



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Logistik in der Europäischen Union
Eine Terminologiarbeit Deutsch-Polnisch“

Verfasserin

Kinga Oleniacz

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag.phil.)

Wien, 2009

Studienkennzahl: A 324 331 342

Studienrichtung: Übersetzer- und Dolmetscherausbildung

Betreuer: O.Univ.-Prof. Mag. Dr. Gerhard Budin

„Man braucht nur ein paar Flugzeuge, Förderbänder, Kraftfahrzeuge und überall gute Leute, die wissen, wann exakt sie was am besten und am günstigsten zu tun haben. Genau die Logistik.“

(Immo Dubies, dt. Journalist (FAZ))

Vorwort

Logistik ist ein breiter und relativ junger Wirtschaftszweig in der europäischen Wirtschaft, der sich ständig ändert, sprunghaft entwickelt und die Philosophie und die Marktposition vieler Unternehmen beeinflusst.

Zusätzlich hatte die Erweiterung der EU-Grenzen eine plötzliche Veränderung von Logistiknetzen, vor allem in den neuen EU-Ländern, zur Folge. Alte Strukturen gerieten ins Wanken und es bildeten sich neue Firmen, die durch geringere Produktionskosten zu großer Konkurrenz für die westeuropäischen Unternehmen wurden. Aber auch etablierte Logistikunternehmen im Westen sahen in östlichen Nachbarnländern neue Potenziale, sie verschoben ihre Produktion und Dienstleistungen ins Ausland und erschlossen gleichzeitig neue Absatzmärkte.

Der Logistikmarkt in Europa, dessen Wert man im Jahr 2008 auf etwa 710 Milliarden EUR geschätzt hat, ist in ständigem Reorganisationsprozess mit dem Ziel den hohen Anforderungen der heutigen Wirtschaft bei hoher Qualität eigener Leistungen standzuhalten. Noch vor etwa 30 Jahren waren z.B. Autoproduzenten selber für das Transportmanagement zuständig, angefangen in der Produktionshalle bis zur Lieferung zu ihren Endkunden. Heutzutage wird dieser Markt vom Outsourcing geprägt, das heißt mit logistischen Prozessen werden sich extra darauf spezialisierte Firmen beauftragt und die Qualität und Anzahl dieser Leistungen wächst. Das Ergebnis dieser Änderungen ist ein modernes breites Logistiknetz. (vgl. Tomasz Warchala in der Zeitschrift *Euro Logistics*).

Einleitung	5
1 Theoretischer Ansatz	6
1.1 Herkunft und kurze Geschichte der Logistik.....	7
1.2 Das Wort Logistik.....	11
1.3 Die Definition der Logistik.....	12
1.4 Der Begriff Supply Chain Management	15
2 Begriffe und Konzepte, die die moderne Logistik prägen	16
2.1 Globalisierung.....	17
2.2 Outsourcing.....	22
2.3 Offshoring.....	25
2.4 Third-Party Logistics Provider (3PL).....	26
2.5 Fourth-Party Logistics Service Provider 4PL.....	28
2.6 Container.....	31
2.7 Barcode	34
2.8 Radio Frequency Identification (RFID).....	36
2.9 Just-in-time (JIT)	37
2.10 Kanban-System.....	38
2.11 Kaizen	39
2.12 Lean Manufacturing und Lean Management.....	40
2.13 Incoterms	42
2.14 CMR	44
2.15 Europalette.....	48
3 Ausgewählte aktuelle Themen der Logistik	50
3.1 Wirtschaftskrise und Logistik.....	51
3.2 Grüne Logistik.....	54
4 Terminologischer Teil	58
4.1 Die Bedeutung der Terminologie	59
4.2 Der Begriff der Wirtschaftssprache	61
4.3 Anglizismen in der Fachsprache der Logistik	62
4.4 Glossar Deutsch-Polnisch.....	65
Resümee	99
Literaturverzeichnis	101
Abstract	112
Lebenslauf	113

Einleitung

Die Zielsetzung dieser Terminologiarbeit ist es, einen Überblick über die wichtigsten Begriffe und Themen in der Logistik - insbesondere in Bezug auf den Europäischen Raum - zu geben. Dabei werden einige ausgewählte Themen, die die Logistik prägen, erörtert sowie die neuesten Entwicklungen im Bereich der Logistik diskutiert. Abschließend wird ein Glossar Deutsch-Polnisch mit den logistischen Begriffen vorgestellt, sowie die Verwendung der Anglizismen in der Fachsprache der Logistik geschildert.

Die Diplomarbeit ist in vier Teile untergliedert:

Der erste Teil widmet sich der Herkunft und der Entwicklung der Logistikbranche auf dem europäischen Kontinent, wobei der Einfluss der amerikanischen Logistikprozesse auf die europäischen Wirtschaftsstrukturen erwähnt wird.

Um die Komplexität dieser Branche zu zeigen, werden einige unterschiedliche Definitionen der Logistik zusammengestellt, in Abgrenzung zum Begriff des Supply Chain Managements.

Der zweite Teil umfasst Begriffe und Konzepte, welche bahnbrechend für die Entwicklung der Logistik waren und die Gestaltung der logistischen Prozesse in den europäischen Unternehmen stark beeinflusst haben.

Im dritten Teil werden zwei aktuelle Themen der Logistikwirtschaft besprochen: die negativen Ereignisse der Wirtschaftskrise und die neuen Konzepte der „grünen Logistik“.

Der vierte Teil wird schließlich als der terminologische Teil verfasst. Da die Sprache der Logistik stark von englischen Ausdrücken geprägt ist, wird am Anfang kurz der Begriff des Anglizismus und dessen Rolle in der deutschen Wirtschaftssprache definiert. Zuletzt folgt ein deutsch-polnisches Glossar, in dem die logistischen Termini beleuchtet werden.

1 Theoretischer Ansatz

In diesem Kapitel werden die grundlegenden Begriffe dieser Arbeit – Logistik und Supply Chain Management erörtert. Es wird ihre Herkunft besprochen und auf ihre Entwicklung eingegangen. Dabei werden mit Absicht mehrere verschiedene Definitionen behandelt um einerseits die verschiedenen Deutungen und Sichtweisen der Logistik zu zeigen, andererseits um ihre Entwicklung anhand der veränderten Definitionen zu verfolgen.

1.1 Herkunft und kurze Geschichte der Logistik

Schon den alten Ägyptern wird es nachgesagt, dass sie bei ihren grandiosen Bauten sich eigentlich der Logistik bedient haben. Sowohl Hannibal bei der Überquerung der Alpen als auch die griechischen Seefahrer oder die römischen Legionen haben logistische Aufgaben bewältigt. Aber auch im Handel konnte man schon damals die logistischen Strukturen beobachten. Die Seidenstrasse (ein Netz von Karawanenwegen, welche das Mittelmeer mit Ostasien verband) war eine wichtige Verkehrsader des damaligen Welthandels und somit Teil der Logistik. Der rege Handel der Hansestädte wäre auch nicht denkbar gewesen, ohne ein enges Logistiknetzwerk, wo Ware und Information ausgetauscht wurden. Es waren stets logistische Herausforderungen, die gelöst werden mussten, mit der Kernaufgabe, die richtigen Güter zum richtigen Zeitpunkt, in der richtigen Menge, von richtiger Qualität zum richtigen Preis an den richtigen Abnehmer zu bringen. (vgl. Arndt 2005: 26)

Wann genau „Logistik“ begann, kann also nicht eindeutig festgehalten werden. Die Literatur ist sich aber einig, dass die erste Definition vom byzantinischen Kaiser, Leontos VI, (881-911) stammt. In seinem Werk „Summarische Auseinandersetzung der Kriegskunst“ nennt er Taktik, Strategie und Logistik als Eckpfeiler der erfolgreichen Kriegsführung. Unter diesen Begriffen verstand man Planung, Durchführung und Kontrolle, anders gesagt das komplexe Management der Ware und mit Ware gemeint waren im militärischen Sinne: Leute, Waffen, Ausrüstung also alles was man braucht, um einen Krieg zu führen. Die Kunst, all die Dinge koordinieren zu können, führt zum Erfolg. (vgl. Weber/Baumgarten 1999: 4)

Als Teil der Wirtschaftswissenschaften ist Logistik aber ein relativ junger Bereich, der erst Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts in Form von Analysen in Erscheinung tritt. Die Wichtigkeit der Logistik wird zuerst im Militärbereich klar und die ersten Entwicklungsschritte der modernen Logistik finden auch in der Militärlogistik statt. Es waren die Weltkriege, insbesondere der zweite Weltkrieg, welche die Logistik ins Rampenlicht geholt haben und gezeigt haben, dass die Bewegung von Truppen und Material – das Nachschubwesen - über Militärerfolg entscheiden kann.

Wenn man nun all die Herausforderungen in die heutige Wirtschaftsrealität umsetzt und statt der militärischen Ziele die wirtschaftlichen verfolgt, bleibt eigentlich alles andere gleich und der Erfolg ist gesichert, wenn der Endkunde am

gewünschten Ort, zum gewünschten Zeitpunkt, in gewünschter Menge und gewünschter Qualität über die Ware verfügt.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde 1956 der Container, der bis heute als Sinnbild für die internationale Logistik und den Welthandel steht, vom Amerikaner Malcom P. McLean erfunden. Die Bedeutung, welche diese Erfindung auf die Beschleunigung des EU- und Welthandels hatte und ihr Einfluss auf die Globalisierung werden in dieser Arbeit noch genauer erörtert. Man muss auch an dieser Stelle erwähnen, dass der amerikanische Markt sowohl ein Vorreiter als auch ein Versuchskaninchen für die neuen logistischen Ideen war. Ende der 1950er werden vereinzelt in amerikanischen Unternehmen die ersten Versuche gesetzt, mit mathematischen Methoden Verbesserungsmöglichkeiten im Distributionsbereich zu erarbeiten. Erst Anfang der 1960er Jahre erschienen die ersten Texte, die der Logistik gewidmet waren. (vgl. Lambert/Stock/Elram 1998: 5; vgl. Coyle/Bardi/Langley 2002: 24) Damals trat auch der Wendepunkt für die Logistik ein. Steigende Produktauswahl und Qualität führte zu höheren Vorräten und damit zu höheren Kosten für die Unternehmen. Dabei stiegen auch die Transportkosten an und zwangen Unternehmen dazu, nach neuen Alternativen zu suchen. Man hat angefangen Logistik als ein Prozess der Warenverwaltung zu betrachten, von der Versorgung bis zur Distribution.

Während die Klassische Logistik der 60er und 70er Jahre nur noch auf den Material- und Warenfluss (Transport, Umschlag, Lagerung) bezogen war und einen niedrigen Stellenwert im Unternehmen hatte, begann mit den 1980er Jahren die Entwicklung der Logistik zu einer flussorientierten Querschnittsfunktion. Interne Prozesse, welche die vorher voneinander getrennten Unternehmensfunktionen wie Beschaffung, Produktion und Vertrieb durchliefen, sollten durch die Logistik optimiert werden. Anfang der 1990er wurden zwei weitere Prozessbereiche, die Entwicklung und die Entsorgung in den Zuständigkeitsbereich der Logistik integriert. Getrieben durch den Fortschritt der Informationstechnologie wurden somit die Planung und Koordinierung der Waren- und Informationsströme - also die Integration der gesamten Prozesskette - Gegenstand der Logistik. So wurde eine gute Logistikstrategie immer wichtiger und ihr Stellenwert im Unternehmen immer größer. Die nächste Phase der Entwicklung, Ende der 90er Jahre, ist durch die nächste Ebene der Integration gekennzeichnet - die unternehmensübergreifende Integration. Basierend auf dem Konzept (auch als Modewort bezeichnet) des Supply Chain Managements wurden die Planung und Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette in den Fokus gerückt. Erneut ermöglichte eine rasante Entwicklung der Informationstechnologie Partnerunternehmen in die Prozess- und

Kostenoptimierung einzubeziehen. (Zur Abgrenzung Logistik und Supply Chain Management siehe die Definitionen in Kapiteln 1.3 und 1.4). (vgl. Baumgarten 2004: 2-5; vgl. Arndt 2005: 45)

In unserem Jahrhundert haben der unaufhaltsame Fortschritt des Welthandels und die damit verbundenen logistischen Herausforderungen dazu geführt, dass Logistik (und auch Supply Chain Management) zu einer immer wichtiger werdenden Managementaufgabe wurde und sich im Unternehmen immer stärker als bedeutende, anerkannte Querschnittsfunktion etablierte. Diese Funktion wird auch immer öfter direkt von der Unternehmensführung mitgetragen. Supply Chain Management wird zum wichtigen Faktor der Wettbewerbsstrategie.

Die Entstehung und Popularität des Begriffes „Supply Chain Management“ ist auch eng mit dem am Logistikmarkt stark wachsenden Outsourcing-Trend verknüpft. Der Globalisierungsprozess hat diesen Trend - sich auf die Kernkompetenz zu konzentrieren und andere Bereiche an Dienstleister zu übergeben - noch stark beschleunigt. (Siehe dazu das Kapitel Outsourcing.) Auch immer mehr Logistikfunktionen werden heutzutage außerhalb des Unternehmens von Dienstleistern (typischerweise Spediteur-3PL, 4PL) oder in enger Kooperation mit Partnerunternehmen (Lieferanten, Kunden) getätigt. Um die Kundenwünsche effizient zu befriedigen, müssen also alle Partnerunternehmen der Kette reibungslos zusammenarbeiten. Laut Kernler (2002) konkurrieren aus der Sicht des Supply Chain Managements nicht mehr einzelne Unternehmen, sondern Lieferketten miteinander. (vgl. Kernler 2002: 6)

Verdeutlicht an einem Beispiel ist es nicht schwer sich vorzustellen, dass ein moderner Automobilzulieferer sehr hart getroffen werden kann, sogar seine Kunden verlieren kann, wenn wiederum sein Lieferant durch Verspätungen seine Produktion lahm legt und er dadurch seinen Lieferverpflichtungen nicht nachkommen kann. Wenn das Problem so groß ist, dass es nicht durch die eigenen Sicherheitslagerbestände abgefangen werden kann (und die Lagerbestände werden ja tendenziell unter dem Kapitalkostendruck immer kleiner- siehe dazu Just In Time Konzept), wird vielleicht auch die Produktion beim nächsten Teilnehmer der Wertschöpfungskette – dem Autohersteller gestoppt. Dass ein Bandstillstand bei Mercedes, VW und Co. riesige Kosten und unzufriedene Endkunden bedeuten, versteht sich von selbst. Die Abhängigkeit ist also beachtlich und verlangt nach mehr Integration, die von der Anbindung der IT-Systeme und Einsicht in Fremdlagerbestände bis zu Schulungen für die Lieferanten reichen kann.

Auf neue Entwicklungen und Trends in der Logistik wird in dieser Arbeit später noch näher eingegangen und in den nächsten Punkten werde ich versuchen, die Frage zu beantworten, was die Logistik ist und welche Definitionen es gibt.

1.2 Das Wort Logistik

Die etymologische Herkunft des Wortes Logistik kann nicht eindeutig bestimmt werden, da der Ursprung aus zwei verschiedenen Quellen hergeleitet werden kann. Einerseits wird dieser Terminus vom griechischen „Logos“, mit den breiten Bedeutungen: Wort, Begriff, Sinn, Vernunft, abgeleitet. Diesen Wortstamm übernahmen die Römer für den Titel *logista* - Militärpersonal, das für Finanzen und Versorgung der Legionen zuständig war. Eine Aufgabe, die durchaus mit der heutigen Logistik zu tun hat. Andererseits kann auch das Französische „Logis“ mit der Bedeutung Quartier, Unterkunft (Militärunterkunft) als mögliche Erklärung dienen. Auch die Franzosen haben auf dieser Basis einen entsprechenden Militärtitel – *marechal de logis*, sprich Quartiermeister. (vgl. Heinen 2004: 5)

Welcher Ursprung es auch sein mag, die Entstehung des Wortes ist genauso wie die Entwicklungsgeschichte der Logistik (siehe vorherigen Kapitel) eng mit dem Militär verbunden.

Wenn man über das Wort Logistik spricht, muss erwähnt werden, dass es in der deutschen Sprache mehrere Bedeutungen hat. Logistik wird einerseits als Synonym für mathematische Logik verwendet, andererseits kennt die Mathematik auch Funktionen, die als logistische Funktionen bezeichnet werden. In dieser Arbeit wird aber Logistik natürlich stets entsprechend der unten angeführten Definitionen ausgelegt.

1.3 Die Definition der Logistik

Versucht man das Wort „Logistik“ zu definieren, findet man in der Literatur unterschiedliche Ansätze, abhängig davon auf welchen Teil der logistischen Prozesse man sich konzentriert und in welchem Zeitpunkt der Entwicklung man über die Logistik spricht. In den letzten Jahren änderte sich nämlich mit der Entwicklung der Business-Prozesse, der fortschreitenden Globalisierung und somit der steigenden Handelsvolumina der Begriff der Logistik sehr.

Die traditionelle Definition von Logistik kann man bis zu den „seven rights“ nach Plowman zurückverfolgen:

„Logistik heißt, die Verfügbarkeit des richtigen Gutes, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden, zu den richtigen Kosten zu sichern“. (z.B. in Baumgarten 2008: 231)

Ähnlich formuliert Reinhardt Jünemann (1989), wobei er explizit unterstreicht, dass nicht nur Güter, sondern auch Personen, Energie und Information Gegenstand der Logistik sind:

„Der logistische Auftrag besteht darin, die richtige Menge, der richtigen Objekte als Gegenstände der Logistik (Güter, Personen, Energie, Informationen), am richtigen Ort (Quelle, Senke) im System, zum richtigen Zeitpunkt, in der richtigen Qualität, zu den richtigen Kosten zur Verfügung zu stellen.“ (Jünemann 1989: 18)

Die renommierte deutsche Bundesvereinigung Logistik (BVL) prägt eine Systemorientierte Definition:

„Logistik ist ein System, das zunächst im Unternehmen, aber auch unternehmensübergreifend mit Lieferanten und Kunden, eine optimale Versorgung mit Materialien, Teilen und Modulen für die Produktion – und auf der anderen Seite natürlich der Märkte bedeutet.“ (Bundesverein Logistik: http://www.bvl.de/4409_1) (letzter Zugriff 11.08.2009)

Eine ebenfalls oft zitierte prozessorientierte Definition stammt vom Council of Logistics Management:

„Logistics is the process of planning, implementing, and controlling the efficient, cost effective flow and storage of raw materials, in-process inventory, finished goods and related information from point of origin to point of consumption for the purpose of conforming to the customer.“ (Council of Logistics Management (Jetzt Council of Supply Chain Management Professionals) in Blanchard 1992: 48)

Folglich ist Logistik also ein Prozess, der Planung, Steuerung und Kontrolle beinhaltet und versucht auf effiziente Weise den Güterfluss und die Lagerung aller Güter (von Rohstoffen bis zur Fertigware) und der dazugehörigen Information von der Quelle bis hin zum Endkunden zu organisieren um die Bedürfnisse des Kunden zu befriedigen.

Eine dienstleistungsorientierte Definition liefert Arthur D. Little. Demnach ist Logistik „der Prozess zur Koordination aller immateriellen Aktivitäten, die zur Erfüllung einer Dienstleistung in einer kosten- und kundeneffektiven Weise vollzogen werden müssen.“ (Pfohl 2003: 13)

Ähnlich weit wird der Aufgabenbereich von Logistikmanagement gefasst. Seine Kernaufgaben sind: Transportmanagement, Fleet Management (Flottenmanagement), Warehousemanagement (Lagerhaltung), Materials Handling (Materialumschlag), Order Fulfillment, Logistics Network Design (Netzwerkaufbau), Inventory Management (Bestandsführung, Lagerverwaltung), Supply Planning (Planung vom Angebot), Demand Planning (Planung von Nachfrage), Management von 3rd Party Logistics Service Providers (Management von Logistikdienstleistern). Weitere Aufgaben wo sich Logistikmanagement beteiligt sind Sourcing (Beschaffung), Procurement (Einkauf), Production Planning and Scheduling (Produktionsplanung und Terminierung), Packaging (Verpackung), Assembly (Montage) und Customer Service (Kundenbetreuung). (In enger Anlehnung an Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) <http://cscmp.org/>) (letzter Zugriff: 17.08.2009)

Zum besseren Verständnis des Begriffes Logistik gehört auch die Betrachtung seiner Subsysteme. Auf diese wird hier nicht näher eingegangen, sie werden nur in Form einer Aufzählung erwähnt:

A. Verrichtungsspezifische Subsysteme der Logistik

1. Auftragsabwicklung (Informationsflüsse vor, während, und nach dem Güterfluss)
2. Lagerhaltung (Bestandsmanagement)
3. Lagerhaus (Vorrats-, Umschlag-, Verteilungslager)
4. Verpackung
5. Transport

B. Phasenspezifische Subsysteme der Logistik

1. Beschaffungslogistik
2. Produktionslogistik
3. Distributionslogistik
4. Ersatzteillogistik
5. Entsorgungslogistik

Sowohl die Definitionen als auch die Funktionsbereiche der Logistik machen es klar, dass es sich hier um eine sich dynamisch entwickelnde Querschnittsfunktion handelt, die mit vielen Bereichen des Unternehmens – wie Einkauf, Finanzen, IT und insbesondere Marketing – eng verknüpft ist. Diese Querschnittsfunktion ist sogar noch stärker beim Supply Chain Management ausgeprägt (siehe nächstes Kapitel), wo auch die unternehmensexterne Zusammenarbeit eine noch bedeutendere Rolle erhält.

1.4 Der Begriff Supply Chain Management

Ein Begriff, der eng mit der Logistik verknüpft ist und oft sogar als Synonym von Logistik verwendet wird, ist Supply Chain Management (SCM) / Liefer- oder Versorgungs- kettenmanagement.

Die Literatur und die zahlreichen Definitionen deuten in die Richtung einer breiteren Bedeutung von Supply Chain Management als Logistik. Als wesentlichste Zusatzfunktionen von SCM, die über Logistik hinausgehen, werden von der Literatur die Beschaffung-, Einkauf- und Umwandlungsfunktion sowie die Koordinierung und Zusammenarbeit der beteiligten Partner - Lieferanten, Händler, Logistikdienstleister und Kunden - genannt. (vgl. Cooper/Lambert/Pagh 1997: 1–14; vgl. Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) <http://cscmp.org/>;) (letzter Zugriff: 17.08.2009) oder (vgl. Studie Larson/Halldórsson 2004: 17–31).

Vor allem das letzte unternehmensübergreifende, integrative Merkmal von Supply Chain Management unterscheidet es von der Logistik. In diesem Sinne wird auch das erste Mal der Begriff von Supply Chain Management von Houlihan, J.B. (1985) verwendet. Mit dem neuen Terminus versucht Houlihan die strategische Wichtigkeit und die Chancen aufzuzeichnen, die SCM bietet. Houlihans Definition lautet: „Supply Chain Management covers the flow of goods from supplier through manufacturing and distribution chains to the end user“. (Studie Houlihan in Hieber 2002:33). Eine ähnliche Definition, die in der Fachliteratur oft zitiert wird lieferte Cooper/Ellram (1990): „SCM ist ein integrativer Ansatz den Gesamtfluss eines Absatzkanals vom Lieferanten bis zum Endkonsumenten zu steuern.“ (in Wikipedia (1): www.wikipedia.org) (letzter Zugriff 18.07.2009)

2 Begriffe und Konzepte, die die moderne Logistik prägen

In diesem Kapitel werden 15 Begriffe analysiert, welche in der Logistik eine wichtige Rolle einnehmen. Darunter befinden sich nicht nur Termini, die aus der Logistik selbst stammen, sondern auch solche, die einen wichtigen Einfluss auf ihre Entwicklung hatten und haben. Im Vordergrund sollen hier weniger die Definitionen der Fachwelt stehen als vielmehr erklärt werden, was das jeweilige Konzept für die Logistik bedeutet.

2.1 Globalisierung

Die heutige Welt und unser Alltag stehen im Zeichen eines großen „Megatrends“ – der Globalisierung. Wie hier aufgezeigt wird, beeinflusst dieser Trend auch die Logistik sehr stark und auch umgekehrt beschleunigt die schnelle Entwicklung der Logistik die Globalisierungsprozesse. Zuerst soll hier aber kurz auf die Geschichte der Globalisierung eingegangen werden, bzw. einige ihrer wichtigsten Meilensteine angesprochen werden.

Globalisierung bedeutet die Annäherung und Verflechtung der Volkswirtschaften und die Liberalisierung des Handels. Regional gab es schon vorher zahlreiche Integrationsansätze. Auf der Weltbühne wurde jedoch der erste große Schritt nach dem zweiten Weltkrieg mit dem **GATT** gesetzt. Das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen - GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) wurde 1947 zuerst von 23 Staaten abgeschlossen. Heute hat GATT 128 Mitglieder. GATT ist ein völkerrechtlicher Vertrag, mit dem Ziel, Zölle und andere Handelshemmnisse im internationalen Handel abzubauen. Am Ende der letzten GATT Runde 1994 wird das Allgemeine Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen - **GATS** (General Agreement on Trade in Services), das Abkommen über den Schutz geistiger Eigentumsrechte – **TRIPS** (Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights) unterzeichnet und die Dachorganisation dieser Verträge - die Welthandelsorganisation - **WTO** (World Trade Organization) gegründet.

GATS und TRIPS sind weitere völkerrechtliche Verträge, die sich mit der Erleichterung des Welthandels beschäftigen. TRIPS bezieht sich auf den Schutz geistigen Eigentums im Handel, während GATS versucht 4 Themenbereiche zu regeln, die auch für die Logistik eine wichtige Rolle spielen:

1. grenzüberschreitende Lieferungen
2. ausländischer Konsum im Inland (Dienstleistung für Ausländer im Inland)
3. Handelsniederlassungen im Ausland (Dienstleistung findet im Heimatland des Konsumenten statt)
4. ausländische natürliche Personen als Dienstleister im Inland

Schirmherr der 3 Verträge (GATT, GATS, TRIPS) ist die WTO, eine Organisation, die das Ziel vom freien Welthandel verfolgt. Dabei wird ihre liberale Politik von Deregulierung und Privatisierung oft heftig kritisiert.

Zu den weiteren wichtigen Einflussfaktoren der Integration in der Weltwirtschaft gehört zweifellos die Europäische Union, die nicht nur für ihre Mitgliedstaaten den Wegfall von Handelshemmnissen bedeutet, aber auch als ein bedeutender „global player“ die Liberalisierung des Welthandels vorantreibt. Vor allem in Wirtschaftsfragen ist die EU zum Verhandlungspartner auf der Weltbühne geworden. Andere Länder unterschreiben nunmehr nicht 27 Verträge mit den jeweiligen Mitgliedsländern, sondern nur einen mit der EU.

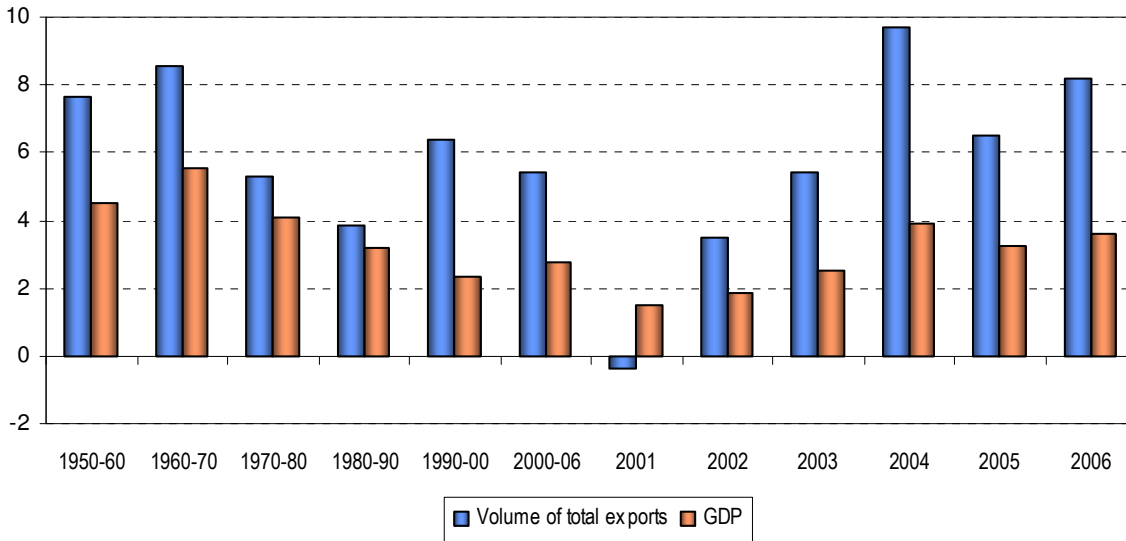
Auch andere Länder folgen dem Beispiel der EU und versuchen Freihandelsregionen zu bilden. Als Beispiel kann hier das Nordamerikanische Freihandelsabkommen - **NAFTA** (North American Free Trade Agreement), die Afrikanische Wirtschaftsgemeinschaft – **AEC** (African Economic Community) oder der Gemeinsame Markt Südamerikas - **MERCOSUR** genannt werden. Obwohl noch lange nicht so ausgereift wie die EU, dienen auch diese Organisationen der Verflechtung von Wirtschaften der Teilnehmerländer.

Dieser rasante Trend des “global trading village” wird vom Council of Supply Chain Management Professionals an einigen Daten exemplarisch dargestellt, mit der EU als klaren Exportweltmeister gefolgt von den USA, China und Japan.

- World merchandise exports have risen from \$157 billion in 1963 to \$10.159 trillion in 2005
- The nations of the European Union lead the world in merchandise exports, accounting for \$4.0 trillion in 2004 and representing 39% of all global merchandise exports. The US accounted for \$904 billion, representing 8.7% of all global exports; China accounted for \$762 billion, representing 7.3%; Japan accounted for \$595 billion, representing 5.7% of all global exports. (Council of Supply Chain Management Professionals <http://cscmp.org>) (letzter Zugriff: 19.08.09)

Das Wachstum des Handels anhand von Weltexportdaten veranschaulicht die nächste Abbildung der WTO. Das kontinuierliche Wachstum liegt fast durchgehend über der Steigerung des weltweiten Bruttoinlandsproduktes.

Handelsgüterexport und Bruttoinlandsprodukt der Welt zwischen 1950-2006 (Veränderung in %)

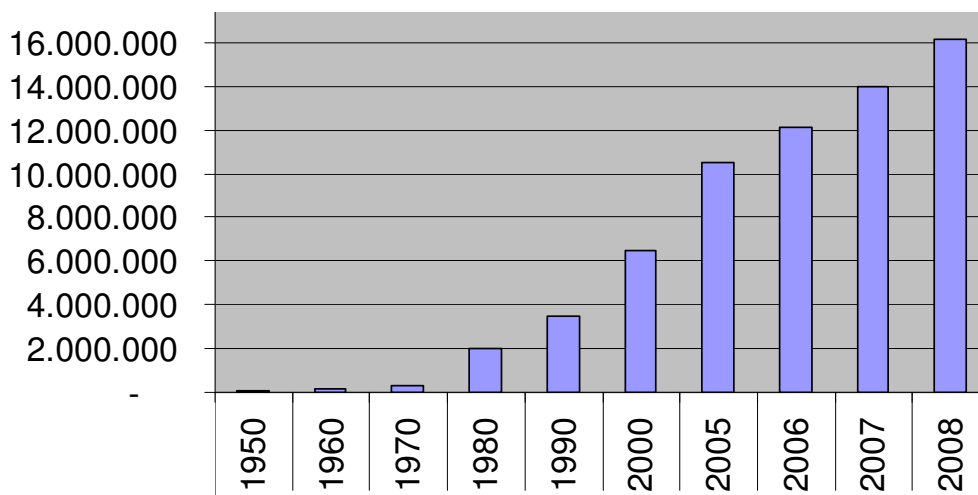


Quelle: WTO: www.wto.org, (letzter Zugriff: 17.08.09)

Folgende Tabelle führt dieses Wachstum noch einmal vor Augen, diesmal anhand der absoluten Zahlen (\$) des Welthandels.

Entwicklung des Welthandels zwischen 1950-2008

(gegenwärtige Preise in Mio.\$)



Eigene Darstellung, Daten von WTO: www.wto.org (letzter Zugriff: 17.08.09)

Hand in Hand mit dem Handel wächst natürlich auch die Logistik. Die folgenden zwei Tabellen verdeutlichen am Beispiel der heutigen EU und USA einerseits welche großen Warenmengen, von welchen Transportmittelfloten, auf welcher Infrastruktur bewegt werden. Andererseits kann man auch die Bedeutung der Transportwirtschaft für die beiden Länder ablesen. In der EU sind etwa 6,1% der Beschäftigten in dieser Branche tätig und erzeugen 6,9% der Wertschöpfung dieser Länder.

**Ausgewählte Marktindikatoren aus der Transportwirtschaft der EU (27)
und in den USA 2007**

Market indicators	2007 unless specified		Share in world	
	EU (27)	US	EU (27)	US
International airports (no., 2005)	308	92	27%	8%
Airplanes fleet (no.) (US 2005)	6.219	9.019		33%
Maritime merchant fleet ('000 DWT)	223.039	12.411	21%	1%
Rail lines, tot. network (km, 2005)	215.439	153.787	21%	15%
Road lines, tot. network (km, 2005)	61.565	6.544.257		
Production and Employment				
Value added (mill. US\$) (US 2006)	1.045.471	385.444		
% of total value added	6,9	2,9		
Employment (% of tot. employment)	6,1	3,3		
Freight (mill. ton-km)				
By air	12.472	40.606		26%
By rail (EU 2006)	434.605	2.820.061	5%	30%
By road (EU 2006 US 2004)	1.887.609	2.116.532		

Adaptierte Daten von WTO: www.wto.org (letzter Zugriff 28.08.2009)

**Außenhandelsbilanz von Transportdienstleistungen und internationaler
Transport in der EU (27) und in den USA in 2007**

Trade - Balance of Payments (mill. US\$)	2007 unless specified		Share in world	
	EU (27)	US	EU (27)	US
Transportation services imports (EU 2006)	271.845	95.668	36%	11%
By sea	109.949	36.589		
By air	83.906	34.134		
By other transport (rail, road, etc)	77.989	24.945		
Transportation services exports (EU 2006)	279.604	77.182	45%	10%
By sea	120.592	5.342		
By air	92.431	36.005		
By other transport (rail, road, etc)	66.581	35.835		
Other trade-related indicators				
International freight				
By sea (mill. tons, (EU 2006, US 2005))	1.850	405		6%
By air (mill.ton-km)	...	22.582		17%
By road (mill.ton-km) (EU 2006)	617	...		
Intl. passengers - By air (mill. P-Km)	271	375.888		15%

Adaptierte Daten von WTO: www.wto.org (letzter Zugriff 28.08.2009)

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Globalisierung sehr stark mit der Entwicklung der Logistik zusammenhängt. Die heutige Logistik wäre nicht das, was sie ist ohne die Globalisierung, die sie ständig fordert und zu neuen Lösungen zwingt. Umgekehrt wäre ein so rasantes Tempo der weltweiten Wirtschaftsverflechtung und des weltweiten Handelswachstums ohne eine moderne Logistik, die den Güterverkehr immer effizienter und kostengünstiger macht, gar nicht denkbar.

2.2 Outsourcing

Wie schon angedeutet ist Outsourcing ein Trend in der Weltwirtschaft, der durch den globalen Konkurrenzdruck verstärkt, die Notwendigkeit der weiteren Spezialisierung aufs Kerngeschäft vorgebracht hat. Dabei werden zahlreiche Unternehmensbereiche an andere Spezialisten ausgegliedert – „outsourced“. Unternehmen konzentrieren sich also auf ihre Kernkompetenzen und übertragen andere Aufgaben auf die Spezialisten, die sie effizienter erbringen können. Genauso ist es in der Logistik. Ein einfaches Beispiel wäre es, wenn eine Produktionsfirma statt einer eigenen Transportabteilung oder eines eigenen Fuhrparks, einen Dienstleister damit beauftragt. Das Marktwissen des Dienstleisters, seine Kontakte und die Skaleneffekte – dadurch, dass er seine Dienstleistung für mehrere Kunden erbringt und Transportmittel besser auslasten kann – wirken sich in Reduktion der Transportkosten aus.

Es ist ja nicht schwer mit einfachen Transportaufgaben den Lokalspediteur zu beauftragen. Komplizierter wird es aber, wenn man sich vor Augen führt, welche komplexen logistischen Herausforderungen ein typisches Unternehmen zu bewältigen hat. Wie in den vorherigen Kapiteln dargelegt, ist Logistik und im weiteren Supply Chain Management eine Querschnittsfunktion innerhalb, bzw. auch außerhalb eines Unternehmens. Der chinesische Lieferant, seine Feiertage, Produktionszyklen, Losgrößen, Verpackung, Flexibilität usw. sind Teil der Wertschöpfungskette unseres Beispielunternehmens. Dies muss es also bei der Offertenlegung an seine Kunden berücksichtigen. Outsourcing von Supply Chain Management-Aufgaben stellt also wegen der Querschnittsfunktion eine ganz besondere Herausforderung dar. Die spannenden Fragen sind: Wie viele und welche Aufgaben werden ausgegliedert? Wie viel Einsicht, Information, Kontrolle, unternehmensinternes Know-how sollte oder kann dem Logistikdienstleister übergeben werden? Wie bindet man ihn nahtlos in die Prozesse des Unternehmens ein, damit es keine Reibungsverluste gibt? Wie kann sich das Unternehmen vertraglich und organisatorisch absichern, damit die Dienstleistung verlässlich erbracht wird und die Abhängigkeit vom Dienstleister nicht zum Verhängnis wird? Zahlreiche Desaster und (Wieder-) Eingliederungen vorher ausgegliederter Aufgaben zeigen, dass die Fragenstellung sehr komplex ist.

Die Steuerung von Wertschöpfungsketten mit mehreren Kooperationspartnern ist eine Aufgabe, die eine immense Herausforderung für das Unternehmen darstellen kann. Baumgarten meint dazu:

„Eines der komplexesten Aufgabenfelder in der Logistik ist die Steuerung unternehmensübergreifender Versorgungs- und Distributionsketten. Steuerung beinhaltet in diesem Zusammenhang die zielgerichtete Beeinflussung der gesamten Supply Chain durch Variation ihrer Einflussparameter, wie die in der Wertschöpfungskette verteilten Kapazitäten, Sicherheitsbestände und Einsatztermine.“ (Baumgarten/Darkow/Zadek 2004:8).

Er erklärt auch, dass diese komplexen Aufgaben wie Logistikplanung oder Entwurf, Implementierung und Betrieb von Informations-, Kommunikations- und Sendungsverfolgungssystemen immer öfter von externen Dienstleistern übernommen werden. Große Teile der Wertschöpfungskette werden also zunehmend ausgegliedert und liegen in Eigenverantwortung dieser Systemdienstleister oder „Third(Fourth)-Party Logistics Providern“. (siehe dazu Kapitel über 3PL und 4PL) (vgl. Baumgarten/Darkow/Zadek 2004:6-8).

Zu den wichtigsten Gründen für Outsourcing zählen: Kosteneinsparungen und Restrukturierung, Qualitätsverbesserung durch Konzentration aufs Kerngeschäft, das Know-how und die Marktkenntnisse (best practice) des Dienstleisters sowie die Auslagerung der mit dem Kapazitätsmanagement verbundenen Risiken (Überproduktion wird zum Problem des Dienstleisters).

Folgende Liste liefert eine Aufstellung der Outsourcingbereiche in der Logistik, nach Häufigkeit der Auslagerung bei den befragten Unternehmen. In allen 4 Regionen der Capgemini Studie (Nordamerika, Westeuropa, Asien-Pazifik, Lateinamerika) sind die Top fünf Outsourcingbereiche, die gleichen: Ausgangstransporte, Lagerung, Zollabwicklung, Eingangstransporte und Spedition.

Outsourced Logistics Services				
Logistics Activity	North America	Western Europe	Asia-Pacific	Latin America
Outbound Transportation	78%	88%	96%	84%
Warehousing	63	72	88	55
Customs Clearance and Brokerage	63	49	67	55
Inbound Transportation	58	66	68	68
Freight Forwarding	56	53	49	45
Transportation Management	49	79	82	53
Freight Bill Auditing/Payment	45	10	18	11
Cross-Docking/Shipment Consolidation	39	50	58	43
Order Fulfillment and Distribution	29	31	52	19
Consulting Services	23	22	27	23
Procurement of Logistics	23	31	42	47
Carrier Selection	19	16	24	19
Product Marking/Labeling/Packaging	18	27	27	19
Product Returns and Repair	18	25	30	9
Inventory Management	17	23	36	13
Reverse Logistics and Waste Disposal	16	31	24	25
Product Assembly/Installation/Manufacturing	16	16	18	0
Information Technology	15	21	18	19
Rate Negotiation	14	9	12	8
Fleet Management	13	26	36	19
LLP/4PL Services	11	13	18	8
Materials Management	10	10	6	9
Inventory Ownership	8	6	6	9
Order Entry/Processing/Customer Service	7	8	15	8
Customer and Supplier Compliance	5	4	0	2
Factoring (Trade Financing)	2	3	6	6

Quelle: Capgemini Studie (2005): 3PL 2005: 13.

2.3 Offshoring

Offshoring wird gelegentlich als gleichbedeutend mit Outsourcing verwendet. Obwohl oft verbunden, sind die zwei Begriffe näher betrachtet doch sehr unterschiedlich. Aus diesem Grund wird hier die Erläuterung des Offshoring mittels einer Abgrenzung zur Outsourcing gewagt.

Wie im vorherigen Kapitel gezeigt, handelt es sich bei Outsourcing um eine Übergabe von bisher unternehmensinternen Aufgaben an ein anderes Unternehmen. Offshoring hingegen, bedeutet eine Übertragung gewisser Unternehmensfunktionen in ein anderes Land. Offshoring ist zwar oft gleichzeitig auch Outsourcing – wenn die Aufgaben im Ausland durch ein Drittunternehmen wahrgenommen werden – es muss aber nicht zwingend so sein. Es kommt auch oft vor, dass Großunternehmen einzelne Bereiche innerhalb des Unternehmens ins Ausland verlegen. Hier spricht man zwar von Offshoring, aber nicht von Outsourcing. Umgekehrt, stellt eine „lokale“ Outsourcingmaßnahme natürlich kein Offshoring da.

Offshoring und Outsourcing verbindet jedoch die Tatsache, dass beide Begriffe durch die Globalisierung in aller Munde sind und beide einen großen Einfluss auf die Logistik ausüben. Outsourcing wirkt sich vor allem durch eine höhere Komplexität der Wertschöpfungskette auf die Logistik aus und verlangt von ihr eine bessere Kommunikation und Integration. Offshoring ist dagegen dafür verantwortlich, dass die Transportwege länger werden, da, zum Beispiel, einige Aufgaben in Niedriglohnländer verlagert werden um Produktionskosten zu senken. Nicht nur Offshoring wirkt sich auf die Logistik aus, es gibt natürlich auch einen umgekehrten Effekt. Mit den fallenden Transportkosten der letzten Jahrzehnte wurde die geographische Nähe des Produktionsstandortes zum Absatzmarkt weniger wichtig als die Produktionskosten. Mit der Entwicklung der internationalen Logistik hat Offshoring aus betriebswirtschaftlicher Sicht immer mehr Sinn gemacht und unter dem enormem Kostendruck der Globalisierung ist Offshoring oft ein Zwang geworden.

2.4 Third-Party Logistics Provider (3PL)

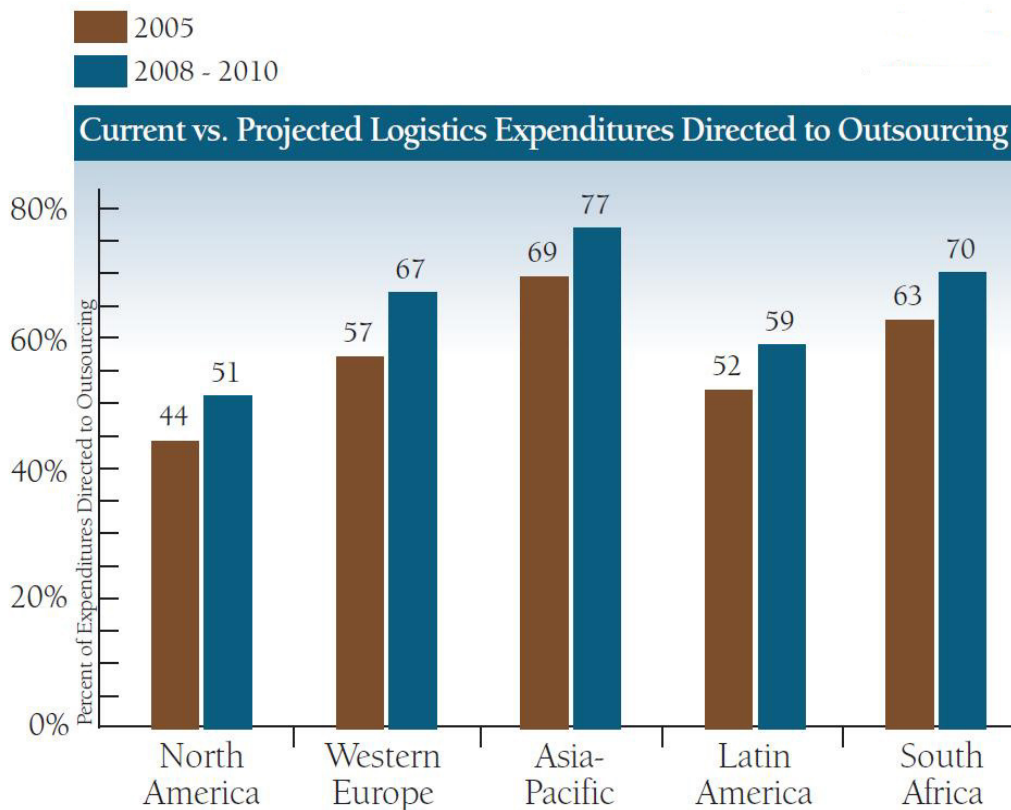
Der Begriff des „Third Party Logistics Providers“ ist eng mit der Thematik von Outsourcing verbunden. 3PL sind Kontraktdienstleister, auch Logistik-Systemdienstleister genannt, die verschiedene Dienstleistungsbereiche des Unternehmens in Eigenverantwortung übernehmen. Dazu gehören Dienstleistungen wie Bestellwesen, Auftragsverarbeitung, Lagerung, Bestandsmanagement, Inbound- und Outbound-Logistik, After Sales Services, Kundenbetreuung, usw. (vgl. Zadek 2004: 23) Der 3PL kann auch Subunternehmer beauftragen, verwendet aber zum Großteil eigene Assets.

Aus welchen Gründen Unternehmen 3PLs verwenden, zeigt folgende Tabelle. Nach der Kostensenkung als Hauptfaktor werden von den befragten Unternehmen vor allem das verbesserte Management der Lieferkette, der bessere Kundenservice, die Globalisierung, die Konsolidierung am Markt, die immer kürzeren Lebenszyklen der Produkte – immer schnellere Einführung von neuen Produkten - und die Komplexität der Regulierungen als Grund für die Verwendung von 3PLs genannt. Besonders herauszuheben ist die Rolle der Informationstechnologie, die an der dritten Stelle (nach Häufigkeit der Benennung als Faktor für die Entscheidung) liegt. Dies bekräftigt, dass die Informationstechnologie eine bedeutende Rolle in der Logistik spielt und einen wichtigen Teil der Logistikdienstleistung darstellt.

Factors Affecting 3PL User Firms				
Factor	North America	Western Europe	Asia-Pacific	Latin America
Significant pressures to reduce cost	96%	99%	100%	91%
Emphasis on improved supply chain management	90	92	89	81
Implementation of new information technologies	82	90	96	81
Significant pressures to enhance customer service	80	84	84	74
Globalization	80	90	86	63
Consolidations, mergers, acquisitions, etc.	78	71	71	61
Intensifying government and regulatory policies	78	76	79	74
Rapidly accelerating new product introductions	76	79	72	81
New markets	76	77	67	63
Security issues	74	60	67	61
Transportation/logistics capacity issues	71	63	75	75
Transportation/logistics congestion issues (e.g., port congestion)	63	58	75	77

Quelle: Capgemini Studie (2005): 3PL 2005: 7.

Den Anteil der an 3PLs ausgegliederten Kosten im Vergleich zu den Gesamtlogistikkosten zeigt folgende Tabelle. Die Daten in dieser 3PL-Studie von Capgemini wurden von Logistikmanagern ausgewählter Branchen erhoben. (Capgemini hat Firmen der folgenden „logistikintensiven“ Branchen ausgewählt: Automobilindustrie, Chemische Industrie, Konsumgüterindustrie, Nahrungsmittelindustrie, High-Tech, Pharmaindustrie, Einzelhandel, Telekommunikations-Industrie. Deswegen kann die Studie nicht auf die Gesamtwirtschaft übertragen werden.) Jedenfalls ist es einerseits interessant zu sehen welche große Rolle externe Dienstleister jetzt schon spielen und andererseits, dass die Industrie eine weiter wachsende Bedeutung der 3PL prophezeit (gemessen am Anteil der Logistikkosten).



Quelle: Capgemini Studie (2005): 3PL 2005: 12.

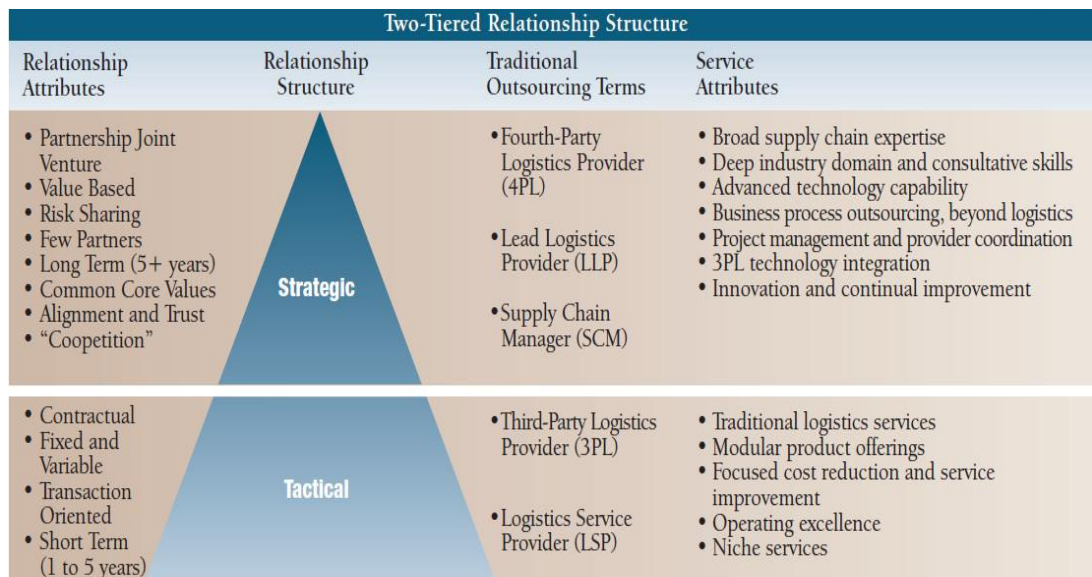
2.5 Fourth-Party Logistics Service Provider 4PL

Der Begriff Fourth-Party Logistics Provider (4PL) (oder auch Netzwerkintegrator) wurde von der Unternehmensberatung Andersen Consulting (heute Accenture) geschaffen. Andersen hat 4PL folgendermaßen definiert:

„Ein 4PL-Provider ist ein Supply Chain Manager, der die Ressourcen, Kapazitäten und Technologien seiner eigenen Organisation mit denen anderer beteiligter Dienstleister zusammenführt und managt, um dem Kunden eine vollständige Supply Chain Lösung anbieten zu können.“
(Zadek 2004: 24)

Im Vergleich zum 3PL erbringt ein 4PL eine höhere Stufe der Komplexität der Dienstleistungen. Der 4PL ist meist am Unternehmen viel näher angebunden, hat spezifische Branchenkenntnisse und steht organisatorisch über mehreren 3PL, die er beauftragt. Der 4PL ist also ein logistischer Integrator, Planer und Architekt. Er plant nicht nur die Gesamtkette einer Bestellung bis zum Kunden sondern wählt und steuert auch Subunternehmen bei den einzelnen Aufgaben mit dem Ziel der Effektivität und Kostengünstigkeit.

Folgende Darstellung veranschaulicht die Entwicklung der Beziehungen mit externen Logistikdienstleistern von einfachen und kurzfristig ausgeübten Dienstleistungen bis hin zu einer engen Partnerschaft mit einem 4PL, die sich über die ganze Supply Chain ausdehnt. Dabei werden einerseits die Eigenschaften der Partnerschaft (links) andererseits die Eigenschaften der Dienstleistungen (rechts) je nach Entwicklungsstufe dargestellt. Im mittleren Bereich kann man die Rolle des Dienstleisters ablesen und somit die Komplexität der Dienstleistung vom einfachen Logistikdienstleister (Logistics Service Provider - LSP) über Third-Party Logistics Provider (3PL) bis hin zu Fourth-Party Logistics Provider (4PL) verfolgen.



Quelle: Capgemini Studie (2005): 3PL 2005: 21.

Wie von der Darstellung ersichtlich gehen Unternehmen mit Dienstleistern der Kategorie 4PL langfristige, strategische Partnerschaften ein. Dabei beteiligt sich der 4PL nicht nur in der Auswahl, sondern auch im Management der ihm untergeordneten Logistikdienstleister. Zu seinen Aufgaben gehören typischerweise auch die strategische Planung, Integration der IT und das Projektmanagement im Bereich der Logistik.

Folgende Tabelle liefert einige der wichtigsten Aufgaben von 4PL mit dem dazugehörigen Outsourcinganteilen in der Industrie und im Handel:

	Handel	Industrie
Strategische Planung von Netzwerken und Integration von IT-Systemen	10%	25%
Lagerplanung, Bestandsplanung, Bestandsmanagement	5%	25%
Operative Transport- und Tourenplanung; Auftragssteuerung	14%	33%

Adaptiert von Baumgarten/Thoms 2002 in Baumgarten/Darkow/Zadek (Hrsg.) 2004: 146

Laut der Studie von Capgemini sieht die Industrie den Mehrwert der 4PL in 1) der Fähigkeit mehrere Dienstleister (3PL) zu managen, 2) der Fähigkeit die Supply Chain zu integrieren und 3) der Fähigkeit die mit dem Management verbundene Zeit und Kosten zu reduzieren. Auf die Frage nach der „Evolution“

eines 3PLs zu 4PL meinen die befragten Unternehmer, dass während klassische 3PL sich auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren, müsste ein 4PL die Industrie seines Kunden kennen und auf seine spezifischen Anforderungen eingehen können. (vgl. Capgemini Studie (2005): 3PL 2005: 17).

Kasiske (2004) sieht für 3PL die Chance sukzessiv in die Rolle eines 4PLs einzuwachsen. „In der Praxis werden oftmals neben der eigenen Tourenplanung bereits Aufgaben wie Transportplanung, Lager- und Bestandsmanagement, Order Tracking und ähnliche Value Added Services erfolgreich für die betreuten Kunden wahrgenommen.“ (2004:15). Kasiske weist zu Recht darauf hin, dass es für einen solchen 4PL-Kandidaten, der über eigene Kapazitäten (z.B. Transportmittel) verfügt, schwer sein kann vom Kunden als ein Unabhängiger akzeptiert zu werden. Die Vermutung, eigene Ressourcen bevorzugt auszulasten, kann zum Zweifel an seiner Neutralität und damit Zweifel an seiner Effizienz führen. (vgl. 2004: 155). Dies hat dazu geführt, dass sich eine Mischform aus 3PL und 4PL herausgebildet hat, der sogenannte LLP – Lead Logistics Provider. Der LLP ist ein Dienstleister mit eigenem Netzwerk als eine wichtige Ressource, der einerseits stark auf dieses Netzwerk setzt, andererseits auch zusätzliche Dienstleistungen wie Steuerung und Integration anbietet. (vgl. Zadek 2004:27).

Unter den Dienstleistern am Logistikmarkt sind neben dem hier besprochenen 3PL, 4PL und LLP natürlich auch andere Akteure präsent, die aber in dieser Arbeit nicht näher besprochen werden. Darunter sind einfache Einzeldienstleister, Transporteure, Spediteure, und auf die Logistik spezialisierte IT-Dienstleister zu nennen.

2.6 Container

Die heutige Intensität des Welthandelns wäre ohne die Erfindung des Containers gar nicht möglich gewesen. Auf der Schiene, auf der Strasse, in der Luft und vor allem auf dem Wasser – die standardisierte Metallbüchse ist überall unterwegs.

Der Erfinder des Containers war Malcom McLean, ein geschickter amerikanischer Unternehmer aus North Carolina. Seine rasante Karriere in der Transportbranche beginnt mit einem einzigen eigenen LKW, den er noch selbst gefahren hat. Mit seinen beiden Geschwistern führt er das kleine Speditionsunternehmen schnell zum Erfolg und als er seine Anteile 1955 verkauft, um in das Reedereigeschäft einzusteigen, zählt die McLean Flotte schon 1770 LKWs und ist die zweitgrößte in den USA. Schon als LKW Spediteur hat sich McLean überlegt, wie man die sehr zeitaufwendige Be- und Entladung der Schiffe und Züge beschleunigen könnte. Die Idee ganze LKWs oder Anhänger auf Schiffe zu laden war in dieser Zeit schon bekannt. McLean konnte sich aber damit nicht erfolgreich durchsetzen. Der große Raum, der im Schiff bei ganzen LKWs „verschwendet“ wird (Größe des LKW und unmögliche Stapelung) hat eine Verbreitung dieses Systems aus Kostengründen nicht erlaubt. 1956 ist McLean schon Reedereibesitzer und als die Dockarbeiter der Ostküste zu streiken drohen, denkt er wieder über die Be- und Entladungsprozesse nach. Er nimmt einen Kredit auf und kauft ein ausgemustertes Schiff von der Armee, um es Container-tauglich umzubauen. Ansätze für Container gab es auch früher im Schienenverkehr, aber McLean schreitet konsequent voran und baut zuerst die Schiffe um und entwickelt stapelbare Container, die genau in den Schiffsraum passen. Erst danach kann er sich den Kränen in den Häfen widmen, die den Containerumschlag ermöglichen. Die denkbar einfache Idee hat nicht nur McLean den Titel „Mann des Jahrhunderts“ im International Maritime Hall of Fame gebracht. Es hat auch eine ganze Industrie verändert. Die Dockarbeiter sind weitgehend verschwunden, da die arbeitsintensive Be- und Entladung mit dem Container stark automatisiert wurde. Eine ganze Reihe an neuen Häfen ist entstanden, die mit dem neuen System auch in das Transportgeschäft einsteigen konnten. (vgl. Levinson 2006: 2ff)

Der von McLean konzipierte Container wurde weiterentwickelt und standardisiert. Heute sind die 2 wichtigsten weltweiten Standards die 20 und 40 Fuß Container. Beide sind für die wichtigsten Transportmodi geeignet (See, Schiene, Straße) und werden auch im intermodalen Verkehr verwendet. Im Lufttransport

werden andere, meist kleinere Container verwendet. Die Tabelle unten zeigt die Abmessungen der zwei Standardcontainer.

Containermaße

Standard-Container aus Stahl: 20' lang und 8'6" hoch, mit gesickten Wänden und Holzboden								
Innenabmessungen			Türöffnungen		Gewichte			Volumen [m ³]
Länge	Breite	Höhe	Breite	Höhe	Zul. Gesamtgewicht	Eigengewicht	Max. Zuladung	
[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[kg]	[kg]	[kg]	
5895	2350	2392	2340	2292	30480	2250	28230	33,2
5895	2350	2385	2338	2292	24000	2250	21750	33,2

Standard-Container aus Stahl: 40' lang und 8'6" hoch, mit gesickten Wänden und Holzboden								
Innenabmessungen			Türöffnungen		Gewichte			Volumen [m ³]
Länge	Breite	Höhe	Breite	Höhe	Zul. Gesamtgewicht	Eigengewicht	Max. Zuladung	
[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[kg]	[kg]	[kg]	
12029	2350	2392	2340	2292	30480	3780	26700	67,7

Quelle: Transport-Information-Service (TIS) <http://www.tis-gdv.de/tis/containe/arten/standard/standard.htm> (letzter Zugriff 06.092009)

Für die meisten Güter ist der rege Handel von heute erst dank dem Container überhaupt wirtschaftlich sinnvoll geworden. Der heutzutage weitverbreitete Import der meisten unserer Güter aus Billiglohnländern vor allem in Asien und damit die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder ist ohne den Container auch kaum denkbar. Der Container hat die Transportkosten massiv gesenkt und damit die Globalisierung stark beschleunigt. Die folgende Tabelle verdeutlicht abschließend die stets wachsende Rolle des Containers anhand des Anteils am Weltstückgutumschlag.

Weltstückgutumschlag zwischen 1980 und 2000

	Weltstückgutumschlag (in Mio. t)	davon		Anteil Container (in %)
		konventionelles Stückgut	Containerumschlag	
1980	527	413	114	21,6%
1990	687	438	249	36,2%
1995	865	464	401	46,4%
2000	1070	445	625	58,4%
1980-2000	203,0%	107,7%	548,2%	270,0%

Quelle: Kummer/Schramm (2004) Internationales Transport- und Logistikmanagement S. 209.

2.7 Barcode

Man kennt Barcodes heutzutage vor allem aus dem Supermarkt und genau hier begann auch ihre Erfolgsgeschichte. Heute sind in der Welt des Handels und der Logistik Barcodes nicht mehr wegzudenken. Das Prinzip ist denkbar einfach, Produkte sollen automatisiert, also auf elektronischem Weg schnell und genau erfasst werden. Dazu werden sie speziell beschriftet, was mittels Scanner eine optische Identifizierung erlaubt.

Als erstes wurden die auch heute verwendeten Strichcodes 1973 in den USA eingeführt. Diesen *Universal Product Code (UPC)* folgte in Europa 1977 der *European Article Number (EAN)*. Seit den ersten Einführungen in Lebensmittelläden gehört das zeitaufwendige Eintippen einzelner Preise in die Kassen der Vergangenheit an. Scanner lesen schnell die Barcodes auf den Produkten ein, die Produkte werden elektronisch erfasst bzw. identifiziert und in folge alle notwendigen Informationen (Preis, Verfügbarkeit, Rabatt, usw.) dargestellt und gegebenenfalls Folgeschritte (wie Nachbestellung der verkauften Ware) automatisch gesetzt. Der Barcode bedeutet also eine enorme Erleichterung im logistischen Prozess, der ihn schneller und Kostengünstiger macht. Wie wichtig diese Entwicklung war zeigt die Tatsache, dass mit der Einführung von Barcodes auch die Anzahl der Artikelnummern in den Lebensmittelgeschäften in die Höhe schoss. In dieser Zeit sind auch die heute bekannten riesigen Lebensmittelketten entstanden, die mit der neuen Technologie eine wesentlich größere Produktauswahl bewältigen konnten. Man muss dabei bedenken, dass die enorme Datenflut nicht nur an den Kassen des Händlers bewältigt werden muss. Sein Bestellwesen, Wareneingang und Lagerverwaltung basiert auch stark auf Barcodes.

Die Entwicklung der Barcodes in Polen fasst Mariusz Puto, Geschäftsführer der auf Barcodeimplementierungen spezialisierten SKK S.A. folgendermaßen zusammen:

„Als Anfang der 90er Jahre langsam Barcodes in Polen auftauchten, waren die ersten solchen Systeme von Videoverleihgeschäften verwendet worden. Die in Polen produzierten Handelsgüter waren damals noch nicht mit Barcodes versehen und es wusste auch kaum jemand was Barcodes sind und wie Scanner funktionieren. Die Logistikbranche musste noch einige Jahre warten bis Barcodes auf Paletten und Kartons erschienen. Die ersten Implementierungen von Lesegeräten und mobilen Terminals folgten kurz darauf. Diese Pionierprojekte waren so rentabel, dass die nächsten Firmen

keine Bedenken mehr hatten. Sie waren überzeugt, dass Barcodes teil eines jeden Logistiksystems werden.“ (Puto in der Zeitschrift *Top Logistyk* 2008: 4, Übersetzung des Verfassers)

Heute wird eine Reihe von Barcodetypen verwendet, wobei der bekannteste immer noch der klassische Strichcode ist, der aus parallelen Strichen besteht. Sie werden eindimensional genannt, umfassen mehrere Standards und können verschiedene Längen haben. Siehe Abbildung.

Eindimensionaler UPC Barcode.



Quelle: Wikipedia, www.wikipedia.org (letzter Zugriff 18.07.2009)

Es werden vermehrt auch zweidimensionale Barcodes verwendet (zum Beispiel Fahrkarten der Österreichischen Bundesbahnen – ÖBB), die auf derselben Oberfläche mehr Information darstellen können. Diese Art der Barcodes ist in Japan sehr populär und ein wichtiger Teil der Medienkultur und der Werbewelt geworden. Zweidimensionale Barcodes werden in Zeitschriften, Schaufenstern, LKWs, Werbeplakaten, usw. abgebildet und stellen einen kodierten Teil der Werbung dar. Mittels Kameras in Mobiltelefonen kann man sie schnell einlesen und direkt mit dem Mobiltelefon entschlüsseln. Meistens beinhalten diese Werbungen Webadressen, die das Mobiltelefon direkt öffnen und darstellen kann. So kommt der interessierte Kunde von der Werbung direkt auf die Webseite mit mehr Informationen wie Preise, Größen, Öffnungszeiten, aktuelle Aktionen usw.

Zweidimensionaler Barcode (QR).



Quelle: Wikipedia, www.wikipedia.org (letzter Zugriff 18.07.2009)

2.8 Radio Frequency Identification (RFID)

RFID basiert auf der Technologie der Erkennung, bzw. des Einlesens der an den sogenannten Transpondern gespeicherten Daten mittels Funkwellen. Gegenstände werden also nicht einzeln wie beim Barcode eingelesen, sondern von der Ferne registriert.

RFID ist eine Technologie, die wie viele andere, vom Militärbereich stammt. Zuerst wurde sie für die Erkennung von eigenen Kampfeinheiten in Panzern und Flugzeugen verwendet. Die erste Veröffentlichung über RFID stammt von Harry Stockmans „Communication by Means of Reflected Power“ vom 1948.

Die Einsatzbereiche dieser Technologie in der heutigen Logistik dienen dem schnellen Informationsfluss und Überwachung im Personen- und Warenverkehr. Zuerst, wegen der hohen Kosten, nur für wertvolle Güter geeignet, ist es eine Technologie, die, mit den sinkenden Kosten der Transponderchips, immer mehr Anwendung findet und sich wahrscheinlich zum unabdingbaren Tool in der Logistik etablieren wird.

Als Verwendungsbeispiel kann man sich den täglichen Einkaufsprozess vorstellen, wo die Kasse beim Ausgang die Ware direkt vom Einkaufswagen oder Einkaufstasche einliest und man die Rechnung bekommt, ohne einzelne Artikel einscannen zu müssen. Es gibt auch Pilotprojekte mit „intelligenten“ Einkaufswagen, wo das Einlesen direkt beim Einlegen in den Einkaufswagen passiert und der Kunde den einzelnen sowie den Gesamtpreis direkt auf einem kleinen Bildschirm am Wagen verfolgen kann. In der Transportwirtschaft werden die Lesegeräte häufig an Toren der Lagerhallen platziert. Alle mit einem Transponderchip versehenen Artikel werden somit beim Eintreffen oder Verlassen des Lagers registriert. Die Verwendungsmöglichkeiten sind also sehr weit, im Mittelpunkt stehen aber meist Aspekte des Trackings – also der zeitgleichen Verfolgung von Waren- oder Personenbewegungen.

Einer der bislang wahrscheinlich größten Einsätze der RFID-Technologie waren die Olympischen Spiele 2008 in Peking. 16 Millionen Eintrittskarten wurden mit winzigen Chips versehen, die aus der Entfernung von 5 Metern abgelesen werden konnten. Dies ermöglichte eine flexible, mobile Kontrolle der Zuschauer bis hin zur Frage, ob sich jeder an seinem Platz, bzw. in seinem Bereich befindet. Auch der Sicherheitsaspekt der eingesetzten Chips ist nicht zu vernachlässigen, da es fast unmöglich ist, die mit der RFID-Technologie versehenen Tickets zu fälschen. (vgl. Zeitschrift *Eurologistics* Nr 4/2008: 88, Übersetzung des Verfassers).

2.9 Just-in-time (JIT)

Just-in-Time ist ein Konzept, indem jeder Prozess nur auf Anforderung des nächsten Prozesses produziert. Es wird also versucht, auf die Eingangs-, Zwischen-, und Fertigwarenlagerbestände zu verzichten, oder sie möglichst zu reduzieren. Da eine Produktion ohne ein Lager (oder mit sehr geringen Lagerbeständen) bei Verspätungen oder Qualitätsproblemen zum Produktionsausfall führt, setzt JIT einen nahtlosen Prozessablauf voraus. (vgl. Arndt 2005: 162-163)

Das JIT Konzept stammt vom führenden japanischen Automobilhersteller – Toyota. Die Idee, abgeschaut von einem Supermarkt, war Teile (Material) erst dann aus dem „Regal“ zu nehmen, wenn sie gebraucht werden. Erst wenn das Regal/der Behälter leer wird oder den festgelegten Mindestbestand unterschreitet, muss es/er nachgefüllt werden. Als Teil des berühmten und lange nachgeefferten „Toyota Production System“ (TPS) versucht JIT die Materialbestände zu verringern, um die Kapitalbindung zu reduzieren und die Durchlaufzeiten zu verringern, damit eine höhere Flexibilität und Produktivität erreicht werden kann. Das JIT-Konzept wird sowohl für interne Produktionsabläufe verwendet – hier spricht man von JIT-Produktion, Produktion auf Abruf oder einsatzsynchrone Produktion -als auch in Bezug auf externe Lieferanten – dies wird als JIT-Beschaffung, Lieferabrufsystem oder einsatzsynchrone Beschaffung bezeichnet. (vgl. Fandel 1999: 461)

JIT steuert die Materialflüsse mittels beschilderter Materialbehälter – dem Kanban-System.

2.10 Kanban-System

Das Wort Kanban kommt aus dem Japanischen und bedeutet Schild, Karte. Wie im vorherigen Kapitel dargestellt, handelt es sich um ein von Toyota entwickeltes System, das mit dem JIT-Konzept verbunden ist.

Meistens werden 2 Arten von Kanbanbehältern verwendet, um einen reibungslosen und übersichtlichen Materialfluss zu ermöglichen.

- a) **Transportkanbans** werden von der verbrauchenden Produktionsstelle verwendet, um benötigtes Material anzufordern. Sie sind mit folgenden Informationen versehen: Materialnummer, Name des Materials, verbrauchende Stelle, produzierende Stelle, Lagerort, Behälterart, Behälterkapazität. Transportkanbans dienen dazu, Material vom Pufferlager zur Produktionsstelle zu bringen. (vgl. Fandel 1999: 461)
- b) **Produktionskanbans** hingegen stellen Produktionsaufträge dar und dienen dazu vom Pufferlager losgeschickt bei der entsprechenden Produktionsstelle Material abzuholen. Ihre Beschriftung enthält: Materialnummer, Name des Materials, Lagerort und die zur Produktion benötigten Arbeitsschritte. (vgl. Fandel 1999: 461)

2.11 Kaizen

Kaizen ist nach Just-in-time und Kanban der nächste Begriff aus Japan in der Logistik. Übersetzt wird es als Verbesserung zum Besseren und es ist eigentlich eine Philosophie der ständigen Weiterentwicklung. Auch Kaizen ist eng mit Toyota verbunden und seine Entstehung beginnt nach dem Ende des zweiten Weltkrieges. In dieser Zeit hat sich die Gewerkschaft bei Toyota Rechte gesichert, die uns heute vielleicht utopisch erscheinen: lebenslange Beschäftigungsgarantie, Beteiligung am Unternehmensgewinn und Entlohnung nach Dauer der Betriebszugehörigkeit. Dank dieses Systems wurden die Mitarbeiter als Humankapital betrachtet, mit dem das Unternehmen langfristig planen konnte und musste. Um effizient und kostengünstig zu bleiben, mussten sich die Mitarbeiter ständig weiterentwickeln und ihre wachsenden Kompetenzen mussten auch bestmöglich genutzt werden. Genau wie sein Nachfolger - Continuous Improvement Process - CIP (Kontinuierlicher Verbesserungsprozess - KVP) ist auch Kaizen kein top-down – also hierarchisch organisierter Ansatz, sondern ein bottom-up Prozess, wo die Verbesserungsvorschläge jeder Zeit von jedem Unternehmensbereich angeregt werden können und sollen. Es sind also ständige kleine Schritte, die nicht ganze Strukturen umkrempeln sollen, sondern bestehende Prozesse verbessern sollen. Dabei gibt man sich mit dem Erreichten nie zufrieden. (vgl. z.B. Arndt 2005: 74-76).

2.12 Lean Manufacturing und Lean Management

Der Begriff Lean Manufacturing, auch Lean Production genannt (Schlanke Produktion) stammt zwar aus den 1990er Jahren, der Ursprung dieses Konzeptes ist aber einiges älter und kann bis zum berühmten Toyota Production System in den Zeiten nach dem zweiten Weltkrieg zurückgeführt werden. Ähnlich zu Kaizen ist es vielmehr eine Philosophie als ein klar definierbarer Prozess oder ein konkretes System.

So sehen das auch Pfeiffer und Weiß (1999). Sie meinen, dass „(...)die hinter der Lean Production stehenden Denkansätze nicht auf einen Funktionalbereich zu beschränken, sondern sie auf sämtliche Funktionen, Strukturen und Prozesse eines Unternehmens bzw. Wertschöpfungsnetzwerkes anzuwenden sind.“ (Pfeiffer/Weiß 1999: 902). So verstanden wird Lean Production zu einer Managementphilosophie und mit dem Begriff Lean Management gleichgesetzt. Pfeiffer und Weiß definieren weiter Lean Management als „(...) die permanente, konsequente und integrierte Anwendung eines Bündels von Prinzipien, Methoden und Maßnahmen zur effektiven und effizienten Planung, Gestaltung und Kontrolle des gesamten Wertschöpfungsnetzwerkes industrieller Güter und Dienstleistungen.“ (1999: 902).

Genau diese Betrachtungsweise des gesamten Wertschöpfungsnetzwerkes als Gegenstand der ständigen Verbesserung ist der Verknüpfungspunkt von Lean Management und Logistik.

Ziel vom Lean Management, das oft als Vorläufer vom Total Quality Management (TQM) gedeutet wird, ist es „Abfall“ in weitestem Sinn von den Prozessen zu eliminieren. Die 7 wichtigsten Bereiche, wo diese Prozessverschwendung in Angriff genommen wird sind:

- die Überproduktion – Vermeidung bzw. Minimierung der Produktion auf Lager, statt dessen Produktion auf Bestellung;
- die Wartezeiten – das Aufeinanderwarten von Produktionsmitteln und Akteuren soll minimiert werden;
- der Transport – als Teil der Wertschöpfungskette muss sich auch der Transport möglichst nahtlos in Gesamtprozess einfügen, der erst beim Kunden endet;
- unnötiges Inventar – zu hohe (Sicherheits-)Bestände kosten Geld und können andere Probleme in der Wertschöpfungskette verdecken;

- unnötige Bewegung – sei es halbfertige Ware in der Produktionshalle oder fertige Güter bei der Distribution – lange oder unnötige Wege kosten Zeit und Geld und sind zu vermeiden;
- schlechte Prozesse – unproduktive Prozesse können sich in allen Bereichen des Systems einschleichen und müssen korrigiert werden;
- Fehler – Mängel zu überprüfen und zu korrigieren ist eine Tätigkeit, die nicht direkt produktiv ist, deshalb muss diese möglichst reduziert werden. (vgl. Mangan/Lalwani/ Butcher 2008: 40).

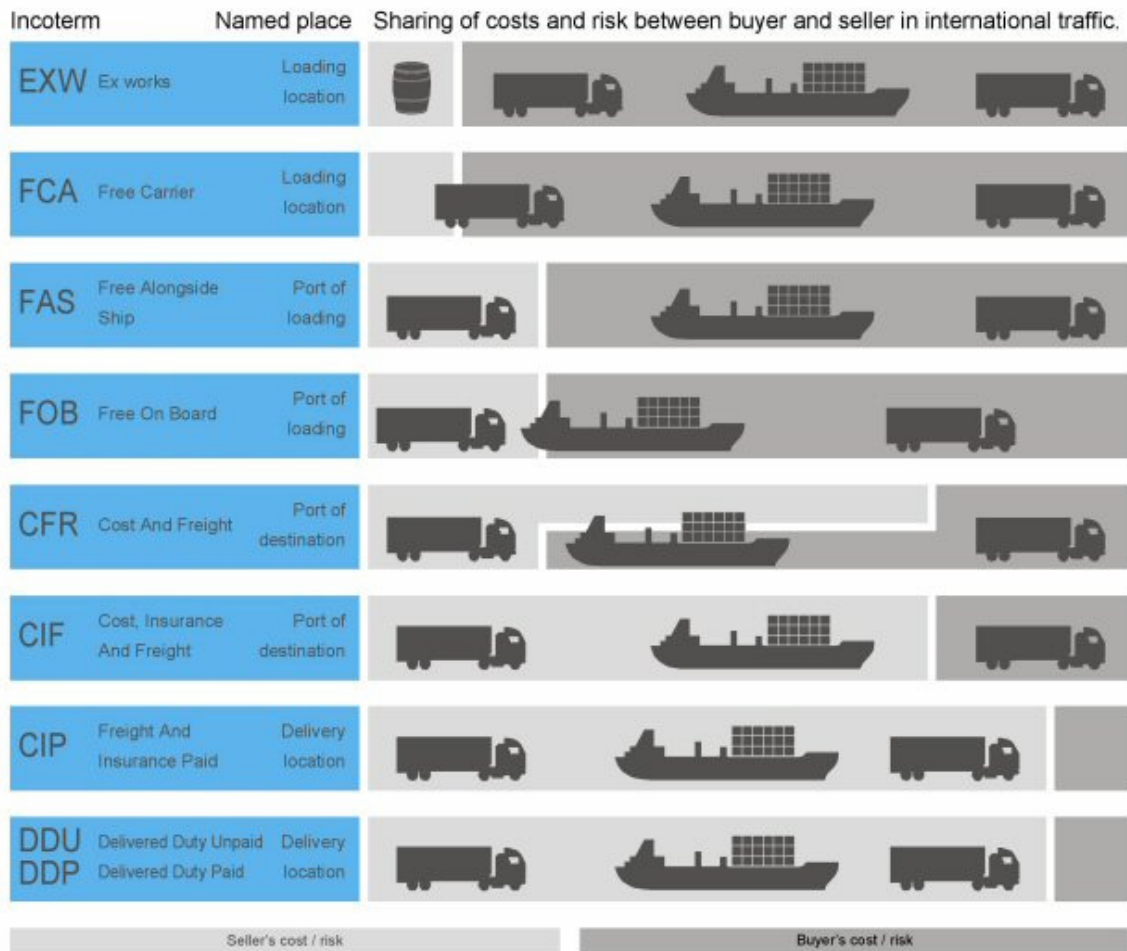
2.13 Incoterms

Die Incoterms – International Commercial Terms – ist ein Regelwerk der International Chamber of Commerce (ICC) mit dem Ziel Vertragsvereinbarungen bezüglich Kosten und finanziellen Risiken auf dem Transportweg zu standardisieren. Es sind keine zwingenden Regeln für den internationalen Handel (dazu fehlt der ICC auch die Legitimation) sondern eine Hilfestellung. Bezieht sich jemand im Angebot, Vertrag, usw. auf die Incoterms und verwendet einen der Incoterms-Codes, wird es sofort für alle Beteiligten weltweit klar von welchen Bedingungen die Rede ist. Außer dem Verkäufer und dem Käufer sind die Incoterms auch für den Transportdienstleister wichtig, da er von den Incoterms-Codes ablesen kann, welche Partei für die einzelnen Dienstleistungen zahlt und wer zum Beispiel für die Verzollung verantwortlich ist.

Die erste Version der Incoterms stammt aus dem Jahr 1936, die letzte Version von 2000. Beim Verweis auf die Incoterms wird immer die Jahreszahl verwendet - also Incoterms2000. Die Incoterms-Codes können in 4 Gruppen aufgeteilt werden: E, F, C und D, (nach dem Anfangsbuchstaben der dreistelligen Codes) wobei die Verantwortung und Kostenübernahme des Verkäufers in der E Gruppe am niedrigsten und in der D Gruppe am höchsten ist. Einige der meist verwendeten Incoterms-Codes sind EXW (Ex Works, oder Ab Werk) und DDP (Delivered Duty Paid). Im Fall von EXW übernimmt der Käufer die Ware im Werk des Verkäufers. Damit übergeht das Risiko des Verlustes und der Beschädigung der Ware auf den Käufer und er trägt auch die Transportkosten. Am anderen Ende der Skala befindet sich DDP. Hier trägt der Verkäufer das Risiko bis zur Übergabe beim Käufer und er zahlt auch sämtliche Transportkosten bis zum Käufer inklusive die Importverzollungskosten im Heimatland des Käufers.

Die Abbildung unten zeigt die wichtigsten Incoterms-Codes. Beim Code CFR (Cost and Freight) ist gut ersichtlich, dass der Risikoübergang und die Kostenteilung nicht zusammenfallen müssen. Der Verkäufer übernimmt zwar die Kosten bis zum genannten Zielhafen (zahlt also die Schiffskosten), das Risiko für Verlust und Beschädigung der Ware übergeht aber an den Käufer bereits mit der Beladung des Schiffes.

Die Incoterms sind ein wichtiges Standardisierungsregelwerk des Internationalen Handels und seine Bestimmungen werden weltweit verwendet. Die Incoterm-Codes erleichtern und beschleunigen die Kommunikation über Sprachbarrieren hinweg.



Quelle: JF Hillebrand

<http://www2.jfhillebrand.com/Portals/0/Incoterms%20graphicA.jpg> (letzter Zugriff 18.08.2009)

2.14 CMR

Die Abkürzung *CMR* kommt vom Französischen (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) und ist eine Internationale Konvention der Vereinten Nationen über den Gütertransport im Straßenverkehr. Die Konvention entstand 1956 in Genf und wurde seitdem von zahlreichen Staaten übernommen.

Im Gegensatz zu den Incoterms ist CMR kein dispositives Regelwerk, sondern eine Reihe von Bestimmungen, die dadurch zwingend werden, dass die Konvention von den entsprechenden Ländern ratifiziert – also in die nationale Gesetzgebung übernommen wird. CMR ist heute geltendes Recht in 51 Ländern. Darunter fallen fast alle europäischen Länder und einige Länder im anliegenden asiatischen Raum. Die Konvention gilt bereits, wenn das Absender- **oder** Empfängerland ein CMR-Mitgliedsstaat ist und enthält relativ detaillierte Bestimmungen über die Pflichten und Rechte des Frachtführers gegenüber dem Versender und Empfänger im internationalen Verkehr. Dabei werden unter anderem Themen wie Lieferfrist, Haftung, Reklamationen, Klagen, Ansprüche, Verjährung und Haftung bei mehreren aufeinanderfolgenden Frachtführern geregelt. Sogar die Haftungsobergrenze des Frachtführers wird im CMR auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) pro Kilogramm einheitlich festgelegt (unabhängig von der transportierten Ware). [SZR ist eine Künstliche Währung die nicht gehandelt wird. Ihr Wert wird vom Internationalen Währungsfond (IWF) ermittelt und basiert auf einem Währungskorb aus dem Euro, dem amerikanischen Dollar, dem japanischen Yen und dem britischen Pfund. Per 02.09.2009 ist ein SZR 1,09 EUR wert.]

Außer den Rechten und Pflichten des Frachtführers regelt die Konvention auch das wichtigste Dokument im Güterverkehr auf der Straße - den Frachtbrief. Die CMR enthält detaillierte Vorschriften über die Angaben, die der Frachtbrief beinhalten muss und über die Rechte und Pflichten bezüglich der Dokumentation im Frachtbrief während des Transportes, wie zum Beispiel Unterschriften und notwendige Vermerke auf dem Frachtbrief. Der Frachtbrief stellt laut CMR einen Beförderungsvertrag dar. Er wird im Transportwesen als CMR-Frachtbrief, oder oft sogar einfach als CMR bezeichnet. Er wird mindestens in 4 Exemplaren (Durchschläge) verwendet – eines für Kontrolle, eines für den Versender, eines für den Frachtführer und eines für den Empfänger. Bei mehreren aufeinanderfolgenden Frachtführern können mehrere Exemplare verwendet werden. Die standardisierten Felder des Frachtbriefes sind meist mehrsprachig beschriftet, wobei die

Nummerierung der Felder auch dann ein genaues Ausfüllen ermöglicht, wenn die jeweiligen Sprachen nicht verstanden werden.

Auf den nächsten Seiten sind 2 CMR-Frachtbriefe abgebildet. Auf dem ersten sieht man die standardisierten und nummerierten Felder, während der zweite die Dokumentation eines abgeschlossenen Transportes darstellt. Auf diesem ist gut ersichtlich wie viele, auch behördliche Vermerke (Sanitärkontrolle, Zollbehörde), auf den CMR-Frachtbrief geführt werden.

Ähnlich zu den Incoterms ist CMR ein Standardregelwerk, das in seinem Gültigkeitsbereich des länderübergreifenden Straßenverkehrs den Transport und damit den Handel erleichtert. Das für alle Beteiligten bekannte, gemeinsame Recht fördert das Vertrauen und erhöht die Sicherheit. Es erlaubt den Handelstreibenden und den Frachtführern nicht nur auf ihre Rechte im CMR-Raum zu vertrauen. Auch die Exekution dieser Rechte wird, unabhängig davon, wo ein Rechtskonflikt entsteht, wesentlich vereinfacht.

1 "IMPORTEXPORT" 12660 GROVE ROAD BUILD 4 BERLIN DE 18843		Международное товарно-транспортное накладное удостоверение Frachtbrief  2800925				
2 ООО "IMPEX" УЛ. ЛЕНИНА Д. 1 MOSCOW, RUSSIA		16 UAB "VIGA" PALANGA				
3 Место отправления: Место: MOSCOW Страна: RUSSIA		17 Место назначения:				
4 Место в пути: Место: KAUNAS Страна: LITHUANIA Дата: 25.03.2002		18				
5 Инвойс N 33 2002-03-22 TIR XX 12345678 SERT						
6 1	7 33	8 PALLETE	9 POSTERS	10 4911109000	11 10000	12
TOTAL 33 PALLETE						
13 MOSKOVSKAYA ZAPADNAYA TAMOZHNYA T/P "BUTOVO" CODE 10122010 LIC. N <input checked="" type="checkbox"/> TILL 2004-06-06 SVH "BUTOVO" MOSCOW VARSHAVSKOYE SH. 26 KM.				19		
14				20		
15 CPT MOSCOW				21		
22		23		24		
25 BJ 200/RT 768		26		27		
28						
29						

Quelle: PortMarine Group Ltd <http://portomar.od.ua/> (letzter Zugriff 16.08.2009)

1025010/060706/0067523/002

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land) UAB PENKIU KONTINTUJ BANKINES TECHNOLOGIJOS A. STULGINSKIO 5-2, VILNIUS LITHUANIA		Международная транспортная накладная Internationaler Frachtbrief CMR 0530634 Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)			
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land) BECAM LLC MARRY SIDESTREET 6 APT. 48 375079 YEREVAN ST ARM ARMENIA		16 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgender Frachtführer (Name, Anschrift, Land) 000 "KAVMINTRANS" 76 Popova Ul. ESSENTUKI 35 7600 RUSSIA RUS/053/04659			
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место /Ort YEREVAN Страна/Land ARMENIA		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgender Frachtführer (Name, Anschrift, Land) Секонжес ТАНДЖА 1022500			
4 Место и дата передачи груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место /Ort VILNIUS Страна/Land LITHUANIA Дата/Dayum 2006.07.03		18 Отгрузка и замещение перевозчика Verschiffung und Vertretung des Frachtführers 10.07.06			
5 Прокламовые документы Befragte Dokumente TIR XE51483006 INV CI-20060628-13-BEC		23 Место отгрузки (Транзитная декларация) Ort der Abgabe (Transit-Deklaration) YEREVAN 76 Popova Ul. ESSENTUKI 43 "TRANS SERVICE"			
6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern 15 CLL PROCASH	7 Количество мест Anzahl der Packstücke SOFTWARE FICON CARD	8 Вид упаковки Art der Verpackung ALL DIGITAL MODELS SERIAL SYSTEM ALL CASH OUT, REJECTURETRACT CASSETTES 25 ALL THE REAL PARTS OF TOTAL 0600	9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes 10 Статист. № Statistik-Nr. 8472903000 8524310000 8471509000 8473401000 8473409000 8802650000	11 Вес брутто, кг Bruttogewicht, kg 5829.00 1.00 5.00 5.00 95.00 376.00 8410.00	12 Объем, м³ Umfang in m³
14 Место отгрузки (Транзитная декларация) Ort der Abgabe (Transit-Deklaration) YEREVAN 76 Popova Ul. ESSENTUKI 43 "TRANS SERVICE"		19 Место отгрузки (Транзитная декларация) Ort der Abgabe (Transit-Deklaration) YEREVAN 76 Popova Ul. ESSENTUKI 43 "TRANS SERVICE"			
15 Страна отправления Ursprungsland ARMENIA		20 Страна назначения Bestimmungsland ARMENIA			
21 Составлена в Ausgegeben in Дата am 2006.07.03		24 Груз получен Gut empfangen Дата am 2006.07.03			
22 Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders MUTINIS DOKUMENTU Rep. nr. VM3386 VILNIUS		23 Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers 000 "KAVMINTRANS" 76 Popova Ul. ESSENTUKI 35 7600 RUSSIA RUS/053/04659			
25 Регистрац. номер/АИМ, Kennzeichen Tagaz/Kiz A 002 PY 26/ EA 1487 26		26 Тагаж/Киз Tagaz/Kiz 002 07 SEP 2006 07 SEP 2006			
27 Марка/Тур Polimerizatsion/Anhänger 002		28 Платная декларация Tarifliche Deklaration 00			
29 Табачный пункт Tabakpunkt 07 SEP 2006		30 Табачный пункт Tabakpunkt 07 SEP 2006			

Quelle: Kavmintrans <http://kavmintrans.com> (letzter Zugriff 16.08.2009)

2.15 Europalette

Die Palette als universelles Transport-, Verlade- und Lagermittel hat die Welt der Logistik ähnlich wie der Container geprägt. Ihre Entwicklung begann in den USA, in Europa wurde sie in den 50er Jahren populär. Als erstes haben die Deutsche- und die Schweizer Bundesbahnen eine Vereinbarung über die gemeinsame Verwendung von standardisierten Paletten unterzeichnet, später sind auch Österreich und Italien dazugestoßen. So ist 1961 der europäische Palettenpool entstanden mit Standardpaletten aus Holz mit den Maßen 80cm Breite, mal 120cm Länge, mal 12cm Höhe – die sogenannte **Europalette**. (Abbildung unten) Die European Pallet Association ist 1991 entstanden als Vereinigung von Palettenherstellern, die die sehr hohen Qualitätsstandards der Paletten überwacht. Da diese Paletten in dem sogenannten Europool länderübergreifend getauscht werden, müssen nicht nur ihre genauen Maße, aber auch die Qualität (bis zu den Nägeln) genormt werden. Ein Spediteur zum Beispiel, der 3 Paletten Ware abliefern, bekommt entweder gleich 3 leere Paletten retour oder auf sein Palettenkonto gutgeschrieben. Nur Paletten mit der EPAL Bezeichnung werden in den Europool aufgenommen und können in den Mitgliedstaaten (das sind die meisten europäischen Länder) getauscht werden. Die Vorteile eines standardisierten Palettensystems liegen auf der Hand: einfache Planung und bessere Auslastung der Transportmittel; besseres Handling der Ware, da die Paletten die Verwendung von Gabelstaplern ermöglichen; keine Wartezeit fürs Auspacken, da direkt mit einer gleichwertigen Palette getauscht werden kann; kein Zwang beim Empfänger die Palette mit der Ware zu kaufen; einfache Verrechnung, nur eventuelle Bestandsdifferenzen werden zwischen den Parteien regelmäßig ausgeglichen.

Außer den Europaletten gibt es natürlich zahlreiche Standards. Nicht nur andere Größen (siehe Abbildungen unten), sondern auch andere Materialien werden verwendet, wie zum Beispiel Plastik. Es gibt auch Anbieter die ähnliche Palettenpools betreiben wie das Europool. Eine der Führenden, vor allem im Automotive Bereich, ist das Volvo-Emballage System von Volvo Logistics. Ihre stapelbaren und modularen Paletten und Boxen sind ebenso wie Europaletten mehrfach verwendbar. Volvo-Emballage ist weltweit mit Verpackungslagern vertreten, wo Paletten, die nicht mehr verwendet werden, zurückgebracht werden können, unabhängig davon woher sie stammen. In diesem System bleiben Paletten im Eigentum von Volvo-Logistics und werden von den Benutzern gemietet. Mit dem Volvo-EMB Kennzeichen versehene Paletten können weltweit beim nächsten Volvo-Emballage Depot abgegeben werden. Damit wird das Palettenkonto des Kunden reduziert.

Gängigen Palettengrößen in Europa – Europalette, EUR 2, 3 und 6



800 x 600 mm Pallet EUR 6



800 x 1200 mm Pallet EUR



1000 x 1200 mm Pallet EUR 3



1200 x 1000 mm Pallet EUR 2

Quelle: European Pallet Association (EPAL) <http://www.epal-pallets.de/uk/produkte/paletten.php> (letzter Zugriff: 18.08.2009)

3 Ausgewählte aktuelle Themen der Logistik

In diesem Kapitel werden 2 aktuelle Themen der Logistik behandelt. Zuerst wird ein Überblick über die gegenwärtige Wirtschaftskrise vermittelt und ihr Einfluss auf die Logistik besprochen. Danach wird der mit dem Schlagwort *Green Logistics* zusammengefasste Trend analysiert. Es wird gezeigt, welche Herausforderungen das neue Umweltbewusstsein der Gesellschaft für die Logistik darstellt und welche Chance sie bietet.

3.1 Wirtschaftskrise und Logistik

Die Logistikbranche ist sicherlich eine der von der Krise am stärksten betroffenen Wirtschaftsbereiche. Jahrzehnte lang ständig mit der Globalisierung gewachsen und vom rasanten Anstieg des weltweiten Handels profitiert, leidet sie jetzt unter dem abrupten Rückgang der Handelsvolumina. Folgende Darstellung veranschaulicht die Ausmaße dieses abrupten Rückgangs. Nach einer langen Phase des kontinuierlichen Wachstums erreichen die weltweiten Handelsvolumina in nur einigen Quartalen das Niveau von 2005.

Quarterly world merchandise export developments, 2005-09
(2005Q1=100, in current US dollars)



Quelle: WTO-Grafik

http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/quarterly_world_exp_e.htm (letzter Zugriff 18.08.2009)

Besonderes in exportstarken Ländern ist dieser Rückgang dramatisch. Dazu hier zwei Beispiele am Standort des Exportweltmeisters – Deutschland aus den Nachrichten aus der Seite der Logistikbranche:

(13.08.2009) „Der größte deutsche Seehafenbetrieb Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) rechnet für das laufende Jahr weiterhin mit einem deutlichen Umschlagsrückgang. Im ersten Halbjahr brach der Umsatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 24,1 Prozent auf 501 Millionen Euro ein. Das

Betriebsergebnis (Ebit) aus fortgeführten Aktivitäten sank um 51 Prozent auf 95,1 Millionen Euro. (...) Insgesamt schlugen die Container-Terminals mit 2,4 Millionen Standardcontainern (TEU) 35,3 Prozent weniger um als im Vorjahresvergleich.“ (Business-Wissen.de <http://www.business-wissen.de>) (letzter Zugriff 07.09.2009)

(dpa – 04.09.2009) „Die Deutsche Post DHL streicht wegen der Insolvenz des Handelunternehmens Arcandor insgesamt 560 Stellen. Betroffen seien 240 DHL-Stellen bei der Karstadt-Logistik in Unna und Holzwickede und weitere 320 DHL-Arbeitsplätze für Quelle, sagte ein Sprecher der Post am Freitag.“ (Verkehrsrundschau <http://www.verkehrsrundschau.de>) (letzter Zugriff 07.09.2009)

Aber nicht nur die Großunternehmen wie die HHLA oder DHL werden von der aktuellen Wirtschaftslage geschwächt. Die oft stark von Krediten abhängigen kleinen und mittelständischen Unternehmen der Transportindustrie wurden von der Krise noch härter getroffen. Einerseits werden für Kleinspediteure Kredite teurer oder gar nicht mehr vergeben, andererseits sind sie für Einbrüche der Nachfrage nach ihren Dienstleistungen viel Empfindlicher als Großunternehmen. Die durch hohe Spritpreise ohnehin gedrückten Margen verringern sich durch das Überangebot der Wirtschaftskrise weiter. Viele Klein- und Mittelunternehmen haben da nicht den langen Atem, um mit den kaum kostendeckenden Preisen durchzuhalten. Es wird vor allem dann schwierig, wenn gleichzeitig der Kredithahn abgedreht wird. Dies passiert immer häufiger in der Branche, da die Kreditvergaberichtlinien der Banken durch die Finanzkrise sehr viel strenger geworden sind und die Speditionsbranche relativ riskant bewertet wird. Wenn man bedenkt, dass in Europa die Transportbranche immer noch von Klein- und Mittelbetrieben geprägt ist, wundert nicht, dass die Lage sehr gespannt ist.

So ist es auch in Österreich, wo das Transportgewerbe im Juni 2009 einen traurigen Rekord der Insolvenzen erreicht hat. Das erste Halbjahr hat gleich für 218 Frachtführer das Ende gebracht. (vgl. Verkehrsrundschau <http://www.verkehrsrundschau.de/pleitewelle-erfasst-oesterreichs-fraechter-867925.html>) (letzter Zugriff 07.09.2009)

Eine Industrie, die nicht nur der Logistikwirtschaft sonder der Europäischen Gesamtwirtschaft Kopfzerbrechen bereitet, ist die Automotivindustrie. Ihre riesigen Absatzeinbrüche stellen viele Volkswirtschaften vor große Herausforderungen. Da die Automotivindustrie zu den transportintensiven Branchen zählt und einer der wichtigsten Auftraggeber der Logistikbranche ist, treffen ihre Probleme auch direkt die Logistikwirtschaft hart.

„Wenn bei Daimler, BMW und Co. weniger Autos vom Band rollen, braucht man nicht nur weniger Stahl, sondern auch weniger Glas, Kunststoff, weniger Türschlösser und weniger Motoren. Die Zulieferindustrie hat bereits schwere Schlagseite, immer mehr Unternehmen klagen unter den massiven Auftragseinbrüchen.“ (ARD http://boerse.ard.de/content.jsp?key=dokument_322442) (letzter Zugriff 07.09.2009)

In Deutschland spricht man in dieser Hinsicht schon von der tiefsten Krise der Autozulieferer seit Jahrzehnten. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) spricht von Rund 50 Insolvenzen von Zulieferunternehmen seit Beginn der Krise. Darunter auch viele renommierte Unternehmen wie Edscha, Stankiewicz und Geiger. Im ersten Halbjahr 2009 brach der Umsatz um ein Drittel ein und binnen eines Jahres sind etwa 16.000 Arbeitsplätze verloren gegangen. (vgl. Verkehrsrundschau <http://www.verkehrsrundschau.de/insolvenzwellen-bei-autozulieferern-868310.html>) (letzter Zugriff 07.09.2009). Diese Entwicklung, die natürlich auch andere Branchen betrifft, wirkt sich negativ auf alle Bereiche und alle Transportmodi in der Logistik aus. So verzeichnet auch der deutsche Eisenbahngüterverkehr im ersten Halbjahr 2009 einen Rekorderinbruch, der durchs Land transportierten Güter im Schienenverkehr. Der Rückgang von 22,4% ist einmalig in der Geschichte der Bundesrepublik. Der Export auf der Schiene ist im ersten Halbjahr gar mit 30,5% zurückgefallen und das durchgehend bei fast allen beförderten Waren. (vgl. Tagesschau.de <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/gueterverkehr104.html>) (letzter Zugriff 07.09.2009)

Wie lange sich die Krise hält und welche Auswirkungen sie auf die Wirtschaft und insbesondere auf die Logistik haben wird, ist noch nicht klar. Auf die Frage, ob sie einen positiven Bereinigungseffekt am Markt bewirken kann, antwortet Prof. Frank Wallau, Geschäftsführer des Instituts für Mittelstandsforschung in Bonn (bezogen auf Deutschland, das stark mittelständisch geprägt ist):

„Bei dieser Krise geht das so schnell, dass auch gut aufgestellte Unternehmen, die nichts dafür können, mit runtergezogen werden. In einem normalen Marktberaumungsprozess wären sie ihren Konkurrenten überlegen, hätten Marktanteile gewonnen und der Konkurrent wäre irgendwann eingeknickt. Aber in dieser Krise werden sie einfach mit in den Strudel gerissen.“ (Tagesschau.de <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/mittelstandinterview100.html>) (letzter Zugriff 07.09.2009)

3.2 Grüne Logistik

Schonung der Naturressourcen, Minderung der Kosten und effizienter Energieverbrauch sind Voraussetzungen für das zukünftige erfolgreiche Wirtschaften und für die erfolgreiche Logistik. Das Stichwort dieser Entwicklung ist die *grüne Logistik*.

„Grüne Logistik vereint Klimaschutz und Sicherstellung der Versorgung als gesellschaftliche Priorität. Deshalb wird die Güterverlagerung auf effiziente Verkehrsträger von der EU mit zahlreichen Förderprogrammen unterstützt. Proaktives Handeln, um zukunftssichere Ansätze in der Transportlogistik frühzeitig zu realisieren, zahlt sich darum als Kosten- und Wettbewerbsvorteil im Sinne des CSR-Konzepts aus.“ (CSR – Corporate Social Responsibility wird im Glossar dieser Arbeit definiert.) (Nachhaltigwirtschaften.net <http://www.nachhaltigwirtschaften.net>) (letzter Zugriff 02.09.2009).

Die Zukunft und die Entwicklungsrichtung der Logistikbranche sind sehr von den externen Bedingungen abhängig. Die erste Geige spielen die natürlichen Faktoren, wie: Klimawandel oder Ressourcenendlichkeit. Da durch die Luftverunreinigung und die Nutzung von Naturressourcen alle betroffen sind, fordert man von Logistikunternehmen immer mehr Transparenz in ihrem Wirtschaften und verlangt, sich mit diesem Thema bewusst auseinanderzusetzen. Ist auch verständlich, wenn man bedenkt, dass zum Beispiel in Deutschland allein durch den Verkehrssektor 20 Prozent der CO²-Emissionen verursacht werden. Regelungen für den Ausstoß von Treibhausgasen werden in Europa seit Jahren auf der Ebene der Europäischen Union getroffen und ihre Umsetzung ist für alle EU-Länder verpflichtend. Ab 2010 wird geplant wieder verschärfte Grenzwerte für weitere Luft- und Lärmemissionen als auch zukünftig eine Transporteffizienzkennezeichnung – ähnlich der bekannten Energieeffizienzkennezeichnung - einzuführen. Zu den Neuerungen auf diesem Gebiet gehören auch die Citymaut oder die Einführung einer CO²-Steuer. (vgl. Flämig 2009 in Nachhaltigwirtschaften.net <http://www.nachhaltigwirtschaften.net>) (letzter Zugriff 02.09.2009).

Außer den gesetzlichen Vorschriften gibt es auch die wirtschaftlichen Aspekte, wie die steigenden Rohstoffpreise, welche die Unternehmen zu einem nachhaltigen Wirtschaften anregen. Nur ein kleiner Anstieg der Rohstoffpreise verursacht gleich große Änderungen in der ganzen Logistikkette und ist oft ein böser Vorbote für die kleinen Spediteure, die diese Preissteigerungen im Regelfall nicht

voll und direkt an ihre Kunden weitergeben können und somit schrumpfende Margen akzeptieren müssen.

Trotz des kräftigen Dämpfers der Wirtschaftskrise ist die globale Wirtschaft auf längere Sicht in einem ständigen Wachstumsprozess. Der innereuropäische Güterverkehr soll innerhalb der Europäischen Union bis 2020 um 70 Prozent und mit Berücksichtigung der neuen Mitgliedstaaten bis zu 95 Prozent wachsen. (vgl. Blaas 2009 in Nachhaltig- wirtschaften.net <http://www.nachhaltigwirtschaften.net>) (letzter Zugriff 02.09.2009). Dieses Wachstum bezieht sich nicht nur auf das Ausmaß, sondern auch auf die Effizienz der erbrachten Leistungen. Die immer größer werdenden Erwartungen der Kunden zwingen Logistikbetreiber dazu, ständig nach effizienteren und kostengünstigeren Lösungen zu suchen und dabei neue Dienstleistungen zu schaffen, welche zugleich ihre Ökoeffizienz erhöhen.

Besonders in der Zeit der Wirtschaftskrise ist die Ersparnis des Energieverbrauches in Produktion, Distribution und Lagerhaltung nicht nur ein Modetrend sondern ein Muss für die logistischen Unternehmen. Resultate bringt schon die Politik der kleinen Schritte, wie zum Beispiel die bewusste Tourenplanung, um Leertransporte zu vermeiden, die effiziente Nutzung der bestehenden Lagerhäuser, die Verbesserung der Schnittstellen im Verkehr oder die Schulungen für Fahrpersonal über eine umweltbewusste Fahrweise. Um eine ökoeffiziente Entscheidung zu treffen, müssen alle Transportparameter berücksichtigt werden: die Menge, das Gewicht, das Volumen, die Form der Güter, sowie die Entfernung und das gewählte Transportmittel.

Ein Paradebeispiel für die grüne Logistik ist der multimodale oder intermodale Transport, in dem verschiedene Verkehrsträger: Straße, Schiene und Wasser und somit mehrere Verkehrsmittel: LKWs, Züge und Schiffe eingesetzt werden. Solche Transportkombinationen gewinnen, sowohl aus ökonomischen als auch aus ökologischen Gründen, immer mehr an Bedeutung. Zum Beispiel nutzt der deutsche Haushaltsgerätehersteller Bosch/Siemens für den Transport seiner Güter ins englische Lager LKWs, welche Container an das Terminal Gernsheim fahren. Von dort werden diese mit Schiffen nach Rotterdam und dann mit Shortsea-Schiffen in die Hafenstadt Purfleet, in Groß Britannien verschifft. Am Ende der Kette werden wieder LKWs eingesetzt, bis zum Zentrallager Milton Keynes. Auf diese Art und Weise spart das Unternehmen einerseits Transportkosten, da der Wasserverkehr günstiger ist und schont andererseits die Umwelt vor einem wesentlich höheren CO²-Ausstoß auf der Strasse. (vgl. Blaas 2009 in Nachhaltigwirtschaften.net <http://www.nachhaltigwirtschaften.net>) (letzter Zugriff 02.09.2009).

Die Beschränkungen des multimodalen Verkehrs und somit für eine effiziente grüne Logistik liegen in der Kostenstruktur der Verkehrsträger Schiff und Bahn. Da die Endkunden in der Regel nicht im Hafen sitzen und auch keine direkten Bahnanschlüsse haben, kommen diese Transportmodi nicht ohne die Vor- und Nachlauftransporte mittels LKW aus. Oft machen die Zeit- und Kostenvorteile des direkten Straßentransportes eine Verbreitung von multimodalen Lösungen aus ökonomischen Gründen einfach nicht möglich. Man kann nur hoffen, dass mit weiter steigendem Umweltbewusstsein die Unterstützung der Politik für die schadstoffärmeren Transportmodi weitergetrieben wird. Je stärker die Umweltkosten in die Preise für den Transport eingebaut werden (sei es über Dieselpreise, Maut oder Besteuerung der LKWs nach Motorentyp), desto größer wird die Rolle des „grünen Faktors“ im Logistikalltag.

Folgende Abbildung zeigt ein klassisches Bild eines intermodalen Transportes mit einem LKW auf einem Güterwagon. Bei dieser Art des Transportes begleitet der Fahrer meistens den LKW mit der Ladung, fährt im Zielbahnhof vom Wagon runter und übernimmt den Nachlauf mit dem LKW - fährt also die letzte Strecke des Transportes zum Abnehmer. Oft werden auch nur die Anlieger ohne Zugmaschinen auf Wagons geladen und am Zielbahnhof von anderen Zugmaschinen abgeholt. Der wohl meistverbreitete Weg der Verwendung von Schienenverkehr im intermodalen Transport ist mittels Container, der vom LKW an die Wagons und im Zielbahnhof wieder auf einen anderen LKW geladen wird.



Quelle: Logistykafirm.com <http://www.logistykafirm.com> (letzter Zugriff 04.09.2009)

Während der intermodale Transport in Osteuropa noch in den Startlöchern steht, ist diese kombinierte Lösung im Westeuropa ziemlich populär geworden. In der Schweiz, zum Beispiel, beträgt der durchschnittliche Straßentransport etwa 50 Kilometer, wobei auf Schienen und Wasser diese Wege zehnmal länger sind und diese Proportionen als meist effektiv gelten. Es wurde auch berechnet, dass in einigen Fällen der intermodale Transport um etwa 20% günstiger ist, als der traditionelle Verkehr. (vgl. Loos 2008 in der Zeitschrift *Eurologistik* Nr 4/2008: 79, Übersetzung des Verfassers)

In der Logistikbranche herrscht Einigkeit darüber, dass Grüne Logistik kein Modebegriff mehr ist und in der Zukunft sich immer mehr als wichtiger Einflussfaktor der Logistiktätigkeit etablieren wird. Unter dem Druck des verstärkten Umweltbewusstseins müssen sich immer mehr Unternehmen und fast alle bedeutenden Logistikbetreiber mit der grünen Logistik auseinandersetzen. Das zeigen vermehrte Anfragen nach dem sogenannten *Carbon Footprint* (CO₂-Fußabdruck, oder CO₂ Bilanz) bei Logistikdienstleistern seitens ihrer Kunden. Auch die Tatsache, dass IT-Dienstleister in ihre neuen Logistiksoftwares die Administration des Carbon Footprint einbauen, zeigt in diese Richtung. Der grüne Faktor kann einfach nicht länger ignoriert werden.

4 Terminologischer Teil

Im terminologischen Teil meiner Arbeit wird allererst die Bedeutung der Terminologiewissenschaft und der Terminologearbeit erklärt. Folgend wird der Begriff der Fachsprache und des Weiteren der Wirtschaftssprache definiert. Die Logistiksprache wird am Ende der Kette als eine der Wirtschaftssprachen dargestellt.

Da die logistische Sprache durch eine Vielzahl von englischen Begriffen und Ausdrücken geprägt ist, wird hier auf den weitverbreiteten Einfluss von Anglizismen in der deutschen Wirtschaftssprache eingegangen, wobei der Fokus auf die Sprache der Logistik gesetzt wird.

Dabei wird versucht die Termini Anglizismus und Denglisch zu erläutern. Abschließend wird ein deutsch-polnisches Glossar zusammengestellt, in dem Begriffe aus der Logistik in zwei Sprachen definiert werden.

4.1 Die Bedeutung der Terminologie

Zum Thema Terminologiewissenschaft gibt es viele Theorien, welche durch verschiedene linguistische Schulen im Laufe von langjährigen Forschungsarbeiten über die Fachsprachen entwickelt wurden und deren Folge war, dass man die Terminologie als selbständige wissenschaftliche Disziplin zu betrachten begann. Außerdem haben sich mit dem technischen Fortschritt und den Errungenschaften auf verschiedenen Fachgebieten die neuen Fachsprachen entwickelt, was dazu führte, dass der Terminologie immer größere Bedeutung zugeschrieben wurde.

Eine erwähnenswerte Definition der Terminologie schildert der Vertreter der Prager Schule der Terminologie V. Brand in seinem Aufsatz „Fachterminologie als selbständige Wissenschaft“:

„Einen überwiegenden Teil der sprachlichen Mitteilung bildet die Fachinformation, die mit der Kenntnis der Fachterminologie verknüpft ist. Die wissenschaftlichen Termini haben eine erstrangige Bedeutung und bilden die Mehrheit des Wortschatzes. Der Terminus als Wort hat einen Doppelcharakter: Von der formalen Seite entfällt er auf die Sprachwissenschaft, von der inhaltlichen Seite spiegelt er das System der wissenschaftlichen Begriffe wider. Das Studium der fachlichen Mitteilung erfordert deshalb neben den sprachlichen Kenntnissen auch ein Fachstudium. Das kann man jedoch nicht im Rahmen der allgemeinen Sprachwissenschaft durchführen, sondern es müsste eine Theorie aufgebaut werden, die sich mit diesen Fragen als selbständige wissenschaftliche Disziplin befasst.

[...]

Da sowohl Wissenschaft und Technik als auch die internationalen Beziehungen auf diesen Gebieten eine immer größere Rolle spielen, gewinnt auch die wissenschaftlich-technische Terminologie mehr und mehr an Bedeutung. Man betrachtet die Terminologie nun nicht mehr als reines Nebenfach, als eine ausschließlich untergeordnete Hilfswissenschaft, die nur wenige interessiert, oder als irgendeine Disziplin der Sprachwissenschaft ohne eigene Ziele und Forschungsmethoden (...).“ (zit. nach Felber/Budin 1989:14)

Über die Terminologie als selbständige Wissenschaft sprach auch der sowjetische Forscher A.M. Fotiev 1969:

„[...]“

Die Terminologie als selbständige wissenschaftliche Disziplin umfasst die Gesamtheit des Wissens über:

- die wissenschaftlichen und technischen Begriffe, ihr Wesen, ihre Merkmale, Systeme und Klassifikationen
- die Begriffsdefinitionen als Mittel zur Festlegung der Begriffe

- die Fachbenennungen als logische Mittel der natürlichen Sprache zum Ausdrücken der Begriffe
- die Zeichen (Kurzzzeichen) und andere Mittel des Begriffsausdrucks.

(...)

Die Terminologie befindet sich im Anfangsstadium der Entwicklung, sie geht von der Sammlung und Verallgemeinerung der Begriffe und der Verständigungsmittel zur Stufe ihrer Untersuchung und Aufdeckung der ihnen innewohnenden Gesetzmäßigkeiten über.“ (zit. nach Felber/Budin 1989:16)

Zusammenfassend und in Anlehnung an die Gedanken des Forschers Hajutin kann man die Terminologie als eine „Grenzwissenschaft zwischen der Sprachwissenschaft (...).der Wissenschaft von der Wissenschaft (...) und allen anderen Wissenschaften“ bezeichnen. (zit. nach Felber/Budin 1989:18)

Die Terminologearbeit ist wiederum eine der Hauptaufgaben der terminologischen Tätigkeiten. Die Aufgabe der Terminologearbeit ist es Begriffe und Ausdrücke aus einer Fachsprache zu sammeln und zu erfassen. Bei mehrsprachigen Terminologearbeiten kommt es dazu, Begriffe und deren Definitionen in verschiedenen Sprachen zu vergleichen. (vgl. Felber/Budin 1989:206)

4.2 Der Begriff der Wirtschaftssprache

Die Wirtschaftssprache ist schwer zu definieren, da sie ein breiter Terminus ist und in ihrem Umfang viele spezifische Sprachen umschließt: Börsensprache, Kaufmannsprache, Werbesprache, Handelssprache, Sprache der Wirtschaftsinformatik usw. Anhand dessen könnte man eigentlich die Wirtschaftssprache mit dem Begriff der Fachsprache gleichstellen, was aber nicht ganz der Wahrheit entsprechen würde. Der Wirtschaftssprache bedienen wir uns sowohl in der alltäglichen als auch in der fachsprachlichen Kommunikation, wobei z.B. der Gebrauch der Medizinsprache von der Alltagssprache leicht zu unterscheiden ist. Wahrscheinlich liegt das in der Komplexität des Begriffs „Wirtschaft“, dass sich die Definition der Wirtschaftssprache so vielseitig gestaltet. Rosemarie Buhlmann (1989) schrieb darüber:

„Der Ausdruck „Wirtschaftsdeutsch“ oder „Fachsprache Wirtschaft“ ist ein Sammelbegriff für diverse Fachsprachen, die von Personengruppen mit unterschiedlicher Vorbildung, unterschiedlichen Tätigkeiten und unterschiedlichen Kommunikationszielen und -formen in einem beruflichen, akademischen und/oder ausbildungsbedingten Umfeld benutzt werden, das irgendwie mit Wirtschaft zu tun hat. Wir müssen also davon ausgehen, dass das, was als „Fachsprache Wirtschaft“ bezeichnet wird, die Summe der in der Wirtschaft bzw. in der wirtschaftsbedingten Kommunikation benutzten Fachsprachen ist“ (zit. nach Kovtun 2000:26)

Unter den Wirtschaftssprachen ist die Logistiksprache, ebenso wie die Logistik unter den Wirtschaftszweigen, eine der jüngsten Sprachen, die sich stark unter dem Einfluss der praktischen Ereignisse und des Globalisierungsprozesses entwickelt.

4.3 Anglizismen in der Fachsprache der Logistik

Mit der Behauptung, dass die Entwicklung der Sprache von der Sprachgemeinschaft bestimmt wird, liegt man nicht falsch, man muss aber die Verhältnisse, in denen die Gemeinschaft lebt, berücksichtigen. Es ist nämlich nicht die Anzahl der Nationsmitglieder für die Entwicklung und die Durchsetzung einer Sprache maßgeblich, sondern ökonomische, politische und soziale Bedingungen, in welchen diese Sprache verwendet wird. Die deutschsprachige Gemeinschaft zählt rund 100 Millionen Sprecher (Quelle: Deutsche Sprachwelt <http://www.deutsche-sprachwelt.de>) (letzter Zugriff 14.09.2009) (somit wird sie als die größte europäische Sprachgemeinschaft betrachtet) und trotzdem konnte sich die deutsche Sprache nicht gegenüber dem Englischen durchsetzen. Mehr, englische Wörter und Ausdrücke werden gerne durch die Deutschsprachler übernommen und mit gleicher oder anderer Bedeutung angewendet. Der Einfluss der englischen Sprache auf das Deutsche ist kein neues Phänomen, jedoch im Zuge des Globalisierungsprozesses ist die Flut der Anglizismen deutlich stärker geworden und dies wird immer öfter zum Thema der sprachwissenschaftlichen Debatten. Verfechter der Reinheit der deutschen Sprache benutzen für den steigenden und manchmal überflüssigen Gebrauch des Englischen im Deutschen den Ausdruck: „Denglisch“. Das Online-Wörterbuch „Thefreedictionary gibt folgende Definition zum Denglisch: „(scherzh. zu "Deutsch" und "Englisch") verwendet, um auszudrücken, dass jmds. Deutsch mit zu vielen und größtenteils überflüssigen oder vermeidbaren englischen Ausdrücken durchsetzt ist)“ (The free dictionary <http://de.thefreedictionary.com>) (letzter Zugriff 14.09.2009)

Die Anhäufung der englischen Entlehnungen kommt vor allem in Fachsprachen zum Ausdruck, so dass durch ihre regelmäßige Verwendung oft die deutschen Entsprechungen nachhaltig verdrängt wurden. Im Angesicht der Tatsache, dass unsere Welt immer globaler wird und der Austausch der Kenntnisse und Erfahrungen für die weitere Entwicklung aller Wissenschaften unabdingbar ist, ist auch dieser Prozess, meiner Meinung nach, nicht zu stoppen.

Dass sich die Wirtschaftsanglizismen im Sprachbewusstsein vieler Europäer verankert haben, ist auf die Medien und die verstärkte Nutzung des Internets zurückzuführen, deren Aufgabe ist es, das aktuelle Wissen zu verbreiten und für alle zugänglich zu machen. Als Mediengesellschaft (vgl. Pogarell/Schröder 2000: 7) sind wir mit vielen englischen Fachbegriffen wie z.B. Leasing, Outsourcing oder Supply

Chain Management vertraut und dies nicht darum, weil wir diese aktiv beim Sprechen verwenden, sondern darum, weil wir die gelesenen Begriffe ohne weiteres mit dem entsprechenden Sachverhalt in der Wirklichkeit assoziieren können. (vgl. Kovtun 2000: 9)

Die Sprache der Logistik ist ein besonderes Beispiel für die Verwendung von Anglizismen im Deutschen. Wie schon im ersten Abschnitt erwähnt, war das angloamerikanische Gebiet der Wegbereiter vieler logistischer Prozesse und als nach dem 2. Weltkrieg die USA zur Weltmacht wuchs und sich das Englische zur Weltsprache entwickelte, wurden viele Wirtschaftsbegriffe aus dem Englischen in die europäischen und nichteuropäischen Sprachen übernommen. Außerdem förderten auch die amerikanischen Multikonzerne, die ihre Tochtergesellschaften auf dem europäischen Kontinent gründeten, den Transfer der amerikanischen Fachausdrücke in die europäischen Sprachkulturen. (vgl. Kovtun 2000: 9).

Eigentlich ist heute das Verstehen der wirtschaftlichen Texte zum Thema „Logistik“ ohne gründliche Englischkenntnisse nicht möglich. Im beruflichen Alltag werden die Anglizismen immer öfter benutzt. Es werden Aufträge gecancelt, Probleme gemanagt, Aufgaben outgesourced, Meetings gehalten, Deadlines gesetzt und im Internet wird geseacht und gegoogelt. „Backoffice“ unterstützt „Sales people“ oder Frontoffice und Service bearbeiten „Customer Complaints“.

Was ist eigentlich der „Anglizismus“ und wie wird dieser Begriff definiert?

In Wikipedia steht:

„Als Anglizismus bezeichnet man einen Einfluss der englischen Sprache auf oder in andere Sprachen. Dieser Einfluss kann sich auf allen Ebenen der Sprache äußern, also in der Lautung, in der Formenlehre, der Syntax sowie im Wortschatz (Fremd- und Lehnwörter). Kritiker bezeichnen Anglizismen in der deutschen Sprache auch abwertend als Denglisch.“ (Wikipedia (2): www.wikipedia.org) (letzter Zugriff 18.07.2009)

In der Literatur steht oft „Anglizismus“ als Oberbegriff für lexikalische Übernahme aus dem angloamerikanischen Sprachraum. Die zwei Begriffe: „Fremdwort“ und „Lehnwort“ werden oft im Zusammenhang mit der Beschreibung von Anglizismen verwendet. Manche Linguisten (Carstensen) versuchten auch die Lehnwörter in „Lehnübersetzungen“, „Lehnübertragungen“ und „Lehnbedeutungen“ zu differenzieren, da aber diese Unterscheidung besonders schwer fällt, schildert

letztendlich Carstensen in seinem „Anglizismen-Wörterbuch“ (1993) ein folgendes Gerüst als Definition des Anglizismus:

- „aus engl. x“ - d.h. ein englisches Sprachzeichen wurde ins Deutsche übernommen, z.B. dt. Job aus engl. job
- „nach engl. x“ – es handelt sich um ein englisches Sprachzeichen, das nicht mehr erkennbar ist; das englische Vorbild wird mit deutschem Wortschatz nachgebildet, z.B. Wolkenkratzer nach engl. skyscraper
- „zu engl. x“ - ein englisches Sprachzeichen ist zwar als Ausgangspunkt der Entlehnung erkennbar, wurde aber im Deutschen morphologisch verändert, z.B. Twen zu engl. twenty. (vgl. Carstensen/Busse 1993:53-64 ; auch zit. nach Kotvun 2000:21)

Eine andere Einteilung von Anglizismen führte Hermann Fink (1970) ein:

- rein amerikanische Ausdrücke
- Kompositionen aus deutschen und amerikanischen Bestandteilen
- rein deutsche Ausdrücke (Vollsubstitutionen) als Amerikanismen (vgl. in Kovtun 2000:21).

Hermann Fink war auch einer der ersten Linguisten, die sich mit dem Einfluss des Englischen auf die Wirtschaftssprache befassten und 1991 leistete er den ersten Beitrag auf diesem Gebiet mit seiner wissenschaftlichen Arbeit: „Anglizismen in wirtschaftspolitischen Debatten des Deutschen Bundestages 1980-1990“.

Bei der Auswahl der Begriffe für mein Glossar habe ich mich bemüht auch solche Anglizismen zu erklären, welche entweder in unveränderter Form ins Deutsche oder ins Polnische übernommen wurden oder trotz existierender deutscher oder polnischer Entsprechung oft verwendet werden.

4.4 Glossar Deutsch-Polnisch

Die Auswahl der beschriebenen Begriffe bezog sich auf die in meiner Arbeit besprochenen Logistiktermini und Logistikprozesse. Da viele bedeutende Begriffe im theoretischen Teil unter dem Punkt: „Begriffe und Konzepte, die die moderne Logistik prägen“ beschrieben wurden, habe ich hier einerseits Ausdrücke gesammelt, welche das Fundament des logistischen Wortschatzes sind und andererseits habe ich versucht solche Termini zu definieren, welche als Anglizismen im Deutschen oder im Polnischen integriert wurden.

Avis

Definition:

„(engl.: advice, notification of dispatch) Ein Avis bezeichnet die Ankündigung einer Lieferung (im Zahlungsverkehr die Ankündigung einer Zahlung). Die Avise sind von den Lieferpapieren eines Wareneingangs zu unterscheiden, die bei der Anlieferung mit der Ware zusammen eintreffen. Ein Avis erfolgt eine vereinbarte Zeit vor dem Wareneingang.“

Quelle: Logistiklexikon des Lehrstuhls Fördertechnik Materialfluss Logistik (FML)
<http://www.fml.mw.tum.de> (letzter Zugriff 16.09.2009)

Awizo

Definicja:

„pisemne zawiadomienie odbiorcy o dokonaniu operacji handlowej lub bankowej, o wysłaniu towaru, nadejściu przesyłki (listu poleconego, przekazu pieniężnego lub paczki), którą adresat winien odebrać na poczcie.“

Quelle: Słownik Współczesnego Języka Polskiego, (1998) Przegląd Readers Digest

Barcode

Definition:

„Ist ein maschinenlesbarer Strichcode zur Kennzeichnung von Artikeln, Ladehilfsmitteln, Lagerplätzen usw. Der Barcode besteht aus unterschiedlich breiten Strichen und Lücken und kann durch ein Barcodelesegerät (...) gelesen werden. Es werden numerische Codes wie 2-aus-5 und alphanumerische Codes wie Code 128 oder Code 39 unterschieden.

Die Codierung erfolgt durch zwei (Zweibreiten-Code) oder mehr unterschiedliche Breiten der Striche. Bei einfachen Codes wird die Breite der Striche, bei sog. interleaved Codes die Breite von Strichen und Lücken zur Codierung verwendet.“

Quelle: Taschenlexikon Logistik, (2006) Hompel/Heidenblut

Kody kreskowe

Definicja:

„Są graficznym odzwierciedleniem znaków, stanowiących kombinację jasnych i ciemnych elementów (równoległych kresek o zróżnicowanych szerokościach) mających na celu ich maszynowy odczyt.

Znaki te służą do kodowania danych identyfikujących określanych za pomocą symbolu graficznego, odczytywanego automatycznie przez czytniki (skanery).”

Quelle: ABC Ekonomii (1): <http://www.abc-ekonomii.net.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Beschaffung

Definition:

„Zusammenfassung aller Tätigkeiten, die der Versorgung eines Unternehmens mit Material, Dienstleistungen, Betriebs- und Arbeitsmitteln sowie Rechten und Informationen aus unternehmensexternen Quellen (Güter- und Dienstleistungsmärkte) dienen. Die Versorgung mit Kapital und Mitarbeitern wird nicht unter das Aufgabenfeld der Beschaffung integriert.

Als oberstes Ziel der Beschaffung kann die langfristige Sicherstellung der anforderungsgerechten Versorgung zu geringstmöglichen Kosten formuliert werden. Die Beschaffungsaufgaben können nach strategischen und operativen unterschieden werden.

a) Wesentliche *strategische Aufgaben* sind:

- (1) Beschaffungsmarktforschung,
- (2) Festlegung über zentrale und/oder dezentrale Beschaffung,
- (3) Lieferantanalyse, -bewertung und -auswahl,
- (4) Beziehungsmanagement zu Lieferanten,
- (5) Verhandlung, Abschluss sowie Kontrolle von Rahmenvereinbarungen,
- (6) Planung und Einsatz geeigneter informatorischer Unterstützungssysteme,
- (7) Erstellung von Beschaffungsportfolios.

b) Die Gliederung der *operativen Aufgaben* zerfällt in:

- (1) Bestandskontrolle,
- (2) Bedarfsermittlung und Bestellmengenplanung,
- (3) Lieferantenauswahl,
- (4) Bestellung,
- (5) Bestellüberwachung sowie in Zusammenarbeit mit dem Logistikbereich
- (6) Beschaffungslogistik.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (1): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Zaopatrzenie

Definicja:

„Proces zaopatrzenie składa się z wielu czynności dlatego wyznaczenie jego definicji jest skomplikowane. W zawężonej wymowie oznacza nabycie dóbr i usług dla przedsiębiorstwa, natomiast w szerszej wymowie są to czynności dążące do pozyskania dóbr i usług dla przedsiębiorstwa.

Zaopatrzenie to działania mające na celu dostawę materiałów zaopatrzeniowych z jednego punktu (np. z produkcji, punktu sprzedaży) w określonym terminie (żeby nie było przestojów produkcyjnych i była ciągłość sprzedaży), liczebności (żeby można było wykonywać założenia przedsiębiorstwa - na produkcję, dystrybucję a tym samym nie doprowadzać do pojawiania się zbyt dużych nakładów rezerw) oraz o nienaruszonych właściwościach (czyli, żeby nie były uszkodzone, nie posiadały żadnych ubytków).”

Quelle: .Bryk.pl <http://www.bryk.pl/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Beschaffungslogistik

Definition:

„Bezeichnet die Gesamtheit der logistischen Aufgaben und Maßnahmen zur Verereitung und Durchführung des Warenflusses vom Wareneinkauf über den Transport bis zum Wareneingang.“

Quelle: Taschenlexikon Logistik, (2006) Hompel/Heidenblut ***

Logistyka zaopatrzenia

Definicja:

„Obejmuje przepływ dóbr fizycznych z rynku zaopatrzenia do magazynu zaopatrzeniowego przedsiębiorstwa lub bezpośrednio do produkcji przy systemie - just in time – dokładnie na czas.”

Quelle: ABC Ekonomii (2): <http://www.abc-ekonomii.net.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Container

Definition:

„Behälter; genormtes, dauerhaftes Transportgefäß im Güterverkehr (Containerverkehr), das leicht zu be- und entladen, sicher zu verschließen und zwischen verschiedenen Transportmitteln als Ladeinheit umzuschlagen ist (kombinierter Verkehr). Größte Bedeutung haben heute die weltweit einsetzbaren Übersee-Container auch *ISO-Container*, die für den Transport mit Schiffen, Schienen- und Straßenfahrzeugen geeignet sind. Der Standardtyp nach den Normen der ISO ist ein spritzwasserdichter Stahlkasten mit Stirnwandtür, der gefüllt mindestens sechsfach stapelbar ist. Er hat genormte Eckbeschläge zur Befestigung auf Transportmitteln und als Angriffspunkte für Umschlagsgeräte und Außenmaße bei Höhe und Breite von je 8 Fuß und einer Länge von i.d.R. 20, 30 oder 40 Fuß. Spezialausführungen dieser Container sind z.B. Thermo-Container und Tank-Container.

Die nur in Europa einsetzbaren Binnen-Container sind eine Entwicklung der Deutschen Bahn, angepasst dem innereuropäischen Schienen- und Straßenverkehr und der Füllung mit Paletten des europäischen Palettenpools durch leichte Veränderungen der Außen- und Innenmaße bei Einhaltung der ISO-Normen für Längen und für Eckbeschläge.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (2): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Kontener

Definicja:

- „jest to urządzenie transportowe:
- o trwałym charakterze, wystarczająco wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użycia
- o specjalnej konstrukcji, ułatwiającej przewóz towarów jednym lub wieloma środkami transportu, bez przeładowywania towaru
- wyposażone w urządzenia, które zapewniają łatwość mocowania oraz manipulacji - zwłaszcza podczas przeładunku z jednego środka transportu na drugi
- skonstruowane w sposób pozwalający na łatwy załadunek i rozładunek towarów

W [1968] roku znormalizowano parametry techniczne kontenerów w skali światowej, kładąc główny nacisk na: normalizację ich wymiarów, określenie maksymalnej masy brutto, sprecyzowanie konstrukcji kontenerów oraz ich wytrzymałości a także oznakowania.”

Quelle: Spedcont: <http://www.spedcont.com.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Cross-Docking

Definition:

„Methode um den Aufwand für Umschlagvorgänge zu minimieren. Die Waren werden bereits beim Versand empfangenbezogen vorkommissioniert. Am Umschlagplatz kann die Ware dann ohne weitere Ein-/Auslagerungen direkt weiterversandt werden.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (1): <http://www.logistik-lexikon.de> (letzter Zugriff 16.09.2009)

Cross-Docking

Definicja:

„przeładunek kompletacyjny w terminalu. W trakcie jednego procesu przewozowego ładunek może podlegać przeładunkowi kompletacyjnemu kilkakrotnie. Istotnym parametrem cross-dockingu jest czas operacji (ładunek znajduje się w tzw. Tranzycie przez terminal, tj. Znajduje się w terminalu tylko na czas wykonywania czynności manipulacyjnych). (...) Z punktu widzenia umiejętności i infrastruktury usługodawcy (w tym infrastruktury informatycznej), jest to usługa oferowana tylko przez przedsiębiorstwa klasy operatorów logistycznych.”

Quelle: SGH (1)- Wirtualny Leksykon Transportu i Logistyki

<http://www.sgh.waw.pl/zaklady/ztml/WIRTUALNY> (letzter Zugriff 16.09.2009)

CSR-Konzept

Definition:

„Corporate Social Responsibility (CSR) – die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen – ist ein Konzept, das Unternehmen eine Grundlage liefert, um auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in ihre Unternehmenstätigkeit und in die Wechselbeziehungen mit den Interessensgruppen zu integrieren.

Der primäre Nutzen für ein Unternehmen besteht darin,

- das Konzept der nachhaltigen Entwicklung in das operative Geschehen umzusetzen,
- das soziale Engagement des Unternehmens für seine Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und die lokale Gemeinschaft sowie Umwelt systematisch in sein Management zu integrieren und weiter zu entwickeln,
- die Reputation des Unternehmens zu erhalten und auszubauen,
- Risiken zu minimieren und
- die langfristige Lebensfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

Mit Hilfe eines solchen Managementsystems kann das Unternehmen den interessierten Kreisen (das sind zum Beispiel Mitarbeiter des Unternehmens, Investoren, Anrainer, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Verbraucher und Behörden) nachweisen,

- dass es eine Selbstverpflichtung des Managements gibt, die Bestimmungen einzuhalten, die in der Unternehmenspolitik und in den Unternehmenszielen festgelegt sind. Diese Selbstverpflichtung umfasst auch gesetzliche, völkerrechtliche sowie behördliche Bestimmungen sowie darüber hinausgehende unternehmensspezifische Ziele.
- dass die Vermeidung von Fehlern und nicht ihre Behebung im Vordergrund steht.“

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich (WKO): <http://portal.wko.at/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Koncepcja-CSR

Definicja:

„(Corporate Social Responsibility), czyli społecznie odpowiedzialny biznes. W społeczeństwie handlowym wszyscy jesteśmy kupcami, a kupcy muszą dbać o reputację, bo jeśli ją tracą, razem z nią przepadnie szansa na zysk. W myśl słynnego szkockiego ekonomisty Adama Smitha wpisuje się dziś strategia wielu firm. Społecznie odpowiedzialny biznes, przekłada się na wiele inicjatyw. I nie są to tylko doraźne akcje pomocowe czy klasyczna filantropia. Coraz częściej firmy inwestują czas i pieniądze w akcje proekologiczne, w edukację, nowe technologie, komunikację, kulturę.

CSR to taki model zarządzania przedsiębiorstwem, w którym podczas podejmowania decyzji biznesowych bierze się pod uwagę także ich wpływ na otoczenie firmy – na środowisko naturalne, na ludzi wewnątrz firmy i poza nią. Chodzi o to, by tak prowadzić firmę, by nikogo nie skrzywdzić. Ani dostawców, ani

przedstawicieli samorządu, ani środowiska. Gdy firmy będą tak postępować mają szanse na równy rozwój (...).”

Quelle: Forum gospodarcze – portal dla ludzi biznesu:

<http://www.forumgospodarcze.com.pl/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Dienstleistung

Definition:

„In Abgrenzung zur Warenproduktion (materielle Güter) spricht man bei den Dienstleistungen von immateriellen Gütern.

Als ein typisches Merkmal von Dienstleistungen wird die Gleichzeitigkeit von Produktion und Verbrauch angesehen (z.B. Taxifahrt, Haarpflege in einem Frisiersalon). Da die unmittelbare, überwiegend auch personengebundene *Arbeitsleistung* des Produzenten hier den wesentlichen Inhalt der Dienstleistungen ausmacht, werden nur geringe Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung gesehen.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (3): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Usługa

Definicja:

„Na usługę można spojrzeć przez pryzmat następujących elementów:

(...)

- jako coś, co jest świadczone dla klienta – różnica pomiędzy „wytworzeniem” a „świadczeniem” polega na tym, że jeżeli mówimy o wytwarzaniu, to mamy na myśli

zasoby, z których coś tworzymy, natomiast, jeśli mówimy o „świadczeniu” to jego istotą jest proces świadczenia usługi – czyli obsługa klienta;

- jako wszystko to, co może być klientowi sprzedane (o sprzedaży usługi decydują potrzeby klienta, aby klient nabył usługę trzeba zatem zidentyfikować i zaspokoić te potrzeby);

- jako coś, co może być dla klienta wartościowe, czyli coś, co dostarcza klientowi jakiś wartości przez niego pożądaných (materialnych, niematerialnych);

- jako coś, co może być przez klienta ukształtowane (klient zostaje włączony w sam proces usługi, jest jej konstytutywnym elementem tego procesu, bez którego nie uzyskamy rezultatu świadczenia);

- jako coś, co może być doświadczone przez klienta (doświadczenie usługi przez klienta może opierać się na zaufaniu, materialnych dowodach wykonania usługi, namacalnych wynikach wykonanej usługi).”

Quelle: Monitor Prawniczy (MoP): <http://www.monitorprawniczy.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Distribution (Verteilung)

Definition:

„Gesamtwirtschaftliche Verteilung der Distributionsobjekte (Waren, Dienstleistungen, Rechte, Entgelte und Informationen). In der Praxis werden häufiger die (engeren) Begriffe Absatz, Vertrieb, Verkauf benutzt. Üblicherweise werden als Distribution alle Prozesse, die zwischen Produzenten und Händlern bis hin zum Letztabnehmer im Absatzkanal ablaufen, bezeichnet. Als Redistribution werden die Prozesse vom Konsumenten/Verbraucher über Händler zur Warenrücknahme, zum Recycling oder zur Entsorgung bezeichnet.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (4): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

„Gesamtheit der logistischen Aufgaben und Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Warenflusses von der letzten Operation bis hin zum Kunden.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (2): <http://www.logistiklexikon.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Dystrybucja

Definicja:

„Zorientowana na osiągnięcie zysku działalność obejmująca planowanie, realizację i kontrolę fizycznego przepływu materiałów i finalnych produktów z miejsca pochodzenia (produkcji) do miejsca ich zbycia. Celem jej jest zarządzanie łańcuchem dostaw. Funkcja logistyki polega na koordynacji działalności dostawców, agentów d/s zakupów, kadr odpowiedzialnych za marketing, uczestników kanałów dystrybucji i klientów.”

Quelle: ABC Ekonomii (3): <http://www.abc-ekonomii.net.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Flottenmanagement (Fleet management)

Definition:

„Unter Flottenmanagement versteht man das Planen, Steuern und Kontrollieren von Fahrzeugflotten, die im Regelfall aus einer Vielzahl an LKWs und/oder PKWs, aber auch Schiffen, Bahnfahrzeugen oder Flugzeugen bestehen. Dabei werden die Touren der Fahrzeuge bestimmt und optimal aufeinander abgestimmt. Typische Branchen, die Fahrzeugflotten zu managen haben, sind Speditionen, Paket- und Wgare Zusteller, Taxiunternehmen, Fluggesellschaften, Schiffseigner, private und

öffentliche Verkehrsunternehmen, Polizei, Rettung und Feuerwehr, ebenso wie jegliche Firma, die eine Liefer- oder Servicelogistik aufrecht zu halten hat.“

Quelle: Siemens IT Solutions and Services (PSE): <http://www.pse.siemens.at/>
(letzter Zugriff 25.08.2009)

Zarządzanie flota

Definicja:

„Cały park maszynowy w firmie, bez względu na to, czy są to samochody osobowe, ciężarowe, czy mieszane, tworzy flotę samochodową, która jest częścią organizacji. (...)Zbiór następujących po sobie i powiązanych ze sobą elementów, przedsięwzięć, zadań i czynności, które wymagają przestrzegania określonego porządku, koordynacji i kontroli, dotyczących całego parku samochodowego firmy – floty samochodowej – określany jest jako zarządzanie flotą samochodową (car fleet management).

Zarządzanie flotą samochodową w firmie (...) jest procesem logistycznym, polegającym na rozmieszczaniu i przepływie środków trwałych (wszystkich pojazdów) ludzi oraz dóbr materialnych w koordynacji z innymi procesami ze względu na kryteria lokalizacji, czasu, kosztów i efektywności spełniania pożądanego celu organizacji. Zarządzanie flotą samochodową ma służyć ściślemu nadzorowaniu parku samochodowego w przedsiębiorstwie. Można je podzielić na cztery działy: finanse, skrzydło operacyjne, logistyka, zarządzanie zasobami ludzkimi.”

Quelle: Flota on-line: <http://www.flota.com.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

FTL

Definition:

„Full Truck Load oder Full Trailer Load: engl. für: volle Lastwagenladung, volle Anhängerladung.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (3): <http://www.logistik-lexikon.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Przesyłka całopojazdowa (zwana też FTL)

Definicja:

„Przewóz przesyłek bezpośrednio od nadawcy do odbiorcy, bez przeładunku. Jeden pojazd przewozi przesyłkę lub przesyłki od jednego nadawcy.”

Quelle: Kolporter express: <http://express.kolporter.com.pl> (letzter Zugriff 16.09.2009)

Güter

Definition:

„Als Güter wird die Gesamtheit der Mittel zur Befriedigung menschlicher Bedürfnisse bezeichnet. Grundsätzlich lassen sich Güter in freie Güter und wirtschaftliche Güter unterteilen. Wirtschaftliche Güter lassen sich wiederum in

materielle und immaterielle Güter einteilen. Bei materiellen Gütern unterscheidet man je nach Bestimmung zwischen Investitionsgütern und Konsumgütern. Investitionsgüter dienen zur Herstellung weiterer Güter und Konsumgüter sind für die Bedürfnisse der Endverbraucher bestimmt.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (4): <http://www.logistiklexikon.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Towar

Definicja:

„Towar w podstawowym znaczeniu oznacza dobro materialne przeznaczone na sprzedaż. Zależnie od kontekstu towar może mieć znaczenie bardziej szczegółowe. (...)

Z punktu widzenia przedsiębiorstwa towaram są dobra materialne zakupione i przeznaczone do sprzedaży bez ich przetwarzania.

Jeśli przedsiębiorstwo zakupuje dobro z zamiarem jego przetworzenia, dobro to będzie określane mianem materiałów, a po przetworzeniu będzie określane jako produkt (wyrób gotowy).

To samo dobro może być więc przez jedno przedsiębiorstwo określane mianem towaru a przez inne nie. Takim przykładem mogą być owoce, które dla hurtownika będą towarem, gdyż skupuje je on i odsprzedaje bez ich przetwarzania. Dla wytwórni marmolady będą one natomiast materiałem, z którego następnie powstanie wyrób gotowy (produkt) w postaci dżemu.”

Quelle: Słownik finansowy pol-ang.: <http://www.findict.pl/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Intermodaler Verkehr

Definition:

„Nutzung unterschiedlicher Transportmittel (Luft, See, Schiene, Straße) für eine Lieferung.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (5): <http://www.logistik-lexikon.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Intermodaler Verkehr wird nach einigen Quellen dem kombinierten Verkehr gleichgestellt.

Kombinierter Verkehr

„Kombinierter Verkehr (KV) ist der Oberbegriff für Gütertransporte, bei denen Ladeeinheiten (Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger oder komplette Lkw) auf der Gesamtstrecke von mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern befördert werden. Im Unterschied zu „gebrochenen“ Verkehren, bei denen die Güter selbst umgeladen werden, wechseln bei der Transportkette des Kombinierten Verkehrs die kompletten Ladeeinheiten von einem Verkehrsträger zum anderen.“

Quelle: Transport-Information-Service (TIS): <http://www.tis-gdv.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Transport intermodalny

Definicja:

„Transport intermodalny (kombinowany) – typ transportu polegający na przewozie ładunków środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu. Oznacza to, że do przewozu ładunku wykorzystuje się więcej niż jedną gałąź transportu, przy jednoczesnym wykorzystaniu tylko jednej jednostki ładunkowej np. kontenera na całej trasie przewozów.”

Quelle: Encyklopedia Zarządzania (ez): <http://mfiles.pl/pl/index.php> (letzter Zugriff 25.08.2009)

„Przewóz ładunków przynajmniej dwoma różnymi gałęziami transportu, jeden dokument przewozowy na całą trasę, jedna stawka przewozowa; istota tkwi jednak w pierwszym stwierdzeniu.”

Quelle: ABC Ekonomii (4): <http://www.abc-ekonomii.net.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Konossament (auch Bill of Lading – BOL oder B/L)

Definition:

„Im Seefrachtgeschäft eine auf Verlangen dem Ablader (auch in mehreren Originalen) vom Verfrachter ausgestellte Urkunde, in der er den Empfang der Güter bescheinigt und ihre Auslieferung an den Berechtigten verspricht (§§ 642 ff. HGB).

a) Das Bord-Konnossement (An-Bord-Konnossement) wird erst nach Abladung der Güter an Bord ausgestellt.

b) Das Übernahme-Konnossement bestätigt nur die Übernahme zur Beförderung, ohne dass eine Abladung an Bord stattgefunden hat.

2. Funktionen: Das Konnossement ist ein Wertpapier, durch die Orderklausel (Ausstellung „an Order“) wird es zum Orderpapier, dessen Rechte durch Indossament und Übergabe übertragbar sind. Ohne diese Orderklausel ist es ein Rektapapier, dessen Rechte nur durch Zession und Übergabe übertragbar sind.

3. Das Konnossement bestimmt die Rechtsstellung des Empfängers: Es ist nicht wie der Frachtbrief Begleitpapier der Ware, sondern Empfangspapier und zugleich Traditionspapier (seine Übergabe ersetzt i.Allg. Übergabe des Gutes).

4. Solange das Schiff unterwegs ist, kann der Befrachter (Ablader) nur Anweisungen an den Schiffer wegen Rückgabe oder Auslieferung des Gutes erteilen, wenn er ihm sämtliche Originale des Konnossements zurückgibt; dasselbe gilt, wenn ein Konnossementsinhaber die Auslieferung der Güter verlangt, bevor das Schiff den Bestimmungshafen erreicht.

5. Mit Ankunft des Schiffs in dem Bestimmungshafen können die Güter an den legitimierten Konnossementsinhaber eines Originals des Konnossements ausgeliefert werden (§ 648 II HGB).“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (5): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Konosament

Definicja:

„Dokument związany z ładunkiem, kontrakt dotyczący usługi transportowej świadczonej przez morskiego przewoźnika na rzecz wysyłającego (może również zawierać potwierdzenie praw własności). Wyróżniamy między innymi:

- * Konosament zwykły, na podróż jednym statkiem
- * Konosament na okaziciela (bearer bill of lading)
- * Konosament na zlecenie (order bill of lading)
- * Konosament imienny (straight bill of lading)
- * Konosament czysty (clean bill of lading)
- * Konosament bezpośredni (Through bill of lading)
- * Konosament kombinowany
- * Konosament w transporcie wodnym śródlądowym (inland waterways bill of loading)
- * Konosament FIATA.“

Quelle: logistica.pl (1): <http://www.logistica.pl> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Lagerhaus

Definition:

„Knoten in logistischen Systemen Logistik, in dem Güter vorübergehend gelagert und häufig in ihrer Mengenzusammensetzung Kommissionierung verändert werden. Lager übernehmen sowohl die Funktion von Liefer- und Empfangspunkten, als auch von Auflöse- und Konzentrationspunkten. Nach der jeweiligen Hauptfunktion des Lagers lassen sich Beschaffungs-, Umschlags- und Verteilungslager Lagerarten unterscheiden. Entscheidungstatbestände im Rahmen des Lagermanagements sind die Standortwahl Lagerstandort, die Auswahl der Lagersysteme, die technische Ausstattung, die Organisation der Ein-, Um- und Auslagerung sowie die Lagerplatzzuordnung Lagerbereich. Umgangssprachlich wird Lager teilweise auch synonym zu Lagerbestand verwendet.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (6): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Magazyn

Definicja:

„budynek, pomieszczenie sluzace do skladowania roznych materialo, surowcow, towarow, sprzetu, narzedzi itp.; sklad, skladnica.”

Quelle: Słownik Współczesnego Języka Polskiego, 1998 Przegląd Readers Digest

Lagerlogistik

Definition:

„Die Lagerlogistik ist ein Bereich der Logistik und hat in einem Unternehmen die primäre Aufgabe, selbstproduzierte beziehungsweise eingekaufte Waren oder auch fremde Waren zu lagern und zu verwalten.

Was genau unter den Begriff der Lagerlogistik fällt, ist schwer abzugrenzen. In der heutigen Zeit ist er auch mit dem Begriff der Lagerhaltung weitestgehend gleichzusetzen.“

Quelle: Lager Software: <http://www.lager-software.net> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gospodarka magazynowa

Definicja:

„Do funkcji gospodarki magazynowej zalicza się:

- funkcje w zakresie tworzenia, adaptacji i eksploatacji powierzchni magazynowych,
- funkcje w zakresie przyjmowania i wydawania materiałów produktów, włączając w to procesy transportowe, ewidencyjne, rozdzielone, komplementacyjne itd.,
- funkcje w zakresie zabezpieczania przeciwpożarowego, przeciw kradzieży i ubytkom,

funkcje w zakresie technologii przechowywania wartości użytkowej, np.: chłodnie, klimatyzacja, wentylacja, smarowanie,

- funkcje w zakresie produkcji przygotowawczej do specjalistycznych procesów przetwórczych, np.: cięcie prętów, blach itp.“

Quelle: ABC Ekonomii (5): <http://www.abc-ekonomii.net.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Lieferant

Definition:

„Der Lieferant ist jemand, der einen Kunden mit Waren oder Dienstleistungen beliefert. In der Buchhaltung ist der Lieferant ein Kreditor, dem man Zahlungen schuldet.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (6): <http://www.logistiklexikon.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Dostawca

Definicja:

„Strona (partner), ktora produkuje lub dostarcza jednostke lub usluge.“

Quelle: GS 1 Polska Instytut Logistyki i Magazynownia: <http://www.gs1pl.org/> (letzter Zugriff 30.08.2009)

Manifest

Definition:

„Ladungsverzeichnis. Verzeichnis aller auf einer Seereise bzw. einem Flug verladenen Güter; es gilt als Ausweis gegenüber dem Zoll und als Unterlage zur Ladungskontrolle.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (7): <http://www.logistiklexikon.de> (letzter Zugriff 04.09.2009)

Manifest

Definicja:

„dokument wyszczególniający ładunki na statku podczas określonego rejsu, przesyłany z portu załadowania do portu docelowego przez maklera lub armatora.“

Quelle: Słownik Współczesnego Języka Polskiego, 1998 Przegląd Readers Digest

OTIF – On-Time In-Full

Definition:

„Ein Schlüsselindikator basierend auf dem Prozentsatz der Lieferungen an Kunden, die vollständig und pünktlich sind. Weltklasse Unternehmen versuchen 100% zu erreichen.“

Quelle: Prolisa.de – Glossar: <http://www.prolisa.de/prozessfitness/gloss.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

OTIF – On-Time In-Full

Definicja:

„(ang. On-time, in-full and error-free) - wskaźnik perfekcyjnego zamówienia, oznaczający dostawę na czas, kompletną i bezbłędną (tzn. Pełna dokumentacja, oznakowanie, brak uszkodzeń produktu lub jego opakowania). Obliczenie powyższego wskaźnika oznacza konieczność mierzenia jakości w 3 powyżej wymienionych obszarach. Jeśli w ciągu miesiąca wskaźniki te kształtowały się przykładowo na poziomie: terminowo – 96%, kompletnie – 90%, bezbłędnie – 80%, to wskaźnik OTIF jest iloczynem tych czynników i wynosi zaledwie 69%. Przedsiębiorstwa, dla których jakość jest jednym z najważniejszych elementów

konkurencyjności określają poziom tego wskaźnika, traktując go jako narzędzie zarządcze.”

Quelle: SGH (2) - Wirtualny Leksykon Transportu i Logistyki:
<http://www.sgh.waw.pl/> (letzter Zugriff 19.09.2009)

Palette

Definition:

„Paletten sind stapelbare Lademittel (Mehrweg-Lademittel) zur Zusammenfassung von Gütern zu einer Ladeinheit, die mit Gabelstapler oder Gabelhubwagen unterfahren und bewegt werden können. Es wird unterschieden nach Paletten ohne Seitenaufbauten (Flachpaletten) oder mit Seitenwänden (Boxpaletten).“

Quelle: Logistik Inside: <http://www.logistik-inside.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Paleta

Definicja:

„Palety stosowane są jako sztywne podłoże, na którym można układać drobniejsze opakowania i transportować je w większej ilości. Zaprojektowane są tak, aby można było łatwo podnosić je za pomocą wózków widłowych. Wymiary palet zostały ustandaryzowane. Środki transportu oraz pomieszczenia magazynowe dostosowane są w większości do umieszczania w nich określonych typów palet. Najbardziej rozpowszechniona w Europie jest tak zwana "europaleta", oznaczana z boku napisem "(EUR)". Europaleta została stworzona po raz pierwszy w 1950 roku przez szwedzki koncern BT Industries, jako uniwersalna paleta pasująca do wszystkich rodzajów wózków widłowych (...)”

Quelle: GoldenLine: <http://www.goldenline.pl/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Roll-on-Roll-of (Ro-Ro)

Definition:

„Ro-Ro-Verkehr; kombinierter Verkehr zum Transport von Straßenfahrzeugen und/oder Schienenfahrzeugen auf Schiffen (RoRo-Schiffe, Fähren).“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (7): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

„Umschlagprinzip in der Cointainer-Schiffahrt, bei dem die Ladung in fahrbaren Transportbehältern (Trailern) über Rampen und Pforten an und von Bord von Spezialschiffen gerollt wird; ähnlich bei Fähren.“

Quelle: Wissen.de. <http://www.wissen.de/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Ro-Ro

Definicja:

„Ro-ro (także RO-RO; Roll On / Roll Off; w języku polskim czasem określane jako "rorowce") – typ statku towarowego, pasażersko-towarowego lub barki przystosowanego do przewożenia ładunków tocznych i pojazdów (samochodów osobowych, ciężarówek lub wagonów kolejowych).”

Quelle: Wikipedia: <http://pl.wikipedia.org> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Spediteur

Definition:

„Der Spediteur organisiert den Transport von Gütern von A nach B auf sicherste, schnellste und wirtschaftlichste Weise. Produzenten und Verlader von Gütern greifen gerne auf sein profundes Fachwissen zurück.

Durch den Aufbau eines eigenen weltweiten Korrespondenten- oder Niederlassungsnetzes kann der Laufweg des Transportgutes kontrolliert werden. Auch als Ratgeber von Industrie und Handel erfüllt der Spediteur eine besondere Aufgabe:

- Er informiert über Transportkosten, berät über Verpackung.
- Er weiß, welche Dokumente für Ex- und Importgeschäfte, für die Zollabfertigung, im Konsulats- und Bankwesen benötigt werden.
- Er weiß über Auslandsmärkte und Absatzmöglichkeiten Bescheid.
- Er kennt die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger für jede Art von Gütern (Spezialfahrzeuge, Paletten, Container).
- Er ist Fachmann in der Abwicklung kombinierter Verkehre.

Der Spediteur ist über die Tarife der Verkehrsträger (See-, Land- und Luftverkehr) bestens informiert. Deshalb kann er die niedrigsten Raten oder die vorteilhaftesten Ratenkombinationen vorschlagen. Er sammelt kleinere Sendungen zu Einheitsladungen.

Neben der Organisation und Koordinierung von Transporten ist eine weitere Aufgabe des Spediteurs, neue Transport-Technologien zu entwickeln, neue Verkehrswege zu erschließen und neue Tarife zu erwirken.

Der Spediteur spielt eine entscheidende Rolle im internationalen Güterverkehr! Er bedient sich dabei der modernsten Mittel der Kommunikation einschließlich der Datenverarbeitung und fördert die Handelserleichterung (Facilitation) auf internationaler Ebene.“

Quelle: Gebrüder Weiss: <http://www.gw-world.at/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Spedytor

Deinicja:

„Osoba lub przedsiębiorstwo zajmujące się przygotowaniem towaru do wysyłki, wykonywaniem wszelkich formalności związanych z za- i wyładunkiem, sporządzaniem dokumentacji przewozowej, ubezpieczeniem przesyłki itp.”

Quelle: Słownik Współczesnego Języka Polskiego, (1998) Przegląd Readers Digest

„(...) jest to osoba, która zawodowo i za wynagrodzeniem w imieniu własnym bądź dającego zlecenie na jego rachunek podejmuje się wysłania lub odbioru przesyłki a także innych czynności związanych z jej przemieszczaniem. Spedytor zawsze działa na rachunek swego zleceniodawcy.

W ramach wykonywanej przez spedytora działalności w wyróżniamy następujące zadania :

- a) wysłanie przesyłki
- b) jej odbiór
- c) dokonanie innych usług związanych z przewozem przesyłki

Zakres usług spedycyjnych obejmuje także wszystko co jest związane z przewozem przesyłki z wyjątkiem samego przewozu.

Typowymi usługami świadczonymi przez spedytora są:

- a) poradnictwo spedycyjne
- b) zorganizowanie dostawy towaru do miejsca załadunku na główny środek transportu
- c) zawieranie umów z przewoźnikami oraz innymi przedsiębiorstwami biorącymi udział w usłudze przemieszczanie ładunku, zlecając im wykonanie koniecznych usług
- d) sporządzanie i kompletowanie dokumentów
- e) na zlecenie zleceniodawcy ubezpieczanie towarów
- f) organizowanie odprawy celnej

- g) monitorowanie spraw związanych z załadunkiem, przeładunkiem i przewozem towarów
- h) opracowanie koncepcji przewozu w odniesieniu do towarów specjalnych
- i) zabezpieczenie interesów zleceniodawcy w przypadku uszkodzeń lub ubytku towaru
- j) utrzymanie kontaktu z dostawcą/ eksporterem zagranicznym w celu ustalenie gotowości towaru do wysyłki i zorganizowanie jego odbioru
- k) regulowanie należności z tytułu kosztów przewozu
- l) udział w realizacji bankowego inkasa dokumentowego.”

Quelle: Artelis.pl: <http://www.artelis.pl/> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Spedition

Definition:

„Unternehmen, dass gewerbsmäßig die Besorgung von Gütertransporten durch Frachtführer (z. B. Eisenbahn) oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen übernimmt.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (8): <http://www.logistiklexikon.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Spedycja

Definicja:

„Ogół czynności związany z organizacją dostawy towaru, który obejmuje: doradztwo w zakresie wyboru gestii transportowej, wybór środka transportu i opracowanie planu drogi transportu, w tym przygotowanie ładunku do przewozu (np. formatowanie w jednostki ładunkowe, dobór opakowania, itp.); zawieranie

umów z przewoźnikami i innymi stronami biorącymi udział w procesie dostawy ładunku (załadowcy, kontrolerzy, etc.) oraz organizowanie dostawy towaru do miejsca załadunku na główny środek transportu; sporządzanie i kompletowanie wszelkich dokumentów związanych z dostawą towaru; ubezpieczanie towarów; organizowanie odprawy celnej i innych czynności związanych z kontrolami na granicach; magazynowanie towarów; regulowanie różnego rodzaju należności związanych z operacją dostawy towaru.“

Quelle: Spedycje.pl: <http://www.spedycje.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

TEU

Definition:

„Twenty Foot Equivalent Unit: Maßeinheit für die Container-Transportkapazität von Schiffen und Hafeneinrichtungen (1 TEU entspricht einer 20 Fuß Containereinheit)“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (9): <http://www.logistik-lexikon.de> (letzter Zugriff 16.09.2009)

TEU

Definicja:

„(ang. Twenty foot equivalent unit) – wielkość statystyczna odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO”

Quelle: Słownik Transportowy Niemiecko–Polski (1996), Witkowski

TIR

Definition:

„Das TIR-Verfahren (Transport International des Marchandises par la Route) ermöglicht den grenzüberschreitenden Warentransport mit Straßenfahrzeugen in vier Kontinenten. Mit einem Zollpapier, einer Nämlichkeitssicherung und einer gemeinsamen Sicherheitsleistung können Waren durch mehrere Staaten befördert werden, ohne dass sie an den Grenzzollstellen beschaut werden. Das verkürzt die Abfertigungszeiten enorm.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (8): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de> (letzter Zugriff 16.09.2009)

TIR

Definicja:

„konwencja o przewozie drogowym pod nadzorem celnym”

Quelle: Słownik Transportowy Niemiecko–Polski (1996), Witkowski,

„międzynarodowy transport nieoclonych towarów (skrót od: fr. Transport International de Marchandises par la Route)”

„duży samochód ciężarowy służący do przewozu towarów na trasach międzynarodowych”

Quelle: Słownik Języka Polskiego online: <http://www.sjp.pl/> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Transport

Definition:

„Raumüberbrückung von Gütern mithilfe von Transportmitteln. Zentrale Funktionen des Transportes sind die Beförderung und der dazu erforderliche Umschlag. – Bei Vorliegen eines Transportbedarfs wird die Wahl des günstigsten Transportmittels (See-/Binnenschiff, Eisenbahn, Lastkraftwagen, Flugzeug) bes. von transportgutabhängigen (Produktbeschaffenheit, Verpackungsart, Bestellmenge), transportmittelabhängigen (Ladekapazität, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit, Kosten), geschäftspartnerorientierten (Entfernung zwischen Liefer- und Empfangspunkt, Zugänglichkeit zum Transportnetz, Transportzeiten) sowie gesetzlichen Einflussfaktoren bestimmt. Die dadurch bedingte Problemkomplexität erfordert eine situationsbezogene Transportmittelwahl.“

Quelle: Gabler Wirtschaftslexikon (9): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Transport

Definicja:

„To zespół czynności polegających na przemieszczaniu dóbr materialnych w czasie i przestrzeni przy użyciu odpowiednich środków technicznych. Cel: Organizowanie i zsynchronizowanie fizycznego przepływu dóbr materialnych od producentów lub hurtowników do ostatecznych konsumentów przez wszystkie fazy procesu produkcyjnego, zgodnie z zarządzaniem logistycznym.“

Quelle. ABC Ekonomii (6): <http://www.abc-ekonomii.net.pl> (letzter Zugriff 25.08.2009)

VMI (Vendor Managed Inventory)

Definition:

„VMI ist ein Logistikkonzept, bei dem der Zulieferer dafür verantwortlich ist, dass im Lager seines Kunden immer die optimale Menge an Material vorhanden ist. Der Kunde bestellt also nicht mehr selber, sondern der Zulieferer steuert den Nachschub für das Kundenlager komplett in eigener Verantwortung. Dazu muss der Zulieferer selbstverständlich ständig den Überblick über die Bedarfe sowie die Lagerbestände bei sich und seinem Kunden haben.“

Quelle: Fraunhofer Institut: <http://www.iml.fraunhofer.de/> (letzter Zugriff 07.09.2009)

„Ein vom Lieferanten gemanageter Bestand, welcher sich in den Räumlichkeiten des in der Logistikkette nachgeordneten Kunden befindet.(Hersteller oder Händler)“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (10): <http://www.logistiklexikon.de> (letzter Zugriff 07.09.2009)

VMI (Vendor Managed Inventory)

Definicja:

„Monitorowanie poziomu zapasów przez dostawców w magazynie swoich odbiorców w oparciu o prognozy sprzedaży i dane sprzedażowe odbiorcy, utrzymując i rozwijając dostępność produktów w łańcuchu dostaw.“

Quelle: Słownik Terminologii Logistycznej (2006)

„Proces biznesowy w którym dostawca danego produktu zarządza zapasami u odbiorcy w oparciu o bieżące zużycie oraz ustalone zasady.”

Quelle: logistica.pl (2): <http://www.logistica.pl> (letzter Zugriff 07.09.2009)

1) „Proces, w ramach którego dostawca generuje zamówienia dla swego klienta bazując na informacji przesłanej przez samego klienta. W procesie tym dostawca kieruje się wspólnie ustalonymi celami dotyczącymi poziomu zapasów, wskaźników realizacji zamówień i kosztów transakcyjnych.”

2) „Środek optymalizacji efektów w łańcuchu dostaw zakładający odpowiedzialność producenta za utrzymywanie odpowiedniego poziomu zapasów klienta. Producent ma dostęp do danych klienta dotyczących zapasów i jest odpowiedzialny za generowanie zamówień klienta.”

3) „System planowania i zarządzania, który nie jest bezpośrednio powiązany z własnością zapasów. W systemie tym zamiast monitorowania sprzedaży i zapasów w celu generowania zamówień uzupełniających zapasy przez samego klienta, przejmuje za nie odpowiedzialność sprzedający.”

Quelle: SAP Szkoła Główna Handlowa - Katedra Logistyki

<http://www.sap.com/poland/solutions/business-suite/> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Wechselbrücke

Definition:

„Wechselbrücken sind auswechselbare Behälter, genormt, abstellbar, auf- und absetzbar ohne weitere ortsfeste technische Hilfsmittel.“

Quelle: Logistik-Lexikon.de (11): <http://www.logistiklexikon.de> (letzter Zugriff 03.09.2009)

Wymienna Skrzynia Ładunkowa

Definicja:

„Jednostka transportowa przydatna do wielokrotnego użytku ale nie zdatna do ustawiania warstwami lub podnoszenia przy pomocy dźwigu z góry. Przeznaczona jest do transportu intermodalnego z uczestnictwem transportu drogowego.”

Quelle: OECD: (eigene Übersetzung aus dem Englischen der OECD Definition):
<http://stats.oecd.org> (letzter Zugriff 03.09.2009)

Resümee

Diese Terminologiearbeit über die Logistik hat im ersten Kapitel die Herkunft und die Geschichte der Logistik unter die Lupe genommen, das Wort *Logistik* nach Herkunft und Entwicklung analysiert und schließlich das Wort auch definiert. Dabei wurde aufgezeigt, dass sich die Logistik als Wirtschaftszweig, als Funktion und als Philosophie ständig weiterentwickelt hat und sich auch heute noch dynamisch weiterentwickelt. Diese Evolution wird sprachlich einerseits von der Veränderung der Definition der Logistik selbst, andererseits von der Entstehung vieler neuer Wörter im Bereich der Logistik begleitet. Die Begriffe, wie das Paradebeispiel Supply Chain Management (das in dieser Arbeit als Abgrenzung zur Logistik auch definiert wurde) kommen in der Regel aus dem angloamerikanischen Raum, werden aber schnell und meist direkt in der Originalsprache europaweit aufgenommen. Dies ist sicherlich dem stark international ausgeprägten Charakter der Logistik zuzuschreiben.

Im Weiteren wurden im Kapitel zwei dieser Arbeit 15 ausgewählte Begriffe, die eng mit der Welt der Logistik verknüpft sind, analysiert. In diesem Fall war das Konzept weniger auf die einfache Definition der Wörter ausgelegt – dazu dient das zweisprachige Glossar dieser Arbeit – sondern vielmehr auf die Rolle, die diese Konzepte in der Logistik und in unserem Leben spielen. Unter den hier thematisierten Wörtern befinden sich nicht nur Begriffe, die im Bereich der Logistik selbst entstanden sind – wie zum Beispiel der Third-Party Logistics Provider, die CMR oder die Palette. Es wurden auch Konzepte unter die Lupe genommen, die die Logistik prägen und die von der Logistik geprägt werden. Dazu zählen Begriffe wie zum Beispiel Globalisierung oder Outsourcing. Dieses Kapitel hat gezeigt, dass die Logistik als wichtiger Faktor der Weltwirtschaft mit sehr vielen Sparten der Ökonomie verbunden ist. Wegen seiner Querschnittsfunktion sowohl innerhalb des Unternehmens, als auch unternehmensübergreifend, ist die Logistik in fast allen Bereichen des Wirtschaftsgeschehens präsent, und auch unser Alltag wird von logistischen Konzepten und Wörtern aus der Logistik geprägt.

Kapitel drei der Arbeit vertieft diesen Bezug zwischen der Logistik und der Wirtschaft weiter. Dabei werden zwei hochaktuellen Themen erörtert. Zuerst wird die Wirtschaftskrise behandelt, ohne jedoch auf die Gründe ihrer Entstehung, ihren Verlauf oder ihre Bedeutung auf die Weltwirtschaft einzugehen. Es wurden vielmehr die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Logistikbranche in den Vordergrund gestellt. Es konnte dabei gezeigt werden, dass die Transportwirtschaft ohne Zweifel einer der von der Krise am härtesten getroffenen Wirtschaftsbereiche

ist. Als zweites topaktuelles Thema wurde im Weiteren das Schlagwort *grüne Logistik* unter die Lupe genommen. Ein Wort das sich mit dem weltweit wachsenden Umweltbewusstsein sehr schnell in der Logistik etabliert hat und zweifellos weiter im Rampenlicht bleiben wird.

Abschließend wurde im Kapitel vier dieser Arbeit zuerst der Begriff der Wirtschaftssprache definiert. Danach wurden die weitverbreiteten Wirtschaftsanglizismen im deutschen Logistikjargon erwähnt, sowie ein deutsch-polnisches Glossar erstellt. Zusammenfassend kann hier festgestellt werden, dass Anglizismen in der Fachsprache der Logistik sowohl in Deutsch als auch in Polnisch eine sehr große Rolle spielen. Dies ist einerseits auf die Vorreiterrolle der Angloamerikaner in dem Entwicklungsbereich der Logistik zurückzuführen, andererseits auf den internationalen Charakter der Branche, wo Englisch sehr oft die gemeinsame Sprache darstellt. Die, auf diese Art und Weise, in den Sprachgebrauch eingeführten Fremdwörter können daher oft nicht mehr von den später folgenden Übersetzungen zurückgedrängt werden. Bei der Verbreitung der Anglizismen, generell und insbesondere im Bereich der Logistik, muss hier noch einmal auf die Rolle der Medien hingewiesen werden, die diesen Prozess stark beschleunigen.

Literaturverzeichnis

Literatur

- Arndt, Holger. 2005. *Supply Chain Management – Optimierung Logistischer Prozesse*. Wiesbaden: Gabler
- Baumgarten, Helmut (Hg.) 2008. *Das Beste der Logistik: Innovationen, Strategien, Umsetzungen*. Berlin: Springer
- Baumgarten, Helmut / Darkow, Inga-Lena / Zadek, Hartmut (Hgg.) 2004. *Supply Chain Steuerung und Services*. Berlin: Springer
- Blanchard, Benjamin. 1992. *Logistics Engineering and Management*, Prentice-Hall
- Carstensen, Broder / Busse, Ulrich. 1993. *Anglizismen-Wörterbuch. Der Einfluss des Englischen auf den deutschen Wortschatz nach 1945*. New York: de Gruyter
- Cooper, M.C. / Lambert, D.M., / Pagh, J. 1997. *Supply Chain Management: More Than a New Name for Logistics. The International Journal of Logistics Management* Vol 8, Iss 1. MCB-UP-Ltd
- Coyle, J.J / Bardi, E.J./ Langley, C.J.Jr. 2002. *Zarządzanie Logistyczne*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne
- Fandel, Günter. 1999. Just-in-Time Anlieferungskonzepte. In Weber, Jürgen / Baumgarten, Helmut (Hgg.) 1999. *Handbuch Logistik*. Schäffer Poeschel
- Felbar, Helmut / Budin, Gerhard. 1989. *Terminologie in Theorie und Praxis*. GNV
- Heinen, Christian. 2004. *Geschichte der Logistik*. GRIN
- Jünemann, Reinhardt. 1989. *Materialfluß und Logistik*. Berlin: Springer
- Kasiske, Felix. 2004. In Baumgarten / Darkow / Zadek (Hgg.) 2004. *Supply Chain Steuerung und Services*. Berlin: Springer
- Kernler, Helmut. 2002. *Die Abbildung, Planung und Steuerung logistischer Flüsse in ERP- und SCM-Systemen*. FH Furtwangen

- Kovtun, Oksana. 2000. *Wirtschaftsanglizismen. Zur Integration nicht-indigener Ausdrücke in die deutsche Sprache*. Münster: Waxmann
- Kummer, Sebastian / Schramm, Hans-Joachim. 2004. *Internationales Transport- und Logistikmanagement*. Facultas WUV UTB
- Lambert, Douglas M. / Stock, James R. / Ellram, Lisa M. 1998. *Fundamentals of Logistics Management*. McGraw-Hill
- Levinson, Marc. 2006. *The Box – How the Shipping Container Made The World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton University Press
- Mangan, John / Lalwani, Chandra / Butcher, Tim. 2008 *Global Logistics and Supply Chain Management*. John Wiley & Sons Ltd.
- Pfeiffer, Werner / Weiß, Enno. 1999. Logistik und Lean Production. In Weber, Jürgen / Baumgarten, Helmut (Hgg.) 1999. *Handbuch Logistik*. Schäffer Poeschel
- Pfohl, Hans-Christian. 2003. *Logistiksysteme – Betriebswirtschaftliche Grundlagen*. Berlin: Springer
- Pogarell, Reiner / Schröder, Markus (Hgg.) 2000. *Wörterbuch überflüssiger Anglizismen*. Paderborn: IFB
- Weber, Jürgen / Baumgarten, Helmut (Hgg.) 1999. *Handbuch Logistik*. Schäffer Poeschel
- Zadek, Hartmut. 2004. Struktur des Logistik-Dienstleistungsmarktes. In Baumgarten / Darkow / Zadek (Hgg.) 2004. *Supply Chain Steuerung und Services*. Springer

Zeitschriften

- Puto, Mariusz in *Top Logistyka*. Nr 6/ Dezember 2008- Januar: 2009, S. 4
- Tomasz Warchala, „W gaszczu Informacji“. *Euro Logistics* Nr 6/2008 November-Dezember: 49, S. 96
- Eurologistics* Nr 4/2008 Juli-August:47, S. 88
- Loos, Marek (2008) „Kombinowany z przeszkodami“. *Eurologistik* Nr 4/2008 Juli-August:47, S.79

Wörterbücher / Lexikons

Deutsches Universal Wörterbuch A-Z.1989. Wissenschaftlicher Rat und die Mitarbeiter der Dudenredaktion unter der Leitung von G. Drosdowski (Hrsg.).Wien: Dudenverlag

Słownik Współczesnego Języka Polskiego. 1998. Reader's Digest Przegląd. Warszawa: Przegląd Readrs Digest

Słownik Terminologii Logistycznej. 2006. Janiak,Tomasz (red.) Instytut logistyki i magazynowania

Słownik transportowy polsko-niemiecki. 1996. Witkowski Andrzej. Warszawa: PWT

Słownik transportowy niemiecko-polski. 1996. Witkowski Andrzej. Warszawa: PWT

Taschenlexikon Logistik: Abkürzungen, Definitionen und Erläuterungen der wichtigsten Begriffe aus Materialfluss und Logistik 2006 und 2008. Hompel ten Michael/Heidenblut Volker Berlin: Springer.

Wörterbuch überflüssiger Anglizismen. 2000. Pogarell, Reiner / Schröder, Markus (Hgg.) Paderborn: IFB

Studien

Capgemini Studie. 2005. *3PL 2005: Results and Findings of the 10th Annual Study*

Houlihan, J.B. 1985. International supply chain management. International Journal of Physical Distribution & Materials Management. In Hieber, Ralph. 2002. *Supply Chain Management. A collaborative Performance Measurements Approche.*

Larson, P. D. / Halldórsson, Á. 2004. Logistics Versus Supply Chain Management: An International Survey. In: *International Journal of Logistics: Research and Applications*. Vol. 7 No 1.

Internet

ARD http://boerse.ard.de/content.jsp?key=dokument_322442 (letzter Zugriff 07.09.2009)

Blaas, Stefan (2009) „Multimodal in die Zukunft“, http://www.nachhaltigwirtschaften.net/scripts/basics/ecoworld/wirtschaft/basics.prg?session=5d520d0f4abcfaf2_930406&a_no=2240&suchbegriff=green%20logistic (letzter Zugriff 02.09.2009)

Bundesverein Logistik http://www.bvl.de/4409_1 (letzter Zugriff 11.08.2009)

Business-Wissen.de <http://www.business-wissen.de/nachrichten/artikel/hhla-geht-von-deutlichem-umschlagsrueckgang-fuer-2009-aus.html?ref=rss> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) <http://cscmp.org/> (letzter Zugriff: 17.08.2009)

Deutsche Sprachwelt <http://www.deutsche-sprachwelt.de/berichte/pm-2004-02-20.shtml> (letzter Zugriff 14.09.2009)

European Pallet Association (EPAL) <http://www.epal-pallets.de/uk/produkte/paletten.php> (letzter Zugriff: 18.08.2009)

Flämig, Heike (2009) „Grüne Logistik ist Kopfsache“, http://www.nachhaltigwirtschaften.net/scripts/basics/ecoworld/wirtschaft/basics.prg?session=42f942c749ea68db_10203&a_no=2239&suchbegriff=Green%20Logistics&r_index=4.1.4 (letzter Zugriff: 02.09.2009)

The free Dictionary <http://de.thefreedictionary.com> (letzter Zugriff 14.09.2009)

JF Hillebrand <http://www2.jfhillebrand.com/Portals/0/Incoterms%20graphicA.jpg> (letzter Zugriff 18.08.2009)

Kavmintrans <http://kavmintrans.com> (letzter Zugriff 16.08.2009)

Logistykafirm.com
http://www.logistykafirm.com/transport_news1.php?did=1&msc=Maj&cat=1&m=5&y=2003&arch=1&ord=aid%20desc&d=1%5C%3B (letzter Zugriff 04.09.2009)

Nachhaltigwirtschaften.net http://www.nachhaltigwirtschaften.net/scripts/basics/ecoworld/wirtschaft/basics.prg?a_no=2240&r_index=4.1.3 (letzter Zugriff 02.09.2009)

PortMarine Group Ltd <http://portomar.od.ua/> (letzter Zugriff 16.08.2009)

Tagesschau.de <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/gueterverkehr104.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Tagesschau.de <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/mittelstandinterview100.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

The free Dictionary <http://de.thefreedictionary.com> (letzter Zugriff 14.09.2009)

Transport-Information-Service (TIS) <http://www.tis-gdv.de/tis/containe/arten/standard/standard.htm> (letzter Zugriff 06.09.2009)

Verkehrsrundschau <http://www.verkehrsrundschau.de/post-streicht-logistikstellen-wegen-arcandor-insolvenz-868297.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Verkehrsrundschau <http://www.verkehrsrundschau.de/pleitewelle-erfasst-oesterreichs-fraechter-867925.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Verkehrsrundschau

<http://www.verkehrsrundschau.de/insolvenzwellen-bei-autozulieferern-868310.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Wikipedia (1): http://de.wikipedia.org/wiki/Supply_Chain_Management (letzter Zugriff 18.07.2009)

Wikipedia (2): <http://de.wikipedia.org/wiki/Anglizismus> (letzter Zugriff 18.07.2009)

Internet – Glossar:

DEUTSCH:

Gebrüder Weiss: http://www.gw-world.at/de/Der_Spediteur_heute.aspx (letzter Zugriff 25.08.2009)

Fraunhofer Institut: <http://www.inkl.fraunhofer.de/2394.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (1):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/72967/beschaffung-v2.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (2):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Fokus/Stichwort/Container.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (3):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/dienstleistungen.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (4):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/distribution.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (5):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54208/konnossement-v2.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (6):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/58368/lager-v2.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (7): <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/roll-on-roll-off-verkehr.html?referenceKeywordName=RoRo-Verkehr> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (8):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54065/carnet-tir-v1.html> (letzter Zugriff 16.09.2009)

Gabler Wirtschaftslexikon (9):

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/83378/transport-v1.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Lager Software: <http://www.lager-software.net/lexikon/Lagerlogistik.php> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik Inside: <http://www.logistik-inside.de/palette-694441.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (1): <http://www.logistik-lexikon.de/ccCiid55.html> (letzter Zugriff 16.09.2009)

Logistik-Lexikon.de (2): <http://www.logistiklexikon.de/ccDiid68.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (3): <http://www.logistik-lexikon.de/ccFiid1079.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (4): <http://www.logistiklexikon.de/ccGiid115.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (5): <http://www.logistik-lexikon.de/ccIiid624.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (6): <http://www.logistiklexikon.de/ccLiid1061.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (7): <http://www.logistiklexikon.de/ccMiid1039.html> (letzter Zugriff 04.09.2009)

Logistik-Lexikon.de (8): <http://www.logistiklexikon.de/ccSiid788.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Logistik-Lexikon.de (9): <http://www.logistik-lexikon.de/ccTiid460.html> (letzter Zugriff 16.09.2009)

Logistik-Lexikon.de (10): <http://www.logistiklexikon.de/ccViid626.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Logistik-Lexikon.de (11): <http://www.logistiklexikon.de/ccWiid611.html> (letzter Zugriff 03.09.2009)

Logistiklexikon des Lehrstuhls Fördertechnik Materialfluss Logistik (FML):
http://www.fml.mw.tum.de/fml/index.php?Set_ID=320&letter=A&b_id=4545447B-4436-3141-332D-333431452D34 (letzter Zugriff 16.09.2009)

Siemens IT Solutions and Services (PSE):
http://www.pse.siemens.at/apps/sis/ge/pseinternet.nsf/CD_Index?OpenFrameset&Bookmark&/0/PK92E197E70BEB01E9C12570F300352D69 (letzter Zugriff 25.08.2009)

Transport-Information-Service (TIS):
http://www.tis-gdv.de/tis/taz/k/kombinierter_transport.htm (letzter Zugriff 25.08.2009)

Wikipedia: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Ro-ro> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Wirtschaftskammer Österreich (WKO):
http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?AngID=1&StID=151990&DstID=7276
(letzter Zugriff 25.08.2009)

Wissen.de:
<http://www.wissen.de/wde/generator/wissen/ressorts/technik/mobilitaet/index.page=1227174.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

POLNISCH:

ABC Ekonomii (1):
<http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/kody.kreskowe,1797.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

ABC Ekonomii (2):

http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/logistyka_zaopatrzenia,98.html (letzter Zugriff 25.08.2009)

ABC Ekonomii (3):

<http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/dystrybucja,5.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

ABC Ekonomii (4):

http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/transport_intermodalny,1866.html (letzter Zugriff 25.08.2009)

ABC Ekonomii (5):

http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/funkcje_gospodarki_magazynowej,2604.html
(letzter Zugriff 25.08.2009)

ABC Ekonomii (6):

<http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/transport,1593.html> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Artelis.pl: <http://www.artelis.pl/artykuly/6254/zadania-i-definicja-spedytora> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Bryk.pl: http://www.bryk.pl/teksty/studia/pozosta%C5%82e/logistyka/15202-zarz%C4%85dzanie_procesami_zaopatrzenia.html (letzter Zugriff 25.08.2009)

Encyklopedia Zarzadzania (ez):

http://mfiles.pl/pl/index.php/Transport_intermodalny (letzter Zugriff 25.08.2009)

Flota on-line: <http://www.flota.com.pl/cms/?id=932>, (letzter Zugriff 25.08.2009)

Forum gospodarcze – portal dla ludzi biznesu:

http://www.forumgospodarcze.com.pl/?q=koncepcja_csr_corporate_social_responsibility (letzter Zugriff 25.08.2009)

GoldenLine: <http://www.goldenline.pl/forum/pasjonaci-logistyki/777282> (letzter Zugriff 25.08.2009)

GS 1 Polska Instytut Logistyki i Magazynownia:

http://www.gs1pl.org/download/specyfikacje_ean/wersja_8/specyfikacje_ogolne_08_8.pdf (letzter Zugriff 30.08.2009)

Kolporter express:

http://express.kolporter.com.pl/podstrona.php?page_id=159 (letzter Zugriff 16.09.2009)

logistica.pl (1):

<http://www.logistica.pl/slownik/znajdz.php?find=konosament&go=szukaj> (letzter Zugriff 07.09.2009)

logistica.pl (2): <http://www.logistica.pl/slownik/znajdz.php?find=vmi&go=szukaj> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Monitor Prawniczy (MoP):

http://www.monitorprawniczy.pl/index.php?mod=m_aktualnosci&cid=21&id=1108 (letzter Zugriff 25.08.2009)

OECD: <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4314> (letzter Zugriff 03.09.2009)

Prolisa.de – Glossar - <http://www.prolisa.de/prozessfitness/gloss.html> (letzter Zugriff 07.09.2009)

SAP Szkoła Główna Handlowa - Katedra Logistyki Quelle: SAP Szkoła Główna Handlowa - Katedra Logistyki Wykłady Prof. dr hab. Krzysztof Rutkowski - http://www.sap.com/poland/solutions/businesssuite/scm/events/logistyka_03/presentations/VMI.pdf (letzter Zugriff 07.09.2009)

SGH 1, Wirtualny Leksykon Transportu i Logistyki, Dr Joanna Archutowska: http://www.sgh.waw.pl/zaklady/ztmil/WIRTUALNY/Uslugi_TSL/WLTiL_konsolidacja_i_in.pdf/ (letzter Zugriff 26.09.2009)

SGH 2, Wirtualny Leksykon Transportu i Logistyki, Prof. Halina Brdulak: http://www.sgh.waw.pl/zaklady/ztmil/WIRTUALNY/Zarzadzanie_lancuchem_dostaw_HB.ppt (letzter Zugriff 19.09.2009)

Słownik finansowy pol-ang.: <http://www.findict.pl/slownik/towar/#ixzz0QLto3giy> (letzter Zugriff 25.08.2009)

Słownik języka polskiego online: <http://www.sjp.pl/tir> (letzter Zugriff 07.09.2009)

Spedcont: http://www.spedcont.com.pl/kont_abc1.htm (letzter Zugriff 25.08.2009)

Spedycje.pl:

http://www.spedycje.pl/dokumenty_definicje_sownik/definicje_pojec_spedycyjnych/5336/spedytor.html (letzter Zugriff 25.08.2009)

Abstract

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Thema der Logistik als Wirtschaftszweig und deren Entwicklung als eine neue Unternehmensphilosophie. Zu Beginn wird der Begriff der Logistik und deren Herkunft erklärt, wobei bereits die verschiedenen Definitionen auf die Komplexität und die Entwicklung des Bereiches hinweisen. Im Weiteren werden wichtige Wirtschaftskonzepte und Schlagwörter der Logistik erläutert. Dabei wird versucht die Tragweite der logistischen Branche in der globalen Wirtschaftsentwicklung zu schildern. Diese Abhängigkeit und ihre Folgen werden im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise und der grünen Logistik im darauf folgenden Kapitel erläutert.

Im terminologischen Teil wird zunächst die Aufgabe der Terminologie dargelegt und deren Wichtigkeit für die Klassifikation der Fachsprache. Des Weiteren wird die Wirtschaftssprache als Fachsprache definiert und der Einfluss des Englischen auf die deutsche Sprache, mit Betonung auf die Logistiksprache analysiert. Dabei werden die Begriffe Anglizismus und Denglisch erläutert. Anschließend wird ein Glossar zusammengestellt, das einerseits die Grundbegriffe des logistischen Know-hows enthält und andererseits die Dominanz des Englischen in der deutschen Logistiksprache bestätigen soll.

Lebenslauf

CURRICULUM VITAE

Persönliche Daten

Name: Kinga Oleniacz
Geboren: 07.12.1975;
Staatsangehörigkeit: Polen;
Zivilstand: verheiratet

Berufserfahrung

09.2008 Tech Data Wien, Austria, Credit
12.2005-09.2008 IBM Global Financing (IGF), Ungarn; zuerst als
Support Operation Spezialistin
Seit 07.2006 Dispute Resolution Owner
11.2005- 12.2005 Claim-Management in der Firma Quentis, Wien.

Einzelne Projektarbeiten während des Studiums:

- Übersetzungsaufträge in verschiedenen Bereichen
- Marktanalystin in der Firma Regioplan bei einzelnen Projekten, Wien;
- Studentenjobs in der Gastronomie
- Nachhilfelehrerin für Deutsch

Ausbildung

Gegenwärtig	das zweite Studiums an der Universität Wien im Zentrum der Translationswissenschaft mit der zusätzlichen Spezialisierung Internationale Betriebswirtschaftslehre an der Wirtschaftsuniversität Wien;
2002.03.-2002.06.	Englischkurs in Edmonton, Kanada (3 Monate);
1998.10.	Zweitstudium: Ausbildung für Dolmetscher und Übersetzer an der Universität Wien;
1996.10.-1997.06.	einjähriger Studienaustausch an der Universität Wien an der Studienrichtung Deutsche Philologie;
1994.10-2000.06	Studium der Deutschen Philologie an der Universität Wroclaw in Polen mit pädagogischer Fachausbildung, Abschluss mit dem Magistertitel;
1989.09-1994.06	Gymnasium in Sanok, Polen, Abschluss mit Abitur;

Persönliche Fähigkeiten & Kompetenzen

Sprachenkenntnisse:	Polnisch - Muttersprache, Deutsch - fließend, Englisch - gut;
IT- Kenntnisse: und	Erfahrung mit Word, Excel, PowerPoint, Lotus Notes, Outlook und Internet; SAP
Sonstiges:	Führerschein B

Interessen

Sport: Skifahren, Schlittschuh- und Rollschuhlaufen,
Frisbee, Badminton, Jogging;
Innenarchitektur