

China – Logistik

Was die Transport- und Logistikbranche
und ihre Kunden erwartet

Sonderauswertung Logistik der PwC-Studie
„Das neue China-Geschäft deutscher Unternehmen.
Realistisch. Pragmatisch, Risikobewusst.“

Juni 2024



China – Logistik 2024



1 Executive Summary



2 Ergebnisse

Standorte



Strategische Überlegungen



Auswahlkriterien für Logistiker



3 Methodik



4 Ausblick



5 Ansprechpartner



1

Executive Summary

Alternativen für den Krisenfall sind gefragt

Ergebnisse der PwC-Umfrage bei 180 Logistikkunden mit China-Geschäft



Nur wenige Kunden der Logistiker (1 %) wollen China verlassen, die Mehrheit (52 %) hat alternative Standorte als Back-up für einen Krisenfall bisher nicht umgesetzt, 13 % planen derzeit alternative Lösungen.



Die Mehrheit der Verlagerer erwartet eine Reduzierung der Beschaffungsaktivitäten in China. Der Zenit der Import- und Exportaktivitäten ist überschritten. Nur 8 % der Unternehmen wollen Produktionsstandorte und nur 9 % eigene Vertriebsniederlassungen ausbauen.



Ein Drittel der Unternehmen plant jedoch, die Vertriebskanäle für den dortigen Markt auszubauen. Transport- und Logistikprozesse werden vermehrt ausgelagert. Nur noch 40 % der Unternehmen realisieren diese Prozesse inhouse.



Pünktlichkeit (87 %), problemlose Zollabwicklung (73 %) und Cybersicherheit sowie Datenschutzkonzepte nach deutschem Standard sind die Top-3-Auswahlkriterien für Logistikdienstleister.



Nur 37 % der Kunden ist Flexibilität für alternative Routen oder einen Mix der Verkehrsträger im Angebot der Logistiker wichtig. Das Vorhandensein zertifizierter ESG-Regularien ist lediglich für 40 % der Logistikkunden wichtig.



Geopolitische Konflikte haben den Nutzen der BRI für 63 % aller Unternehmen in Frage gestellt. Die EU wird mit ihrer Initiative „Global Gateway“ nur von 33 % der befragten Unternehmen als Alternative gesehen.

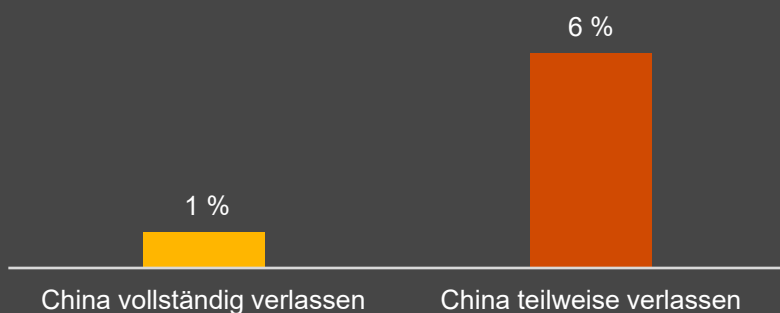
2

Ergebnisse

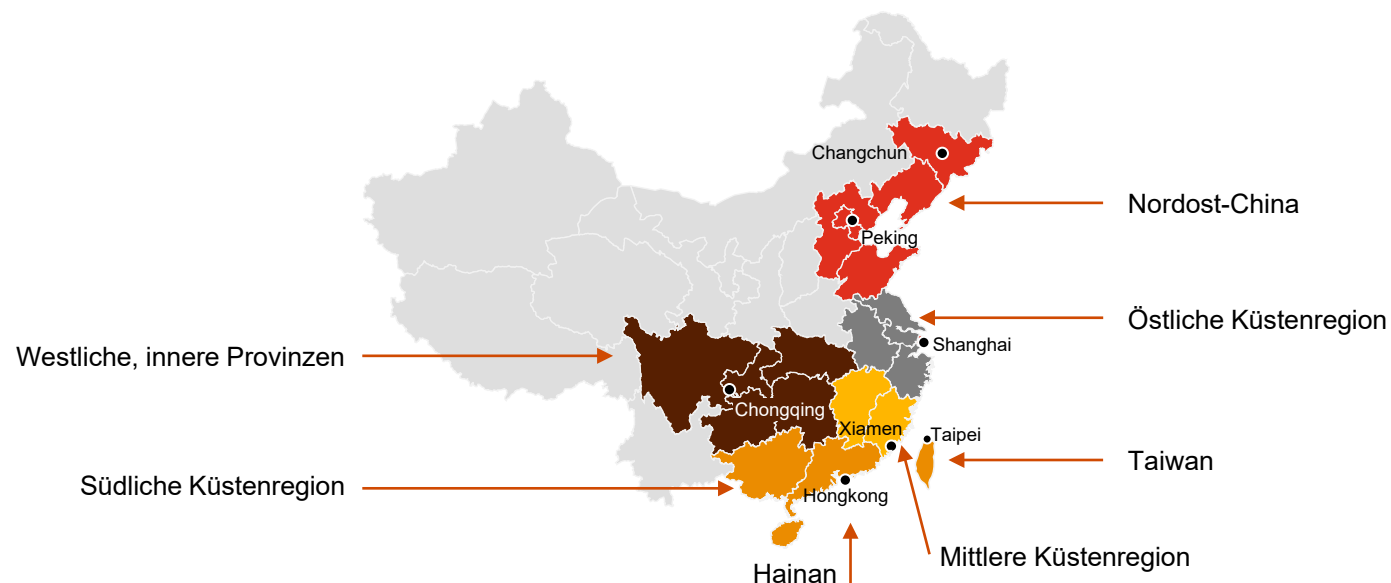


Deutsche Verlader wollen in China bleiben

Die große Mehrheit der Logistikkunden will ihr China-Geschäft nicht aufgeben. Keines der befragten Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus, der Automobilindustrie, des Handels und der Konsumgüterindustrie will China vollständig verlassen. Nur im Pharma- und Chemiebereich planen 4 % der Unternehmen einen Exit. Die Mehrheit der Kunden hat ihre Niederlassungen immer noch in der östlichen Küstenregion rund um Shanghai, wo sich auch der größte Hafen des Landes befindet. Die Mehrheit (52 %) hat keine strategischen Maßnahmen für Standorte außerhalb Chinas als Backup umgesetzt oder in Planung. 57 % der Verlader rechnen mit einer Reduzierung der Bedeutung Chinas im Beschaffungsmarkt.



Standorte deutscher Unternehmen in China



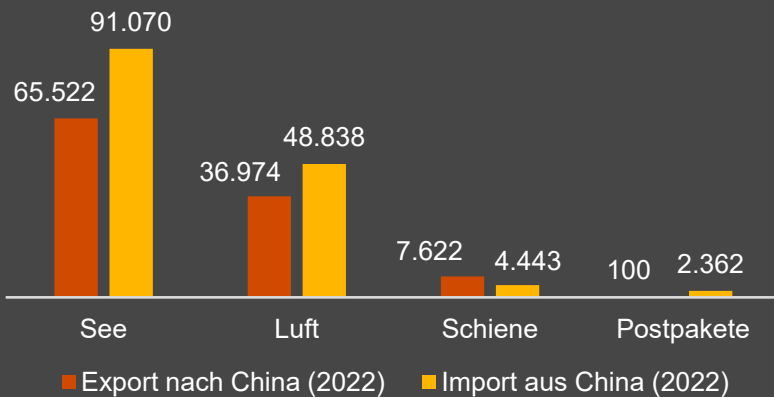
	Östliche Küsten-region	Nordost-China	Südliche Küsten-region	Taiwan	Mittlere Küsten-region	Westliche innere Provinzen	Hainan
2023	66 %	47 %	39 %	31 %	30 %	23 %	16 %
Maschinen- und Anlagenbau	77 %	47 %	40 %	30 %	37 %	37 %	27 %
Automobilindustrie	67 %	50 %	43 %	30 %	30 %	17 %	17 %
Handel	53 %	43 %	23 %	37 %	37 %	17 %	7 %
Konsumgüterindustrie	60 %	53 %	50 %	43 %	33 %	30 %	23 %
Pharma	77 %	47 %	40 %	30 %	23 %	20 %	10 %
Chemie	63 %	40 %	37 %	17 %	20 %	17 %	13 %

Frage: In welchen Regionen der Volksrepublik China oder Taiwan ist Ihr Unternehmen derzeit tätig?

Deutsche Exporte nach China gehen zurück

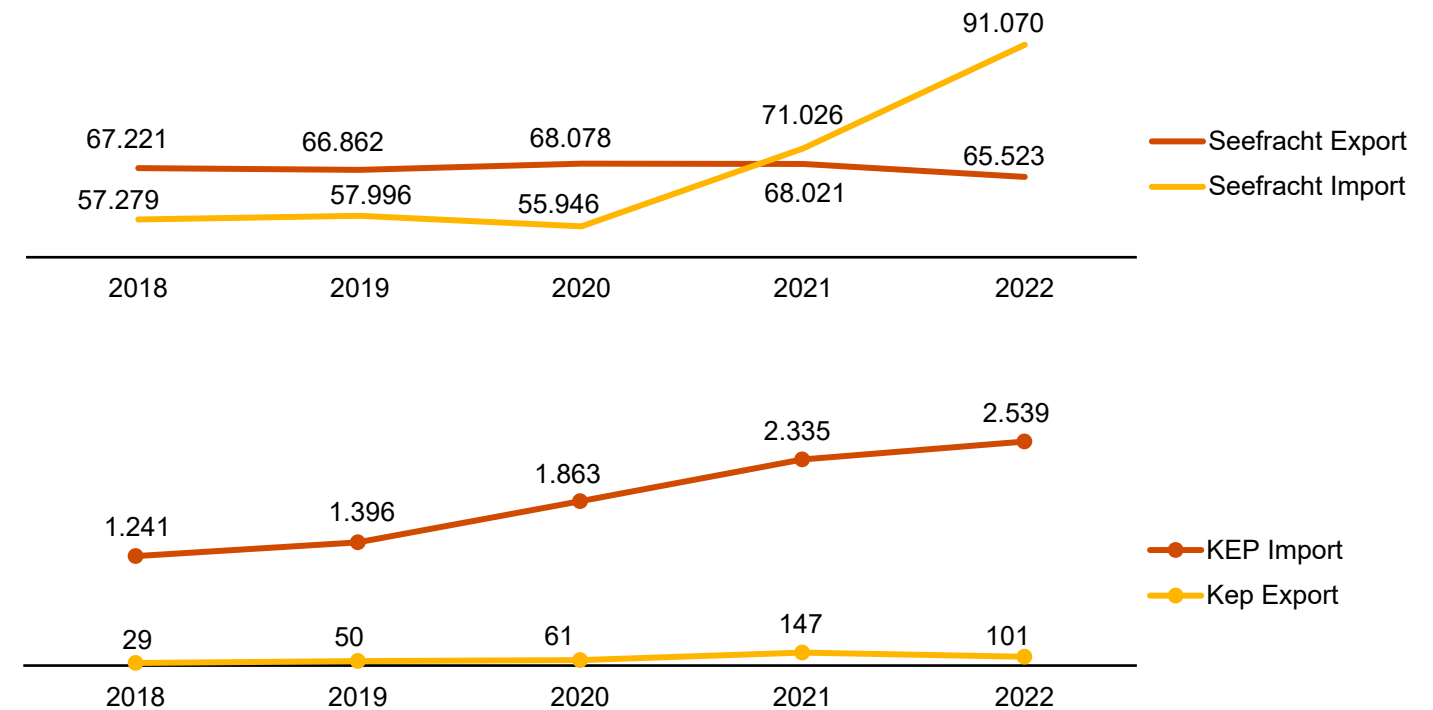
Der See-Containertransport aus China nach Deutschland hat sich in den letzten Jahren nahezu verdoppelt. Die Exporte aus Deutschland nach China haben sich im Gegenzug leicht reduziert. Wichtigster Partnerhafen für Deutschland ist Shanghai. Der Bahntransport bleibt ein Nischenangebot. Die Zahl der KEP-Importe stieg während der Pandemie beträchtlich und ist seitdem erstmals rückläufig. Die Abschaffung der 22-Euro-Freigrenze bei der Einfuhrumsatzsteuer zeigt hier Wirkung. Weitere Schritte sind geplant – bspw. die Abschaffung der Zollgrenze von 150 Euro.

Mio. USD



Deutsche Importe aus und Exporte nach China auf dem Seeweg (in Mio. USD)

China ist der wichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens – nahezu ein Drittel des Containerumschlags werden mit Gütern aus China getätigt. Mit großem Abstand folgen die USA.



Quelle: <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>; Grafik PwC

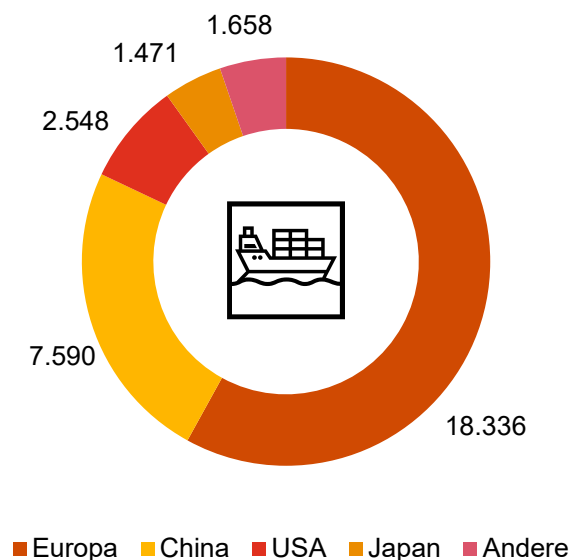
Seefracht stützt den Handel mit China

Die Seefrachtrouten sind schon immer risikobehaftet gewesen. Früher versuchten Piraten, durch Überfälle an die Ladung zu kommen. Heute sind diese Überfälle vor allem durch geopolitische Entwicklungen motiviert, die die Reedereien zwingen, den Kurs zu ändern, wie derzeit im Roten Meer. Relevante Alternativen zum Containertransport konnten bisher nicht realisiert werden.

Einem Drittel (37 %) der deutschen Verlader mit China-Geschäft sind derzeit flexible Routenoptionen wichtig. Vor fünf Jahren war die Hoffnung in Bezug auf die Umsetzung verschiedener Projekte groß – zu diesem Zeitpunkt gaben 77 % der befragten Verlader Routenoptionen und den Mix der Verkehrsträger als wichtige Auftragskriterien an. Der Hamburger Hafen dient als ein bedeutendes Tor für den Import von Waren aus China nach Deutschland und Europa sowie für den Export von Waren aus Deutschland und Europa nach China.

Top-25-Speditionsunternehmen im Bereich Seefracht nach Frachtaufkommen weltweit in den Jahren 2021 und 2022

In 1.000 TEU



Europäische Logistiker unter den Top-25-Speditionsunternehmen

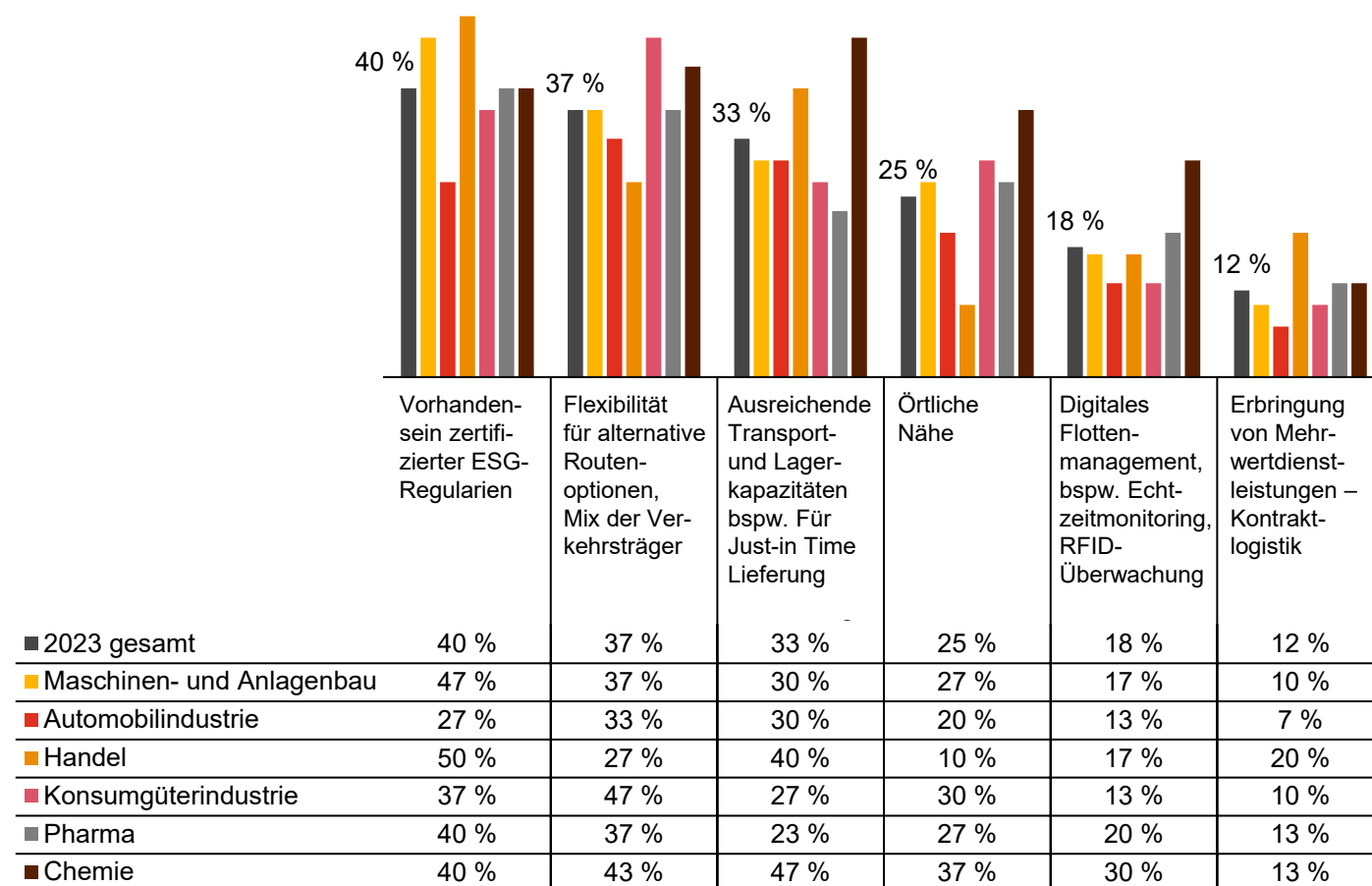
Jahr 2022

Kühne + Nagel Inc. (CH)	4.386
DHL Supply Chain & Global Forwarding (DE)	3.294
DSV A/S (DK)	2.665
DB Schenker (DE)	1.935
Ceva Logistics (FR)	1.300
Geodis (FR)	1.146
Hellmann Worldwide Logistics (DE)	978
Fr. Meyer's Sohn (DE)	800
Bolloré Logistics (FR)	793
Savino Del Bene (IT)	685
Logwin AG (LU)	659
Dachser (DE)	614

Nicht viele Wege führen nach China

Die Bedeutung der neuen chinesischen Seidenstraße (Belt and Road Initiative) BRI und der europäischen Global-Gateway-Initiative (Global Gateway) ist zurückgegangen. Für das große Frachtvolumen sind sie im besten Fall eine Ergänzung, kein Ersatz. 63 % der befragten deutschen Unternehmen sehen durch geopolitische Konflikte, beispielsweise Transporte durch Russland, den Nutzen der chinesischen „Belt and Road Initiative“ als alternative Transportroute sogar grundsätzlich in Frage gestellt. Und nur jedes dritte Unternehmen hält das EU-Projekt „Global Gateway“ perspektivisch für ein attraktives Gegenangebot. Kapazitäten und Flexibilität bei der Wahl des Verkehrsträgers und der Route sowie die Frage nach Kapazitäten sind in den letzten Jahren drastisch in den Hintergrund getreten. Bewerteten im Jahr 2018 noch mehr als zwei Drittel der Befragten diese Kriterien hoch, gilt dies in der aktuellen Umfrage nur noch für rund ein Drittel. Die Bedeutung der ESG-Zertifikationen hat ihre Wichtigkeit über die Jahre erhalten, aber auch nicht weiter verstärkt.

Hohe Wichtigkeit bei der Auftragsvergabe an Logistiker im Chinageschäft



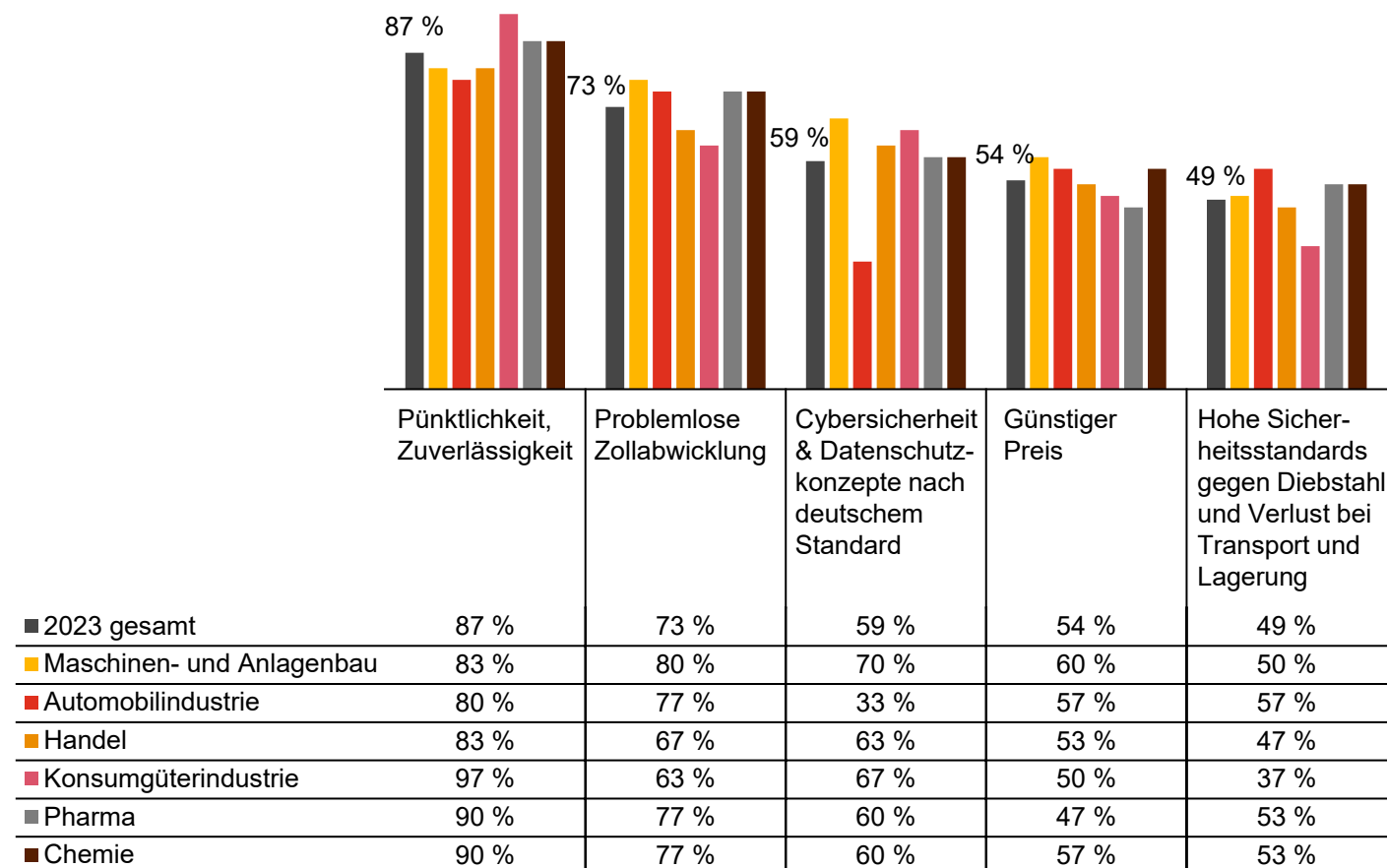
Zuverlässigkeit steht über allem

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit stehen bei den in China aktiven, deutschen Unternehmen unverändert seit Jahren auf Platz eins der Vergabekriterien an Logistiker. In diesem Kontext bildet die Abwicklung der Zollformalitäten den zweitwichtigsten Aspekt.

Sicherheitsstandards, sei es bezüglich Cybersicherheit oder Ladungsdiebstahl, stellen ebenso wie der günstigste Preis für jeden zweiten Verlager noch weitere wichtige Komponenten dar. Die Relevanz des Preises hat sich auch nicht in den letzten Jahren verändert.

Um als Logistiker Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in der globalen Lieferkette in der heutigen Zeit gewährleisten zu können, reichen innovative und differenzierte Dienstleistungen sowie exzellenter Kundenservice nicht mehr aus. Partnerschaften und Allianzen, das sichere Agieren in globalen Netzwerken und ein effizientes Risikomanagement sind unabdingbar geworden.

Top-5-Auswahlkriterien für Logistiker



3

Methodik

Über die Studie

Diese Publikation ist eine Sonderauswertung der Datenerhebung zur PwC-Studie „Das neue China-Geschäft deutscher Unternehmen. Realistisch. Pragmatisch, Risikobewusst.“ Mit dieser Umfrage hat PwC Deutschland ein Stimmungsbild bei 180 deutschen Unternehmen aus sechs verschiedenen Branchen erhoben.

Weitere Insides sowie die vollständige Studie vom November 2023 mit allen befragten Branchen finden stehen ihnen hier zur Verfügung:

www.pwc.de/China-Studie



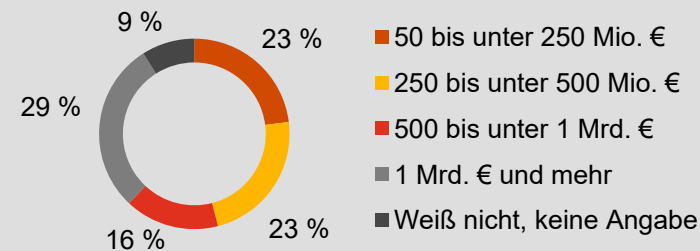
Telefonische Unternehmensbefragung von 180 Unternehmen, die in China aktiv sind. Feldzeit: 21.4. bis 21.7.2023

Produktindustrie

- Maschinen- und Anlagenbau
- Automobilindustrie
- Handel
- Konsumgüterindustrie

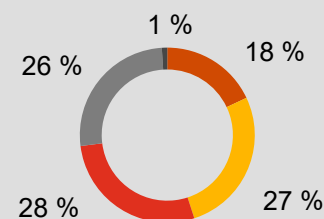
Prozessindustrie

- Pharmaindustrie, Medizinprodukte, Gesundheitswesen
- Chemieindustrie



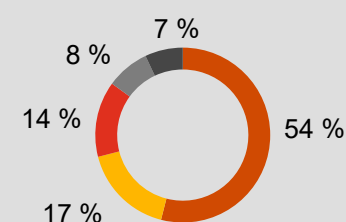
Telefonische Unternehmensbefragung von 180 Unternehmen (jeweils 30 pro Branche), die in China aktiv sind. Feldzeit: 21.4. bis 21.7.2023

Mitarbeiter:innen weltweit



- Weniger als 500 Mitarbeitende
- 500 bis unter 2.000 Mitarbeitende
- 2.000 bis unter 10.000 Mitarbeitende
- 10.000 Mitarbeitende und mehr
- Weiß nicht, keine Angabe

Mitarbeiter:innen China



- Unter 100 Mitarbeitende
- 100 bis unter 500 Mitarbeitende
- 500 bis unter 1.000 Mitarbeitende
- 1.000 Mitarbeitende und mehr
- Weiß nicht, keine Angabe

4

Ausblick



Rückgang des China-Handels bremst deutsche Häfen aus

Stagnation im globalen Handel



Die Seefracht trägt den Hauptanteil am deutschen Handel mit China. Logistiker, Reeder und auch Hafengesellschaften sind vom Rückgang des Handelsvolumens im Jahr 2023 betroffen. Die Frachtraten sind massiv eingebrochen, regulatorische Anforderungen und geopolitische Unsicherheiten zeigen Auswirkungen.

Der Gesamtumschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2022 ist mit 8,3 Mio. TEU niedriger als 2018, wo er bereits 8,7 Mio. TEU erreichte.

Über ein Fünftel (21,5 %) des deutschen Containerumschlags im Jahr 2022 entfiel auf China, gefolgt von den Vereinigten Staaten mit einem Anteil von gut einem Zehntel (10,2 %). Unter den fünf wichtigsten ausländischen Partnerhäfen im Containerverkehr befanden sich im Jahr 2022 drei chinesische Häfen (Quelle: Destatis).

Die vergangenen Jahre, aber auch die aktuellen Konflikte im Roten Meer zeigen: Der globalisierte Warenaustausch ist anfällig für Störungen.

Wettbewerbsfähigkeit sichern



Setzen Reshoring und Nearshoring neue Akzente in der Beschaffung und Produktion? Wie flexibel können Versender und Logistiker den Herausforderungen begegnen? Betreiber von Hafenanlagen sind hier vor allem bei der Digitalisierung der Verladeprozesse gefordert. So können beispielsweise Sensoren, die Information über die Infrastruktur senden, zur Optimierung der Ent- und Beladeprozesse beitragen. Notwendige Entscheidungen könnten in Echtzeit, z. B. mithilfe von Quantencomputern, erfolgen. Dies kann zur Verkürzung der Liegezeit und Erhöhung der Produktivität beitragen. Die immer größer werdenden Containerschiffe erfordern eine höhere Effizienz, damit lange Liegezeiten nicht den gewünschten Einspareffekt unterminieren.

Die Anbindung an das Hinterland muss durch zuverlässige Infrastruktur gewährleistet sein. Aus Nachhaltigkeitsaspekten könnte der Weitertransport dann zunächst per Schiene oder Binnenwasserstraße erfolgen, wo dies möglich ist..

Unsicherheiten reduzieren



Aber gerade bei den Bemühungen um einen umweltgerechten Transport sind Fortschritte nur sehr langsam zu erzielen. Die Verunsicherung der Reeder bei der Umrüstung der Flotte ist groß. Aktuell sieht die Mehrheit Methanol (vgl. PwC Reederstudie 2023) als dominierenden Treibstoff in 20 Jahren für Langstrecken an. Innerhalb von zwei Jahren gab es hier ein Umdenken – weg vom Wasserstoff, der zu diesem Zeitpunkt als langfristige Lösung gesehen wurde und als Prognose von den Befragten angegeben wurde.

Um den Betrieb von Schiffen mit alternativen Treibstoffen sicherzustellen, muss auch die notwendige Bunkerinfrastruktur für diese Treibstoffe errichtet werden. Hierbei muss die Politik den Unternehmen einen verlässlichen Rahmen vorgeben, in dem diese kapitalintensiven und langfristigen Investitionen vorgenommen werden können.

5

Ihre Ansprechpartner



Ihre Ansprechpartner



Ingo Bauer

Tel: +49 201 438-1107
ingo.bauer@pwc.com



Thomas Heck

Tel: +1 917 283 0122
thomas.h.heck@pwc.com



André Wortmann

Tel: +49 151 12038201
andre.wortmann@pwc.com



Burkhard Sommer

Tel: +49 170 5797847
burkhard.sommer@pwc.com

Vielen Dank.

[pwc.de](https://www.pwc.de)

© Juni 2024 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Alle Rechte vorbehalten. „PwC“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die eine Mitgliedsgesellschaft der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) ist. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.