

EDITORIAL



Es tut sich was

Bernhard Hector
Fachredakteur Management/Recht

Jahrzehntlang forderten Spediteure und Transporteure mehr Transparenz beim Palettentausch und eine gerechtere Kostenteilung mit Verladern und Handel. Die auf Initiative des Kölner Rechtsanwalts Jürgen Knorre erarbeiteten Kölner und Bonner Palettentauschbedingungen fanden zwar bei den Verbänden der verladenden Wirtschaft und des Verkehrs Rückhalt. Aber der Handel wollte sie nicht mittragen. So fehlte ein wichtiger Baustein.

Inzwischen hat aber auch der Handel die Probleme erkannt. Die Industrie benötigt oft eine höherwertige Qualität als nur normgerechte Paletten, damit die Supply Chain nicht gestört wird. Um das zu gewährleisten, ist jetzt auch der Handel offen für eine Prozesskostenanalyse, die alle am Palettentausch Beteiligten erfasst. Da ist GS 1 Germany genau der Richtige, um diese Angelegenheit voranzubringen. Auf dem GS-1-Projekt zur Palettenbewirtschaftung ruhen nun die Hoffnungen der Spedition. DVZ 13.2.2010
hector@dvz.de

Internetplattform zum Tauschen

Palettenbörse Eine Internetplattform zum Tausch, An- und Verkauf von Lademitteln haben Sepp Fenzel und Benjamin Mock mit pallox.net ins Leben gerufen. Fenzel war jahrelang Disponent einer mittelständischen Spedition und kennt die Probleme mit Lademittelschulden oder -guthaben. 2008 kam die Idee, kurz darauf wurde die Fenzel & Mock GbR gegründet.

Seit dem 1. Januar kann die Plattform 30 Tage kostenlos genutzt werden. Danach kostet es 49 EUR plus Mehrwertsteuer im Monat. Alle Funktionen stehen rund um die Uhr zur Verfügung. Die Teilnehmer können Lademittelguthaben oder -schulden mit anderen Teilnehmern an einem für sie günstigen Standort tauschen oder kaufen. DVZ 13.2.2010 (hec)
www.pallox.net

Faire Kostenaufteilung rückt näher

Ein Standard-Palettenprozess und eindeutige Qualitätskriterien für Gebrauchtpaletten sollen noch in diesem Jahr entwickelt werden.

Die Auseinandersetzungen zwischen Spediteur, Verladern und Empfänger über Palettenkosten und wer sie trägt, könnte 2011 in vielen Fällen der Vergangenheit angehören. Gute Chancen, diese Einigung noch in diesem Jahr zu

erzielen, sieht zumindest Sebastian Krug, Projektmanager bei GS1 Germany in Köln. Er leitet bei dem Standardisierungsdienstleister drei Arbeitsgruppen, die einen Sollprozess für den Palettentausch entwickeln wollen.

Erstmals sitzen dabei alle drei Benutzergruppen – Industrie, Handel und Speditionen – gleichberechtigt am Tisch. Tauschsysteme, Dienstleisterabwicklung und Palettenqualitäten sind die drei Themen, über die man sich verständigen will. Und alle sind sich einig: Wer künftig noch Qualität haben will, muss auch einen Obulus dafür entrichten. In welcher Höhe dann eine faire Kostenaufteilung vollzogen werden kann, soll durch die zu erarbeitenden Prozessabläufe ermittelt werden, erklärte Krug auf dem 10. DVZ-Paletten-symposium.

Da trifft es sich gut, dass in zwei Kostenstudien das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, Dortmund, bereits ermittelt hat, wer schon heute und in welcher Höhe für Palettenumläufe zahlt. Fraunhofer-Projektleiter Dr. Volker Lange stellte

sie vor. Danach hat der Spediteur mit 2,49 bis 3,01 EUR etwa 60 bis 65 Prozent der Kosten eines Palettenumlaufs zu tragen.

Auf den Verladern entfallen mit 1,01 bis 1,40 EUR 25 bis 30 Prozent der Kosten. Den Rest trägt mit 31 bis 55 Cent der Empfänger. Die Aufteilung der Kostenarten ist bei allen drei Gruppen ungefähr gleich: 50 Prozent für Ersatz und Reparatur, 20 Prozent für physisches Handling, 20 Prozent für Administration, 8 Prozent

für zusätzliche Transporte und 2 Prozent für offene Forderungen. Lange: „Diese Kosten lassen sich mit einem smarten Palettenmanagement senken. Dazu braucht man möglichst einen Internetservice zur einheitlichen Abrechnung und Verwaltung. Auch lassen sich dann die Palettenströme viel intelligenter steuern.“



»Erstmals sitzen Industrie, Handel und Speditionen gleichberechtigt am Tisch«

Sebastian Krug, GS1

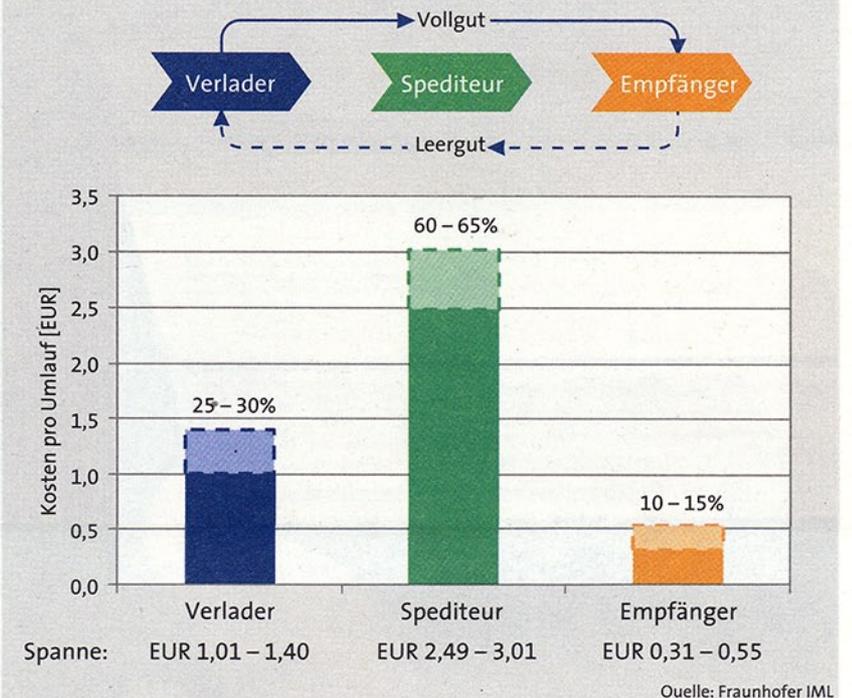


»Mit Internet lassen sich Palettenströme viel intelligenter steuern«

Dr. Volker Lange, Fraunhofer

Gesamtkosten eines Palettenumlaufes

Von den insgesamt 3,81 bis 4,96 EUR trägt der Spediteur 60 bis 65 Prozent



Daher sollten Unternehmen vor allem nach Kostentransparenz und sauber definierten Prozessen streben. Notwendig sei auch ein Verfahren zur objektiven Qualitätsbeurteilung von gebrauchten Paletten, so Lange.

„Eigentlich geschieht das alles viel zu spät“, meint Brigitte Klein, Inhaberin der bk Logistikberatung & Businesscoaching in Alfter bei Bonn. Denn schließlich stammen die Holzpaletten aus den 60er Jahren und genügen heute vielfach den Anforderungen nicht mehr. Damals gab es weder automatische Lager noch DV-gestützte Supply Chains. Auch internationale Transportketten waren nicht so ausgeprägt.

„Für die damaligen Anforderungen war die Holzpalette ideal.“ Heute müsse sie jedoch weit höhere Anforderungen erfüllen (siehe Kasten). „Man hätte nur die Prozesse, die sich in der gesamten Logistik entwickelt haben, auch auf die Palettenbewirtschaftung ausdehnen sollen“, so Klein.

Aber sie zeigte sich auch optimistisch. Schließlich gibt es inzwischen anerkannte Kosten- und Pro-

SCHAFLER
HOLZINDUSTRIE
Europaletten • Ein- und Mehrwegpaletten • Aufsetzrahmen
Obstgroßkisten • Schnittholz • Profiltreter • Fußböden
A-8221 Hirsndorf 1 • Tel: +43 3113/2282-0 • www.schafner-holz.at

zessstudien, so Klein. Damit lassen sich dann branchenweite Prozesse einführen, wie es beispielsweise die GS1 jetzt vorhabe. Klein sieht für die nahe Zukunft folgende Entwicklungen:

- Supply-Chain-überreifende Full-Service Konzepte.
- Mehrere spezialisierte Anbieter mit ähnlichem Serviceprinzip und unterschiedlichen „Marken“ ermöglichen mehr Klarheit, Struktur, Transparenz und fairen Wettbewerb.
- Verantwortlichkeiten von Paletten-dienstleistern, Industrie, Speditionsgewerbe und Handel werden klar definiert.
- Konzepte und Handlungsempfehlungen können vorwiegend von Supply Chain übergreifend besetzten Organisationen ausgearbeitet werden. DVZ 13.2.2010 (jkh/hec)

HINTERGRUND

Industrieanforderungen an Palettsysteme

Prozesse:

- Kein zusätzlicher Administrationsaufwand für Paletten auf mehreren Distributionsstufen.
- Stattdessen möglichst automatisierter Informationsfluss analog zum Warenfluss.
- Grenzüberschreitende Warenverkehre ohne „Systembruch“.
- Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit sind ebenfalls gefragt.

Qualität:

- Maßhaltigkeit, Stabilität und Bereitstellung in einsatzfähiger Qualität sind entscheidend.
- Produktion, Lager und Transport müssen ohne Beeinträchtigung

der Ware durch die Paletteneigenschaften ablaufen.

- Das Logo, die Farbe und der verwendete Werkstoff spielen dabei eine untergeordnete Rolle.

Kosten:

- Keine Aufwendungen, die sich beispielsweise „irgendwo“ in den Fracht- und Lagerkosten wiederfinden.
- Bündelung von Prozessen (zum Beispiel Rückführungstransporte, Qualitätssicherung) durch Spezialisten zur Steigerung der Kosteneffizienz.
- Transparente Kostenelemente, die eine Verteilung entsprechend Nutzung, Anforderung und kommerzieller Vereinbarungen ermöglichen.

Quelle: Brigitte Klein