

Umdenken im Transporteinkauf

Warum Verlader die Logistik wieder zu ihrer Kernkompetenz machen sollten

Von Gunnar Gburek

Die Industrie steckt gerade in einem der wichtigsten technologischen Übergänge der letzten Dekaden: 3-D-Druck, Maschine-zu-Maschine-Kommunikation, das Internet of Things und Big Data beeinflussen die Verbindungen zu Kunden und Lieferanten - und damit die individuelle Supply Chain. Auch die Transportbeschaffung als Teil dieser Kette ändert sich maßgeblich. Die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung verändert nicht nur unsere Kommunikation, sondern bestimmt auch richtungsweisend das Konsumverhalten. Die Möglichkeit, jederzeit online bestellen zu können, wirkt sich gleichermaßen auf die Produktion wie auf die Lieferung aus. Wenn beispielsweise heute Abend ein medialer „Influencer“ - zu deutsch ein reichweitenstarker Meinungsmacher - auf einem sozialen Onlinedienst wie Instagram ein Bild mit seinen neuen, personalisierten Sneakern veröffentlicht, wollen es ihm seine Follower gleich tun: Die Sneaker nach eigen-

nen Wünschen konfigurieren, in den virtuellen Einkaufskorb legen, bezahlen und am liebsten morgen schon erhalten. Insbesondere in der Textil- und Elektronikindustrie werden auf diese Weise Bestellrhythmen unregelmäßiger und die Losgrößen kleiner. Für die Produktion, den Handel und den Transport solcher Waren wird damit ein langfristiges Planen immer schwieriger. Auftraggeber aus dem Produktions- und Handelssektor müssen demnach ihre bisherigen Wege der Transportbeschaffung überdenken. Hier bieten digitale Transportplattformen die Möglichkeit, kurzfristig freien Laderaum und passende Transportdienstleister zu finden. **Rahmenverträge bleiben Faktor** Der Transporteinkauf über digitale Plattformen stellt Rahmenverträge aber keinesfalls grundsätzlich infrage. Im Gegenteil: Es ist wichtig, bestehende Abläufe festzumachen. So kann sich der Einkäufer auf die Aufträge konzentrieren, die nicht wirklich planbar sind und aufgrund von Zeitdruck meist suboptimal gelöst werden.

Die künftige Herausforderung wird es sein, dem Kunden das zu liefern, was er morgen und nicht übermorgen haben möchte.

Jederzeit den geeigneten Transportdienstleister finden und die eigene Handlungsfähigkeit behalten: Das sind die einschlägigen Argumente dafür, die Transportlogistik wieder selbst in die Hand zu nehmen. Die künftige Herausforderung wird es sein, dem Kunden das zu liefern, was er morgen - und möglicherweise nur morgen, nicht übermorgen - haben möchte. Daraus muss sich nicht zwangsläufig ein Trend entwickeln, aus dem direkt wieder eine langfristige Geschäftsbeziehung entsteht. Verladende Unternehmen setzen aktuell zu schätzungsweise 80 Prozent auf langfristige Kontrakte. Dabei ist es aber ein Irrtum zu glauben, dass ein Rahmenvertrag zu Preissicherheit führt. In solchen langfristigen Vertragswerken kann nur ein geschätzter mittlerer Preis vereinbart werden. Der Transportdienstleister muss also einen Preispuffer einbauen, da er nicht weiß, wie sich der Markt verhalten wird. Das heißt, dass man den tatsächlichen Marktpreis immer nur in Echtzeit und direkt auf dem Spotmarkt ermitteln kann.

Der Preis allein ist und wird jedoch auch künftig für viele Produktions- und Handelsunternehmen nicht der ausschlaggebende Faktor sein, sich für einen Dienstleister zu entscheiden. Vielmehr sind eine hohe Qualität, stabile und realistische Leistungsversprechen sowie flexible, kundenorientierte Lösungen - auch neben dem Standard - die Schlüssel für eine gute Kundenbeziehung. Während das Konsumenten- und das Kundenverhalten nur bedingt gesteuert werden kann, kann die Supply Chain gezielt optimiert werden, indem man wieder mehr Kontrolle über diese erlangt. Digitale Transportplattformen bieten die Möglichkeit, Transporte schnell, unkompliziert und sicher in einem klar definierten Benutzerkreis anzufordern. Wer den Einstieg in die digitale Transportvergabe sucht, sollte neben einer hohen Anzahl an Angeboten und einer intuitiven Oberfläche, auf Neutralität und hohe Sicherheitsstandards achten. Letztere helfen dabei, die Compliance-Richtlinien des eigenen Unternehmens zu unterstützen. (ben)

 **Gunnar Gburek** Head of Business Affairs bei Timocom



GDL Transport übernimmt SCT

Konzentration in Schweden

SCHIENE/STRASSE GDL Transport, einer der führenden Transport- und Logistikdienstleister in Schweden, baut seine Marktpräsenz im Straßengüter- und Eisenbahnverkehr aus. Wie das Unternehmen mit Zentrale in Helsingborg bekanntgab, sind sämtliche Vermögenswerte der SCT Transport AB aus Göteborg übernommen worden. SCT besteht seit 1986 und setzt rund 120 Zugmaschinen sowie 400 Containerchassis ein. Außerdem betreibt das Unternehmen vom Scandiahafen in Göteborg aus in Zusammenarbeit mit Tägfrakt AB und CFL Cargo vier Container-

zugverbindungen in das schwedische Hinterland. Mit dem Engagement auf der Straße und bei den Eisenbahntransporten setzt SCT 250 Mio. SEK (25,5 Mio. EUR) um. Die übernehmende Firma GDL ist ein Zusammenschluss von vier regional tätigen Transport- und Logistikunternehmen. An 15 Standorten in Schweden kümmert sich GDL um Transporte aller Art, bietet Logistik für Industriekunden, übernimmt den Kombi-Umschlag, betreibt Lagerung, Umzugsverkehre, Baustellen- und Agrartransporte. Der Umsatz beträgt 276 Mio. EUR. (jpn)

Kerry beteiligt sich an Globalink Logistics

Präsenz in neun Gus-Ländern gesichert

BAHNVERKEHR Das in Hongkong beheimatete Logistikunternehmen Kerry Logistics beteiligt sich an der Dubaier Spedition Globalink Logistics. Wie groß der Anteil der Chinesen an der Beteiligung ist, wurde aber bisher nicht veröffentlicht. Durch den Deal erweitert Kerry Logistics sein globales Netz um neun Länder der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten: Dabei handelt es sich um die Länder Kasachstan, Usbekistan, Kirgistan, Tadschikistan, Turkmenistan, Georgien, Armenien, Aserbaidschan und Ukraine.

Kerry-Logistics-Chef William Ma sieht „immense Möglichkeiten“ für die Entwicklungsstrategie seines Unternehmens durch die chinesische Initiative einer Neuen Seidenstraße. Kerry Logistics ist dabei, ein Landverkehrsnetz über Straße, Schiene sowie mit multimodalen Frachtdiensten von China nach Zentralasien und Europa zu entwickeln. Vor allem Kasachstan, wo Globalink Logistics an zehn Standorten präsent ist, soll von wachsenden Transit-Güterströmen zwischen China und Europa profitieren. (kk)

Loxx fusioniert zwei Töchter

SPEDITION Die speditionellen Aktivitäten der Loxx-Gruppe am Heimatstandort Gelsenkirchen werden zum 1. Juli in einem Unternehmen zusammengeführt. Die Loxx Logistics GmbH (Kerngeschäft Osteuropa und Zentralasien) und Loxx Logistik & Spedition GmbH (Schwerpunkt National und Westeuropa) werden verschmolzen und als Loxx Logistics GmbH fortgeführt. Die Geschäftsführung bleibt mit Alexander Brockt und Ulrich Schröder unverändert. Damit bietet Loxx künftig in Gelsenkirchen ein Leistungsangebot „aus einer Hand“ für alle Fahrtgebiete, heißt es. Die Loxx Lagerlogistik GmbH in Gelsenkirchen, die Logistikdienstleistungen und Fulfillment anbietet, bleibt von der Verschmelzung unberührt. (la)

ANZEIGE



/goupil.deutschland

Gartner kauft Gustav Ziegler

SPEDITION Die oberösterreichische Gartner Transport Holding GmbH, Lambach, erwirbt alle Geschäftsanteile an der Gustav Ziegler GmbH (Dürmentingen/Baden Württemberg). Das bestätigte Gartner Business-Development-Manager Günther Sperrer der DVZ. Stimmt die Bundeswettbewerbsbehörde zu, soll die Transaktion rückwirkend per 1. Januar 2017 abgeschlossen werden. Ziegler wurde Ende der 30er Jahre gegründet und hat sich auf den Transport von Bau- und Landmaschinen spezialisiert. Das Familienunternehmen wird in dritter Generation geführt. Der Firmennamen soll erhalten bleiben. Der bisherige Hauptgesellschafter bleibt in der Geschäftsführung. Über den Kaufpreis liegen keine Informationen vor. (sc/kl)

ANZEIGE



Iran
logistics connects europe iran@loxx.de
0209 / 6046 - 835

Danser strebt GDP-Status an

BINNENSCHIFFFAHRT Die in der Container-Binnenschiffahrt tätige Danser Group strebt eine Zertifizierung der Guten Vertriebspraktiken (Good Distribution Practices/GDP) an. Es ist nach Angaben des Unternehmens die erste Qualifizierung eines Binnenschiffsunternehmens. „Wir warten noch auf das letzte abschließende Audit“, sagte ein Firmensprecher der DVZ. Hintergrund: Um für die Pharmaindustrie tätig zu sein, ist die GDP-Zertifizierung ein Mittel des Qualitätsnachweises entlang der gesamten Lieferkette, angefangen von der Lieferung der Rohmaterialien an die Herstellungswerke bis hin zum Versand. Danser transportiert in zunehmendem Maße Container für die Pharmaindustrie in der Schweiz. (jpn)

FOTO: FOTOLIA