

INTERVIEW



Logistik gewinnt an Priorität

Logistikprofessor **Horst Wildemann** von der Technischen Universität (TU) München zu den Trends in der Chemielogistik.

Was sind die größten Herausforderungen für die Chemieindustrie in Deutschland?

Horst Wildemann: Seit Anfang der 90er-Jahre steht die deutsche chemische Industrie zweifellos unter erheblichem internationalem Wettbewerbsdruck, der mittelfristig in einigen Marktfeldern zu einer weiteren Konsolidierung der in Deutschland lange Zeit hoch fragmentierten Branche führen wird. Hier sehen wir schon heute eine deutlich stärkere Fokussierung deutscher Chemieunternehmen auf ihr jeweiliges Kerngeschäft. Angesichts der anhaltend hohen Öl-, Rohstoff- und Energiepreise sehe ich erheblichen Bedarf an einer weiteren Kostenoptimierung in den Bereichen Beschaffung, Produktion und Logistik, um diese Effekte zu kompensieren. Ein weiteres Risiko könnte ein gegenüber dem US-Dollar starker Euro sowie die zu erwartenden erhöhten Kosten durch die neue EU-Chemikalienverordnung Reach darstellen, die neben einer Verschärfung des Zulassungsverfahrens für Chemikalien auch ein umfassendes Risikomanagement für so genannte Altstoffe erfordert.

Was sind die wichtigsten Trends in der Chemielogistik?

Die Frachtkosten stellen für die Chemieindustrie einen erheblichen Kostenblock dar, der zunehmend in den Mittelpunkt von Optimierungsprogrammen getreten ist. Synergiepotenziale durch Bündelung und Optimierung der Beschaffungs- und Distributionslogistik wurden bislang häufig noch nicht komplett ausgeschöpft. Der Weg in der Chemielogistik geht meiner Meinung nach ganz klar in Richtung des Einsatzes von zumindest europaweit agierenden 3PL-Logistikdienstleistern, die in der Lage sind, über die reine Transportdienstleistung hinaus zusätzliche Value Added Services anzubieten. Außerdem setzt sich unvermindert der Trend fort, in den Unternehmen ein zentralisiertes,

strategisches Logistikmanagement aufzubauen.

Wird das Logistikmanagement nur wegen der Kosten zentralisiert?

Nein, sondern auch wegen der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen im Zollmanagement. Hier spielen vor allem die Verschärfung der Richtlinien zur Terrorismusbekämpfung im grenzüberschreitenden Warenverkehr – also die Boykottlistenprüfung und US-Exportregelungen, die verschärfte Zoll- und außenwirtschaftlichen Vorschriften (Zollkodex 2006) sowie die internationalen Bemühungen zur elektronischen Zollabfertigung (Atlas-Ausfuhr) eine dominierende Rolle. Diese Regelungen erhöhen

den Druck auf die Unternehmen, dem Thema Logistik eine höhere Priorität beizumessen und sich gegen Risiken abzusichern.

Worauf müssen sich Speditionen und Logistikdienstleister, die für die chemische Industrie arbeiten, künftig einstellen?

Aus meiner Sicht werden sie sich zum einen einem deutlich professionelleren Risiko- sowie Logistikmanagement mit den Aufgaben Logistikkostenoptimierung und -kontrolle gegenübersehen. Die neuen Verordnungen erfordern zudem eine intensivere Zusammenarbeit aller Partner in der Supply Chain, die sich nicht zuletzt in harmonisierten Datenhaltungs- und IT-Systemen widerspiegeln muss.

Welche Chancen haben die kleineren Transportdienstleister?

In der deutschen Chemieindustrie mit Europa als Hauptabsatzmarkt dominiert der LKW-Transport mit einem 80-Prozent-Anteil. Deswegen sehe ich für kleine und mittelständische Transportdienstleister durchaus gute Wachstumschancen in einer Fokussierung auf die Spezialitätenchemie und Sondertransporte sowie im Aufbau von Logistiknetzwerken mit den 3PL-Logistikdienstleistern. *eee*

Gute Wachstumschancen für kleine und mittelständische Transportdienstleister

HORST WILDEMAN,
Professor für Logistik an der TU München