

1 Einleitung

Angesichts der zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft wird die nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern als ein entscheidender Standortfaktor im weltweiten Wettbewerb der Wirtschaftsregionen gewertet. Verkehr und Mobilität sind nicht nur zentrale Wirtschaftsfaktoren und Wachstumsträger, sie stellen zugleich eine wesentliche Voraussetzung für die soziale und kulturelle Entwicklungsfähigkeit der modernen Gesellschaften dar.

Internationale Arbeitsteilung der Wirtschaft erzeugt einen neutralen Integrations- und Koordinationsbedarf, der sich in wachsender Nachfrage nach logistischen Systemlösungen äußert. Nachdem sich die Logistik in Unternehmungen erfolgreich als ein operativer Funktionsbereich etablieren konnte, verlagert sich das logistische Aufgabenspektrum heute immer mehr auf die flussorientierte Koordinierung und Gestaltung der einzelnen Leistungen, die zu einer funktions- und unternehmensübergreifenden, in vielen Fällen auch grenzüberschreitenden Prozesskette zusammengefasst werden müssen. Der Begriff der Logistik wird heute mehr denn je mit einem Gestaltungsanspruch verbunden, der von der isolierten Betrachtung einzelner Funktionen und Leistungen dazu übergeht, in Systemzusammenhängen zu denken, zu planen und zu handeln.

Seit geraumer Zeit wird eine zunehmende Vernetzung zwischen Unternehmen intensiv diskutiert. Eine enge Zusammenarbeit der Unternehmungen in der verladenden Wirtschaft setzt eine anforderungsgerechte Gestaltung des Logistiksystems voraus, um verteilt erstellte Wertschöpfungsleistungen effizient zu verknüpfen. Die unternehmensübergreifende Koordination der Material- und Waren- sowie der dazugehörigen Informationsflüsse innerhalb der Wertschöpfungskette stellt eine weitere Aufgabe der Logistik dar.

Im Gange des Globalisierungsprozesses und der wachsenden Verbreitung der Internettechnologie entstehen weltweite Wertschöpfungsketten, die den Aufbau und die Optimierung globaler Logistiknetzwerke bedingen. Dabei kann die logistische Leistungstiefe vom Erbringen der physischen Transportleistung bis zur Übernahme komplexer Prozesse und der Steuerung von Logistiknetzwerken reichen.

Die in den letzten Jahren in der Verkehrswirtschaft aufgetretenen Veränderungen, die die wirtschaftlichen und organisatorischen Voraussetzungen dafür geschaffen haben, dass ein globales Netz zu denselben oder sogar geringeren Kosten als ein lokales Netz funktionieren kann, werden von Historikern als eine Revolution beschrieben¹. Die heutigen Wirtschaftsbeziehungen im sogenannten "global village" nicht nur virtuell, sondern real, erlauben, Waren physisch zwischen weit voneinander entfernten Knoten eines Netzes auszutauschen. Diese wirtschaftlichen Voraussetzungen erleichtern die Delokalisierungsprozesse der Unternehmen. Es ist problemlos möglich, Gruppen von

¹ Vgl. Landes (1999)

Subzulieferern zu wechseln, Anlagen oder Teile des Produktionszyklus ohne allzugroße Transportkosten um tausende von Kilometern zu versetzen oder zumindest den größten Teil der Belastung durch Transportkosten durch geringere Arbeits- oder Materialkosten wieder auszugleichen.

Im Zuge der Osterweiterung der Europäischen Union ist die Frage nach den künftigen Perspektiven der mittel- und osteuropäischen Verkehrs- und Logistiksysteme aktueller denn je. Als Folge der fortschreitenden EU-Osterweiterung sollen künftig europaweite Wertschöpfungsketten entstehen, die den Aufbau und die Optimierung globaler Logistiknetzwerke bedingen. Das Denken in logistischen Netzen sowie entsprechende Strukturierung der physischen Güterströme und kommunikativen Verflechtungen gewinnt damit in den mittel- und osteuropäischen Ländern immer mehr an Bedeutung.

1.1 Problemstellung

Die europaweite Produktion logistischer Dienstleistungen setzt europäische Logistiknetze zur Übermittlung von Informationen und Gütern voraus, die vom Logistikunternehmen mit einem Know-how erstellt, durch Unternehmensakquisition erworben oder in Kooperation mit anderen Logistikunternehmen aufgebaut werden müssen. Doch nicht nur Wettbewerb zwischen Logistikunternehmen wird intensiver, sondern auch der Wettbewerb der Regionen und Standorte um die Ansiedlung von Unternehmen.

Fortschreitende Internationalisierung und Globalisierung der europäischen Wirtschaft führen potentiell zu größeren Märkten, niedrigen Kosten und unternehmensexternen Umstrukturierungen in Richtung der Standortverlagerung, des Produktionsverbunds und der Kooperation in europaweiten Logistiknetzwerken.

Die Markt- und Kostenpotentiale des mittel- und osteuropäischen Marktes bedeuten jedoch nicht automatisch Marktwachstum oder Kostensenkung, sie müssen durch integrierte Strategien erschlossen werden. Einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung von Markt- und Kostenvorteilen hat die Entwicklung innovativer Logistikkonzepte zu leisten. Denn eine stärkere Ausnutzung von Vorteilen einer Arbeitsteilung der Wirtschaft in europaweiten Produktionsnetzwerken stellt den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) höhere Anforderungen an die logistischen Problemlösungen.

Nur ein effizientes Verkehrssystem und neue Konzepte der Logistik- und Transportorganisation können die Voraussetzung dafür schaffen, dass die MOE-Länder in der Lage sind, den künftigen europäischen und weltweiten Herausforderungen gerecht zu werden. Im Zuge der EU-Osterweiterung gewinnen transnationale und erweiterte Logistikleistungen eine zentrale Rolle bei der Steuerung grenzüberschreitender Produktionsnetzwerke.

Folgt man den neusten Prognosen, so ist auch in Zukunft mit einer ungebrochenen und überproportional steigenden Verkehrsnachfrage in MOEL zu rechnen. Die große Herausforderung des mittel- und osteuropäischen Verkehrs lautet somit die zukunftsorientierte Gestaltung der Verkehrssysteme zu gewährleisten. Vor allem von der Vernetzung der Verkehrsträger und von der Bildung intermodaler Transportketten sind wichtige Impulse für die Steigerung der Leistungsfähigkeit in diesem Bereich zu erhoffen.

1.2 Zielsetzung

Lösungsanalysen der zukunftsorientierten Probleme der Verkehrswirtschaft verlangen eine Beschäftigung mit den logistischen Entwicklungen in der produzierenden und handeltreibenden Wirtschaft. Logistik ist ein wesentliches Element der Veränderung von Angebotspotentialen auf Güterverkehrsmärkten. Diese logistischen Entwicklungen müssen erkannt werden und die erheblichen Rückwirkungen auf den Transportsektor sowohl strategisch als auch operativ betrachtet werden.

Der Zusammenbruch der sozialistischen Planwirtschaften der MOE-Staaten und die laufenden Transformationsprozesse zur Umstrukturierung von wirtschaftlichen Systemen, verbunden mit einem Sprung in neue Produktions- und Logistiksysteme mit möglichen strategischen Auswirkungen auf die Verkehrswirtschaft, haben die Wissenschaft und Forschung recht unvorbereitet getroffen.

Die vorliegende Dissertation soll einen Beitrag zur Schließung dieser wissenschaftlichen Lücke leisten und zu praktisch verwertbaren Erkenntnissen führen. Die Untersuchung folgt dem anwendungsorientierten Forschungsansatz und verbindet ein theoretisches Ziel mit einem pragmatischen Wissenschaftsziel. Beide Zielrichtungen sind im Rahmen einer wissenschaftlichen Untersuchung zu verfolgen, da die Verfolgung eines theoretischen Wissenschaftszieles eine Vorstufe bzw. eine Voraussetzung für die Generierung von pragmatischem Wissen darstellt².

Das **theoretische Wissenschaftsziel** der vorliegenden Arbeit besteht in der Erarbeitung eines Konzeptes intermodaler Logistiknetzwerke in MOEL. Dieses Konzept beruht auf einem Bezugsrahmen, in den wesentliche theoretische Erkenntnisse der Logistikforschung und Analyse von Logistiknetzwerken einfließen.

Hilfestellungen bei Problemen in der Praxis geben zu können verfolgt die Arbeit mit dem **pragmatischen Wissenschaftsziel**: die Analyse mittel- und osteuropäischer Verkehrswirtschaft, die Systemveränderungen in der Industrie und im Handel, und die Entwicklung konkreter Handlungs- und Gestaltungsempfehlungen zum Aufbau der intermodalen Logistiknetze in MOE.

² Vgl. Thommen (1989)



Quelle:

Giorgi Doborjginidze: *Analyse der Entwicklung intermodaler Logistik-Netzwerke in mittel- und osteuropäischen Ländern*, Kölner Wissenschaftsverlag, Köln, 2005.

© 2005 Kölner Wissenschaftsverlag und Giorgi Doborjginidze