

Wenn Einkaufsberater ins Haus kommen

Das ist eine Chance – keine Katastrophe

Consulting-Unternehmen, die sich speziell um das Optimieren der Beschaffungskosten kümmern, beschert die Wirtschaftskrise derzeit eine Sonderkonjunktur. Die Wirtschaftspresse spricht jedenfalls von 2-stelligen prozentualen Zuwächsen.

Die Geschäftsleitung „lädt ein“

Fast immer ist es die Unternehmensleitung, die den Stein der externen Hilfe ins Rollen bringt. Damit wird in den Einkaufsbereichen oftmals eine Menge Staub aufgewirbelt. Entscheidend ist, ob die Geschäftsleitung der Einkaufsleitung das Beratungsunternehmen einfach „aufs Auge drückt“ oder ob sie den Einkauf bereits in die Auswahlphase mit einbindet.

Beachten Sie: Professionelle Beschaffungsbereiche melden von sich aus Bedarf für Hilfe von externen Einkaufsspezialisten an.

Keine Abteilung kann sämtliche Aufgaben immer zeitnah und auf dem höchsten Qualitätslevel erfüllen. Dafür reichen in

vielen Einkaufsbereichen schon die personellen Kapazitäten nicht aus. Deswegen ist es sehr geschickt von der Einkaufsleitung, Hilfe anzufordern in der Form „Chef, wir haben hier eine Aufgabe für einen externen Dienstleister“.

Beachten Sie: Der Einkauf ist der interne Spezialist für die Ausgabenseite der Firma. So muss er wahrgenommen werden, und das muss sein Handeln bestimmen. Der Einkauf berät die Geschäftsleitung bezüglich der Ausgabenseite.

Bitte keine Eigentore!

Oft werden Berater als Eindringlinge, ja sogar als große Bedrohung empfunden. Was glauben Sie, wen die Geschäftsleitung beobachtet? Mit Sicherheit nicht nur das Beratungsunternehmen, das in aller Regel eine schöne Stange Geld verdient. Das Verhalten des Einkaufsbereichs ist für die Firmenspitze auch immer sehr aufschlussreich.

Deswegen macht es keinen Sinn, den Berater feindlich zu empfangen und ihm das Leben schwer zu machen. Gehen Sie po-

sitiv und locker damit um. Wenn die Geschäftsleitung nicht mit Ihnen zufrieden wäre, dann wären Sie schon längst nicht mehr da.

Also keine Angst und Verzagtheit: Nutzen Sie die Chance, den Einkauf neu zu justieren. Halten Sie die „Flamme der Erneuerung“ auch nach dem Ende des Beratungsprojekts am Brennen.

Praxis-Tipp: Profilieren Sie sich unbedingt als Moderator/Bindeglied zwischen Geschäftsleitung und Beratungsunternehmen – aktiv und offensiv.

Unnötige Beratungsprojekte

„Der Prophet im eigenen Land ist nichts wert.“ Dieses Sprichwort trifft natürlich manchmal auch auf den Einkauf zu. Da wird von der Einkaufsleitung seit Langem auf firmeninterne Kostensenkungspotenziale hingewiesen, es werden Verbesserungsvorschläge gemacht, aber erst durch eine Beratungsfirma angegangen ...

Autor: Jens Holtmann, Kontakt: redaktion@einkaufsmanager.net

Green Procurement

CO₂-Ausstoß beim Warentransport

5. Teil: Verkehrsträgertypen und Primärenergiebilanz

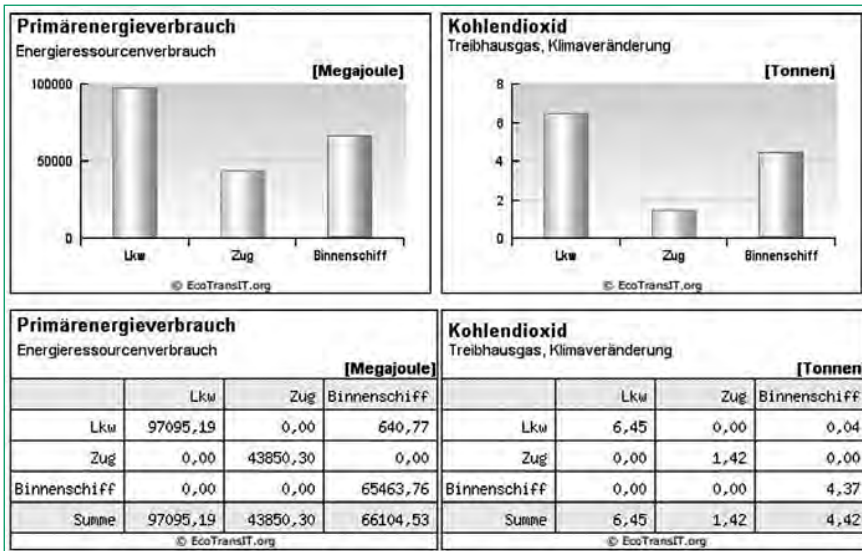
Auf welchen Transportwegen erreicht Sie bestellte Ware, und auf welchen Wegen versenden Sie an Ihre Kunden? Ermitteln Sie einmal die verschiedenen Ladungsträger und deren zu überbrückende Entfernungen vom Lieferanten zu Ihnen bzw. von Ihnen zum Kunden. Bisher hat niemand behauptet, dass das leicht sei – es ist aber sinnvoll, diese Infos aufzubereiten, um im Hinblick auf das Thema Green Procurement und Green Logistics aussagefähig zu sein.

Damit Sie in diesem Thema mehr Sicherheit in der Argumentation für andere Verkehrsträger haben, können Sie z. B. das

im Internet frei verwendbare Tool EcoTransIT nutzen (www.ecotransit.org/example.de.phtml). Das ist eine Plattform des Instituts für Energie und Umweltforschung (Ifeu) und der Rail Management Consultants GmbH sowie verschiedener Europäischen Eisenbahngesellschaften. Dort können Sie sich (bezogen auf die gefahrenen Strecken, das Volumen und die Verkehrsträgertypen) eine Primärenergiebilanz und eine CO₂-Bilanz erstellen.

Diese Berechnung kann schon ziemlich detailliert sein, da die wesentlichen Faktoren abgefragt werden, wie zum Bei-

spiel Versandort, Empfangsort, Gewicht und Verkehrsträger. Danach geben Sie noch für die Verkehrsträger die Transportart (z. B. 40 t beim LKW oder mittellanger Zug bei der Bahn) und die Schadstoffklasse (z. B. Euro 4 beim LKW oder Elektro beim Zug) an sowie den Beladungsgrad in Prozent und den Leerfahrtenanteil. Falls bekannt, können Sie auch die Anzahl der Umladepunkte definieren. Das Gewicht wird dann noch nach schwer/mittel/leicht klassifiziert, bevor Sie sich schließlich nach Angabe der zu berechnenden Energieeinheit das Ergebnis errechnen und grafisch darstellen lassen können.



Beispielabbildung: Das Ergebnis wird in Form von Balkendiagrammen und Tabellen dargestellt. Bei der Berechnung eines intermodalen Transfers zeigt die letzte Anzeigeoption „Distanzen“ die jeweilige Länge der von den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken an.

Beachten Sie dabei jedoch, dass es sich um Durchschnittswerte handelt, die durch individuelles Fahrverhalten (z. B. beim LKW) in der Realität durchaus anders aussehen können. Falls das bei Ihnen der Fall ist, sehen Sie es als Anhaltspunkt, Ihr möglicherweise veraltetes Equipment oder auch das Fahrpersonal einmal unter die „grüne Lupe“ zu nehmen.

Viele Unternehmen gehen aktuell dazu über, in ihrer Fahrzeugflotte kleinere PKWs mit geringerem CO₂-Ausstoß zu fahren als bisher (fragen Sie dazu einmal Ihren PKW-Verkaufspartner). Ob das nun an der allgemeinen wirtschaftlichen Situation und dem damit verbundenen Kostensenkungsdruck liegt oder ob man der

Green-Logistics-Verpflichtung nachkommen möchte, ist hierbei egal, denn es kommt ja sowohl dem Geldbeutel als auch der Umwelt zugute.

Diejenigen, die auf ihren Luxus-PKW der Oberklasse nicht verzichten wollen, können zwar schon auf Modelle von Mercedes (S400 Hybrid) oder im nächsten Jahr BMW (die 7er-Reihe) umsteigen, müssen sich allerdings noch etwas gedulden, um eine breite Palette an sparsamen Modellen verschiedener Marken vorzufinden. Mittlerweile arbeitet jedoch jeder Autobauer an sparsamen Konzepten. Achten Sie dabei jedoch nicht nur auf CO₂, sondern auch auf Werte wie CO und NO_x, um wirklich umweltgerecht zu fahren.

Auf den folgenden Internetseiten können Sie sich ein Bild über die aktuellen „grünen“ PKW-Modelle und die verschiedenen Techniken (wie z. B. Hybrid, Elektroauto, Brennstoffzelle, Wasserstoff,

Weiter auf Seite 10 >>>

IMPRESSUM

Der „Einkaufsmanager“ bietet Einkaufsleitern und Facheinkäufern in der Praxis bewährtes Knowhow, erfolgserprobte Arbeitshilfen, aktuelle Preisübersichten sowie die neuesten Entwicklungen und Trends für bessere Einkaufspreise, qualifiziertere Lieferanten, mehr Rechtssicherheit und bessere Qualität im Einkauf.

Der „Einkaufsmanager“ erscheint 16-mal pro Jahr zzgl. 1 Jahresindex bei EKALOG, dem Business-Portal für Einkauf, Logistik und Fuhrparkmanagement, einem Verlagsbereich des VNR Verlags für die Deutsche Wirtschaft AG,

Theodor-Heuss-Straße 2-4, 53177 Bonn,
Tel.: 0228/9 55 01 50, Fax: 0228/36 96 001

Alle Beiträge werden mit großer Sorgfalt recherchiert. Dennoch ist eine Haftung – auch für telefonische Auskünfte – ausgeschlossen.

Fragen an die Redaktion senden Sie bitte an:
redaktion@einkaufsmanager.net

Chefredakteur: Jens Hollmann, Oerlinghausen (v.i. S. d. P.)
Herausgeber: Frank Toscha, Bonn
Endredaktion/Lektorat: Ulrike Floßdorf, Bad Breisig

Gutachter: Alexander Schlinkert, Liederbach/Ts.
Holger Thrun, Bielefeld
RA Rolf Becker, Köln
Herstellung/leitung: Dipl.-Ing. Monika Graf, Bonn
Herstellung: Sebastian Gerber, Bonn
Satz/Layout: Deiner Grafik, Hamburg
Druck: Weinmann Druck GmbH,
Hockenheim-Talhaus
info@ekalog.de
E-Mail: info@ekalog.de
Internet: www.einkaufsmanager.net, www.ekalog.de

© Copyright 2009/2010 by VNR Verlag für die Deutsche Wirtschaft AG, Amtsgericht Bonn, HRB 8165, Vorstand: Helmut Graf

Bonn · Berlin · Salzburg · Zürich · Warschau · Bukarest · Moskau
London · Manchester · Madrid · Johannesburg, ISSN: 1617-7444

Hinweis: Trotz steigender Fixkosten haben wir für unsere Leser die Grundpreisgestaltung in den letzten Jahren weitgehend konstant gehalten. Die teilweise Weitergabe der steigenden Porto- und Versandkosten sowie Papierpreise ist unvermeidlich, um Ihnen auch weiterhin die gewohnt hohe Qualität unserer redaktionellen Beiträge zu garantieren. Wir erhöhen daher unseren Standardpreis von derzeit 17,45 € auf 19,90 € zzgl. MwSt. pro Ausgabe.

Kurz informiert

173 Millionen Euro Kartellstrafen
Wegen Marktaufteilung und Preisabsprachen in der Kunststoffindustrie verhängte die EU-Kommission diese Strafe. Betroffen sind 24 Hersteller von Kunststoffzusätzen, die zu 10 verschiedenen Konzernen gehören, darunter Akzo, Baerlocher, Ciba, Elementis, Elf Aquitaine (Arkema France), GEA, Chemson, Faci, Reagens und AC Treuhand.

Die Ermittlungen der Kommission begannen mit unangemeldeten Nachprüfungen im Februar 2003, nachdem Chemtura Corporation einen Antrag auf Geldbußenerlass im Rahmen der Kronzeugenregelung von 2002 gestellt hatte.

Zinnstabilisatoren werden zur Stabilisierung von PVC verwendet, um das Material gegen Zersetzungsprozesse infolge der Erwärmung während der Verarbeitung zu Enderzeugnissen zu schützen; sie werden in erster Linie in Hart- und Weich-PVC eingesetzt. ESBO/Ester werden als Weichmacher und Wärmestabilisatoren in Produkten aus Weich-PVC verwendet. Das Volumen der Märkte für Zinnstabilisatoren und ESBO/Ester belief sich im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) zum Zeitpunkt der Zuwiderhandlung auf rund 121 Millionen Euro. Wärmestabilisatoren dieser beiden Kategorien werden bei der Herstellung von Verpackungen, Lebensmittelverpackungen, Kreditkarten, Flaschen, Beschichtungen, Bodenbelägen, Kunstleder, PVC-Tapeten sowie sonstigen Kunststoffzeugnissen für den täglichen Gebrauch eingesetzt.

Die Kartelle Akzo, Baerlocher, Ciba, Elementis, Elf Aquitaine, Chemtura, Reagens und AC Treuhand waren von 1987 bis 2000 (während unterschiedlicher Zeiträume) an einem EWR-weiten Zinnstabilisatoren-Kartell beteiligt. Akzo, Ciba, Elementis, Elf Aquitaine, GEA, Chemson Chemtura, Faci und AC Treuhand betrieben von 1991 bis 2000 (während unterschiedlicher Zeiträume) ein EWR-weites ESBO/Ester-Kartell. In beiden Fällen legten die Unternehmen Preise fest, teilten Kunden und Märkte untereinander auf und tauschten sensible Geschäftsinformationen aus.

Erdgas, Biodiesel, Solarantrieb, Batterie) machen:

- ◆ www.auto-motor-und-sport.de/eco/e-auto-hybrid-und-co-die-umwelt-fahrplaene-der-autohersteller-1420020.html
- ◆ www.grueneautos.com
- ◆ www.autobild.de/greencars_806391.html
- ◆ www.greencars.org

Deutlicher wird der Spargedanke allerdings in Bezug auf LKWs und LKW-Transporte. In diesem Bereich beschäftigen sich die Hersteller bereits seit Jahren mit verschiedensten Ansätzen, um auch noch den letzten Liter einzusparen. (Dafür haben wir bereits in der Ausgabe September 2008 im Zusammenhang mit Sprit sparenden Methoden berichtet.)

Überprüfen Sie Ihre Fahrzeuge oder die, mit denen Ihre Lieferanten anliefern, auf folgende Punkte, um eventuell noch zusätzliches Sparpotenzial herauszufinden:

- ◆ Aerodynamik des Fahrzeugs
 - Außenspiegel
 - Spoiler (Dach-, Seiten-, Heckspoiler) (Verbrauch minus 10 bis 16 % möglich)
- ◆ Reifen (Abrieb, Luftdruck, Zwillingsreifen vs. Einzelbereifung), alles zusammen bis zu 5 % Kraftstoffersparnis
- ◆ Telematik zum Auswerten der Fahrweise und zum Umrouten während der Fahrt (Optimierung der Wegstrecke)
- ◆ besondere Getriebeformen und Einstellungen für die optimale Nutzung des Motors (z. B. TipMatic bei MAN)
- ◆ Nutzung/Umwandlung der Bremsenergie
- ◆ Gewicht (z. B. beim Chassis und Aluräder)

Neben der Bahn und den LKW-Transporten sollten Sie sich in Sachen Warentransporte auch mit der Schifffahrt beschäftigen.

So liest man immer häufiger, dass die Seetransporte länger dauern. Ein Grund dafür ist auch die Kostenoptimierung – denn Geschwindigkeitsreduzierung bedeutet Kraftstoffreduzierung und somit Einsparungen. Außerdem reduzieren sich darüber hinaus auch die Schadstoffemissionen.

Auch alte Techniken in neuen Anwendungen werden zu den Rennern bei der Kraftstoffeinsparung. So hat das Hamburger Unternehmen SkySails schon 2001 mit der Entwicklung von Zugdrachen-Antriebssystemen begonnen, bevor in den Jahren 2006 und 2007 die Umsetzung in der Praxis erfolgte. Heute bietet SkySails Zugdrachen-Antriebssysteme mit einer Zugkraft von 8 bis 16 Tonnen für Frachtschiffe an. 8 Tonnen entsprechen in Abhängigkeit von den Schiffseigenschaften durchschnittlich ca. 600 bis 1.000 kW installierter Maschinenleistung. Nach Einschätzung von SkySails könnten durch den konsequenten weltweiten Einsatz von SkySails-Systemen über 150 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden.

Von dieser Technik werden wir wahrscheinlich in Zukunft noch eine Menge hören. Denn SkySails plant den Ausbau dieser innovativen Technik.

Mehr Informationen hierzu finden Sie unter www.skysails.info/deutsch/.

Die Binnenschifffahrt ist als Alternative zum LKW oder der Bahn grundsätzlich nicht uninteressant, da die Kosten durchaus wettbewerbsfähig sein können. Welche Transportvariante die sinnvollste ist, hängt vom Transportgut und der Dringlichkeit des Bedarfs ab.



Es geht demnach immer darum, nach der optimalen Transportmethode oder, besser noch, nach einer Kombination verschiedener Methoden im Verhältnis Zeit – Kosten – Emissionen zu suchen.

www.co2-emissionen-vergleichen.de/Lebensmittel/Transport/CO2-Transport-Lebensmittel.html

Anhand dieser Tabelle bekommen Sie einen schönen Überblick – vergessen Sie jedoch bitte nicht, dass es sich hierbei nur um den CO₂-Ausstoß handelt. Wollen Sie tatsächlich grüne Logistik, dann kommen Sie nicht umhin, auch noch andere Emissionen wie z. B. CO, SO_x oder NO_x in

Betracht zu ziehen. Kombinieren Sie die Transportarten, wenn möglich, denn dadurch können Sie ein Optimum an Kostenreduzierung und CO₂-Ausstoß generieren.

CO ₂ -Vergleich beim Lebensmitteltransport	
Vergleich der Verkehrsmittel	CO ₂ -Ausstoß in g pro kg Lebensmittel auf 1.000 km
Flugzeug	1.000
LKW	200
Bahn	80
Schiff	35

Praxis-Tipp: Transportieren Sie von Deutschland über Frankreich nach z. B. Spanien, kann es durchaus möglich sein, dass ein multimodaler Transport (in diesem Fall LKW plus Eisenbahn) sinnvoll ist. Hierdurch können Sie die Ware kostengünstiger, CO₂ sparender und unter bestimmten Rahmenbedingungen sogar schneller an den Zielort bringen, da Sie z. B. bei einem Hauptlauf mit der Bahn nicht an die Lenk- und Ruhezeiten oder an LKW-Fahrverbote gebunden sind.

Bedenken Sie, dass nicht jeder Anbieter, der „Green“ verspricht, auch so handelt. Es gibt so manches innovative mittelstän-

dische Logistikunternehmen, das sich allein aufgrund seiner Kostenoptimierungsbemühungen um Einsparungen beim Kraftstoff und damit auch bei den Emissionen vorbildlich verhält, nur mit dem kleinen Unterschied, dass dieses Unternehmen vielleicht noch kein Nachhaltigkeitsmarketing betreibt.

Was ein Öko- oder Grünes Label verspricht, erfahren Sie in einer der folgenden Ausgaben.

Autor: Holger Thrun, Leiter Supply Chain Management, Kontakt: hthrun@web.de