

Kommentar

Liebe Leserinnen und Leser,

Global Footprint, ein Thema, welches im modernen Supply Chain Management mehr und mehr an Bedeutung gewinnt, ist diesmal das zentrale Thema unseres IPL-Magazins. Was treibt denn nun die Globalisierung immer weiter voran und wie gehen die Unternehmen damit um?

Die deutsche Automobilindustrie hat 2010 zum ersten Mal in ihrer Geschichte mehr PKW im Ausland hergestellt als in den eigenen deutschen Werken. Treiber dieser Entwicklung sind günstigere Standortbedingungen, die zum Beispiel wegen niedriger Lohnkosten einen Standortwechsel für lohnintensive Arbeiten attraktiv werden lässt. Auch das Eindringen in ausländische Märkte wird durch die Präsenz von Produktions- und Vertriebsstätten erleichtert. Zudem gibt es Local-Content-Vorschriften, die die Unternehmen zwingen, einen Teil der Wertschöpfung vor Ort zu generieren und so die Globalisierung vorantreiben.

Die globale Präsenz verlangt natürlich eine andere Art der strategischen Unternehmensplanung. Ein Weg, das Unternehmen strategisch auf neue Marktanforderungen und deren Möglichkeiten auszurichten, ist das Global Footprint-Design: Also das Management der globalen Wertschöpfungskette. Es geht um die Verteilung von betrieblichen Prozessen bzw. Bündelung von solchen, um die daraus entstehenden Synergie-Effekte zu nutzen. Die Kunst im Global Footprint Design ist ja, die jeweiligen Kompetenzen an die richtigen Standorte zu verteilen. Es entstehen somit Cluster, die aus Unternehmenssicht wirtschaftliche Vorteile versprechen.

Entstehen dadurch nur Vorteile?

Ist es sinnvoll, eine Art von Erzeugnissen nur in bestimmten geographischen Bereichen herzustellen und dann auf der ganzen Welt zu verteilen?

Aus Kostensicht und mit dem Hintergrund einer steigenden Effizienz ist die globale Verteilung der betrieblichen Kompetenzen sicherlich sinnvoll, ja vielleicht sogar notwendig. Aber welchen Preis zahlen wir hierfür?

Durch die Globalisierung werden die Erzeugnisse über weite Strecken transportiert und verursachen dadurch hohe Umweltbelastungen. Der CO₂ Ausstoß vergrößert sich mehr und mehr, obwohl wir aus meiner Sicht dringend an dessen Reduzierung arbeiten müssen. Es entsteht ein Konflikt, der aktiv angegangen werden muss. Die große Herausforderung in der Logistik ist, Transportmittel zu entwickeln, die der Umwelt weniger Schaden zufügen und dennoch eine kostenminimale Verteilung der Ware über Kontinente hinweg zulassen.

Weite Transportwege bringen weitere Nachteile mit sich. Die Flexibilität, die wir anstreben um wirtschaftliche Turbulenzen ausgleichen zu können, wird deutlich eingeschränkt. Das Versenden kleiner Losgrößen ist schwieriger, teurer und umweltbelastender. Die Luftfracht zum Beispiel, als stetig wachsender Markt, zeigt auf, mit welchen Herausforderungen die Unternehmen zu kämpfen haben. Vom Markt verlangte kurze Lieferzeiten verbunden mit einer hohen Flexibilität zwingen die Unternehmen gerade dazu, ihre Ware immer wieder mit Luftfracht zu transportieren. Ein Trend, der durch den Global Footprint verstärkt wird.

Unserer Nachwelt sind wir es schuldig, den Zielkonflikt zwischen schnellem Transport und Umweltbelastung proaktiv in Richtung umweltschonender Transportmittel zu gestalten. Diese Problematik haben Logistikdienstleister erkannt und beschäftigen sich derzeit im Rahmen des Projekts „Green Logistics“ mit genau diesem Thema. Dass dies nicht nur eine Problematik für Unternehmen darstellt, sondern uns alle angeht, zeigt sich in der Tatsache, dass dieses Projekt vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird. Ziel ist es, die Umweltauswirkungen logistischer Dienstleistungen zu betrachten und zu bewerten. Dafür soll ein Standard definiert werden, um Logistikdienstleister in Zukunft bezüglich ihres CO₂-Ausstoßes beurteilen zu können. Weiter wird in diesem Projekt an CO₂-armen Transportmöglichkeiten gearbeitet, insbesondere an der schon angesprochenen Luftfracht.

Dass wir nicht ohne Transport auskommen, dürfte uns allen klar sein, dennoch ist eine Verringerung der Transporte auf ein Minimum anzustreben. Dies sollte aus Unternehmenssicht eine wichtige betriebliche Aufgabe sein. Deshalb sollten die Logistikabteilungen mit entsprechenden Fachkompetenzen und software-unterstützte Tools ausgestattet sein um im Rahmen von Global Footprint Design, zum einen aus Kostensicht und zum anderen aus Umweltsicht, effiziente Logistikkösungen ausarbeiten zu können.

Ich denke, dass der Einsatz eines solchen Tools geradezu die logische Konsequenz sein muss, um den nationalen und auch internationalen Klimaschutzziele ein Stück näher zu kommen.