

„Es ist wichtig, dass wir uns einmischen“

Ralf Nagel vom VDR gibt Einblick in seinen Job als Chief-Lobbyist der Reeder

MENSCHEN & KARRIERE SEITE 11



DVZ

DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG

DIENSTAG, 16. FEBRUAR 2016 • Nr. 13 • 70. Jahrgang

Zeitung für Verkehr und Logistik

C 2497 •



VTG Logistics übernimmt KN-Anteile

Schienenlogistiker jetzt Alleingesellschafter

STRATEGIE Kühne+Nagel (KN) hat sich zum Jahreswechsel aus dem 2013 gemeinsam mit der VTG AG, Hamburg, gegründeten Joint Venture VTG Rail Logistics GmbH zurückgezogen. Der 30-Prozent-Anteil wurde mit Wirkung vom 5. Januar 2016 an VTG abgegeben - damit ist VTG nunmehr alleiniger Gesellschafter des Schienenlogistikers VTG Rail Logistics.

Während Kühne+Nagel „keine Marktgerüchte kommentieren will“, bestätigte VTG die Übernahme dem DVZ-Brief. „Wir glauben angesichts der positiven Entwicklung dieses Geschäftsbereiches an den europäischen Schienenlogistikmarkt“, heißt es dazu auf Nachfrage der DVZ aus Hamburg.

2013 hatten sich beide Unternehmen in einer gemeinsamen Presseausendung noch euphorisch gegeben: „Der Zusammenschluss ermöglicht die Bündelung des Know-hows zweier starker Logistikpartner, die sich hinsichtlich ihrer regionalen sowie inhaltlichen Schwerpunkte perfekt ergänzen.“

Im ersten Geschäftsjahr blieb die Entwicklung des Joint Ventures hinter den Erwartungen zurück. Grund dafür waren nach VTG-Auskunft die politischen Entwicklungen in Russland und der Ukraine, die den Verkehr nahezu zum Erliegen brachten.

In den ersten neun Monaten 2015 hatte der VTG-Geschäftsbereich Schienenlogistik mit einem Umsatz von 236,5 Mio. EUR in etwa das Vorjahresniveau gehalten. (la/ri/ici)

Deutsche Post prüft Optionen für Frachtparte

SPEDITION Die Deutsche Post prüft der Nachrichtenagentur Reuters zufolge mehrere Optionen für die Zukunft der Frachtparte DHL Global Forwarding, Freight. Insidern zufolge erwägt der Konzern, den Geschäftsbereich zumindest teilweise zu verkaufen oder in ein Gemeinschaftsunternehmen einzubringen. Dabei geht es dem Vernehmen nach vor allem um die See- und Luftfrachtaktivitäten. Als Interessent gilt die japanische Post, die im vergangenen Jahr durch den Kauf der Toll Group aus Australien in das internationale Speditionsgeschäft eingestiegen ist.

Die Deutsche Post wollte die Spekulationen nicht kommentieren. Fakt ist aber, dass es in dem Bereich große Probleme bei der Einführung der globalen IT „New Forwarding Environment“ gab und massive Abschreibungen notwendig wurden. Von der DVZ befragte Marktkenner äußerten sich dennoch skeptisch, dass es tatsächlich zu einem Verkauf kommt. (sr)

Globalisierung

Es ist Zeit für eine neue Lesart



Der Trend zu mehr weltweitem Warenaustausch und globaler Arbeitsteilung schwächt sich ab. Gerade die Logistik spürt dies besonders. Zwar befinden sich die Produktionsnetze in einem stabilen Zustand. Aber die fortschreitende Digitalisierung und der 3-D-Druck werden für einen Umbruch sorgen.

Die globale Arbeitsteilung hat ein Plateau erreicht. Die Zeiten umfangreicher Verlagerungen oder Rückverlagerungen industrieller Wertschöpfung sind vorerst vorbei. So lautet die Einschätzung der Logistikweisen, einem Gremium, dem derzeit 31 Branchenexperten aus Industrie, Handel, Dienstleistung, Finanzwirtschaft und Wissenschaft angehören. Die Logistikweisen haben gerade ihren aktuellen Bericht über die Entwicklung in ihrem Wirtschaftssegment fertiggestellt. Er soll noch in diesem Monat an die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsministerium, Dorothee Bär, überreicht werden. Bär ist Schirmherrin des Gremiums.

Deutschland bleibt 2016 stark im Export - auch in China werden deutsche Produkte weiter sehr gefragt sein. Die Logistikweisen rechnen bei den Exporten aber nur noch mit einem verhaltenen Wachstum, das geringer als 2015 ausfallen dürfte. Letztlich sei kein deutlicher Zuwachs für die deutsche Logistik aus der Globalisierung zu erwarten.

„Kurzfristig konnten die deutschen Exportunternehmen die Einbrüche aus den Schwellenländern durch Lieferungen in europäische Länder und in die USA kompensieren“, sagt Ulrich

Kater, Chefvolkswirt der Deka Bank. „Das wird im laufenden Jahr aber nicht mehr so reibungslos funktionieren.“

Besonders deutlich spürt derzeit die Massengutschifffahrt die weltweite Flaute. Die Fracht- und Chartersraten der Bulker befinden sich auf niedrigen Tiefstständen. Die Schiffsbetriebskosten werden nicht mehr annähernd gedeckt.

„Der in den letzten Jahrzehnten dominierende Treiber Globalisierung verliert an Relevanz und gerät auf hohem Niveau in die Sättigung“, heißt es in dem Bericht. Die Produktionsnetze befinden sich demnach in einem einigermaßen stabilen Zustand. Die Produktionskosten und vor allem das Lohnniveau in China seien erheblich gestiegen, wenn auch der Anteil der Löhne am Volkseinkommen weiterhin niedrig sei.

Eine rasante Entwicklung zeigt sich indes bei der additiven Fertigung (3-D-Druck). Sie hat das Potenzial, weltweite Produktionsverbände komplett neu zu ordnen und damit auch die Lieferketten grundlegend zu ändern. (rok)

MEINUNG SEITE 2
NAHAUFNAHME SEITE 3
MARKT & KONJUNKTUR SEITE 9

TOP-Themen

Osteuropa interessiert Tankkartenanbieter

Die Plastikkarte für Diesel, Maut und vieles andere setzt sich auch in Osteuropa durch. Details und eine Übersicht der Leistungen von rund 20 Kartenanbietern bietet das aktuelle Themenheft. **THEMENHEFT**

Belgien sagt Sozialdumping den Kampf an

Die belgische Regierung hat mit Gewerkschaften und Verbänden einen Plan für fairen Wettbewerb im Transportsektor verabschiedet. **2/4**

Stückgut als Spezialität rechnet sich

Die Stückgutspedition Schmidt-Gewelsberg setzt auf exakte Prozesse und will sich stärker in der Kontraktlogistik positionieren. **6**

Jade-Weser-Port-Ausbau nimmt erste Hürde

Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies hat gestern die Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Hafens vorgestellt. 2017 könnte die Planfeststellung beginnen. **7**

2

PROZENT

mehr Luftfracht wurden 2015 im Vergleich zum Vorjahr weltweit geflogen. Das haben die Aircargo-Analysten bei World ACD veröffentlicht. Der Marktanteil der Top-20-Luftfrachtspediteure nahm leicht ab. (kk)

Raben kauft Peter Spedition

STÜCKGUT Die Raben Group setzt ihren Expansionskurs in Deutschland fort. Jüngster Zukauf: Sie übernimmt die Peter Internationale Spedition GmbH aus Siegen in Nordrhein-Westfalen mit rund 60 Mitarbeitern. Damit ist Raben über ihre Deutschland-Organisation Raben Trans European Germany künftig an 26 Standorten vertreten. Bereits im vergangenen Jahr hatte Raben die Speditionen Weishaupt, Albstadt/Baden-Württemberg, die Balter-Gruppe in Koblenz und Gera sowie die Bremer HRL Eurocargos erworben.

Die Peter Internationale Spedition GmbH wurde 1948 als Spedition und Lagerhaus gegründet und wird seitdem als Familienbetrieb in der dritten Generation geleitet. Zum Kerngeschäft gehören vor allem nationale und internationale Landverkehre und spezielle Logistiklösungen. Die Produktpalette umfasst europaweite Landverkehre, EDV-gestützte Lagerung und Bestandsverwaltung sowie verschiedene Mehrwertdienste. (la)

FOTO: PATRICK LUX/ISTOCK

2,7 Prozent

wächst die US-amerikanische Wirtschaft nach jüngsten Konjunkturprognosen in diesem Jahr.

Quelle: Weltbank

3 Prozent

beträgt 2016 das Wachstum, das für die Region Europa und Zentralasien erwartet wird.

Quelle: Weltbank

1200 Mrd.

EUR beträgt der Wert der Waren, die in Deutschland ansässige Unternehmen 2015 weltweit exportiert haben.

Quelle: Destatis

105 Mrd.

EUR beträgt der Wert der Waren, die im vergangenen Jahr von Deutschland in die USA exportiert wurden.

Quelle: Destatis

Der einstige Megatrend Globalisierung musste in der jüngsten Vergangenheit anderen Themen weichen. Digitalisierung, Industrie 4.0, Vernetzung, 3-D-Druck, das sind heute die relevanten Schlagwörter, die diskutiert werden, wenn es darum geht, die Zukunft greifbar zu machen und Strategien zu entwickeln, welche die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen sichern. Die Globalisierung indes ist weniger ein Trend als vielmehr ein Zustand. Sie hat an Dynamik verloren, wobei sich gerade in Schwellenländern einige Erwartungen, die mit der weltweiten Arbeitsteilung in Verbindung standen, nicht erfüllt haben.

Auf der anderen Seite gibt es keinen erkennbaren Trend, der die weltweite Arbeitsteilung rückgängig macht. „Die Globalisierung ist unumkehrbar. Sie bleibt für das Wachstum der Logistik in Deutschland ein wichtiger, wenn nicht der wichtigste Treiber“, lautet die Einschätzung der Logistikweisen. Aus den weltweit vernetzten Produktionsverbänden resultieren grenzüberschreitende Logistikketten mit wachsendem internationalen Sendungsvolumen. Das ist auch in Deutschland deutlich zu erkennen. In den vergangenen 15 Jahren hat sich das Einfuhrgewicht von 488 Mio. t in 1999 auf 621 Mio. t in 2014 um 27 Prozent gesteigert, das Ausfuhrgewicht von 265 Mio. t auf 381 Mio. t um 44 Prozent. Durch die Arbeitsteilung überqueren Produkte und deren Komponenten bis zu ihrer Fertigstellung heute mehrmals die Grenzen, auch weltweit.

Freihandelsabkommen und andere Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr unterstützen diese Entwicklung. „Für Deutschland kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Grad der Arbeitsteilung eine Sättigung erreicht hat“, schreiben die Logistikweisen in ihrem Bericht. Die Globalisierung habe dazu die Abhängigkeiten der Volkswirtschaften untereinander verstärkt. Güter, Informationen und Finanzmittel suchten sich den optimalen Ort für die maximale Wertschöpfung. Entsprechend seien der Welthandel und die Wirtschaft in Deutschland anfälliger, da sich die Risiken potenzieren könnten. Eine Veränderung auf der anderen Seite der Welt wirke sich heute auch in Deutschland merklich aus.

Ausländische Märkte wie Russland und Brasilien entwickeln sich schwach, Indien bleibt anspruchsvoll und hat auch keinen großen Anteil am Außenhandelsvolumen Deutschlands. Die weltweiten Krisenherde sorgen für anhaltende Unsicherheiten. Deutsche Unternehmen besinnen sich daher wieder stärker auf die etablierten Absatzmärkte in Europa und Nordamerika.

Strukturell gesehen dürfte die Globalisierung daher nach Einschätzung des Expertengremiums

in diesem Jahr kaum Einfluss auf das Wachstum der Logistik in Deutschland haben. Die Transportkosten bleiben niedrig, was weder für mehr noch für weniger Verkehre sorgen wird. Wachstumsimpulse erwarten die Logistikweisen fast ausschließlich aus den gehandelten Mengen, die auch 2016 volatil bleiben. Die Experten gehen davon aus, dass sich vor allem das schwächere Wirtschaftswachstum Chinas bremsend auf die Logistikbedarfe auswirken wird. Sie rechnen zumindest mit einer stagnierenden Entwicklung bei den Exporten Richtung China. Dies werde aber durch eine stabile bis wachsende Nachfrage aus den USA sowie aus den wichtigen europäischen Märkten aufgefangen.

Deutschland bleibt 2016 stark im Export - letztlich auch Richtung China, wo deutsche Produkte weiter sehr gefragt sein werden. Die Logistikweisen rechnen bei den Exporten insgesamt aber nur noch mit einem verhaltenen Wachstum, das geringer als 2015 ausfallen dürfte. Letztlich sei daher zwar ein leichtes Wachstum, aber kein deutlicher Zuwachs für die deutsche Logistik aus der Globalisierung zu erwarten.

Pause ist kein Zusammenbruch

Dass die weltweite Arbeitsteilung derzeit an Dynamik eingebüßt hat, stellt auch Ulrich Kater, Chefvolkswirt der Dekabank, fest. „Die bestehenden Produktionsketten werden in der Globalisierungspause nicht angetastet, es sei denn, die Produktionstechnik ändert sich zugunsten von mehr Vor-Ort-Produktion.“ Das werde aber - wenn überhaupt - sehr langsam geschehen. Globalisierungspause bedeute nicht, „dass der Welthandel zusammenbricht“, betont Kater. „Der Welthandel steigt jedoch nicht mehr weiter an, weil das Modell der internationalen Produktionsketten weitgehend ausgereizt ist. China und andere Länder haben bereits mehr Kapazitäten in der Produktion einfacher Güter aufgebaut, als die Welt gegenwärtig braucht. Schwung kommt erst wieder in den Welthandel, wenn die Schwellenländer selbst mehr Nachfrage aufbauen.“ Das allerdings erscheine kurzfristig jedoch wenig wahrscheinlich.

Außer einem wirtschaftlichen Strukturwandel sind in Europa und weltweit starke nationalstaatliche Strömungen erkennbar. Eine verstärkte Einführung von Grenzkontrollen würde internationale Logistikketten behindern. „Bei Just-in-time-Produktionsketten oder bei

kleinen Logistikern sind Grenzkontrollen schädlich bis existenzbedrohend“, sagt Kater. Aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive seien diese Transaktionskosten jedoch verkräftbar. „Die Vorteile des Binnenmarktes hängen nicht an kontrollfreien Grenzen, sondern daran, dass hinter der Grenze die gleichen wirtschaftlichen Regeln gelten wie vor der Grenze“, betont der Dekabank-Chefvolkswirt. Sofern alle Mitgliedsstaaten beim Binnenmarkt dabeiblieben, seien Grenzkontrollen zwar hinderlich, würden aber nicht das Aus der EU darstellen.

3-D-Druck ordnet Produktion neu

Außer wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen werden technische Entwicklungen künftig starken Einfluss auf die weltweite Arbeitsteilung haben. Digitalisierung und Industrie 4.0 stehen im Fokus vieler Unternehmen. Die Steuerung von Lieferketten im Zeitalter des Internets der Dinge wird zunehmend autonom geschehen. Darüber hinaus hat die additive Fertigung das Potenzial, die Produktionsindustrie grundlegend umzukrempeln. Daher müssen sich mit dem Thema 3-D-Druck alle Logistikdienstleister befassen - ganz gleich ob Spediteur, Reeder, Fuhrunternehmer, Kontraktlogistiker oder 4PL. Denn ihre Auftraggeber sind intensiv dabei, ihre Produktionsprozesse zu hinterfragen und neu aufzustellen.

In der vergangenen Woche ist im Rotterdamer Hafen ein „Fieldlab Additive Manufacturing“ in Betrieb gegangen. Bei RDM Rotterdam werden Metalldrucker und ein Zentrum für die Wissensentwicklung in den Bereichen Metalldruck, 3-D-Scannen, 3-D-Entwurf und Zertifizierung aufgebaut. Das Fieldlab bietet Unternehmen mit Bezug zum Hafen einen gemeinsamen Ort zur Beschleunigung von Entwicklungen in diesem Bereich und zur gemeinsamen Arbeit an Anwendungen für die maritime Industrie. Innovation Quarter und RDM Makerspace sind Partner in der Entwicklung des Fieldlabs. Vergangenes Jahr haben diese drei Organisations-

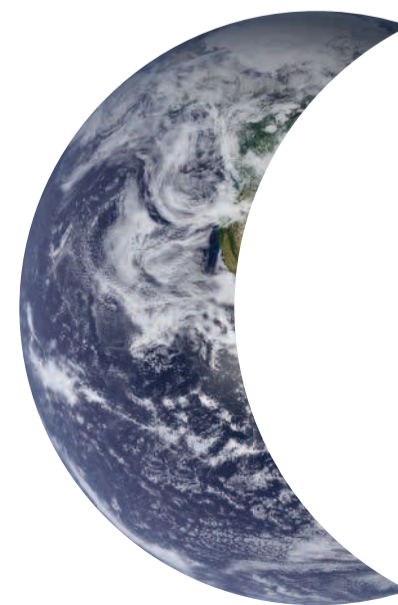
onen gemeinsam ein Pilotprojekt für den 3-D-Druck von Ersatzteilen für die maritime Industrie ins Leben gerufen. „3-D-Druck ist vielversprechend, aber auch komplex. Die Entwicklungen verlaufen in rasantem Tempo“, so Allard Castelein, Generaldirektor des Hafensbetriebs, anlässlich der Eröffnung des Fieldlabs. „Es gibt nur wenige Unternehmen mit genügend Erfahrung und Mitteln, um selbst 3-D-Metalldruck auszuprobieren.“ An der Initiative können sich Unternehmen und Wissensinstitute beteiligen. In der zweiten Jahreshälfte sollte der erste 3-D-Metalldrucker in Betrieb gehen. Die Ambitionen der Verantwortlichen sind klar. Rotterdam soll bei Innovationen dieser Art eine Vorreiterstellung einnehmen.

Wenn die Pioniere in der Industrie die Vorarbeit geleistet haben und die Technik weiter verbessert wurde, werden auch mittelständische Unternehmen und kleine Betriebe stärker die additive Fertigung in ihre Prozesse integrieren. Die Technik wird sich schnell weiterentwickeln von einer Anwendung für hochwertige Produkte in kleinen Losgrößen, hin zu massenproduktionsähnlicher Fertigung - aber im Vergleich zu dieser mit einer weitaus höheren Flexibilität und der Möglichkeit zur Individualisierung.

Die dadurch entstehende Neuordnung in der Produktionsindustrie hat unmittelbare Auswirkungen auf Lagerhaltung, Beschaffungslogistik, Produktionsversorgung, Distribution, Ersatzteillogistik und Kontraktlogistikmodelle. Die Globalisierung erreicht dann eine neue Dimension.

Das neue Gesicht der Globalisierung

Die weltweite Arbeitsteilung ist einer der Treiber für die Logistikbranche. Aber die Rahmenbedingungen ändern sich grundlegend. **Von Robert Kümmerlen**



FOTOS: ISTOCK