

Workshop 7: Logistik in unruhigen Zeiten

Einbruch der Frachtraten und Anstieg der Versicherungsprämien – die Logistik erlebt nach dem Boom ein böses Erwachen. Zusätzlich belasten weltweit steigende Sicherheitsanforderungen die Branche. Erst die Erholung des Welthandels dürfte die Frachtraten normalisieren. Denn wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig hängt die Zukunft der Logistik von der Fortsetzung der Globalisierung ab.

Es diskutierten:

Michael Angerbauer, Referent Außenwirtschaftspolitik, ZVEI

Oliver Euler, Credit Manager Deutschland, Kühne+Nagel

Prof. Dr. Carl Marcus Wallenburg, Lehrstuhl Internationale Logistiknetze, TU Berlin

Moderation: **Armin Kalbfleisch**, Managing Editor, Dow Jones News GmbH

In seiner Einführung berichtete Prof. Wallenburg über die aktuelle Situation am Logistikmarkt. Seit Mitte 2008 könne man einen deutlichen Einbruch des Welthandels mit entsprechendem Rückgang an Logistikknachfrage beobachten. „Wie groß der Effekt auf die Logistikbranche ist, sieht man deutlich an den Frachtschiffen, die vor Singapur liegen. Etwa 350 Schiffe ohne Auftrag, mit einer Kapazität von 1 Million TEU“, erklärte Prof. Wallenburg, „das sind etwa 10 Prozent der Menge, die dort im Jahr umgeschlagen wird.“

Da der Bedarf nach Gütern sinke, erhöhten sich damit die verfügbaren Logistikkapazitäten. Insofern sei die Auswirkung der Wirtschaftskrise das Hauptproblem und „nicht die Piraterie, die aber in den Medien einen hohen Stellenwert hat“. Dennoch würden sich auch hieraus künftig Probleme für die Branche ergeben.

Durch die Terrorismus-Bekämpfung, wie z.B. die geplante 100-prozentige Durchleuchtung der Container, werde es zu längeren Schiffs-liegezeiten und Schiffsstaus kommen. Dies wiederum habe zur Konsequenz, dass die Effizienz des internationalen Warenverkehrs sinke, auch wenn sich gleichzeitig die Sicherheit erhöhe, führte er aus. Ein weiterer Punkt - mit dem sich die Logistikbranche auseinandersetzen müsse - sei die sogenannte Grüne Logistik. Die Endverbraucher würden anfangen, nachhaltige Logistiknetze zu fordern. Dies werde in Zukunft deutlich zunehmen. „Nur die Unternehmen, die frühzeitig auf CO2-arme Grüne Logistik setzen, werden besser auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet sein“, riet Prof. Wallenburg.

Der weltweite Fall der Seefrachtraten ist nach Ansicht der Experten vorerst gestoppt. "Die Raten sind mittlerweile auf einem Niveau angekommen, von wo sie nicht mehr weiter fallen können", sagte Oliver Euler von Kühne+Nagel. Für den weiteren Jahresverlauf rechne er mit einer Erholung von dem derzeit sehr niedrigem

Niveau aus. Die vor dem Einbruch des Welt-handels im vergangenen Jahr registrierten Preise würden jedoch lange Zeit nicht mehr erreicht, betonte Oliver Euler. Dass sich die Verlagerer wieder auf steigende Seefrachtraten einstellen müssen, hält auch Prof. Wallenburg für wahrscheinlich. Er wies darauf hin, dass einige Reedereien zuletzt sogar bereit waren, Verträge unter ihren Grenzkosten abzuschließen, um an Aufträge zu kommen. "So etwas ist ruinös und lässt sich auf Dauer nicht durchhalten", zeigte sich Prof. Wallenburg besorgt. Oliver Euler sieht die aktuellen Probleme in allen Frachtbereichen, egal ob zu Luft, zu Wasser oder zu Land. „Die Aufträge sind abhängig vom Kunden. Hat dieser Absatzschwierigkeiten, kommt es auch bei uns zu Problemen. So geht es aber allen Wettbewerbern“, erläuterte er.

In schlechten Zeiten versuche man natürlich, dem Kunden andere Zusatzleistungen anzubieten. So sei in der Vergangenheit die Zollabwicklung auch häufig durch die Logistikunternehmen übernommen worden. „Heute macht das wieder vermehrt der Kunde selbst, um seine Mitarbeiter auszulasten“, wusste Oliver Euler zu berichten. „Dies wird sich aber wieder ändern“, ergänzte Michael Angerbauer, „denn schon heute gibt es ganzheitliche Logistikexperten in den Speditionen. Und dieser Prozess geht weiter, so dass das Know-how in den Logistik-Unternehmen höher sein wird als bei den Kunden“.

Armin Kalbfleisch wollte von den Anwesenden wissen, „ob sie die Regelungswut Brüssels oder von anderen Regierungen sehr quält?“ Die Regularien, die aus Brüssel oder den USA kämen, würden schon große Schwierigkeiten mit sich bringen, hieß es. So solle ab 1. Juli die

Zollabwicklung - zumindest für die Ausfuhr - verpflichtend auf elektronische Datenverarbeitung umgestellt werden (ATLAS-System). Große Unternehmen würden dies selbst erledigen können, mittlere würden auf einen Dienstleister zurückgreifen müssen und kleine Unternehmen würden die Logistikunternehmen damit beauftragen. „Dies wird sich sehr auf die Logistikbranche auswirken“, befürchtete Angerbauer. "Bis jetzt hatten große Firmen eine Zulassung, um die Zollanmeldung erst bis zu einem Monat nach Versand zu machen. In Zukunft wird es Voranmeldefristen geben. Das wird zu Folge haben, dass kurzfristig keine Änderungen mehr möglich sein werden." Damit werde auch eine Lieferung „just in time“ fast unmöglich. Ab 2011 solle dies auch für die Einfuhr gelten. „Insofern brauchen wir keine Krise, wir machen uns die Probleme selbst“, bedauerte Angerbauer diese Entwicklung.

Zum Abschluss der Runde wünschte sich Armin Kalbfleisch noch eine Beurteilung der Chancen für die Grüne Logistik. Viele große Unternehmen hätten sich zu einer Emissionsreduzierung verpflichtet, quasi als persönliche Zielvereinbarung, berichtete Prof. Wallenburg. Er sehe darin auch ein gehöriges Sparpotential für Logistikunternehmen. Für viele kleine Unternehmen sei dies hingegen nichts. Es fehle einfach an Liquidität, um in Grüne Logistik zu investieren. Und Oliver Euler ergänzte: „Es wird nur angeschafft was sich betriebstechnisch rechnet“. Fazit: Die Grüne Logistik sei zwar ein Zukunftsthema, werde aber von den aktuellen Problemen der Branche deutlich überschattet.

Maike-Maria Jung, Coface Deutschland