

Der Transportmarkt heute

Sicherlich mit etwas Verwunderung, finden Sie heute in Ihrer Fachzeitschrift einen Artikel über den heutigen Transportmarkt. Wie kommt es dazu, dass hier ein Spediteur zur Sprache kommt?

Unsere Niederlassung in Bremen organisiert für die Firma Stroetmann bereits seit geraumer Zeit Transporte und fragte uns daher, nach einem etwas anderen informativen Artikel für das Sortenheft.

Die Transporte für unseren Kunden umfassen Saatgut auf Europapaletten, das bei verschiedenen Stroetmann Niederlassungen geladen und an bis zu drei verschiedene Empfänger verteilt wird. Zu den Auslieferungen liegen uns immer fixe Termine vor, da es sich bei den Empfängern meist um Landhandelsgesellschaften handelt, wie z.B. Raiffeisen, und diese in der Regel kaum Lagerraumkapazitäten zur Verfügung haben.

Somit kommen wir schon zu einem Thema, das den heutigen Transportmarkt auszeichnet. Das „Just-in-time“ – Prinzip. Was bedeutet dieses? Hierunter versteht die Transportwelt die Anlieferung der Güter zu dem Zeitpunkt, an dem der Konsument diese benötigt.

Das Ziel hierbei ist, dass der Empfänger der Sendungen diese sofort in seinen Produktionskreis speisen kann. Als Auswirkung für ihn bleiben die reinen Transportkosten der Ware zu seinem Standort gleich oder erhöhen sich geringfügig. Die Erhöhung kann dadurch entstehen, dass die Ware häufiger und in kleineren, für den Spediteur kostenintensiveren Mengen, zum Kunden transportiert werden müssen.

Andererseits erspart sich der Warenempfänger die wesentlich höheren Kosten für einen Lagerbetrieb, z.B. kann „unrentable“ Lagerfläche umgewandelt

und Personal für die Lagerführung eingespart werden.

Immer mehr Unternehmen in Deutschland und Europa setzen dieses Prinzip ein. Für unsere Straßen hat dies den Effekt, dass die LKWs immer mehr zu „rollenden Lagern“ werden. Die entsprechenden Auswirkungen auf unseren Straßen können Sie bereits jetzt täglich beobachten. Diese entstehen nicht nur aufgrund der vorab betrachteten Wandlung der Lagerhaltung.



Womit wir schon die Verkehrsentwicklung in Deutschland beleuchten können. Nach Angaben der Bundesregierung sowie unabhängiger Interessenten für die Verkehrsentwicklung, sehen die Prognosen für den Zeitraum bis 2015 / 2020, die Entwicklungen der verschiedenen Verkehrsmittel (Straße, Schiene, See- und Binnenschiff sowie die Schiene) sehr unterschiedlich aus.

Insbesondere der Straßenverkehr wird hohen Zunahmen unterliegen. Wobei diese durchaus regionale Unterschiede aufweisen. Die Metropol- und Wachstumsgebiete (z.B. Hamburg oder das Ruhrgebiet) sowie die europäischen Verbindungen durch Deutschland werden dieses verstärkt zu spüren bekommen. Durch unsere zentrale geologische Lage sind wir eben auch „das“ Haupttransitland für fast alle europäischen Verkehrsströme. Um dieses „Mehr“ künftig halbwegs steuern zu können, sind noch eine Vielzahl von Maßnahmen von Nöten.

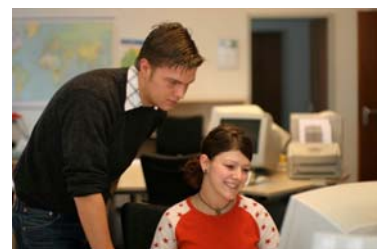
So muss zum einen die bestehende Infrastruktur bewahrt und ausgebaut werden. Ebenso be-

darf es der weiteren Entwicklung von z.B. Verkehrsleit-Systemen sowie Informationstechniken. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen der Finanzierbarkeit sicher auch die Maut für PKW kommen. Entlastungen durch die anderen Verkehrsmittel wird es kaum geben. Diese werden zwar auch Zuwächse verzeichnen, können aber eben mit der Flexibilität des LKWs nicht mithalten.

Nur auf den Langstrecken wird der Schienenverkehr eine Unterstützung darstellen können. Die Kostenvorteile, welche die Bahn gegenüber dem LKW hat, machen sie dann wettbewerbsfähig und die zeitlichen Nachteile durch die Umladungen an den Bahnhöfen bei An- und Auslieferung fallen nicht mehr ins Gewicht.

Daher wird die Schiene als Verkehrsträger im europäischen Rahmen hohe Zuwachszahlen zu verzeichnen haben. Aber auch hier sind eine Vielzahl von kostenintensiven Investitionen in Strukturen und europäischen Harmonisierungen noch notwendig.

Das Binnenschiff als eigentlich umweltpolitisch herausragender Verkehrsträger wird von dieser Entwicklung nicht profitieren können. Die Speditionen sind zwar immer mehr bemüht, nicht nur Massengüter, z.B. Kohle oder Getreide, auf die Flüsse zu bringen, sondern auch Container auf dem Wasser von und zu den großen Seehäfen.



Bedingt durch die Hochwasserstände im Frühling und den niedrigen Wasserständen im Sommer ist regelmäßiger, planbarer Einsatz aber nur bedingt

Der Transportmarkt heute

möglich. Und eine Diskussion über den Ausbau der Flüsse zu „betonierten Wasserstraßen“ braucht angesichts bald jährlicher Überflutungsmeldungen wohl erst gar nicht begonnen werden.

Die Problematik der Wasserstände betrifft auch Deutschlands größten Seehafen in Hamburg. Dort zeichnet sich ab, dass eine weitere Vertiefung der Elbe-Fahrrinne dringend notwendig sein wird. Die großen Containerschiffe wachsen immer weiter und sprengen die Grenzen des derzeit machbaren. Schon jetzt müssen die großen Schiffe auf die Tide der Elbe achten.

Eine Ausweichmöglichkeit ist derzeit im Entstehen. Bei Bremerhaven entsteht mit dem „Jade-Weser-Port“ ein neuer Hafen. Dieser wird aber nicht ausreichen, um die erwarteten Mengen des boomenden Containerverkehrs aufzufangen. Daher werden auch in Hamburg im großen Rahmen neue Flächen für Containerterminals geplant.



Eine weitere Tendenz im Containerverkehr zeichnet sich auch in den Verkehrsströmen ab. Die Zahl der Einfuhren steigt und die Ausfuhren sinken. Bedingt wird dieses zum einen durch stark wachsende osteuropäische Länder. Hier gilt insbesondere Hamburg als der Knotenpunkt für die Verkehrsströme. Ein weiterer Grund liegt in der zunehmenden Globalisierung, die auch die deutschen Produktionsmärkte ändert.

Im Bereich des interessanten Luftfrachtmarktes müssen die europäischen und die internationalen Transporte getrennt von

einander betrachtet werden. In Europa spielt die Luftfracht nur für die Post- und Expressdienste eine relevante Rolle. Im normalen Frachtenmarkt hingegen ist dieses Verkehrsmittel kaum von Bedeutung.



Im Vergleich dazu ist der internationale Luftfrachtmarkt einer der Boommärkte unserer Branche. Bedingt durch die Globalisierung werden immer mehr kleine eilbedürftige Sendungen weltweit verladen. Eine Ende dieses Trends ist nicht absehbar.

Der Markt teilt sich zwischen vier große Anbietergruppen auf. Den Luftfrachtführern (Lufthansa Cargo), den Postbetrieben, den Integratern (UPS) und den Spediteuren (NAVIS). Alle vier decken bestimmte Segmente der zu transportierenden Waren und entsprechenden Nebenleistungen ab. Als jüngster Branche wird hierbei den Integratern das größte Wachstumspotential zugestanden.

Die Probleme für alle Beteiligten in Deutschland liegen im Wesentlichen in den bereits jetzt ausgereizten Kapazitäten der zentralen Flughäfen. Hinzu kommt der Umstand, dass viele Flughäfen auch noch in der unmittelbaren Nähe großer Städte liegen und somit diversen Flugbeschränkungen, wie z.B. Nachtflugverboten unterliegen.

Daher geht der Trend dahin, dass die reinen Nur-Fracht-Flugzeuge diese Flughäfen nicht mehr ansteuern, sondern auf andere ausweichen. Das bekannteste Beispiel ist der Flughafen Hahn bei Frankfurt / Main.

Allerdings erwächst hier ein Nachteil heraus. Denn noch wird die meiste Luftfracht im Passagierverkehr transportiert und dieser läuft eben über die großen Flugplätze.

Eine wesentliche neue Rolle für die Spediteure spielt heute die Entwicklung der Logistiksysteme sowie das „Outsourcing“. Was bedeutet beides?

Unter dem Outsourcing verstehen wir die Auslagerung von Tätigkeiten, die nicht zur Kernkompetenz einer Unternehmung gehören. So übernehmen immer mehr Spediteure die Transport- und Lagerbereiche ihrer Kunden.

Im Rahmen dieser Auslagerung sind auch neuen Logistikkonzepte entstanden. Bislang berühren wir die Prozesskette unserer Kunden mit Lagerung, Transport und Just-in-time Lieferung nur. In der Logistik gehen wir über diese Tätigkeiten hinaus.

Hier streifen unsere Verrichtungen nicht mehr nur die Prozesse unserer Kunden, sondern gehen in diese hinein. So werden z.B. Teile aus der Produktion werden durch Logistiker bevorratet, behandelt, vormontiert, transportiert und zur richtigen Zeit ins Werk an den richtigen Platz geliefert.

Die logistischen Anforderungen unserer Kunden sind so vielschichtig wie diese selbst und stellen für uns eine der größten kommenden Herausforderungen dar.

Für Fragen zu diesem Artikel stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Auf unserer Internetseite finden Sie unsere Kontaktdaten.



Sascha Kaminski
NAVIS AG / Hamburg
www.navis-ag.com