


„Future Load“

Eine Initiative des bayerischen Cluster Logistik



Die Clusterinitiative „Future Load“

- Bayern ist als Transitland in ganz besonderem Maße vom schweren, weiträumigen Ladungsverkehr betroffen – und als Export- und High-Tech-Land darauf angewiesen.
- Die mittelständisch geprägte LKW-Ladungsverkehrswirtschaft steht vor großen Strukturveränderungen durch:
 - Globalisierung
 - neue ökonomische Rahmenbedingungen
 - die Zwänge zu nachhaltigem Wirtschaften
 - neue Reglementierungen
 - und fortschreitende „Industrialisierung“ der Logistik.
- Wissenschaftlich unterstützte Bemühungen um Bewältigung der damit gegebenen Herausforderungen und professionelle Zukunftsplanung sind noch wenig entwickelt.



Die Initiative „Future Load“ will die Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Transport- und Logistikwirtschaft mit wissenschaftlichem Know-how und in enger Verbindung mit der Praxis systematisch und nachhaltig steigern!



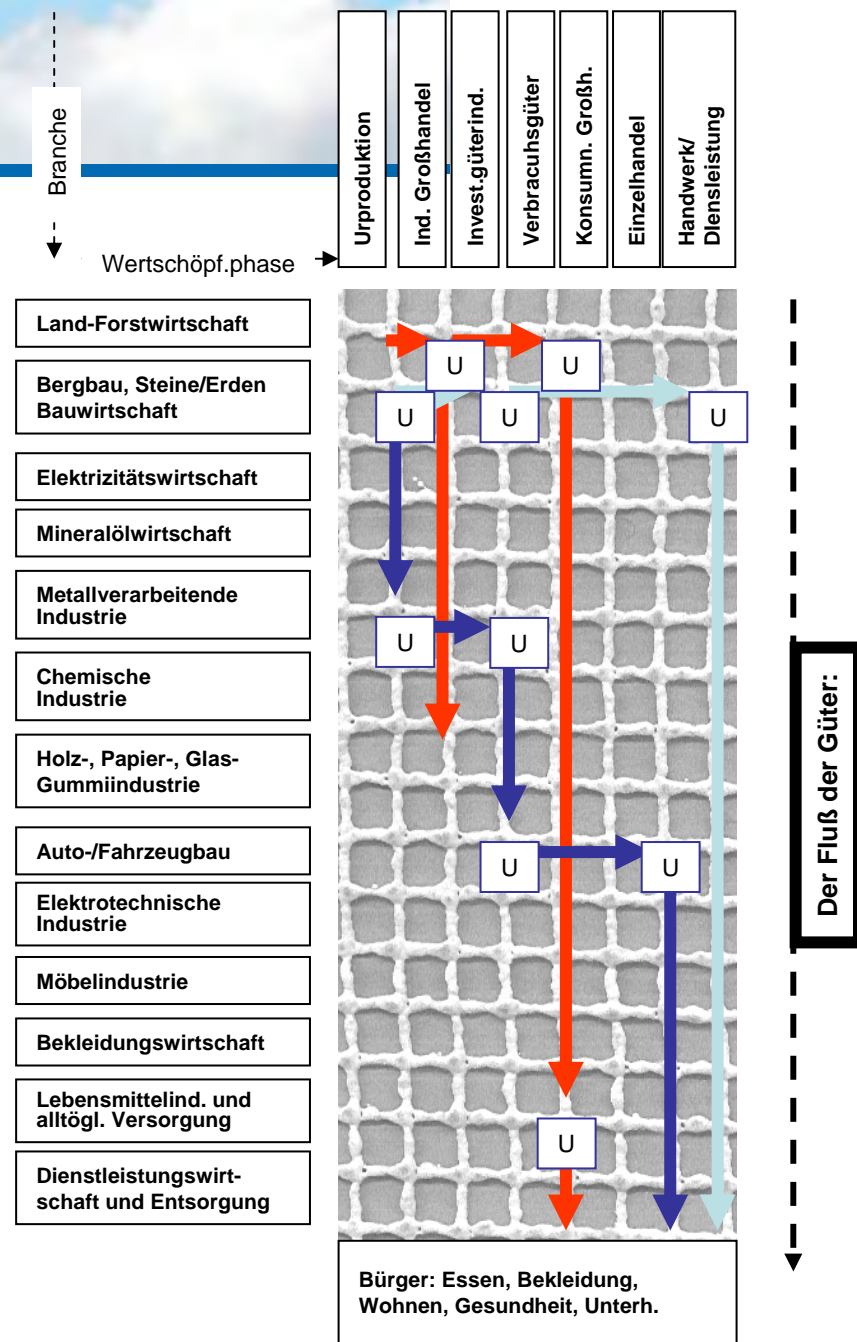
- I. Warum sich der Markt für Ladungsverkehre in Deutschland und der EU grundlegend verändern wird
- II. Vier Thesen zu den Zwangsläufigkeiten und Chancen dieses Veränderungsprozesses
- III. „Future Load“: Die Zukunft gestalten statt sich von ihr überrollen zu lassen
- IV. Wie die „Future Load“ Initiative arbeiten und wirken wird

I-1. Zur Bedeutung der Gütertransportwirtschaft: erste Kennzahlen ...

- ca. 4,1 Mrd. to (= 4100 Mio. to.) p.a. Güterbewegung innerhalb Deutschlands (alle Verk.träger*)
 - ~ 50 to Güterbewegung pro Einwohner
 - ~ 2 to Güterverkehr-CO²-Emission p.E.
 - ~ bei ca. 130 km durchschnittlicher Transportweite
- davon übrigens ...
 - ~ weniger als 6 to Güterverbrauch für den persönlichen Konsum in den Haushalten der Bürger,
 - ~ also > 40 to in den Vorstufen der Wertschöpfungsketten

- > ein Resultat der Arbeitsteiligkeit der Supply Chains in der modernen Wirtschaft !
- > weitere Zunahme mit Fortschritt der Globalisierung erwartet!

*) Quelle: BMVBS, Verkehr in Zahlen 2009, Berichtsjahr 2007, Umweltbundesamt



Ein Markt von €38 Mrd. – nur in Deutschland!

	IV. LKW-Ladungsverkehr - Subsegmente	Deutschland	EU (29)	US in \$ /nicht-metr. Einheiten	US in € metr. Einheiten
1	Gesamtwi. Aufwendungen LKW-Ladungsverkehr (Tab. 1 Z.18)	37	170	\$ 400	€ 333
2	- Prozentanteil "Werksverkehr" an weiträumig. Straßenverk.	ca.25% von 37 = € 9 Mrd.	25% v. € 170 = € 42 Mrd.	20% v. \$ 480 = \$ 100	= € 83
3	= gewerblicher LKW-Ldg.verkehr weitr. gesamt	= € 28 Mrd.	= € 128 Mrd.	= \$ 300 Mrd.	= € 250 Mrd.
4	- davon Ladungsverkehr mit Spezial-LKW ca. 46%	= € 13 Mrd.	= € 59 Mrd.	35% von \$ € 300 = \$ 100 Mrd.	= € 83 Mrd.
5	- davon Standard-Ldg. mit Kasten-/ Planen-LKW ca. 54%	= € 15 Mrd.	= € 69 Mrd.	65% von \$ 300 = \$ 200 Mrd.	= € 166 Mrd.
6	- von Z. 5 Std.-Ladungsverk. für Direktauftraggb. ca. 60%	= € 9 Mrd.	= € 41 Mrd.	80% of \$ 200 = \$ 160 Mrd.	= € 133 Mrd.
7	= zuzüglicher Einzelwagen Ldg.verkehr der Bahnen	€ 1,5 Mrd.	€ 7,0 Mrd.	\$ 20 Mrd.	€ 17 Mrd.
8	= Gesamtmarkt Ladg.verkehr Straße und Schiene (Z. 1+7)	€ 38,5 Mrd.	€ 177 Mrd.	\$ 420 Mrd.	€ 350 Mrd.



ca. €9 Mrd.
(Werksverkehr)



ca. €13 Mrd.
(Spezial-Fahrzeuge)



ca. €9 Mrd.
(allg. Ladungsverkehr für Endkunden)



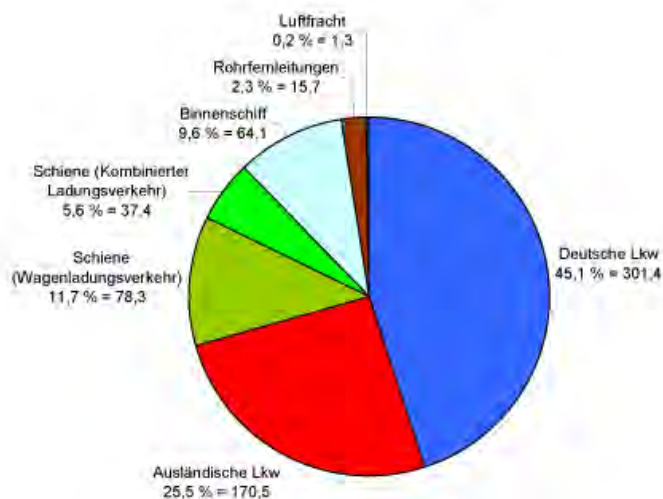
ca. €6 Mrd.
(allg. Ladungsverkehr im Sub-Auftrag für Netzwerke & Forwarder)



ca. €1,5 Mrd. Einzelwg. der Bahnen

I-3. Weitere Kennwerte, die Bedeutung und Struktur des Straßengüterverkehrs (SGV) zeigen:

Bahn, KLV und ausländische Lkw: Anteile an der Gesamttransportleistung in Deutschland 2008
(in Milliarden Tonnenkilometern)



Transportleistungen:

	Tonnen <u>Mrd. p.a.</u>	durchschn. <u>Entf. km</u>
- gewerbl. SGV national	1,885	130
- Werksverkehr national	1,113	60
- ausländ. LKW	0,395	166

Zahl Betriebe:

- alle SGV ca.	90.000
- davon gewerbl. SGV ca.	50.000
- davon mit mehr als 50 LKW ca.	700
- davon Werkverkehr ca.	40.000

LKW in Deutschland zugelassen:

- alle LKW für gew. Zwecke ca.	800.000
- davon „schwere“ & SZM ca.	400.000

Beschäftigte:

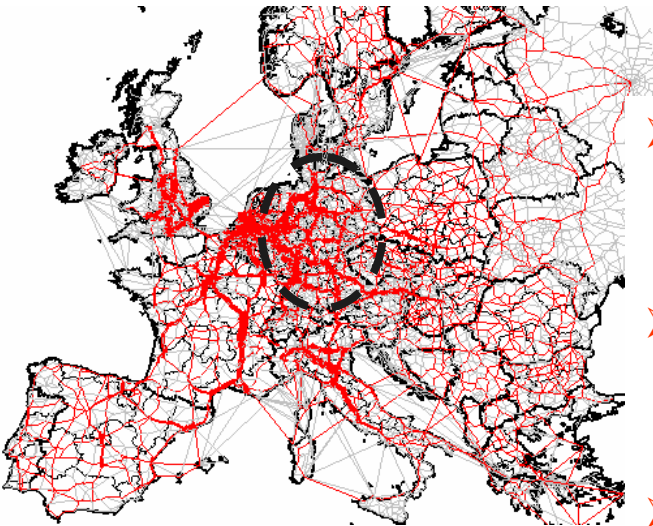
- alle SGV ca.	900.000
- davon gewerbl. SGV ca.	600.000

Durchschnittliche Betriebsgröße (gew.):

- Mitarbeiter pro gew. Betrieb ca.	12
------------------------------------	----

Quellen: BAG „Struktur“ 2006/8

I-4. Warum sich dieser Markt grundlegend verändern wird: Globalisierung, Ökologie und die Wirkungen des Übergangs in die „alternde“ Dienstleistungsgesellschaft:



- Die Arbeitsteilung und der internationale Handel werden sich weiter intensivieren – Deutschland und Europa wollen, müssen und werden daran teilhaben
- Die güterverkehrlichen Konsequenzen der intensiveren Arbeitsteilung wirken insbesondere auf ausländischen und internationalen Verkehrswegen ...
- aber auch: langfristig zurückgehende Bevölkerungszahlen und Industriearbeitsplätze in Deutschland und Europa

und ganz besonders:

- wachsender Druck in Richtung auf nachhaltiges Wirtschaften und „grüne Logistik“, weniger Energieverbrauch und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger!

I-5. ... begleitet, getrieben und verschärft durch veränderte politische Reglementierungen und ökonomische Rahmenbedingungen:

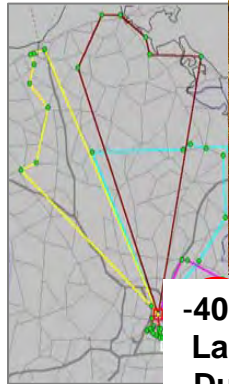


- Verschärfte gesetzliche Regelungen im Mitarbeiter-Sozialbereich (Arbeitszeiten, digitaler Tachograph, Aus- und Weiterbildung)
- Fahrerknappheit, Subunternehmerpleiten
- LKW-Maut, Emissionsreduzierung, Fahrverbote, Umweltzonen
- Dieselpreis-Unsicherheit
- Zunehmende Volatilität und Unsicherheit über die konjunkturelle Entwicklungen
- Steigende logistische Anforderungen der Verlager an die Transportwirtschaft in Bezug auf Flexibilität der Kapazitäten, Zeitperformance und Preise



- I. Warum sich der Markt für Ladungsverkehre in Deutschland und der EU grundlegend verändern wird
- II. Vier Thesen zu den Zwangsläufigkeiten und Chancen dieses Veränderungsprozesses
- III. „Future Load“: Die Zukunft gestalten statt sich von ihr überrollen zu lassen
- IV. Wie die „Future Load“ Initiative arbeiten und wirken wird

II-1. Erste These: Das „handwerkliche“ Modell der Produktion von Transportleistungen wird im künftigen Markt immer weniger erfolgreich sein



-400 000 deutsche Lastzüge,
-Durchschnittliche Flottengröße < 10 Einheiten pro Betrieb
-1,2 Fahrer pro LKW
- produktive Einsatzzeiten nur 50-60%

- **Ein-Standort basiert (bzw. „unvernetzt“)** ..
 - „Tramp“ oder Stern- und linienförmige Fahrtenmuster
 - Eher unsystematische Rückladungssuche (Zufall, Bekanntschaft, „Börsen“, Gelegenheits-Abholungen)
 - Das Freitags-Heimfahrtproblem

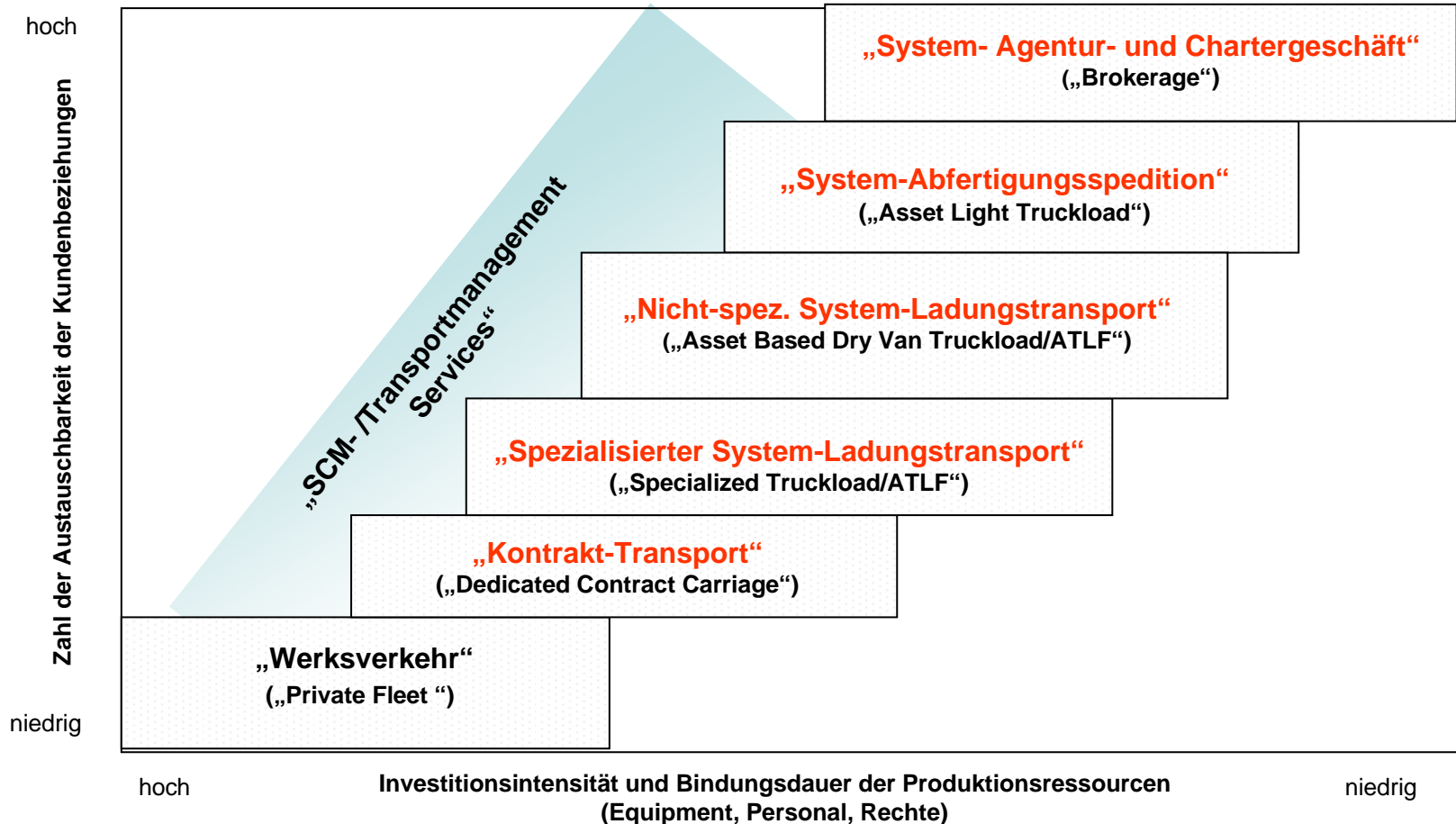
- **Kostenmodell fokussiert primär auf „Abfahrts“-Auslastung, nicht „Einsatzzeit“ und „Umlauf“:**
 - Fokus auf der to/Vol-Fahrzeug-Auslastung „bei Abfahrt“
 - Betriebskostenminimierung durch Koppelung Fahrzeug und Fahrer
 - Nutzung von Fahrern als mobile Service-Mitarbeiter, Be- und Entlade-Standzeiten ohne Kostenansatz

- **Auftraggeber-Beziehungen**
 - Exklusive, zumeist standortnahe Auftraggeber und Kundenbeziehungen, die die Sicherung adäquater Rückladungen und über Woche und Jahr kontinuierliche Auslastung erschweren;
 - Fuhrpark-Eigentum und –Exklusivität als Status- und Erfolgssymbol

II-2. Zweite These: Eine massive Neuformierung der Ladungsverkehrsmärkte in D und EU nach Muster anderer Transportmärkte ist nicht aufzuhalten!

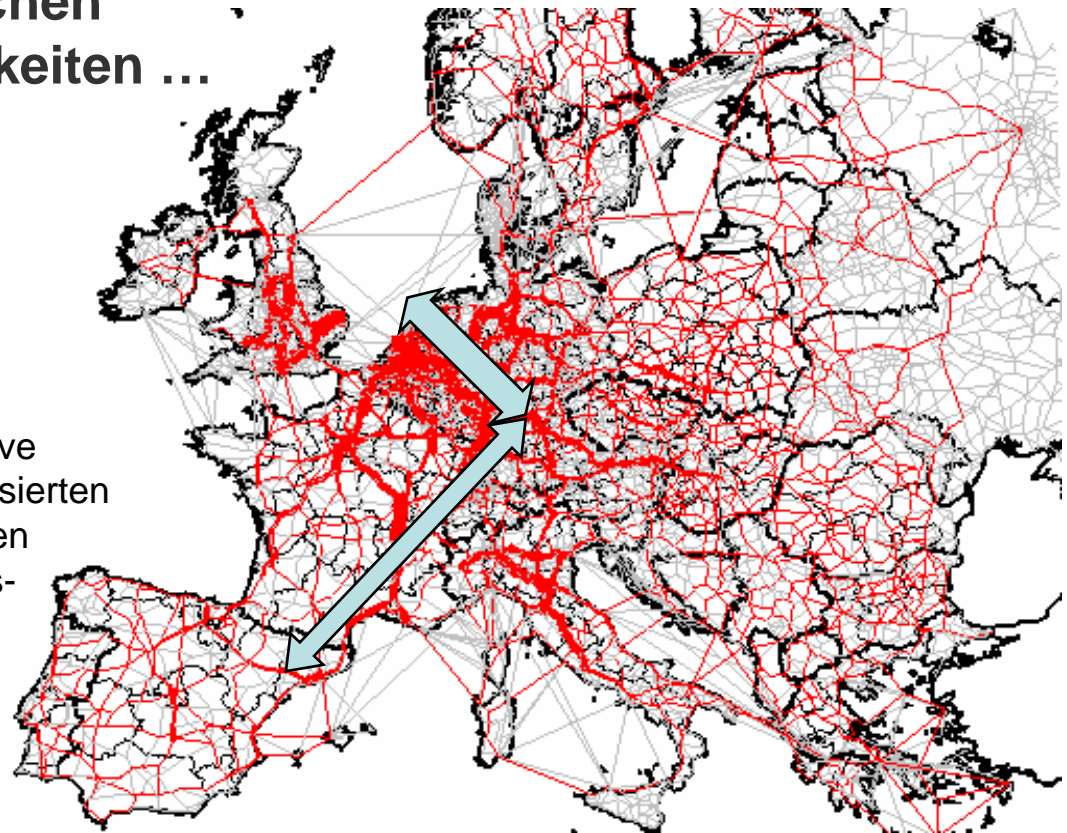


II-3. Dritte These: Die traditionelle „handwerkliche“ Art der Transportabwicklung wird durch neue, andersartige Geschäftsmodelle verdrängt!



II-4. basierend auf „Netzwerkeffekten“ und Korridor-Systemverkehren mit erhöhter Fahrzeugumlauf-Auslastung, systematisierter Planung und Arbeitsteilung zwischen Fahr- und Ladetätigkeiten ...

In Korridoren und Regionen, in denen Fahrzeugkapazitäten sich standortungebunden in hoher Frequenz bewegen, dadurch reduzierte Leerkilometer zum jeweils nächsten Ladeort, weniger unproduktive Einsatzzeiten, Fähigkeit zur systematisierten Abwicklung regelmäßiger Basismengen entlang der Korridore mit Begegnungsverkehren.



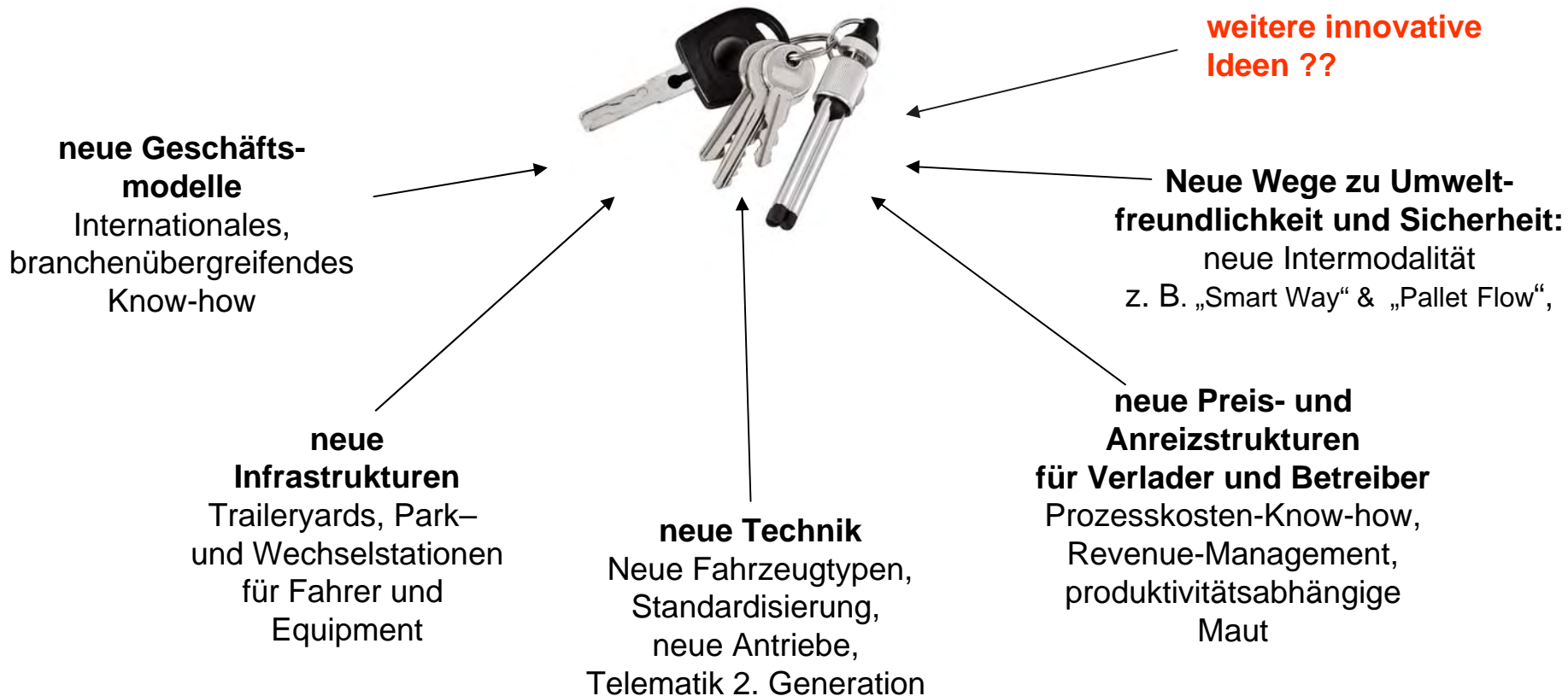
II-5. ...sowie auf professionellem Umgang mit Preisen und der Umsatzseite der „Gewinn- & Verlustrechnung: „Revenue“ und „Yield“ Management*...



- **Schaffung differenzierter finanzieller Anreize für die Verlager zur Kooperation bei Maßnahmen der Transportrationalisierung wie**
 - Vorbuchungsrabatte für Laderaum gestaffelt nach zeitlichem Vorlauf der Anmeldungen
 - Bonus für Regelmäßigkeit der Verladungen
 - Bonus für erweiterte Zeitfenster bei Be- und Entladung (insbes. beim „Vendor Managed Inventory“)
 - für Auflieger- und Brückentauschmöglichkeiten, Reduzierung von Ladezeiten durch Hof-Services.
- **Systematische Nutzung von Marktpreis-Potenzialen, bei „One-Way“ Transporten, die sich aus unterschiedlichen Relations-Mengenbilanzen ergeben**
- **Etc.**

* **Yield-Management** häufig mit **Ertragsmanagement** übersetzt, ist ein Instrument zur simultanen und dynamischen, meist rechnergestützten Preis- und Kapazitätssteuerung.

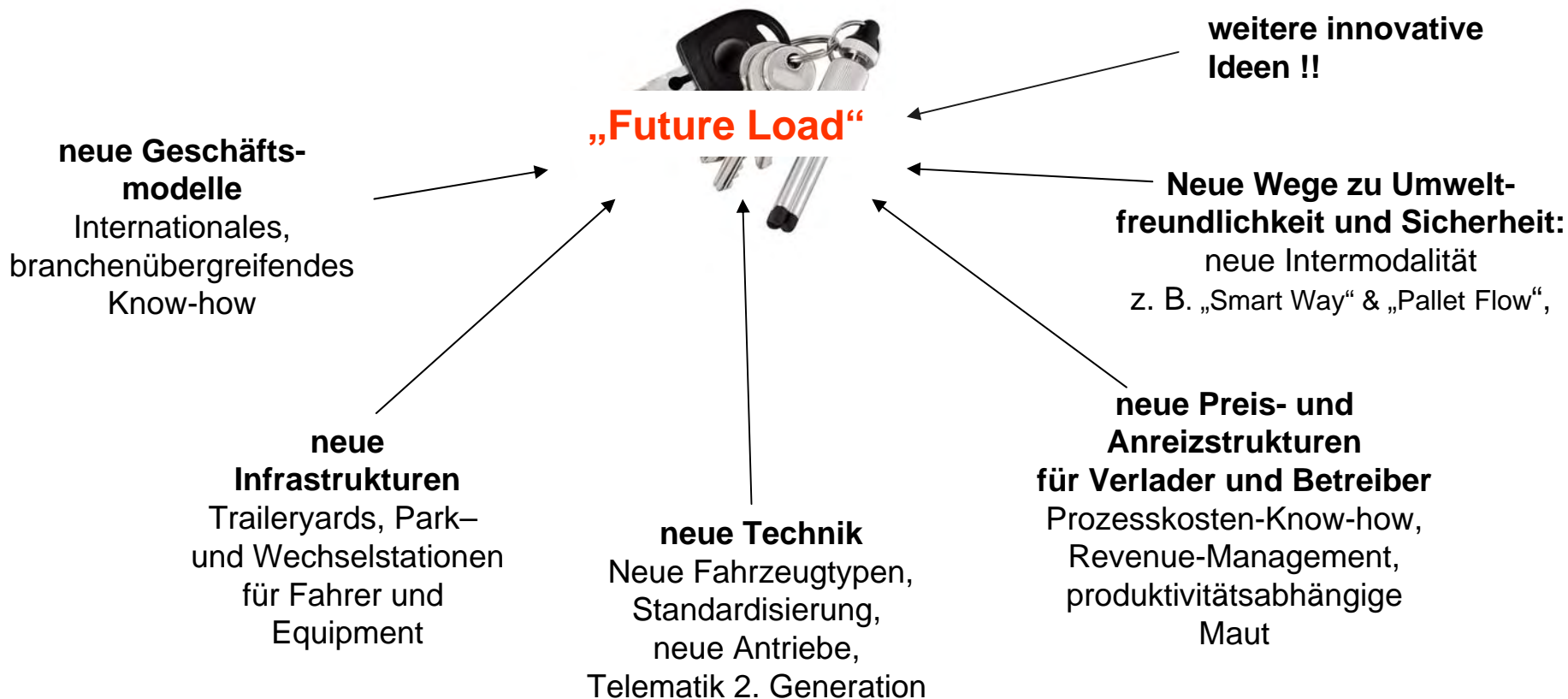
II-6 . Deshalb letzte These: überlebensnotwendig ist eine systematische Suche und Nutzung neuer Schlüssel zum Erfolg in den Ladungsverkehrsmärkten der Zukunft!





- I. Warum sich der Markt für Ladungsverkehre in Deutschland und der EU grundlegend verändern wird
- II. Vier Thesen zu den Zwangsläufigkeiten und Chancen dieses Veränderungsprozesses
- III. „Future Load“: Die Zukunft gestalten statt sich von ihr überrollen zu lassen
- IV. Wie die „Future Load“ Initiative arbeiten und wirken wird

III-1. Deshalb: die Clusterinitiative „Future Load“


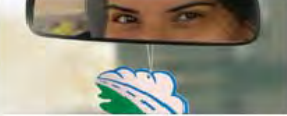




Qualifizierter Dialog und Innovationsentwicklung zwischen Praxis, Wissenschaft und Politik, die nicht von alten Vorurteilen und Parteilichkeiten bestimmt sind.

III-2. Vielleicht ein branchenweites Programm für umweltbewussten Transport und Imagebildung:

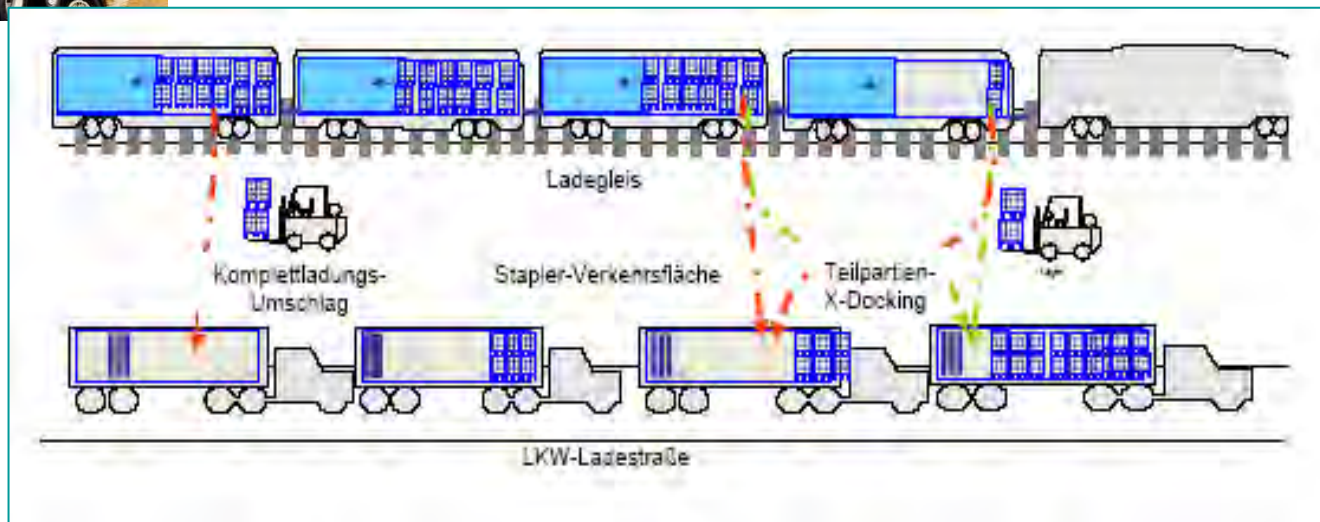
das „SmartWay“
Programm der
amerik. Umwelt-
behörde EPA
als Anregung?



<p>SmartWay Certified Vehicles</p>  <p>Shopping for SmartWay Certified Vehicles? Look for the leaf on the EPA Green Vehicle Guide!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart Buying and Driving Tips • Learn More about SmartWay Certified Vehicles • Financing discounts for SmartWay Certified Vehicles 	<p>SmartWay Financing Options</p>  <p>New for Freight Companies and Owner-Operators!</p> <p>Get technology and truck financing through our Innovative Financing!</p> <ul style="list-style-type: none"> • SmartWay Finance Program • SmartWay Finance Center [EXIT Disclaimer] 	<p>New Leaf Campaign</p> <p>Learn how choosing green cars and trucks can save and money, and help the environment!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Watch the TV commercial • Listen to the radio commercial • View the print PSAs
<p>SmartWay Transport</p>  <p>Ready to join a partnership that will save money and reduce fuel use?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Join SmartWay • Download the FLEET Models • View the Partner List • SmartWay Publications • Verified Technologies • Shipper Employee Resource Kit 	<p>SmartWay Tractors & Trailers</p>  <p>Learn about the benefits of Certified SmartWay tractors and trailers!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partner FAQs • OEM Specifications • License Agreement • Idling Reduction Strategies • Federal Excise Tax Exemption • Guide to Tractor Certification 	<p>News & Features</p> <ul style="list-style-type: none"> • New SmartWay E-update for July, 2010 • October 19-20: Celebrate Ten Years of Clean Diesel Progress and Help Chart the Next Ten Years: Clean Diesel 10 Registration [EXIT Disclaimer]

III-3. Vielleicht neue intelligente und innovative Formen der intermodalen Zusammenarbeit ?

Das BMWi-Projekt „Pallet Flow“:
Ergänzendes low-cost Kombiverkehrssystem für „Unit-Loads“, Shuttle-Ganzzüge, regionale LKW-Sammlung/Verteilung



III-4. Vielleicht verbesserte Infrastrukturen für Fahrer- und Equipmentwechsel: Traileryards, Wechselstationen, regionale Drayage-Dienste

Umweltverträglicher, sicherer Longliner-Einsatz ?



Regionale Zustell-Abhol-Dienste für Zeitfenster-Be- und Entladungen ?

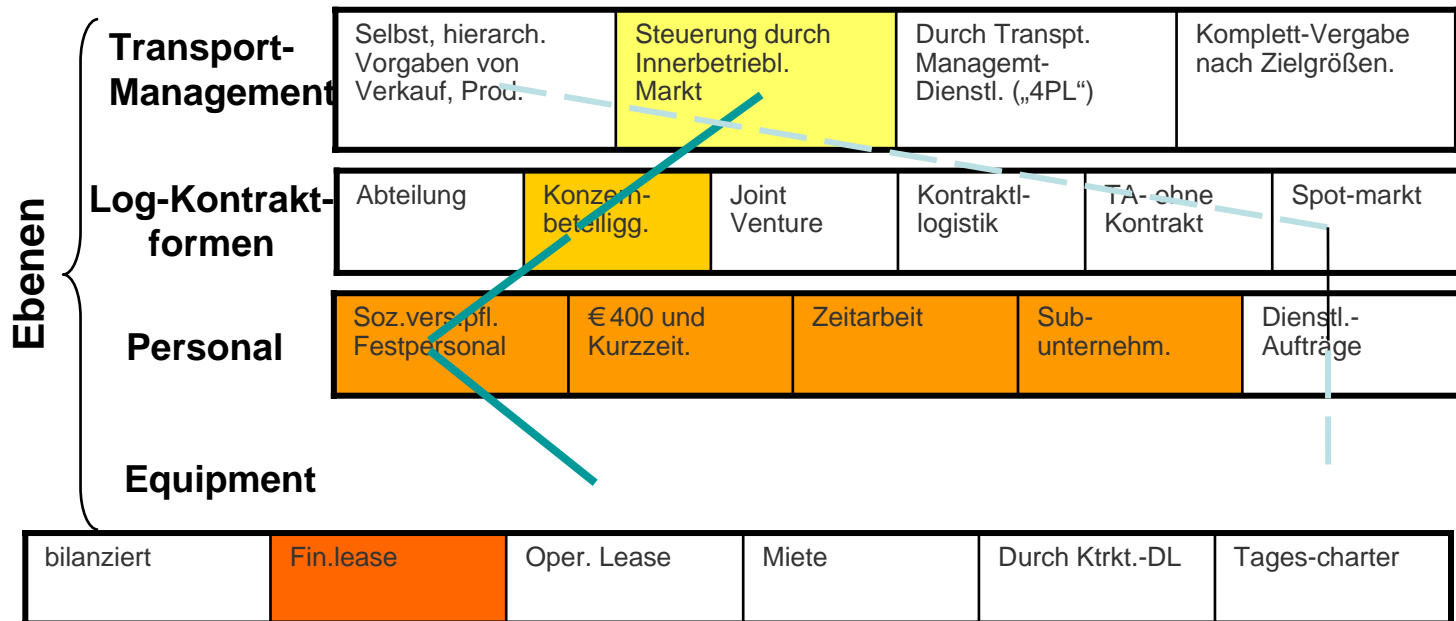


Netzwerk von Fahrer-/Equipment-Wechselstationen in 4/8-Stunden Distanzen für Staffeten-/Begegnungsverkehr ?



Ausreichende Park- und Ruheplatzeinrichtungen, Vorbuchungsmöglichkeiten?

III-5. Erschließung neuer Formen der Verlader- Dienstleister-Subdienstleister-Zusammenarbeit



**Fast jede Kombination von Werksverkehr, „Kontrakttransport“, Agentur-
und Börsensystemen ist heute möglich!**



- I. Warum sich der Markt für Ladungsverkehre in Deutschland und der EU grundlegend verändern wird
- II. Vier Thesen zu den Zwangsläufigkeiten und Chancen dieses Veränderungsprozesses
- III. „Future Load“: Die Zukunft gestalten statt sich von ihr überrollen zu lassen
- IV. Wie die „Future Load“ Initiative arbeiten und wirken wird

V-1. Nächste Schritte



- Erstes Arbeitstreffen eines ausgewählten Kreises: 23.Sept. 2010
- Bestimmung der ersten Themen und kleinen Arbeitsgruppen aus Unternehmen und Cluster-Team mit „Kümmerer“
- Vorstellung der Fördermöglichkeiten und Vorbereitung Anträge
- Entwicklung der Projekte, Ergebnisverfolgung
- Kommunikation und „Ausrollung“ der Projektergebnisse

V-2. Mit „Cluster“-Hilfe individuelle Workshops und Beratungen zu Geschäftsmodell- und Rationalisierungsplanungen, Benchmarking ??



1. Workshop mit interessierten Unternehmen zur Klärung der Interessenslage
2. Erhebung von spezifischen Problemlagen bei den Transport- und Speditionsunternehmen in Bayern
3. Wertstromanalyse/Score-Vergleich vor Ort bei den interessierten Unternehmen mit dem erarbeiteten „Best-Practice“-Modell
4. Erarbeitung von kurz-, mittel- und langfristigen Verbesserungsvorschlägen für die einzelnen Unternehmen
5. Suche nach Fördermöglichkeiten mit Hilfe des Clusters
6. Umsetzung von Maßnahmen mit Unterstützung durch den Cluster Logistik und seiner Kompetenzteams
7. Darlegung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen im bayerischen Wirtschaftsministerium

Viele weitere Optionen für die „Future Load“ Arbeit!

V-3. Ziel der „Future Load“ Initiative: Nutzen und konkreter Mehrwert für die aktiv mitwirkenden Unternehmen



- Mitgestaltung der Ziele und Inhalte der hochkarätigen Initiative Future Load
- Benchmarking des eigenen Unternehmens
- Fördermittelberatung und –zugang
- Initiierung und Teilnahme an Best Practice-Projekten
- Lobbyarbeit durch Einbindung politischer Entscheidungsträger
- Wissenschaftliche Unterstützung durch Cluster-Partner
- Wettbewerbsvorteil durch exklusive Kommunikation der Projektergebnisse an die Akteure
- Integration in die Future Load-Öffentlichkeitsarbeit - regelmäßige Veröffentlichungen über exklusiven Medienpartner

V-4. Nutzen und Mehrwert für die aktiv mitwirkenden Unternehmen

- Mitgestaltung der Ziele und Inhalte der hochkarätigen Initiative Future Load
- Benchmarking des eigenen Unternehmens
- Fördermittelberatung und –zugang
- Initiierung und Teilnahme an Best Practice-Projekten
- Lobbyarbeit durch Einbindung politischer Entscheidungsträger
- Wissenschaftliche Unterstützung durch Cluster-Partner
- Wettbewerbsvorteil durch exklusive Kommunikation der Projektergebnisse an die Akteure
- Integration in die Future Load-Öffentlichkeitsarbeit
- regelmäßige Veröffentlichungen über exklusiven Medienpartner