

Global Logistics Trends 02/2009



Miebach's Global Logistics Trend Study 2009

Globales Supply Chain Management braucht ein starkes lokales Know-how

Piraterie, Infrastruktur, Zentralisierung in neuer Sicht

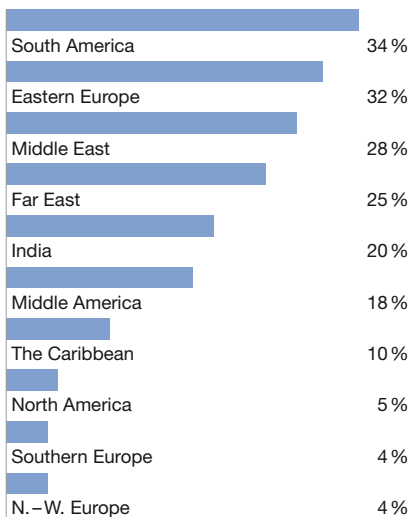
Frankfurt am Main. Die verbreitete Vorstellung, das drängendste Sicherheitsproblem in internationalen Wertschöpfungsketten sei die Piraterie, geht an den Fakten vorbei. Mehr als 40 Prozent der Unternehmen sagen zwar, sie hätten Sicherheitsprobleme in der Logistik, dabei belasten aber Raub, Diebstahl oder „unerklärlicher Warenverlust“ besonders auf den Landtransportwegen, aber auch beim Seetransport oder im Lagerhaus die Geschäfte der befragten Unternehmen. „Die alltägliche Form der ‚Transportkriminalität‘ hat weitaus größere Bedeutung für die Unternehmen als die Piraterie“, meint Klaus-Peter Jung, Leiter der von Miebach Consulting mit Unterstützung des BDI, CEL und PSML erstellten Studie, die auf der Transport Logistic in München im Mai vorgestellt wurde.

Auch das positive Selbstbild westlicher Industriestaaten, ihre Verkehrsinfrastruktur sei deutlich besser als die anderer Regionen in der Welt, erfährt eine auffallende Gegenposition: Die Infrastruktur im Fernen Osten (ohne Indien) wird auf Gebieten wie Straße, Schiene, Häfen oder Telekommunikation deutlich positiver eingeschätzt als die der Nord- und Westeuropäischen Industriestaaten oder auch Nordamerikas. „Leistungsfähige Infrastrukturen sind für Industrie- und Logistikunternehmen unverzichtbar. Sie sind ein klarer Standortvorteil im globalen Wettbewerb der Regionen. Damit gehört eine aktive Infrastrukturpolitik ins Zentrum der politischen Aufmerksamkeit – für Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Lebensqualität“, so Heinrich Höfer, Bereichsleiter Wirtschaft, Technologie, Infrastruktur im Bundesverband der Deutschen Industrie.

Weitere Einschätzungen zur Qualität der regionalen Infrastrukturen: In fast allen Aspekten der Verkehrsinfrastruktur hat Südamerika in den Augen der Befragten am schlechtesten abgeschnitten, außer in der Telekommunikation. Hier unterliegt Südeuropa.

Das vielleicht erstaunlichste Ergebnis der Studie: Befragt nach dem Vorsteuergewinn der Unternehmen (EBT) auf der einen Seite und der Tendenz zu mehr oder weniger zentralen Logistikstrukturen zeigt sich: Unternehmen mit einem durchschnittlich höheren EBT tendieren zu eher dezentralen Logistiklösungen. Die Schlussfolgerung der Autoren der Studie: Die Vertrautheit mit den Märkten und Kunden, die logistische Nähe und die damit verbundene höhere Serviceleistung scheinen bessere Gewinnmargen zuzulassen. Sie schlussfolgern, dass die lokale Orientierung

Globales Supply Chain Management braucht ein starkes lokales Know-how (Fortsetzung von Seite 1)



Grafik 1
Als weltweit unsicherste Regionen gelten unter den befragten 350 Logistikmanagern Südamerika und Osteuropa

tierung mehr Erfolg verspricht. Dazu Klaus-Peter Jung: „Guter Service, kurze Lieferzeiten und Kundennähe mögen womöglich höhere Logistikkosten bewirken, können sich aber insgesamt auszahlen.“

Dies sind nur drei der auffallenden Erkenntnisse, die aus der Studie „Global Logistics Trends 2009“ hervorgehen. Angesprochen wurden weltweit 6000 Logistik- und Supply Chain Manager. Eingang in die Studie fanden die Antworten von über 350 Teilnehmern.

Weitere Ergebnisse knapp zusammengefasst:

Logistikkosten:

Ein ebenfalls erstaunliches Ergebnis der Studie: Fast 20 Prozent der Befragten geben an, ihre Logistikkosten seien unbekannt. „Vielleicht ist das auch gar nicht so besorgniserregend“, meint Jung. Die Analyse zeige nämlich auch einen deutlichen positiven Zusammenhang zwischen Wachstum und EBT, aber keine Korrelation zwischen EBT und Logistikkosten. Offensichtlich haben Logistikkosten nur begrenzt Einfluss auf die Profitabilität der Unternehmen. Auf der anderen Seite ist Logistik der Schlüsselfaktor für Service und Kundenzufriedenheit und beeinflusst daher den Gewinn vielmehr durch Leistungen als durch Kosten. „Logistik ist nicht mehr länger nur reiner Kostenfaktor, sondern ein Leistungstreiber für die Unternehmen“, so Jung.

Netzwerkstrukturen:

Die Studie zeigt ferner, logistische Netzwerke sind nicht nur durch Logistikkosten getrieben: Beschaffung, Produktionstechnologien und Kundennähe beeinflussen ebenso den Zentralisierungsgrad. Hier gibt es auch deutliche Branchenunterschiede: Die High-tech Industrie will ihre Zentralisierung stärken, während in der Pharmaindustrie, der gegenwärtige „Zentralisierungsführer“, zu einer mehr dezentralen Struktur neigt. Die Studie verblüfft ferner mit der Beobachtung: Je kleiner das Unternehmen,

desto stärker die Tendenz zu künftiger Zentralisierung.

Intralogistik & Automation:

Festzustellen ist hier ein Trend zu mehr Automatisierung in jenen Branchen, die einen geringeren Grad des Outsourcing zeigen. Außerdem: Je kleiner das Unternehmen, desto stärker die Neigung zu einer zukünftigen Automation, nicht gegenwärtigen. Ebenfalls neu in den Augen der Autoren: Es gibt keine signifikanten Unterschiede im Wunsch nach künftiger Automatisierung in den untersuchten Regionen: Automation ist offensichtlich ein branchengetriebenes Thema.

Die Orientierung kleinerer, im geringeren Maße outsourcender Unternehmen am Streben nach Service und Nähe zum Markt harmoniert mit den Beobachtungen zur Kostenstruktur: Weniger die Kosten der Intralogistik als vielmehr die Serviceanforderungen an die internen Lagerprozesse entscheiden über den Grad der Automatisierung.

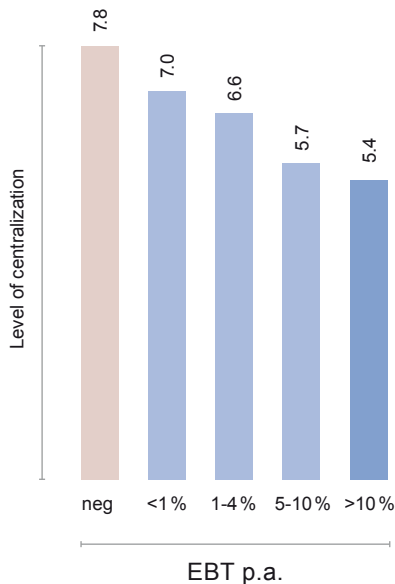
Supply Chain Sicherheit:

Kernprobleme sehen 73 Prozent der Teilnehmer im Straßenverkehr, 30 Prozent im Seeverkehr und 24 Prozent im „Warehousing“ – unabhängig von der Branche oder Region. Osteuropa und Südamerika werden logistisch als die unsichersten Regionen der Welt gesehen. Neu auch hier: Außer in Nord- und Westeuropa, betrachten die Teilnehmer ihre eigene Region als unsicherer als der Rest der Welt dies tut. Dies ist ein weiteres Indiz für die Schlussfolgerung: „Global Supply Chain Management braucht ein starkes lokales Know-how“, so Jung.

Green Logistics:

Die ‚grüne Agenda‘ ist zurückgestellt: Bei der Hinwendung zu „Green Logistics“ erscheinen große Unterschiede zwischen den Branchen. Es gibt Branchen, die als eher „grün“ zu charakterisieren sind wie Hightech, Großhandel oder Elektronik und solche mit einer deutlich geringeren Orientierung auf grüne Themen.

(Fortsetzung von Seite 2)



Grafik 2
Je höher der Grad der Zentralisierung, desto niedriger der EBT p. a.

Diese „grauen“ Branchen sind etwa die Pharma- oder die Chemische Industrie.

Auch regionale Unterschiede sind deutlich: Die höher industrialisierten Regionen zeigen aktuell eine eher schwächere Hinwendung zu grünen Themen. Besonders Nord- und Westeuropa erwarten künftig eine deutlich stärkere Gewichtung des Themas. Dazu Jung: „Im Zeichen der Wirtschaftskrise ist die ‚grüne Agenda‘ in den westlichen Industriestaaten in den Hintergrund gedrängt. Es bleibt abzuwarten, ob dies nur als kurzfristiges „Vertagen“ der Thematik zu verstehen ist und ob sich die grüne Themen auf der Agenda in den Unternehmen in drei Jahren tatsächlich wieder nach oben bewegen. Das größte „grüne“ Potential sehen die befragten Manager bei Verbesserungen auf dem Gebiet des Straßen-

transportes. Das Schlüsselinstrument ist nach ihrer Einschätzung eine bessere Nutzung von Transportkapazitäten und die Konsolidierung von Frachten.

Studie anfordern unter E-Mail: jung@miebach.com

GLS 2009 – Hintergrund



Bestellen Sie!

Die gesamte Studie können Sie hier anfordern:
jung@miebach.com

Die Studie „Global Logistics Trends 2009“ wurde von den weltweit 17 Büros der Miebach Consulting mit Unterstützung des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) erarbeitet. Weitere Kooperationspartner der Studie sind das Centro Espanol de Logistica (CEL) und der Polnische Verband der Logistikmanager, PSML. Die Untersuchung bietet einen breiten Überblick über aktuelle globale Trends in Logistik und Supply Chain Management. Eingang in die Studie fanden die genauen Auskünfte von mehr als 350 Logistik- und Supply Chain Managern aus Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, dem Mittleren und Fernen Osten sowie aus Indien. Ihre Erfahrung und ihr regionales Know-how sind Grundlage für Aussagen in sieben Themenkreisen: Logistikkosten, Outsourcing, Distributionsnetzwerke, Intralogistik und Automation, Supply Chain Sicherheit, Green Logistics und Infrastruktur.

Profil: Miebach Consulting

Die Miebach Consulting ist eine internationale Beratungsgesellschaft für Logistik und Supply Chain Management. Sie bietet Beratung für die Bereiche Supply Chain Design, Materialflusstechnik & -prozesse, Mensch & Organisation sowie Informationsprozesse. Die Logistikberater unterstützen weltweit große und mittelständische Unternehmen bei der ganzheitlichen Definition geeigneter Logistikstrategien, der konzeptionellen Planung sowie der Implementierung von Logistikprozessen und Logistikanlagen. Das Unternehmen wurde im Jahr 1973 von Dr. Joachim Miebach in Frankfurt am Main gegründet. In insgesamt 17 Büros in den Schlüsselregionen Europa, Asien, Nord- und Südamerika werden die Kunden lokal unterstützt. Pro Jahr realisieren unsere 280 Mitarbeiter über 300 Projekte.