

Gemeinsame Wertschöpfung in Logistikclustern

„Wettstreit der Regionen“

Clusterbildung gewinnt in der Logistik zunehmend an Bedeutung. Mehr und mehr wird erkannt, welche ungenutzten Kosteneinsparungen, Qualitäts- und Effizienzsteigerungen sich mit funktionierenden Logistikclustern aktivieren lassen. **kurs bayernhafen sprach mit Ralf Jahncke, Vorstandsvorsitzender und Mehrheitsaktionär der TransCare AG, über die Erfolgskriterien realer Logistik-hubs, die Entwicklung der Binnenhäfen zu Logistikclustern und die Erfordernisse für ein professionelles Clustermanagement.**

Deutschland gilt als international führender Logistikstandort. Ist diese Position durch die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise gefährdet – welche Auswirkungen erwarten Sie?

Nein, der Standort ist nicht gefährdet, im Gegenteil. Zum einen hat Deutschland und Zentraleuropa eine sehr robuste Wirtschaft, so dass ich maximal eine leichte Rezession, eher „nur“ Stagnation erwarte. Zum anderen wächst die Logistik in der Regel im Faktor 2 zum BIP.

In der Logistik wandelt sich der Wettbewerb immer mehr zu einem Wettstreit der Regionen und Cluster. Was macht einen attraktiven Logistikstandort in Deutschland aus?

1. Optimaler Zugang zu wenigstens zwei besser drei Verkehrsträgern
2. Gute geostrategische Lage in Bezug auf die europäischen Verkehrsachsen
3. Flexibles Management und added value Services seitens des Infrastrukturbetreibers
4. Möglichst wenig politische Einflüsse im Logistikstandort, sondern pragmatisch unternehmerische Stabilität

Nicht jede Ansammlung von Speditionen und Logistikunternehmen ist bereits Logistikcluster. Wo liegen die Unterschiede zu realen Logistikclustern wie den Binnenhäfen?

Ansiedler in realen Logistikclustern – um das theoretische Wort Cluster zu vermeiden – leben nicht in anonymer Nachbarschaft, sondern kooperieren eng untereinander, betreiben gemeinsame Wertschöpfung z.B. beim Betrieb der Hafenbahn oder von Umschlaganlagen, beim Kapazitätsmanagement von Ganzzügen und Schiffsabfahrten, bei der IT, Verpackung usw.

Wo sehen Sie für die Binnenhäfen noch Nachholbedarf?

Viele Binnenhäfen sind historisch gewachsen und haben noch kein modernes Layout. Der Intermodale Verkehr ist noch unterbelichtet, die Lagerschuppen sind so wie ihr Name, Schuppen eben, statt moderne Lagerlayouts im Sinne von Höhe, Stützen, freien Flächen etc.

Inwieweit müssen Hafenbetreiber nicht nur in die Infra- und Suprastruktur investieren, sondern auch selbst marktaktiv agieren und neue Angebote schaffen?

Infrastrukturinvestitionen sind die Basis, Suprastrukturinvestitionen eine zunehmende Voraussetzung, um überhaupt noch ins Geschäft zu kommen. Wer selbst nicht marktaktiv wird und eigene Angebote schafft, fällt im nationalen und internationalen Vergleich deutlich zurück.

Welche Bedeutung hat das Hafenmanagement für ein erfolgreiches Clustermanagement?

Unsere Benchmarks zeigen, dass agile Hafengeschäftsführer und weitblickende Stadtpolitiker, die als Konsequenz die Hafenaktivitäten des Managements unterstützen, die wichtigste Basis für Erfolg und margingetriebenes Wachstum sind.

Welche Aufgaben müssen dabei vorrangig übernommen werden?

Das Management muss ein „Rundumsorglos“ Servicepaket anbieten. Alles was oben bereits gesagt wurde, darüber hinaus müssen aber noch Kontakte vermittelt werden können. Hafenmanagement muss als „Network-Integrator“ fungieren, neutral und mit win-win Effekten für die Ansiedler!



Ralf Jahncke ist Vorstandsvorsitzender und Mehrheitsaktionär der TransCare AG, Wiesbaden. Der studierte Dipl.-Betriebswirt, der dem Bereich Transport und Logistik beruflich seit 1982 verbunden ist, gründete die internationale Unternehmensberatung für Logistik und Verkehr 1993. Zusätzlich engagiert sich Ralf Jahncke als Mitglied im Lenkungsausschuss Güterverkehr des Deutschen Verkehrsforums, des Arbeitskreises Intermodal bei der Bundesvereinigung Logistik und im Executive Board "transport logistic" der Messe München.