepreise treffen die gesamte Prozessindustrie. Lebensmittelhersteller, die Tag für Tag eine gekühlte Produktions- und Lieferkette gewährleisten müssen, versuchen ihre Mehrkosten über teils beträchtliche Preissteigerungen zu decken. Doch gegessen wird immer, und in schlechten Zeiten steigt die Neigung der Verbraucher nach Gesundem wie nach Süßem. Das Marktvolumen in Deutschland soll bis 2028 von 223 auf 279 Mrd. Euro steigen – ein beträchtliches Umsatzwachstum von 4,6% pro Jahr.

Eine spannende Entwicklung vollzieht sich vor allem bei Bio-Lebensmitteln. Im Zuge der Konsumflaute 2022 sank zwar der Branchenumsatz geringfügig, liegt aber mit 15,3 Mrd. Euro 25% weit oberhalb vom Vor-Corona-Umsatz 2019 und hat sich innerhalb von zehn Jahren mehr als verdoppelt! Die Top-Erlösbringer der Bio-Betriebe bleiben zwar Milch, Getreide und Gemüse. Doch die höchsten Wachstumsraten liegen jetzt bei Pflanzendrinks und Fleischersatz. Der konventionsgeprägte Markt der Lebensmittelhersteller transformiert sich in den nächsten Jahren durch technische Innovationen, soziale und kulturelle Impulse. Die kleinteilige Branche wird in den nächsten Jahren durch vier Megatrends getrieben:

1. Konzentration von Produktionsressourcen, Ausbau der Nachhaltigkeit
2. Differenzierung von Vermarktungskanälen (online wie regional)
3. Modernisierung der energieaufwändigen Lagerhaltung
4. Professionalisierung der Nahrungsgüter-Lieferketten.



Entwicklung der Bioanteile in der landwirtschaftlichen Produktion (Anteile an Gesamtanbaufläche bzw. Gesamtmenge)

Quellen: BÖLW, 2023, AMI-Erhebung bei den Öko-Kontrollstellen, Statistisches Bundesamt, BLE, Marktinfo Eier & Geflügel

Automobilbau & Maschinenbau

Fast ein Drittel der gesamten Exporte der Bundesrepublik, das sind über 400 Mrd. Euro, wird von nur einer Branchengruppe erwirtschaftet – dem Fahrzeug-, Maschinen- und Anlagenbau. Doch es ist ein weltweit schwieriger Markt.

Zwar konnten die Fahrzeugbauer 2023 ihre Lieferketten wieder ankurbeln und ihre Produktion um rund 13% zum Vorjahr aufstocken – und freuten sich über herzhaftere Preissteigerungen und Gewinne. Aber der gesamte Fahrzeugmarkt ist von Unsicherheit geprägt – aufgrund schwächerer Kaufkraft im Inland ebenso wie fehlender Nachfrage aus dem Ausland. Obwohl sich die aktuelle Geschäftslage der Hersteller Mitte 2023 deutlich verbessert hat (siehe ifo-Grafik), sind die Erwartungen den fünften Monat in Folge auf inzwischen -56,9 Punkte gefallen.

Durch die Zulieferindustrie zieht sich eine kräftige Bremsspur. Der Mittelstand muss Corona-bedingte Folgen ausmerzen und gleichzeitig einen historischen Branchenwandel hin zur Elektromobilität stemmen. Anstehende Investitionen werden Spitz auf Knopf gerechnet, viele Projekte verzetteln sich oder werden aufgeschoben.

Doch um den zunehmenden Fachkräftemangel abzufangen, müssen die Zulieferer sowohl ihre Maschinen und Montagelinien automatisieren als auch komplette logistische Prozessketten bilden – von der automatischen Lagerhaltung über Materialflüsse, Produktions- und Verpackungsschritte bis zur Rampenverladung.

Der Automobilbau ist eine leistungsfähige, aber auch sehr „hungrige“ Branche. Ihr Erfolg in den Jahren bis 2025 hängt nicht nur von der weltweiten Etablierung wettbewerbsfähiger Elektro-Fahrzeugmodelle ab, sondern maßgeblich von drei hausgemachten Faktoren:

1. von der logistischen Beherrschung der Zulieferketten für Rohstoffe und Bauteile
2. von auskömmlichen Energiepreisen (die indirekt auch den Stahl- oder Kunststoffpreis prägen)
3. und von der konsequenten Automatisierung – von der Bauteilfertigung bis zur Endmontage.

Beurteilung der Geschäftslage in der deutschen Automobilindustrie



Beurteilung der Geschäftslage in der deutschen Automobilindustrie, ifo Konjunkturumfragen, Juni 2023 *Saisonbereinigt korrigiert

Quelle: ifo Zentrum für Industrieökonomik und neue Technologien

Filialhandel & Onlinehandel

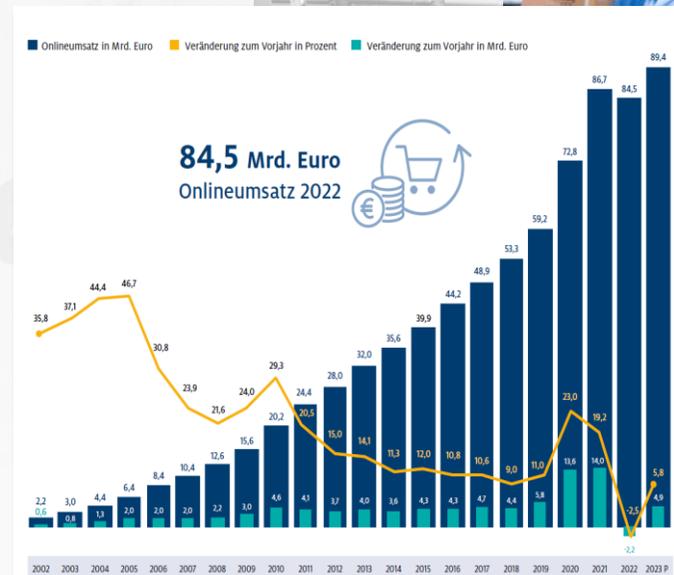
Die Inflation hat viele Verbraucher getroffen. Der private Konsum stabilisiert sich zwar wieder, aber im Ergebnis der gesunkenen Kaufkraft wird der Einzelhandelsumsatz in Deutschland 2023 real um ca. 4% unter dem Vorjahr liegen. Wer als Händler dennoch seine Kundenreichweite erhöhen und jugendliche Käuferzielgruppen erschließen will, investiert auch 2024 weiter konsequent in seine Omni-Channel-Präsenz – allen voran in Internet-Marktplätze.

Denn die Onlineumsätze sind im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 um mehr als 25 Milliarden Euro (netto) gestiegen – ein sattes Wachstum um fast 43%. Obwohl im ersten Halbjahr 2023 gerade ein Minus von rund 13% in den Onlinebüchern steht, plant der Onlinehandel noch bis Jahresende 6% Zuwachs und kann sich seiner langfristigen Wachstumsperspektive sicher sein.

Große wie kleine Handelshäuser tauschen derzeit ihre (teils euphorisch entwickelten) Wachstumsvisionen gegen Projekte zur Konzentration und Konsolidierung. Investitionspläne für Lagerausbau und Automatisierung werden verschoben, externe Lagerdienstleistungen durch Insourcing-Maßnahmen abgelöst, getrennte Standorte durch Multi-Channel-Logistikzentren gebündelt.

Attraktiv sind hochwertige Produkte in Bereichen wie Sport, Bike und Schmuck, für die im laufenden Jahr zwischen 5% und 12% Wachstum erwartet wird. Einige LogistikPlan-Kunden schaffen es beeindruckend, entgegen dem Wettbewerb und dem Branchentrend zu wachsen – obwohl sie als Onlinehändler gehalten sind, ihre Preispolitik täglich am Markt auszurichten. Ihr „Geheimrezept“:

1. Produkte mit Alleinstellung und Anspruch, außerhalb vom Mainstream
2. Marktdurchdringung durch Partnerschaft mit etablierten Filialhändlern
3. Starke Kundenberatung von Mensch zu Mensch – digital gestützt, aber persönlich
4. Verlässliche Lieferzeiten und faire Retouren-Regelung.



Entwicklung Onlineumsatz (netto) in Deutschland

*Umsatzangaben netto (ohne Umsatzsteuer); Prognose 2023: Stand Mai 2023

Quelle: HDE Online-Monitor 2023

Transport- & Kontraktlogistik

Genau an dieser Stelle kommen die Logistiker ins Spiel. Um es kurz zu sagen: der Logistikbranche geht es nicht wirklich gut. Das Sendungsvolumen der Paketdienstleister in Deutschland lag 2023 zwar 14% über dem Vor-Corona-Niveau, aber ist im Vorjahresvergleich um 8% zurückgegangen. Man könnte zwar sagen auf „Normalniveau“, doch der B2C-Markt, der Paketversand an private Haushalte, wurde aufgrund der gestiegenen Konsumschwäche deutlich ausgebremst als erwartet. Trotz einiger Unwägbarkeiten hoffen die Paket- und Expresslogistiker bis 2027 mit einem jährlichen Wachstum des Sendungsvolumens von 3,3% auf knapp 4,9 Mrd. Sendungen.

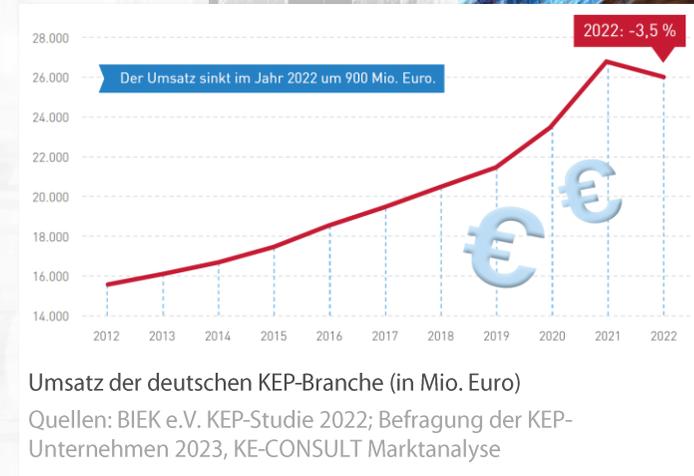
Auch der europäische Gütertransportmarkt liegt 2023 im Vergleich zum Vorjahr auf niedrigerem Niveau. Ein- und Ausfuhren in der Eurozone sind ebenso rückläufig wie die Binnentransporte. Nach der Preisexplosion für internationale Containertransporte sind die Raten inzwischen unter das Vor-Corona-Niveau gesunken. Der Freightos Baltic Index (FBX) für globale Frachtraten betrug im Mai 2023 genau 1.407 US-Dollar, während er vor einem Jahr noch bei 7.200 US-Dollar lag. Immerhin stieg die global gehandelte Gütermenge in Containern wieder auf rund 14 Mio. TEU, etwa das Niveau vor Beginn des Ukrainekriegs.

Dass die Bereitschaft der Logistikdienstleister zur Teilnahme an Ausschreibungen zunehmend schwach ausfällt, liegt nicht etwa daran, dass weniger Aufträge ausgeschrieben werden. Die knappen LKW-Ressourcen (Laderaum wie Fahrer) werden stattdessen zunehmend über Spotmärkte verkauft, möglicherweise aufgrund der hier erzielbaren höheren Preise.

Auch in der Kontraktlogistik hat sich das Bild gewandelt. Noch im Vorjahr konnten es sich viele Lager- und Versanddienstleister leisten, kurzfristige Tender abzulehnen und mindestens 5jährige Vertragslaufzeiten von ihren Kunden einzufordern. Nicht nur aufgrund der knappen Verfügbarkeit von Lagerkapazitäten – auch wegen langfristig einzurichtender Automatisierungslösungen. Mit der einziehenden Konsumflaute hat sich 2023 das Bild geändert: Während Industrie und Handel ihre Wachstumsziele aufschieben, sinkt die Lagerauslastung der Logistikdienstleister und führt zu sichtbaren Leerständen.

Parallel zur Transportflaute ist die Anzahl internationaler M&A-Deals, die in der Logistikbranche mit mindestens 50 Millionen US-Dollar registriert werden, 2022 von 144 auf nur 85 Fusionen und Übernahmen signifikant gesunken – auf den niedrigsten Stand seit zehn Jahren. Ebenso rapide verringerten sich in Deutschland die Investitionen in die logistische Infrastruktur: Der Flächenumsatz für Industrie- und Logistikimmobilien ist Mitte 2023 mit auf 2,1 Mio. m² im Vorjahresvergleich um 57% eingebrochen.

Anfang 2024 dürften sich die Perspektiven der Logistikbranche aufhellen. Alle Prognosen lassen darauf schließen, dass mit einem BIP-Anstieg zu rechnen ist – nicht nur in Deutschland. So soll das Transportvolumen im weltweiten Logistikmarkt bis zum Jahr 2024 von knapp 60 auf rund 92 Milliarden Tonnen ansteigen. Global orientierte Logistikdienstleister werden gut zu tun haben.



Energie & Infrastruktur

Dass Deutschland wieder mehr in seine Infrastruktur investieren muss, hat weniger mit den Folgen der Pandemie zu tun, sondern mit dem überfälligen Aufholen eines enormen Investitionsstaus. Unsere öffentlichen Investitionen lagen mit 2,1% Anteil am BIP zwischen 2000 und 2020 deutlich unter dem europäischen Durchschnitt von rund 3,7%. Ob Schienen oder Straßen, Brücken oder Schulen, Wohnungen oder Kasernen, Windkraft- oder Solarparks, Breitband- oder Stromnetze – der langjährig vernachlässigte Ausbau des bundesweiten „Herz-Kreislauf-Systems“ gilt auch aus internationaler Sicht als Schwachstelle für den Wirtschaftsmotor Deutschland.

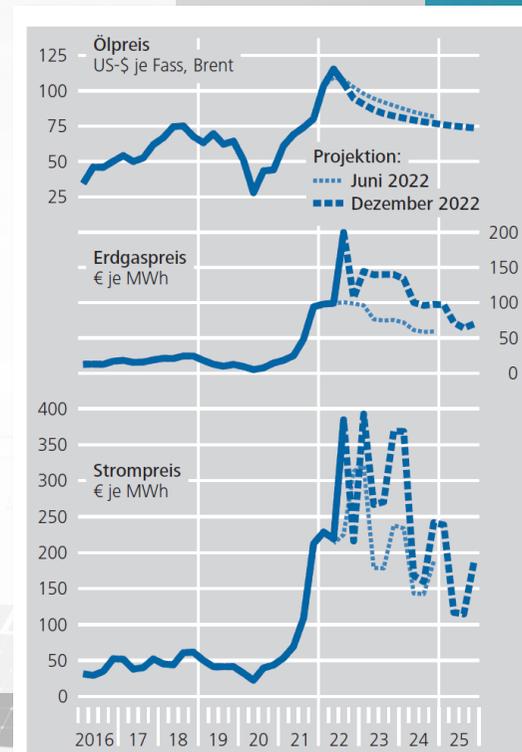
Die Modernisierung wird Jahrzehnte andauern. Die öffentliche Hand muss enorme Summen investieren. Forscher beziffern den zusätzlichen Investitionsbedarf in Deutschland bis ca. 2030 auf rund 45 Mrd. Euro jährlich.

Immerhin leisten viele private und öffentliche Firmen ihren professionellen Beitrag zu dieser Herkulesaufgabe, etwa im Schienen- und Schienenfahrzeugbau, im Krankenhaus- und Pflegesektor oder in der Stromerzeugung.

Um die Versorgungssicherheit und Effizienz zu erhöhen, konzentrieren sich Unternehmen der Verkehrs- und der Energiewirtschaft mit Begleitung von LogistikPlan aktuell

1. auf die Auslegung ihrer Beschaffungsstrategie für längere Lieferzeiten und höhere Störfallreserven
2. auf die Anpassung ihrer Sortimente an die technischen Herausforderungen der Energiewende, vor allem der Stromversorgung
3. auf die Zentralisierung und Erweiterung ihrer logistischen Infrastruktur, verbunden mit höherer Ausfall- und Zugriffssicherheit
4. auf die Optimierung, Digitalisierung und höhere Transparenz ihrer Logistikprozesse.

Gestiegene Energiekosten belasten die Versorger ebenso wie die Verbraucher – nicht zuletzt wegen hoher Planungsunsicherheiten. Der Staat stützt zwar die Haushalte und Unternehmen in der Energiekrise mit breit angelegten Subventionen, aber die Kassenlage ist begrenzt. Immerhin erwartet die Bundesbank sinkende Öl-, Strom- und Gaspreise für 2024 und 2025 und – angesichts des eingetrübten globalen Konjunkturausblicks – für die sonstigen Rohstoffe nur geringe Preissteigerungen.



Prognose der Öl-, Erdgas- und Strompreise bis 2025 (Quartalsdurchschnittswerte)

Quelle: Deutsche Bundesbank – Perspektiven der deutschen Wirtschaft für die Jahre 2023 bis 2025

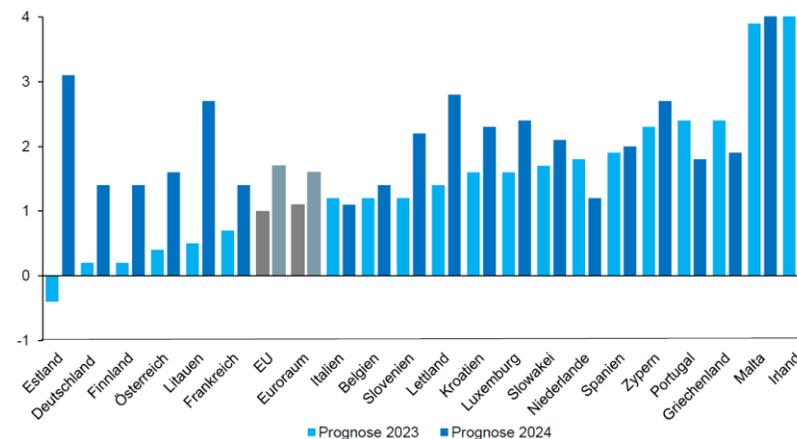
Obwohl die Stimmung bei vielen Unternehmen noch eingetrübt ist, erwarten Wirtschaftsforscher wie Finanzinstitute, dass die Rezession ab 2024 durch eine konjunkturelle Erholung abgelöst wird: Für die zwei kommenden Jahre soll die Inflation auf etwa 3% absinken und das Wirtschaftswachstum um etwa 1,8% wieder zulegen.

Doch unabhängig von der Konjunktur überdenken Unternehmen in Deutschland derzeit ihre Investitionsentscheidungen – Mittelständler ebenso wie Konzerne. Ursache dafür sind weniger die Pandemie, die Zinspolitik oder andere internationale Phänomene. Die Firmen reagieren vielmehr auf den riesigen Modernisierungstau, in dessen Folge zu hohe Energiepreise ebenso wie zu knappe Schienenressourcen stehen. Fehlende Nachwuchskräfte ebenso wie ungenügend integrierte Zuwanderer. Sie reagieren auf streikende Lokomotivführer wie fehlende LKW-Fahrer. Auf knappe Wachstumsflächen, komplizierte umweltpolitische Regulierungen ebenso wie bürokratische Planungshürden.

In Berlin werden die Signale wohl gehört. Das Bundeswirtschaftsministerium hat eine Offensive für die Belange der Industrie eröffnet, etwa mit seiner *Industriestrategie 2030*, mit dem vom BDI und DGB getragenen *Bündnis „Zukunft der Industrie“* oder mit der Beratungsstelle für *regionale Industrieinitiativen*. Umso mehr bedarf es jetzt der beschleunigten Umsetzung von politischen Maßnahmen für die Sicherung unserer essenziellen Standortfaktoren.

Gut drei Viertel der rund 50 Projektaufträge, die Logistik-Plan aktuell betreut, dient nach wie vor der Entwicklung und Umsetzung von Wachstumsstrategien – für Industrie und Handel ebenso wie für Infrastruktur-Unternehmen. Dabei geht es sowohl um die Erweiterung vorhandener Werksstrukturen im Inland als auch die Expansion auf neue, innereuropäische Standorte. Auch wenn sich die Strukturen für Produktion und Logistik angesichts von Energiepreisen und Lohnsteigerungen stark wandeln: die Industrie investiert weiter auf Sicht und geht robust in das kommende Jahr.

BIP Wachstumsprognose 2023 / 2024



Prognostiziertes BIP-Wachstum in Europa: Wirtschaft erholt sich langsam

Quellen: BDI Research, Juni 2023, macrobond.com

Textquellen

Welche Branchen in Deutschland 2022/2023 wie gut perform(ten)

Natalie Oberhollenzer | 11.05.2023

<https://www.leadersnet.de/news/69337.welche-branchen-in-deutschland-2022-2023-wie-gut-performten.html>

DIHK-Chef warnt vor langer Stagnation
che/dpa | 02.07.2023

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/wirtschaft-dihk-chef-warnt-vor-langer-stagnation-a-98cf8099-0da1-4ae4-a417-be3d8380de2e>

Ifo Geschäftsklimaindex sinkt
Clemens Fuest | 26.06.2023

<https://www.ifo.de/fakten/2023-06-26/ifo-geschaeftsklimaindex-sinkt-juni-2023>

Online Monitor 2023

HDE Handelsverband Deutschland und IFH Köln GmbH | 23.05.2023

<https://einzelhandel.de/online-monitor>

Weiterhin hohe Inflation: HDE passt Jahresumsatzprognose für den Einzelhandel an

HDE Handelsverband Deutschland | 30.06.2023

<https://einzelhandel.de/hdepk>

Luxusmarken befinden sich weiter auf Wachstumskurs
DPA | 17.07.2023

<https://www.internetworld.de/e-commerce-strategien/online-modehandel/luxusmarken-befinden-wachstumskurs-2872856.html>

E-Commerce-Umsätze: Deutlicher Einbruch für 2023 erwartet

SG | 13.07.2023

<https://www.e-commerce-magazin.de/e-commerce-umsaetze-deutlicher-einbruch-fuer-2023-erwartet/>

Gesunkene Nachfrage nach Transport- und Logistikleistungen spürbar

Patrick Höppner und Harald Schultz | 19.06.2023

<https://www.ifo.de/pressemitteilung/2023-06-19/gesunkene-nachfrage-nach-transport-und-logistikleistungen-spuerbar>

Globaler Wachstumsausblick 06/2023: Weltwirtschaft auf der Durststrecke

Dr. Klaus Günter Deutsch et al. | 19.06.2023

<https://bdi.eu/publikation/news/globaler-wachstumsausblick-06-2021-konjunktur-wachstum-usa/>

Aktualisierte Konjunkturprognose 2023 und 2024

Prof. Dr. Veronika Grimm et al. | 22.03.2023

<https://www.sachverstaendigenrat-wirt->

[schaft.de/fileadmin/dateiablage/Konjunkturprognosen/2023/KJ2023_Gesamtausgabe.pdf](https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/Konjunkturprognosen/2023/KJ2023_Gesamtausgabe.pdf)

Perspektiven der deutschen Wirtschaft für die Jahre 2023 bis 2025

Deutsche Bundesbank | Dezember 2022

<https://www.bundesbank.de/resource/blob/892964/bbd7c9b91f93da1255b118db7bf6da5/mL/2022-12-prognose-data.pdf>

SCI Logistikbarometer 06/2023: Logistikkonjunktur stagniert zur Sommerzeit

Nicole Heinrichs, SCI Verkehr GmbH | 14.07.2023

https://www.sci.de/fileadmin/user_upload/logistikbarometer/pdf/2022/SCI_LOGISTIKBAROMETER_Juni_2023.pdf

Transportbarometer: Schwächelnde Konjunktur trifft auf Sommerloch

TIMOCOM GmbH | 14.07.2023

<https://www.presseportal.de/pm/50246/5557930>

Internationale Lieferketten: Dürre behindert Transit durch Panamakanal

Dörte Neitzel | 14.07.2023

<https://www.technik-einkauf.de/schwerpunkte/internationale-lieferketten.html>

Quellen

Branchenreport 2023: Ökologische Lebensmittelwirtschaft

Saskia Horenburg et al. | 14.02.2023

https://www.boelw.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Zahlen_und_Fakten/Broschuere_2023/BOELW_Branchenreport2023.pdf

Lebensmittel – Deutschland

Statista, Jens Weitemeyer | August 2023

<https://de.statista.com/outlook/cmo/lebensmittel/deutschland#umsatz>

Branchenausblick 2030+: Die Pharmaindustrie

Dr. Indira Dupuis et al. | September 2021

<https://www.arbeit-umwelt.de/branchenausblick-2030-die-pharmaindustrie/>

Wirtschaftspolitik aktuell: Konjunkturprognose des Bankenverbandes

Friederika Boehme | 31.03.2023

<https://bankenverband.de/files/2023-03/2023-03-30%20Wirtschaftspolitik%20aktuell%20Konjunkturprognose%20AWW.pdf>

Marktprognose: Pkw-Markt: VDA passt Prognosen an

Moritz Schmerbeck | 02.05.2023

https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2023/230502_PM_Pkw-Markt--VDA-passt-Prognosen-an

KEP-Studie 2023 – Analyse des Marktes in Deutschland
Bundesverband Paket & Express Logistik, Elena Marcus-Engelhardt | Juni 2023

<https://www.biek.de/presse/meldung/kep-studie-2023.html>

Chronischer Investitionsmangel – eine deutsche Krankheit

Wirtschaftsdienst: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Prof. Dr. Felix Rösel et al. | 2022

<https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2022/heft/7/beitrag/chronischer-investitionsmangel-eine-deutsche-krankheit.html>

Industriestrategie 2030: Leitlinien für eine deutsche und europäische Industriepolitik

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie | November 2019

<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/industriestrategie-2030.html>

Rückgrat der deutschen Industrie: Die Chemie- und Pharmabranche

Regionale Industrieinitiativen | 24.03.2022

<https://www.regionale-industrieinitiativen.de/data-fact/die-chemie-und-pharmabranche/>

Fakten zur Stahlindustrie in Deutschland 2022
Wirtschaftsvereinigung Stahl, Klaus Schmidtke et al. | November 2022

https://www.stahl-online.de/wp-content/uploads/WV-Stahl_Fakten-2022_RZ_neu_Web.pdf

Statistiken – Wesentliche Daten und Fakten rund um Stahl und die Stahlindustrie auf einen Blick

Wirtschaftsvereinigung Stahl, Gisela Stramka | 2022

<https://www.stahl-online.de/startseite/stahl-in-deutschland/zahlen-und-fakten/>

Öffentliche Infrastruktur in Deutschland: Probleme und Reformbedarf

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie | 18.06.2020

<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Ministerium/Veroeffentlichung-Wissenschaftlicher-Beirat/gutachten-oeffentliche-infrastruktur-in-deutschland.pdf?>

Bildquellen

Alle Abbildungen: www.shutterstock.com



Das LogistikPlan BranchenUpdate 2024

Impressum

LogistikPlan GmbH
Hübnerstraße 8, 01069 Dresden
V.i.S.d.P. Stefan Gärtner, Geschäftsführer
Telefon: +49 (351) 8 77 42-30
info@logistikplan.de, www.logistikplan.de
Redaktionsschluss: 12. September 2023

Copyright

Die Vervielfältigung, Veröffentlichung oder der Weiterverkauf dieser Dokumentation oder von Auszügen ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Herausgebers erlaubt.

