

Global Logistics Trends 01/2009



Logistics Trends in the International Markets

Finanzkrise und oszillierende Ölpreise – Das Ende der Globalisierung?

Ein stark oszillierender Dieselpreis brach Mitte des Jahres 2008 alle Rekorde. Das Barrel Öl war zu Spitzenzeiten bei fast 150 USD. Weltweit stiegen die Dieselpreise an Tankstellen auf neue Höchststände. Wenige Wochen darauf finden wir den Ölpreis auf dem Niveau guter alter Zeiten bei 40 USD, die nächste Preisspirale vor Augen: Zugleich zittert die Finanzwirtschaft angesichts einer Bankenkrise und die Börsenkurse spielen verrückt. Welche Auswirkungen hat diese Entwicklung auf Globalisierung, internationale Warenströme und Logistik? Dreht sich die Globalisierung zurück, wie Signale aus Harvard Glauben machen wollen? Dr. Joachim Miebach, Chairman des Advisory Boards der Miebach Consulting Gruppe, gibt eine anderslautende und differenzierte Antwort jenseits der gängigen Erklärungsmuster:

Globalisierte Verteilstrukturen, zentralisierte Distributionsnetzwerke sowie Produktionsverlagerungen nach Fernost werden wesentlich nicht durch einen steigenden Ölpreis bestimmt. Die Transportkosten werden nämlich eher von anderen Faktoren beeinflusst: Engpässe auf den Verkehrswegen, insbesondere Luft und Straße, bremsen die Globalisierung erheblich stärker als der Preisanstieg des Öls. In der Entwicklung und Verbesserung der Infrastruktur sowie in modernen und sparsamen Antrieben liegen die heilsamen Impulse für die Zukunft. Die Globalisierung bremsen kann eigentlich nur eine massive weltweite Rezession. Anhand einer in fünf Ländern weltweit durchgeführten Studie von Miebach Consulting ist festzustellen, dass die Treibstoffkosten auch im internationalen Vergleich jeweils ca. nur ein Viertel der gesamten LKW-Kosten je Kilometer ausmachen. Bei

einer Verdoppelung des Ölpreises auf 200 USD pro Barrel steigen die LKW-Transportkosten um 20 Prozent. Ähnlich verhalten sich die Seefrachtraten. Blickt man aber auf die Gesamtkosten eines Produktes, so haben steigende Treibstoffkosten in der Regel nur eine geringe Auswirkung auf die Total Cost of Ownership. Das bedeutet, bei einer Steigerung des Ölpreises erhöhen sich die Transportkosten „lediglich“ im Verhältnis 5:1. Ein Paradigmenwechsel findet daher wohl bis zu einem Barrelpreis von rund 200 USD nicht statt. Dies ist natürlich in Abhängigkeit von der jeweiligen Branche zu sehen. So sind Obstgroßhändler aufgrund eines geringen Warenwerts ihrer Produkte sowie Transporteure in deutlich höherem Maße betroffen als Elektronikhersteller. Daher führt eine Verdoppelung des heutigen Ölpreises in einigen Branchen nur zu Steigerungen der Produktkosten von unter einem Pro-

(Fortsetzung auf Seite 2)

(Fortsetzung von Seite 1)



Entscheidender als der Ölpreis sind ein effizientes Flottenmanagement, der nachhaltige Umgang mit Energie, verbesserte Infrastruktur und eine optimale Supply Chain.

zent, in anderen zu bis zu 40 Prozent. Blickt man auf die tatsächlichen Kostentreiber, so sind in Transportkosten deutlich stärker abhängig von Faktoren wie nationalen Steuern, Mautgebühren oder den Bedingungen, die die Infrastruktur schafft. Konsequenz für Unternehmen: Entscheidender als der Ölpreis steht ein effizientes Flottenmanagement sowie eine nachhaltige Energienutzung und eine Optimierung der Supply Chain im Fokus von Kostensenkungsprogrammen. Anders gesagt: Globalisierung wird im wesentlich höheren Umfang von einer guten Infrastruktur, leistungsfähigen Logistiksystemen sowie Zöllen und Gesetzen in den weltweiten Märkten bestimmt als vom Ölpreis. Aus jetziger Sicht müsste zur Verbesserung des Weltklimas der Ölpreis noch dramatischer ansteigen. Erst dann wird es vermutlich zu einer Reduzierung der Transporte und zu einer fundamenta-

len Änderung der Logistikstrukturen kommen. Eine mögliche Rezession würde hingegen das Volumen des Warenflusses durch die Distributionskanäle reduzieren rund zu deutlich höheren Kosten pro Einheit führen, damit also die „economies of downscale“ bewirken. Nicht hohe Ölpreise, eher eine ungelöste Finanzkrise könnten die Globalisierung stoppen oder zumindest verlangsamen.
> krobisch@miebach.com

Miebach Projects and Success Stories

International Approach Fosters Growth



Die Miebach Consulting Group beschäftigt rund 280 Berater and Ingenieure und unterhält weltweit 17 Büros.

Frankfurt am Main. Trotz der internationalen Finanzkrise erlebte Miebach Consulting ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2008. Nach einem über Plan liegenden Jahr 2007 mit einem weltweiten Umsatz von 22,5 Millionen Euro (+12,5%) wurde 2008 mit einem Umsatz von 27 Mio. Euro abgeschlossen. „Die internationale Struktur hilft uns dabei, global agierende Unternehmen in der Logistik zu beraten“, so Jürgen Hess, Geschäftsführer der Miebach Consulting Holding, Frankfurt am Main. Auch für das kommende Jahr sieht die weltweit größte internationale Beratungsgesellschaft für Supply Chain Engineering eine moderat positive Entwicklung. Die Miebach Consulting Group bietet seit 1973 Erfahrung und Innovation im Supply Chain Engineering, beschäftigt rund 280 Berater and Ingenieure und unterhält weltweit 17 Büros, sechs davon in Mittel- und Südamerika. Dabei

tragen die Miebach-Niederlassungen außerhalb Europas inzwischen einen Umsatzanteil von fast 40 Prozent bei. Wachstumsmärkte sind neben Indien und Nordamerika vor allem die Regionen in Mittel- und Südamerika mit Büros in Mexiko, Guatemala, Kolumbien, Chile, Brasilien und Argentinien.
> www.miebach.com

New Services ... New Trends ... New Clients



SABMiller, einer der führenden Brauereikonzerne weltweit, beauftragte die kolumbianische Tochtergesellschaft von Miebach Consulting mit der Planung der MRO (maintenance, repair and operations) und Leergutlager für 11 Brauereistandorte und Malzfabriken in Kolumbien. Das internationale Kundengeschäft der Miebach Gruppe löst damit einmal mehr sein großes Synergieversprechen ein: Die Zusammenarbeit zwischen SABMiller und Miebach begann 2006/2007 über die Station Polen; hier ging es um ein Projekt mit dem Titel Supply Chain Audit, dem folgte ein Netzwerkaudit in Spanien, das zu einer umfassenden Netzwerkstudie ausgebaut wurde. Über Aufträge in Ungarn, wo es galt ein europäisches Logistik-Trainingkonzept auszuarbeiten, und der Schweiz reichte nun die Expertise bis nach Bogota! „In allen Projekten wurde Wert darauf gelegt, von Anfang an gemischte Teams zu bilden. Das erleichtert den Know-how-Transfer und hilft die Qualität zu sichern“, so Klaus Peter Jung, zentraler Projektkoordinator für SABMiller bei Miebach in Frankfurt.

*Newsticker+++++++
Das Büro Sao Paulo hat zwei bedeutende Handelsunternehmen als Neukunden gewinnen können ... Miebach in Bangalore plant eine große Anlage für Asian Paints ... das Büro Katowice in Polen realisiert ein Distributionszentrum für den deutschen Drogeriegrohandler Rossmann ... das Büro in Guatemala reorganisiert das Distributionszentrum eines Großhändlers in Panama (300.000m²) ... Miebach USA erhielt den Auftrag zur Planung mehrerer Briefzentren zur Modernisierung der Kanadischen Post ... etc.*

Planung mit Simulation

Dem Logistikplan zum Leben erwecken – das könnte die Kurzbeschreibung des neuen Service-Offerings „Virtual Logistics Engineering“ bei Miebach Consulting sein. Im Kompetenzfeld IT-Beratung wurde ein Team von Simulationsexperten gebildet, das bereits mit einer Reihe von großen Projekten Prozesse noch in der Planungsphase sichtbar macht, Engpässe an Schnittstellen offenbart und Alternativen aufzeigt. „Basierend auf dem kreativen Prozess eines klassisch erarbeiteten Entwurfes können die Planungsqualität und Verlässlichkeit eines Konzeptes deutlich gesteigert werden“, so Jan-Hinrich Fischer, Geschäftsführer bei Miebach Consulting Deutschland. Die wachsende Integration der Planung und auch der Planungs- und Simulationsteams seien zukunftsweisend für die Planungsarbeit bei der Miebach-Gruppe. Virtual Logistics Engineering setzt

typischerweise in der Schnittfläche von Planung und Realisierung an. Es setzt das Layout und die geplanten Prozesse in ein ablauffähiges Computermodell um. Mit dem Modell können dann Versuche zur Untersuchung kritischer Fragestellungen der Planung durchgeführt werden. Dabei werden, je nach Projektanforderung, sowohl der Normalablauf als auch entsprechende Storszenarien durchgespielt, um die Auswirkungen einer Störung auf das Gesamtsystem untersuchen zu können. „Das logistische System erwacht zum Leben, indem die statischen und die logisch-zeitlichen Komponenten erstmals zusammenwirken und das Ergebnis dieser Kombination mit bewegten Bildern, also „virtuell“, demonstriert werden kann“, so Dr. Jens König, Simulationsexperte bei Miebach Consulting.
> koenig@miebach.com

*Editorial +++++
Was eigentlich ist „Supply Chain Engineering“?
Sie halten die Erstausgabe der neuen Miebach Kundenzeitschrift „Global Logistics Trends“ in den Händen. Wie der Name sagt, will sie als Informations- und Kommunikationsinstrument Kunden der Miebach Gruppe und andere Interessierte über internationale Trends und globale Entwicklungen in der Logistik und Supply Chain informieren sowie Positionen und Services der Miebach Consulting Group vermitteln. Und: Global Logistics Trends will erzählen, was eigentlich „Supply Chain Engineering“ im globalen Kontext bedeutet.
Haben wir unser Ziel erreicht? Über Ihr Feedback würden wir uns freuen: krobisch@miebach.com
Dr. Volker Krobisch,
Director Corporate Communication*