

EU-Projekt Nextrust: Knackpunkt sind die Rückladungen



Bei Nextrust geht es unter anderem darum, Leerfahrten zu vermeiden. (Foto: Istock)



Artikel

von Stefan Bottler

03. April 2018

Aus mehreren Teilladungen eine Komplettladung machen: So könnten Verlagerer und Frachtführer auch auf kurzen Strecken deutlich sparen. Für die belgischen Eiscreme- und Tiefkühlkosthersteller Agristo, Greenyard und Ysco war die Teilnahme an Nextrust naheliegend. Mit Logistikkoperationen will dieses EU-Projekt LKW-Verkehre bündeln und so CO₂-Emissionen senken. „Von unseren Werken in Flandern werden 25 europäische Länder überwiegend mit Teilladungen versorgt“, sagt Peter Dehamers, Leiter Distributionslogistik von Ysco. „Die Konsolidierung dieser Sendungen durch einen Partner liegt auf der Hand, zumal die Entfernungen zwischen den Produktions- und Logistikstandorten gering sind.“

In einem sechsmonatigen Pilotprojekt koordinierte der niederländische 4PL-Dienstleister Smartway Logistics die Distributionsverkehre der drei Hersteller nach Deutschland und Österreich. Rund 9.000 Paletten, welche bisher in 538 Teilladungen ausgeliefert wurden, kamen in 153 Komplettladungen in den Handel. Aus 1,7 Mio. tkm wurden 922.000 tkm. „Wir haben die CO₂-Emissionen um 46 Prozent gesenkt“, freut sich Dehamers.

Vergleichbare Erfolgsmeldungen gibt es auch von anderen Nextrust-Teilnehmern. In 40 Pilotprojekten haben 2017 Mondelez, Unilever, Sony, Panasonic, Beiersdorf, Kimberley Clark, Danone Waters, Diageo und weitere internationale Konsumgüterhersteller mit ihren Logistikpartnern 100.000 LKW-Transporte auf 575 Frachtrouten gebündelt. Den Berechnungen des Global Logistics Emissions Council (Glec) zufolge können dadurch die Treibhausgase um 40 Prozent und die Leerkilometer abhängig von den einzelnen Routen um bis zu 46 Prozent reduziert werden. Im Idealfall sparen die Projektteilnehmer 38 Mio. tkm im Jahr.

Jetzt wollen die insgesamt 33 Partner bis 2020 mit EU-Fördergeldern weitere Projekte anstoßen. Auch für intermodale Verkehre, Verteilerverkehre und die letzte Meile sollen Potenziale ermittelt und gehoben werden. Für die teilnehmenden Hersteller, IT-Plattformen und Unternehmensberatungen steht bereits jetzt fest, dass dieses Konzept, riesige Chancen für Industrie und Logistik eröffnet. „Mit Nextrust existiert ein skalierbares Kooperationsmodell, das über die pure Optimierung der IT-Infrastrukturen hinausgeht“, versichert Patrick Stumm, Geschäftsführer von Pastu Consult. Die Brüsseler Beratungsfirma ist Mitglied des Nextrust-Konsortiums. Allerdings müssten für einen dauerhaften Erfolg noch manche Hürden aus dem Weg geräumt werden.

Kartellrecht bisher kein Problem

Das vermutlich geringste Hindernis ist die Abstimmung mit dem EU-Kartellrecht. Weil viele Nextrust-Mitglieder miteinander im Wettbewerb stehen, muss jedes Vorgehen auf Rechtssicherheit geprüft werden. Bis jetzt ist allerdings noch kein Projekt bekannt geworden, das an rechtlichen Bedenken scheiterte.

Weitaus schwieriger fällt die Abstimmung mit nachgelagerten Transport- und Logistikdienstleistungen. Groß- und Einzelhandel, die Adressaten der meisten Sendungen, wollen naturgemäß keine zusätzlichen Kosten tragen. Das bekamen Ysco & Co. zu spüren. „Wir haben gerade bei temperaturgeführten Produkten mit einem Trend zu täglichen statt bislang wöchentlichen Anlieferfrequenzen zu kämpfen“, sagt Dehamers. „Die Handelsketten wollen so Lagerkapazitäten sparen.“ Mit Hilfe der Lieferanten-/Einzelhandels-Plattform des niederländischen IT-Anbieters Giventis brachte Smartway die widerstreitenden Interessen auf einen Nenner. Im ersten Schritt identifizierte der 4PL Bündelungsmöglichkeiten von potenziellen Supply-Chain-Teilnehmern, im zweiten Schritt entwickelte er Netzwerke, die den Nextrust-Anforderungen an Bündelungseffekte in vollem Umfang Rechnung tragen. Stumm: „Unterm Strich müssen Kosten, CO₂-Ausstoß und Tourenzahl sinken.“

Rückladungen im Fokus

Die Zahlen überzeugen naturgemäß nur dann, wenn Frachtführer, die weiter ausschließlich Teilladungen transportieren, Ersatz für ausfallende Volumina organisieren können. Grundsätzlich sollen die Bündelungen mit den bestehenden Logistikpartnern realisiert werden. „Wir müssen die Warenströme jedoch noch besser als bisher synchronisieren“, sagt Stumm. Im Fokus stehen vor allem Rückladungen. Wenn möglich sollen diese mit Partnerunternehmen organisiert werden, was auch für die Frachtführer vorteilhaft wäre. „Viele fragen bereits bei der Auftragsvergabe für Komplettladungen nach, ob Rückladungen vorliegen“, sagt Stumm.

Genau das können die Nextrust-Partner jedoch oft nicht garantieren. Stumm: „Wir können erst 50 Prozent unserer 100.000 Touren synchronisieren.“ Vor allem verspätete Zeitfenster und Abholtermine haben wiederholt zu Ausfällen geführt. Weil viele Partner ihre Lagerkapazitäten heruntergefahren haben und lediglich auf Abruf produzieren, müssen sie bei Produktionsverzögerungen neue Zeitfenster für die Abholung festlegen. Für die Frachtführer kann dies bedeuten, dass sie auf Timocom und anderen Frachtbörsen Ersatz für bereits fest eingeplante Rücksendungen organisieren müssen. An dieser Schwachstelle wollen die Nextrust-Partner in den nächsten Monaten verstärkt arbeiten. Gegenwärtig werden koordinierte Produktionsplanungen und verlängerte Abholzeitfenster diskutiert.

Verbundene Artikel



LOGISTIK

EU-Projekt Nextrust: Pilotserie erfolgreich beendet

Konsumgüter-Supply-Chain: Mondelez präsentiert erste validierte Ergebnisse. Projektpartner sprechen...