

Ansprechpartner

Prof. Dr. Bernd Gottschalk

Kontakt

Telefon +49 (0) 69 300 389 030

Fax +49 (0) 69 300 389 033

E-Mail info@autovalue.de

Rio de Janeiro, Brasilien, 2. Juni 2010

Benchmarking moderner Logistik

10 Thesen zur modernen Logistik

Kurzfassung eines Vortrages von Prof. Dr. Bernd Gottschalk anlässlich **10th Challenge Bibendum "Rallying together towards a renaissance of road transport after the downturn"**, Veranstalter: Manufacture Française des Pneumatiques Michelin.

Die Thesen sind durch Folgendes gekennzeichnet: Sie werden kurz sein. Sie sollen um Widerspruch anregen und einen Bogen schlagen von der Logistik in Brasilien zu den Ansätzen, wie wir sie in Europa heute verstehen.

Eine Überzeugung vorweg: Moderne Logistik ist eine der komplexesten Abläufe! Sie zu realisieren, entspricht der Quadratur des Kreises. Eine moderne Logistik muss sein: flexibel, effizient, wettbewerbsfähig und sicher.

Andererseits ressourcenschonend und emissionsarm. Das heißt sie muss ökonomisch und ökologisch optimiert sein.

Darüber hinaus muss sie die Kriterien erfüllen: global, multimodal, sozial, vernetzt, prozessorientiert, produktspezifisch und zielgruppenspezifisch, das heißt nutzerorientiert, innovativ, serviceorientiert, gesamtheitlich und schließlich compliancegerecht.

Diese Aufzählung ist noch nicht einmal vollständig. Aber sie zeigt, dass Logistik heute tatsächlich eine anspruchsvolle Wertschöpfungskette und ein kompliziertes Zusammenwirken verschiedenster Einflussfaktoren in einem Netzwerk darstellt, das im Grundsatz zwar schon Alexander der Große beherrschen musste, aber in unserer heutigen globalen, arbeitsteiligen Welt so bedeutsam ist wie nie zuvor.

These 1:

Wir haben zwischen den Triade- und Schwellenländern zwar unterschiedliche Konzepte, Standards und Implementierungsstufen, aber hier wie dort sind wir von der Optimierung der Logistik noch weit entfernt.

Vieles, was wir in Brasilien optimieren müssen, stimmt auch in Europa noch nicht. Vieles, was wir in Brasilien implementiert haben – denken Sie nur an Biofuels – haben wir in Europa bisher nicht umgesetzt. Die Bürokratie ist in Brasilien noch immer ein

AutoValue GmbH

Savignystraße 34

D - 60325 Frankfurt am Main

www.autovalue.de

Hemmschuh. Aber die unterschiedliche Planungsverantwortung für Straßen durch Bund, Länder und Gemeinden in Deutschland ist auch nicht gerade ideal. Im Benchmarking der Häfen wird Brasilien erkennen, dass Flexibilität und Kosten verbessert werden müssen. Aber wir haben auch in Europa im Flugverkehr noch immer kein „Single European Sky“ und produzieren Staus in der Luft.

Im Schienenverkehr in Europa gibt es sogar noch unterschiedliche Signalsysteme und Spurbreiten. Die Infrastruktur, das A und O moderner Logistik, und zwar unabhängig davon, um welches Transportmittel es sich handelt, ist hier wie dort noch immer ein großes Defizit. In Brasilien mehr als in Europa. Optimierung der Logistik ohne Infrastruktur, ist aber wie die Weltmeisterschaft ohne Ball.

These 2:

Infrastruktur als Voraussetzung für die Entfaltung der Wirtschaftskraft der Logistik ist heute mehr denn je Standort-Politik! In Deutschland hätte nach der Wiedervereinigung ohne Infrastruktur und Logistik Ostdeutschland keinen Anschluss an Westdeutschland gefunden.

China hat erkannt, dass Infrastrukturpolitik heute moderne Standortpolitik ist. Optimierte Logistik zieht neue Investoren an und schafft Arbeitsplätze.

These 3:

Die Logistik wird immer mehr zu einem Wirtschafts-, Wachstums- und Beschäftigungsfaktor. Das gilt für die Unternehmen, das gilt aber genauso für Staaten, ob Europa, Brasilien oder USA. Man kann den nicht den Eindruck haben, dass sich die Politik über diese gesamtwirtschaftliche Relevanz immer im Klaren ist. Die politische Priorisierung der Logistik ist nicht hoch.

These 4:

Wir haben zu lange Logistik einseitig definiert als: das richtige Produkt, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, zu geringstmöglichen Kosten. Aber dabei den Anspruch vergessen: mit dem geringstmöglichen Ressourcenverbrauch und den geringstmöglichen Emissionen. Wir warten wie das Kaninchen vor der Schlange, dass sich der Modal Split, der heute weltweit die Straße begünstigt in Richtung auf Schiene oder Wasserstraße und Luft ändert, haben aber lange Zeit zu wenig darauf geachtet, dass jeder Verkehrsträger für sich mehr tun kann, um die Umwelt zu entlasten.

Logistik muss „green logistics“ sein, und zwar für alle! Decarbonisierung darf kein Ziel für nur einige wenige Player sein! Der Anteil der „Renewables“ in der Logistik wird drastisch an Bedeutung gewinnen.

These 5:

Logistik geht nicht ohne Innovation.

Wer unterschiedliche Technologien zwischen Schwellenländern und Industrieländern perpetuiert, schöpft die Potenziale nicht aus. Das gilt für Abgastechnologien wie für

Reifen; das gilt für Antriebstechnik wie für „smart IT“ oder Maße und Gewichte bei LKW. Innovationspolitik für Logistik muss wichtiger werden.

These 6:

Wir propagieren die Multi-Modalität der Logistik, scheitern aber oft an der Organisation der Schnittstellen. Für die „Intermodalität“, die wichtig ist für eine ausbalanciertere Logistik zwischen den Verkehrsträgern, braucht man eine konsequente „Integrationsstrategie“ mit Güterverteil- und Distributionszentren, Hubs und Extended Gates. Intermodalität schafft man nur in einer frühen Planungsphase. Strafsteuern auf einzelne Verkehrsträger oder vernachlässigter Ausbau sind der falsche Weg.

These 7:

Die Globalisierung hat die Bedeutung der Logistik multipliziert, zugleich aber auch deren Probleme. Die Preise für den individuellen Transport sinken, die sozialen Kosten steigen.

These 8:

In der Zukunft werden nicht Zeit oder Kosten der „End-to-end-Transport Chains“ in der Logistik über deren Akzeptanz entscheiden, sondern – neben dem „Carbon Footprint“ vor allem Compliance und „Social Sustainability“.

These 9:

Der Staat ist nicht gerade der beste Organisator der Logistik. Privatisierung und Konzessionsvergaben und private Finanzierung sind die überlegenen Grundprinzipien.

These 10:

Der Staat als Regulierer muss sich zu allererst in „Best Practice“ und „Benchmarking“ üben. Seine Gesetze und Vorgaben entscheiden vor allem über die Güte, Kosten und soziale Akzeptanz der Logistik von morgen.