

Immer größere Schwankungen

JAHRESTREFFEN Volatilität und Nachhaltigkeit waren beherrschende Themen auf dem Treffen der europäischen Chemieindustrie und ihrer Logistikdienstleister.

Sucht man nach Indikatoren, wie es derzeit um die Chemieindustrie bestellt ist, kann man verschiedene Gradmesser heranziehen. Die Vorhersage des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) beispielsweise. Der Verband hat seine Umsatzprognose für das laufende Jahr von + 10 auf + 18 Prozent angehoben. Nicht minder aussagekräftig ist eine andere Zahl: 2300 Manager haben Anfang Oktober an der Tagung der EPCA (European Petrochemical Association) in Budapest teilgenommen. Das waren 350 mehr als im Jahr zuvor.

Die Erleichterung, die Krise so gut überstanden zu haben, war spürbar auf der Tagung. Doch deshalb ist noch längst nicht alles in Butter. Untrügliche Zeichen dafür waren die Gespräche auf den Hotelfluren, die vor allem um die derzeitige wirtschaftliche Lage kreisten. Aber auch die Aussagen der Experten zu dem Leitmotto des Kongresses – neun Milliarden Menschen in 2050 – verdeutlichten, vor welchen Herausforderungen auch die chemische Industrie angesichts des Bevölkerungswachstums steht.

Schon wieder Transportengpässe

Vom Wachstum der Chemieproduktion profitieren auch die für die Branche tätigen Transportdienstleister. Einige haben bereits wieder mit Engpässen zu kämpfen. Auch deshalb, so einer der in Budapest anwesenden Spediteure, weil die Erinne-

rungen an die Krise noch zu frisch seien, als dass schon munter in neues Equipment investiert werde. Solche Investitionen würden nur dann getätigt, wenn es verbindliche Auftragszusagen gebe. Ansonsten versuchen die Chemiespediteure, mit qualifizierten Subunternehmen zusammenzuarbeiten – sofern sie welche finden. „Es gibt zunehmend einen Wettbewerb unter den Speditionen um die Subunternehmen“, sagte ein Spediteur.

Auch die anwesenden Bahnspeditionen wie DB Schenker Rail und Chemoil, eine Tochter der SBB Cargo, bestätigten den

Viele Spediteure beklagen, dass die Aufträge immer kurzfristiger eingehen.

Aufwärtstrend. Beide sehen zudem in Italien ein neues Potenzial, wo nach dem Unfall eines Zuges mit Tankwaggons der Einzelwagenverkehr mit Gefahrgütern im Frühjahr 2010 untersagt worden war. Nun versuchen sie, über Bündelung von Mengen Ganzzüge zusammenzustellen.

Die zwei beherrschenden Themen der Veranstaltung waren Volatilität sowie Nachhaltigkeit und Umwelt in Verbindung mit dem Kongressthema. Dabei sind die extremen Ausschläge in der Produktion und die dadurch ausgelösten Schwankungen bei der Transportmenge ein Problem, das die

Chemieindustrie und ihre Logistikdienstleister gleichermaßen betrifft.

Viele Spediteure klagten darüber, dass die Aufträge immer kurzfristiger eingehen, dass es zudem Phasen gibt, in denen große Mengen bestellt werden und dem sich Phasen anschließen, in denen keine Bestellungen eingehen. Das mache Planung und gleichmäßige Auslastung der Kapazitäten schwer. Doch hat es nicht den Anschein, als werde sich daran viel ändern: „Wir werden auf jeden Fall eine höhere Volatilität bekommen“, sagte mit BASF-Vorstandsmitglied Andreas Kreimeyer einer, der es wissen muss.

Probleme auf verschiedenen Ebenen

Dass sich die EPCA auch mit Themen befasst, die weit über ihren Tellerrand hinaus gehen, zeigten das Kongressmotto und die Redner. Mit Jeffrey D. Sachs hatten die Veranstalter einen der bekanntesten Wirtschaftswissenschaftler weltweit eingeladen. Er sieht durch die wachsende Weltbevölkerung Probleme auf verschiedenen Ebenen entstehen: bei der Versorgung der Menschen mit Lebensmitteln, einer sich verschärfenden Trennung der Gesellschaften in Arm und Reich sowie einer zunehmenden Umweltbelastung. Sachs vertritt die Auffassung, dass die freien Märkte alleine nie in der Lage sein werden, diese Probleme zu lösen. Die Gesellschaft als Ganzes sei hier gefragt.

Michael Behrendt, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd, sieht eine wichtige Herausforderung seines Unternehmens mit Blick auf das Jahr 2050 darin, umweltfreundliche Lösungen im Transport zu entwickeln. Im Fokus stehe dabei vor allem die paarige Auslastung der Verkehre. Behrendt sprach sich zudem dafür aus, im Hinterlandverkehr verstärkt auf die Bahn und das Binnenschiff zu setzen. Das stoße jedoch immer wieder an Grenzen, sei es bei der Kapazität oder weil die Verloader nicht dazu bereit seien.

Michael Cordes

Fachredakteur Logistik und Spedition



Diskussion zum Bevölkerungswachstum: Jeffrey D. Sachs (l.) und Michael Behrendt (Hapag-Lloyd).