

Supply Chain Risk Management

Logistik ist kein Glücksspiel

Vier Aspekte, wie Unternehmen aus Handel und Industrie die Kontrolle über ihre Lieferkette zurückbekommen und sich so proaktiv gegen Risiken absichern können



Inhalt

Management Summary	3
Einleitung	4
Die Logistik hat an Bedeutung gewonnen.....	5
Identifizieren. Bewerten. Steuern. Überwachen.....	7
Mehr Transparenz in der Lieferkette.	9
Lokal statt global	10
Multi- statt Single-Sourcing	11
Kurz- statt langfristige Verträge	12
Make statt Buy	13
Fazit	15

Management Summary



Gunnar Gburek

Company Spokesman &
Head of Business Affairs

Die Globalisierung birgt für Unternehmen viele Chancen auf Erfolg und Wachstum. Sie birgt aber auch viele Gefahren. Denn um Absatz- und Beschaffungsmärkte weltweit bedienen zu können, entstehen weltumspannende Lieferketten, die verwaltet, kontrolliert und gegen eine Fülle von Risiken abgesichert werden müssen. Das wird umso schwieriger, je komplexer die Lieferketten werden. Denn viele Risiken lassen sich häufig nicht identifizieren, weil sie nicht vorhersehbar sind. Ein Risikomanagement aber, das negative Ereignisse nicht vorhersehen kann, kann sie auch nicht bewerten – und vor allem nicht proaktiv vermeiden. Die Globalisierung wird damit selbst in vielen Bereichen der Lieferkette zu einem Risiko.

Alle Unternehmen einer Lieferkette – ob Auftraggeber oder Dienstleister der Logistik – müssen Antworten auf die gleichen Fragen finden:

- Wenn trotz ausgeklügelter Prozesseffizienz Schadensereignisse nicht mehr zuverlässig kalkulierbar sind, wie kann man dann darauf vorausschauend reagieren?
- Muss es eine Abkehr von global hin zu lokal geben, um sich für zukünftige Engpässe in der Lieferkette besser zu rüsten?
- Wie lässt sich eine Lieferkette durch Multiple Sourcing schneller und mit mehr Kontrolle orchestrieren?
- Lässt sich durch Regionalisierung der Lieferkette gleichzeitig die Qualität und Zuverlässigkeit der Supply Chain erhöhen?
- Braucht ein effizientes Risikomanagement nicht auch einen Plan B und wie könnte der aussehen?

In diesem Whitepaper sollen genau diese Fragen beantwortet werden. Es geht darum, wie man seine Lieferkette vorausschauend plant und managed. Dabei geht man präventiv gegen Alltags- und Ausnahmerisiken gleichermaßen vor, die eine Lieferkette gefährden können. Es geht um praktische Lösungsansätze, um künftige Engpässe in der Wertschöpfungskette zu vermeiden. Lösungsansätze, die alle Unternehmen einer Lieferkette zum Umdenken bewegen und weitverzweigte Lieferketten transparenter machen. Denn nur die Transparenz ermöglicht Unternehmen, durch besseren Überblick und effizientere Planung jedes einzelne Glied der Supply Chain besser steuern zu können. Dadurch können sie schneller und flexibler auch auf unvorhergesehene Gefahren reagieren. Gleichzeitig eröffnen sich Chancen, die Logistik zu einem echten Wettbewerbsvorteil für alle Teilnehmer einer Lieferkette zu machen.

Einleitung

Nichts hat den Lieferketten in Industrie und Handel so sehr zugesetzt wie die aktuelle Covid-19-Pandemie. Etwaige Pläne für ein entsprechendes Risikomanagement waren demnach auch nicht griffbereit. Solch eine Pandemie konnte niemand voraussehen. Im Grunde beweist das die These, dass selbst das intelligenteste Supply Chain Risk Management (SCRM) genau da an Grenzen stößt, wo völlig unvorhergesehene Ereignisse eintreten, die auf keinem Risikoradar angezeigt werden – auch wenn sie theoretisch denkbar waren. Und genau darum geht es.

Nicht nur die Corona-Krise hat gezeigt, wie wichtig es für Unternehmen ist, ein Risikomanagement bereitzuhalten, das drohende Risiken frühzeitig, umfänglich und zuverlässig identifiziert, analysiert und bewertet.

Dazu zählen auch Risiken, deren Eintrittswahrscheinlichkeit sehr gering ist, wie zum Beispiel Umweltkatastrophen. Risikoidentifizierung, Risikoanalyse und Risikobewertung – diese drei nacheinander ablaufenden Prozesse sind nicht neu. Sie gehen einher mit dem Wunsch, durch ein Supply Chain Risk Management ein proaktives Überwachungssystem nutzen zu können, das selbst die komplexesten Lieferketten gegen alle Gefahren absichert.

Die technologischen Voraussetzungen für ein proaktives Supply Chain Risk Management, um Versorgungsketten und Wertschöpfungsnetzwerke resilienter zu machen, sind alle vorhanden – sogar mit Frühwarnsystemen in Echtzeit. Aber geht es wirklich nur um Technologie? Denn auch ohne die Covid-19-Pandemie gibt es genug Stolpersteine, die ein SCRM-System nicht vorhersehen und vor allem nicht bewerten kann. Die mangelnde Transparenz in den weltweit verzweigten Wertschöpfungsketten ist nur einer davon. Auch geopolitische Veränderungen, wie zum Beispiel Handelskriege, politische Unruhen, wirtschaftliche Blockaden oder Strafzölle, lassen sich nur sehr schwer einschätzen. Sie alle können im schlimmsten Fall dazu führen, dass eine Lieferkette unterbrochen wird oder ganz ausfällt. Wenn das passiert, können Unternehmen nur noch reagieren – ein Albtraum für alle, die in Unternehmen für die Logistik verantwortlich sind.

Die Logistik hat an Bedeutung gewonnen

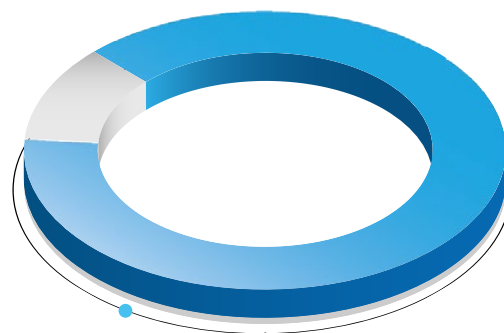
Warum proaktives Handeln immer wichtiger wird

Unterbrechungen der Lieferkette stellen die gefährlichsten Risiken für alle Unternehmen in Industrie und Handel dar. In einer kürzlich veröffentlichten Publikation des Bundesverbands der Deutschen Industrie e.V. (BDI) wird die gesamte Logistik als wichtige Querschnittsfunktion in allen Bereichen von Industrieunternehmen angesiedelt und eine enorm gestiegene Bedeutung zugemessen. Der Verband sieht überdies die Logistik als innovativen Treiber, der erst die Grundlage bietet, eine Umsetzung von „Industrie 4.0“-Strategien mit den Hauptmerkmalen wie Vernetzung, Dezentralisierung, Echtzeitfähigkeit und Serviceorientierung erfolgreich durchzuführen¹.

Für die Wirtschaft ist also die Resilienz der Wertschöpfungsketten eine der Grundvoraussetzungen für eine reibungslos funktionierende Wirtschaft und ihr Wachstum. Dass der Einfluss der Logistik auf den Erfolg eines Unternehmens immer mehr zugenommen hat und Entscheidungen eines Logistikchefs oder Chief Supply Chain Officers (CDCO) großen Einfluss auf die generelle Firmenstrategie haben, unterstreicht die Bedeutung der Logistik für die Wirtschaft nachhaltig².

Die Sichtweise auf die Globalisierung verändert sich

Die Covid-19-Pandemie hat alle Lieferketten weltweit belastet und die meisten Unternehmen völlig unvorbereitet getroffen. Aus einer Studie des Bundesverband Materialwirtschaft Einkauf und Logistik (BME) geht hervor, dass nur 22 % der befragten Verbandsmitglieder ein Pandemie-Szenario in ihrem Risikomanagement zwar berücksichtigt hatten, allerdings nur die Hälfte dieser Unternehmen auf konkrete Maßnahmenpläne zurückgreifen konnten. 89 % der Verbandsmitglieder sind demnach völlig unvorbereitet in die Covid-19-Krise gesteuert³.



89%

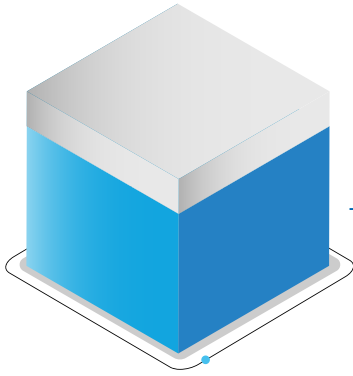
der Verbandsmitglieder sind völlig unvorbereitet in die Covid-19-Krise gesteuert.

WEBLINKS:

¹ Herausforderungen und Perspektiven für die Logistik 2025 | BDI, 2017

² Logistikchefs unter Druck | DVZ

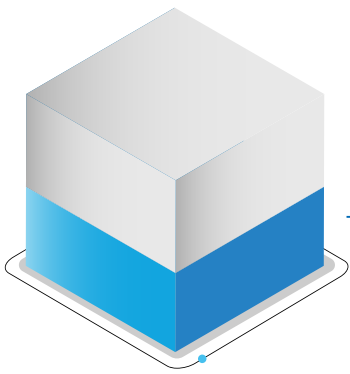
³ Ohne Strategie in die Pandemie | BMI Studie, 2020



80%

haben keine Maßnahmen zur Wahrung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette etabliert.

Dieses Ausnahmerisiko hat deutlich gemacht, auf welchem Stand Unternehmen heute bezüglich des Supply Chain Risk Managements generell sind. Laut einer Erhebung des Rating-Unternehmens Ecovadis haben 80 % der befragten Unternehmen keine Maßnahmen zur Wahrung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette etabliert⁴⁾. Die Corona-Pandemie hat Unternehmen aber auch zum Umdenken gebracht. Denn diese Krise hat deutlich gemacht, dass die Globalisierung, die bisher als große Chance für die weltweite Beschaffung und den Absatz gesehen wurde, auch Risiken birgt, die nur schwer zu kalkulieren sind.



46%

der befragten Entscheider sehen eine veränderte Lieferkettenstruktur durch eine Annäherung von Beschaffungs- und Absatzmärkten als ein Ergebnis der Krise.

Laut einer Blitzumfrage der Unternehmensberatung Inverto erwarten Unternehmen nicht nur, dass ein funktionierendes Supply Chain Risk Management an Bedeutung zunimmt, sondern auch einen Lerneffekt für künftige Krisen. Dabei sehen 46 % der befragten Entscheider auch eine veränderte Lieferkettenstruktur durch eine Annäherung von Beschaffungs- und Absatzmärkten als ein Ergebnis der Krise⁵⁾. Der Trend geht von global zu lokal, eine immer stärker werdende Regionalisierung der Wirtschaft soll die zukünftige Versorgungssicherheit in Krisensituationen optimieren. Globalisierung wird immer weniger als Chance wahrgenommen – sondern als Risiko für die Supply Chain empfunden⁶⁾.

WEBLINKS:

⁴⁾ Business Sustainability Risk & Performance Index 2020 | Ecovadis

⁵⁾ Liquidität steigern, Kosten senken | Inverto

⁶⁾ Lieferketten nach Corona: Ein Blick in die Zukunft des SCMs | Hermes Supply Chain Blog



Identifizieren. Bewerten. Steuern. Überwachen.

Supply Chain Risk Management - eine Definition

Nicht erst die Covid-19-Krise hat verdeutlicht, wie anfällig Wertschöpfungsketten sind. Doch Bedrohungen für Supply Chains gibt es auf vielen Ebenen. Um wirklich zu verstehen, welche Auswirkungen und Gefährdungen durch Alltags- oder Ausnahmerisiken bestehen, ist es essentiell zu wissen, was genau man unter einem Risiko versteht. Man muss die Verfahrensweise kennen, wie man einem Risiko begegnet, das negative Auswirkungen auf eine Supply Chain hat.



Supply Chain Risk Management ist ein Baustein innerhalb des Supply Chain Managements. Hier werden alle Strategien und Maßnahmen, alle Institutionen, alle Prozesse sowie alle Technologien umgesetzt, die auf organisatorischer, technischer und personeller Ebene dazu eingesetzt werden können, das Risiko innerhalb einer Lieferkette zu minimieren. Der Prozess beinhaltet die Identifizierung, die Bewertung, die Steuerung und die Überwachung.

Ein Supply Chain Risiko (SCR) ist ein Schaden, der mit seiner individuellen Auftretenswahrscheinlichkeit bewertet wurde und der Auswirkungen auf mehr als ein einzelnes Unternehmen einer Lieferkette hat. Die Ursachen dieses Risikos können dabei innerhalb eines Unternehmens, innerhalb seiner Lieferkette oder in deren Umfeld liegen. Ein Supply Chain Risiko wird in der Regel von den anderen Unternehmen der Lieferkette – unabhängig von ihrer eigentlichen Quelle – als Versorgungs- bzw. Nachfragerisiko wahrgenommen. Kurz, weil die Abhängigkeit der Unternehmen untereinander steigt, löst das Eintreten eines Risikos bei einem Unternehmen des Wertschöpfungsnetzwerkes unweigerlich Folgeschäden bei seinen Partnern aus. Diesen Effekt nennt man die Verwundbarkeit (vulnerability) von Lieferketten. Und diese gilt es, so weit wie möglich einzudämmen, weil sie immer zu zusätzlichen Kosten, Mehraufwand und unzufriedenen Kunden führt. Je globaler und verzweigter die Wertschöpfungsketten sind, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein Risiko eintritt.

Im Umgang mit Risiken in der Lieferkette werden in der Regel die folgenden drei generischen Strategien angewendet:

- **Vermeiden** von Risiko durch das proaktive Beseitigen der Risikoursachen
- **Übertragen** von Risiko an Dritte, zum Beispiel an Versicherungen oder durch Outsourcing
- **Beherrschen** der Schäden von Risiken durch Notfallmaßnahmen, die vor dem Schadensfall definiert wurden⁷⁾.



Die Strategien „Vermeiden“ und „Beherrschen“ sind dabei die Grunddisziplinen für ein funktionierendes proaktives Supply Chain Risk Management. Improvisierungen mit Adhoc-Maßnahmen sind dabei selten optimal. Vielmehr geht es um einen aufeinander abgestimmten Prozess, der aus einzelnen aufeinanderfolgenden Phasen besteht⁸⁾.



Phase 1: Die Identifizierung

In dieser Phase des Supply-Chain-Risikomanagements werden mögliche Ursachen von Störungen entlang der Supply Chain identifiziert. Dazu gehören sowohl Alltags- als auch Ausnahmerisiken entlang der Lieferkette. Risikoobjekte können dabei alle Komponenten einer Supply Chain sein (Lieferanten, Staaten, einzelne Lokationen oder Transportmittel).



Phase 2: Die Bewertung

Hier geht es um die Bewertung, wie hoch die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schadens und wie hoch das Schadensausmaß eines Risikos ist. Dabei wird zwischen Alltagsrisiken und Ausnahmerisiken unterschieden.



Phase 3: Die Steuerung

In dieser Phase findet das eigentliche Risikomanagement statt. Dabei wird z. B. durch das Anpassen und die Steuerung der einzelnen Prozesse, beispielsweise die Aufnahme von zusätzlichen oder den Austausch von bestehenden Lieferanten, um ein Risiko für die Lieferkette minimiert.



Phase 4: Die Überwachung

Die Überwachungsphase des Supply Chain Risk Managements ist die wichtigste Phase, da die meisten Risiken erst dann auffällig werden, wenn sich Veränderungen im Zeitverlauf abzeichnen. Je besser diese Überwachung funktioniert, desto schneller kann ein Unternehmen reagieren.

Mehr Transparenz in der Lieferkette

Vier Aspekte, Risiken zu erkennen und vorzubeugen

In der heutigen globalen Industrielandschaft erstrecken sich moderne Lieferketten meist über Kontinente und verschiedene Marktsegmente hinweg. Die gesamte Wirtschaft lebt davon, dass Produkte genau zu einem vereinbarten Zeitpunkt geliefert werden, weltweit und ganz gleich für welche Branchen. Der gesamte Prozess vom Rohstoff bis zur Auslieferung wird über ein Supply Chain Management geregelt. Risiken, die eine Lieferkette verwundbar und anfällig für Störungen machen, sind daher entscheidend für den Erfolg von Unternehmen.

Eine der wesentlichsten Gründe, die zu schwer abschätzbaren Risiken in der Lieferkette führen, ist die mangelnde Transparenz in der Wertschöpfungskette und die Abhängigkeit, in der sich die einzelnen Partner einer Lieferkette untereinander befinden. Risiken, die bei einem Partner auftreten, führen unweigerlich zu Schäden.

Mehr Transparenz, mehr Flexibilität

Durch die teils reduzierte oder begrenzte Anzahl von geeigneten Partnern einer Lieferkette wird diese Abhängigkeit noch verstärkt – vor allem dann, wenn man nicht in der Lage ist, die Dienstleister einer Lieferkette flexibel anpassen zu können. Ein funktionierendes proaktives Supply Chain Risk Management muss dem vorbeugen. Und Lösungen, gerade diese Abhängigkeit zu minimieren und für mehr Transparenz zu sorgen, gibt es. Laut BDI werden Logistik- und Lieferketten zukünftig immer mehr über Unternehmens- und Ländergrenzen hinweg über unabhängige Plattformen organisiert⁹⁾. Diese Plattformen verbinden Frachtführer, Speditionen und Unternehmen aus Produktion und Handel zu neutralen europaweiten Netzwerken, die mittlerweile aus tausenden geprüften Unternehmen bestehen. Schon heute werden über diese Systeme täglich hunderttausende internationale Laderaum- und Frachtangebote eingestellt, LKW nachverfolgt, Routen geplant und Transportkosten kalkuliert.

Es gibt Anhaltspunkte, die aufzeigen, wie man Risiken innerhalb einer Lieferkette identifizieren und beherrschen kann, wenn man rechtzeitig die geeigneten Vorkehrungen trifft und gegebenenfalls seine Strategie ändert. Und jede von ihnen sorgt dafür, dass Unternehmen nicht nur flexibler und unabhängiger innerhalb ihrer Lieferkette werden, sondern auch Kosten bei der Lagerhaltung und im Transportwesen optimieren können. Aber das ist nur eine Seite der Medaille. Denn auch für die Dienstleister der Logistik, wie Frachtführer oder Lagerraumanbieter, ergeben sich durch vorausschauende Planung neue Chancen für wirtschaftliches Wachstum. Denn – und das gilt für alle Teilnehmer einer Supply Chain – kommt ein Unternehmen durch Kostendruck in wirtschaftliche Schwierigkeiten, dann wird es selbst zu einem Risiko in der Lieferkette.



Lokal statt global



Das Risiko: Kundenverlust durch Lieferengpässe

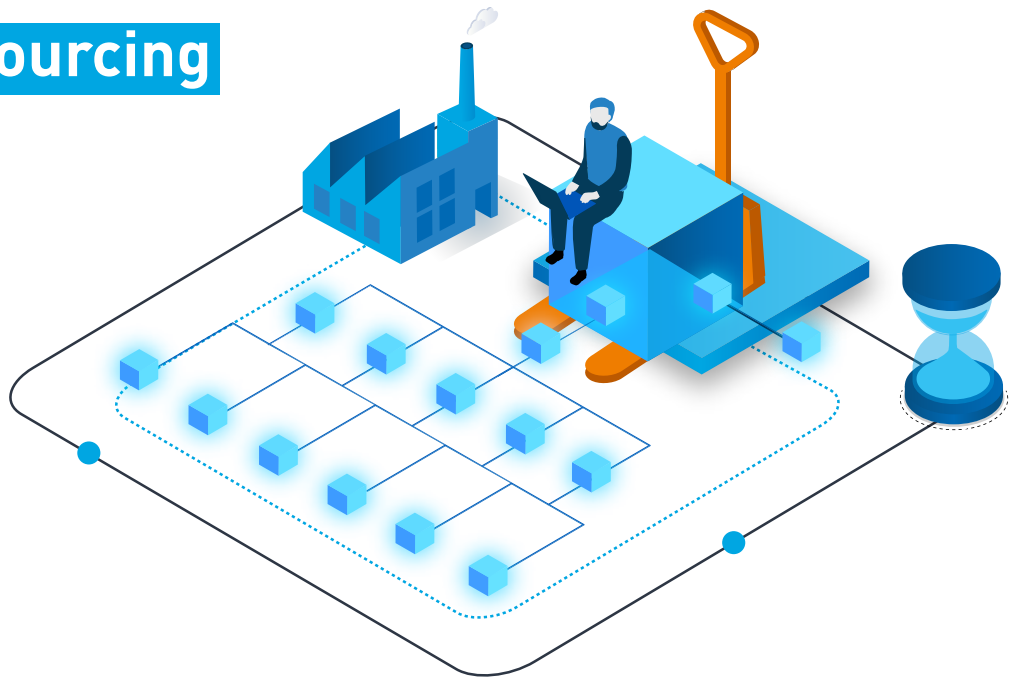
Hier geht es im Wesentlichen um Abhängigkeiten und die Fähigkeit, eigenständig zu handeln. An einem Beispiel wird das deutlich: Die Verteilung von Waren erfolgt über ein Zentrallager in große Absatzmärkte. Der Betriebsausfall sowohl des Lagers (z. B. durch Brand oder technischen Defekt) oder auch des zentralen Transportdienstleisters (z. B. Ausfall eines LKW oder Überkapazität) führt dann unweigerlich zu Engpässen und Lieferverzögerungen. Das damit verbundene Risiko ist hoch, denn dadurch kann sich die Kundenzufriedenheit dramatisch verschlechtern. Und das ist nur zu oft gleichbedeutend mit dem wirtschaftlich Aus.

Die Lösung: Flexibler und unabhängiger durch regionale Anbieter

Durch die Verteilung von Waren auf mehrere, kleine und regionale Lager und den Einsatz von regional angesiedelten Transportdienstleistern, erhöht sich die Flexibilität. Die Ware ist schneller beim Kunden und Ausfälle lassen sich wesentlich leichter kompensieren. Auf oben genannten zentralen Plattformen können solche Lager sogar für einen kürzeren Mietzeitraum je nach Bedarf angemietet werden, inklusive der kompletten Lagerlogistik vor Ort. Auch Spediteure, die die regionalen Gegebenheiten kennen und flexibler reagieren können als Konzernspeditionen, können über diese Plattformen frei gewählt werden. Kommt es zu kurzfristigen Nachfrageschwankungen in einzelnen Regionen, kann man ebenfalls schneller reagieren. Kurz: Wenn regionale Anbieter eingebunden werden, setzt man nicht alles auf eine Karte. Man wird unabhängiger, macht aus fixen Kosten variable Kosten – und kann die Qualität der Lieferkette insgesamt verbessern.

Multi- statt

Single-Sourcing



Das Risiko: Fragile Lieferantenketten

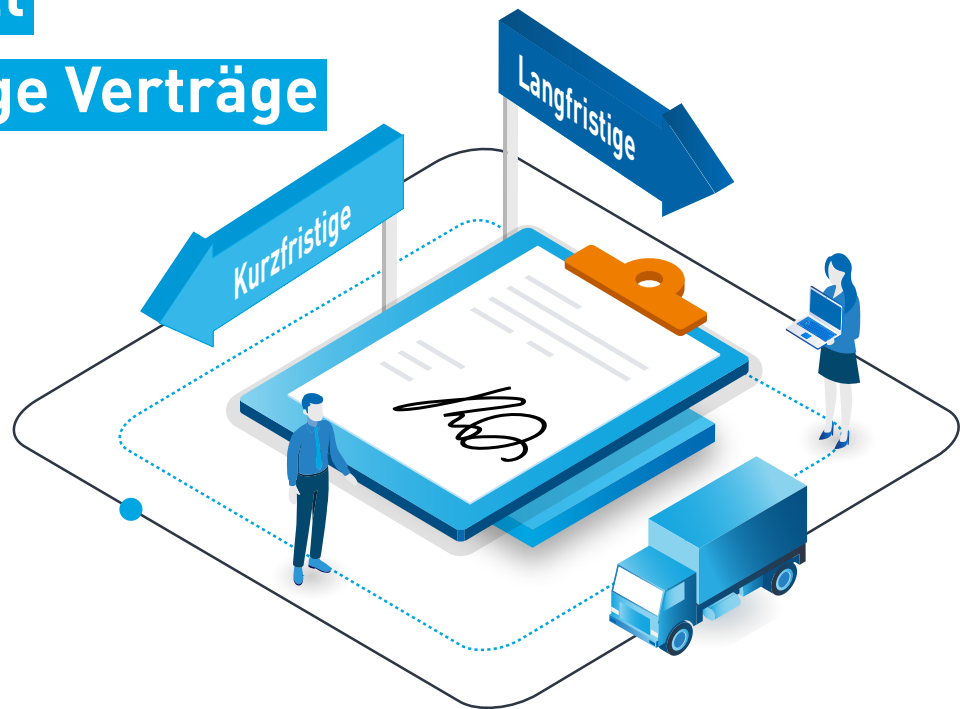
Unternehmen beziehen Ihre Waren, die sie für die Produktion benötigen, von einem Lieferanten. Kommt es hier zu Lieferengpässen oder fällt der Lieferant aus geopolitischen Gründen aus, kommt es unweigerlich zu einem Stillstand der gesamten Produktion. Diese Abhängigkeit ist ein Risiko. Das Gleiche gilt für das Lager- und Transportwesen, denn auch hier ist die Abhängigkeit von nur einem Dienstleister risikoreich. Fällt nur einer davon aus, kommt die Ware nicht zum Kunden.

Die Lösung: Multiple-Sourcing

Bei Multiple Sourcing beziehen Unternehmen ihre Beschaffungsgüter von mehreren Lieferanten und reduzieren das eigene Versorgungsrisiko auf ein Minimum. Zusätzlich profitieren Unternehmen von preislichen, qualitativen und zeitlichen Wettbewerbsvorteilen, die sich aus der Konkurrenzsituation der Lieferanten untereinander ergeben. Die gleichen Vorteile wirken für Multiple Sourcing im Transportwesen, wenn man mehrere kleine Spediteure einsetzt. Das sorgt für mehr Flexibilität, marktgerechtere Preise und minimiert die Abhängigkeit. Ebenso in der Lagerhaltung. Hier werden identische Produkte auf mehrere Lager regional verteilt, anstatt alle Produkte in einem Lager vorzuhalten.

Multiple Sourcing wirkt aber nicht nur auf der Seite der Auftraggeber. Auch Logistik-Dienstleister profitieren von den wirtschaftlichen Vorteilen, die sich daraus ergeben. Denn ihnen eröffnen sich wesentlich größere und profitablere Märkte, weil sie ihre Dienstleistung über die o. g. Plattformen auf einen Schlag einem wesentlich breiteren Publikum anbieten können. Und weil kleinere Anbieter in der Regel flexibler sind als Konzernanbieter, können sie ihren Service wesentlich schneller auf den Bedarf neuer Kunden einstellen. Eine echte Win-Win-Situation.

Kurz- statt langfristige Verträge



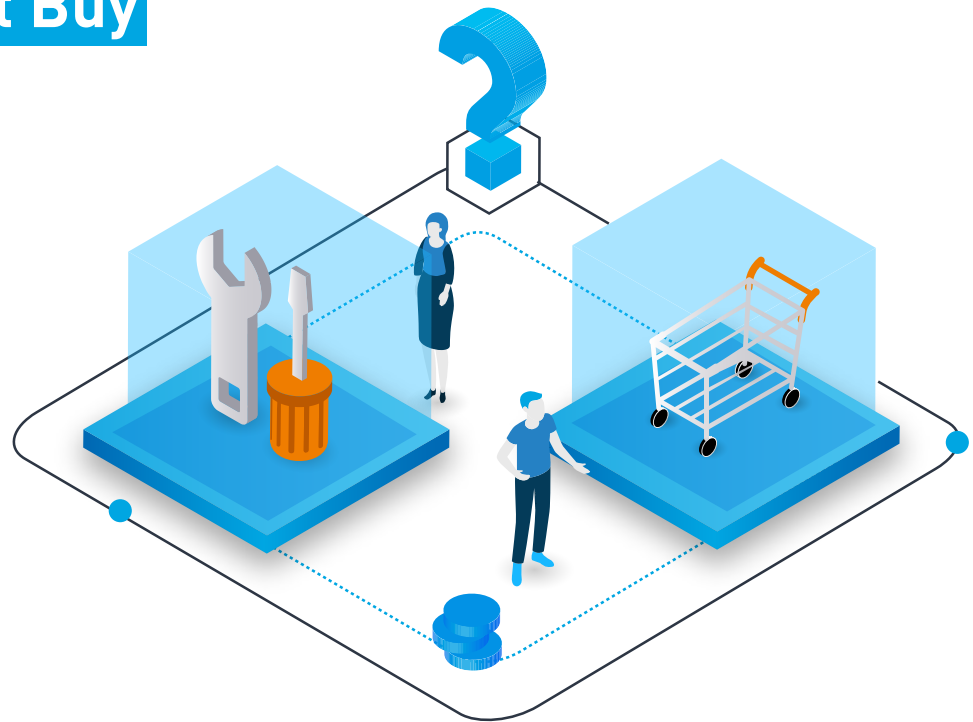
Das Risiko: Hohe Abhängigkeit, wenig Flexibilität, Liquiditätsengpässe

Gerade wenn es um Wettbewerbsfähigkeit geht, spielen Kosten immer eine Rolle. Langfristige Verträge mit Logistikdienstleistern, die ein Unternehmen auch in wirtschaftlich angespannten Zeiten oder bei gravierenden Änderungen – wie zum Beispiel der Wegfall großer Kunden oder ganzer Liefergebiete – machen unflexibel, abhängig und wirken sich negativ auf die Liquidität eines Unternehmens aus.

Die Lösung: Kurze Laufzeiten vereinbaren

Kürzere Laufzeiten mit Dienstleistern der Logistik-Branche machen Unternehmen flexibler und vor allem unabhängiger. Ändern sich die Anforderungen an ein technisches Equipment oder sollen kurzfristig Liefergebiete justiert werden, können Unternehmen schneller reagieren – ohne langwierige Vertragsverhandlungen in Kauf zu nehmen oder gar Vertragsstrafen zu riskieren. Ändern sich die Anforderungen an die Ausstattung eines Lagers, weil neue Produkte mit neuen Sicherheitsanforderungen eingelagert werden müssen, kann man ebenfalls schneller reagieren und je nach Bedarf in ein passendes Lager wechseln. Außerdem sorgen kurze Laufzeiten in beiden Fällen für mehr Kostentransparenz und vor allem marktgerechtere Preise.

Make statt Buy



Das Risiko: Zu wenig Einfluss auf die eigene Logistik

Die Logistik hat einen immer größeren Einfluss auf den wirtschaftlichen Erfolg. Sie wird damit zu einer der wesentlichen Kernkompetenzen eines Unternehmens. Wer hier das Ruder aus der Hand gibt, setzt sich damit Risiken aus, die sich selbst besser beherrschen lassen. Kommt die Ware durch Lieferengpässe oder andere Zeitverzögerungen nicht vereinbarungsgemäß zum Kunden, drohen vertragsrechtliche Konsequenzen, die Kundenbeziehungen scheitern lassen können – auf jeden Fall aber nachhaltig belasten. Kunden sind nicht daran interessiert, warum eine Ware nicht rechtzeitig geliefert wurde, sondern nur, dass sie nicht zum vereinbarten Zeitpunkt da ist, wo sie sein soll. Ein Vorteil besteht darin, die eigene Logistik selbst zu managen.

Ein Beispiel: Auf den Fuhrpark eines Spediteurs hat ein Unternehmen keinen Einfluss. Dabei geht es nicht nur um die Verfügbarkeit der LKW oder deren Ausstattung – das ist alles vertraglich geregelt. Es geht generell darum, den Transportprozess selbst managen und die Kapazitäten aktuellen Unternehmenssituationen anpassen zu können. Natürlich kann man einen eigenen Fuhrpark aufbauen und ihn in Eigenregie führen. Aber das bindet Kapital. Außerdem lässt sich die Größe des Fuhrparks nicht flexibel genug an aktuelle Marktsituationen – wie z. B. die Covid-19-Pandemie, die die Nachfrage sinken ließ – anpassen.

Die Lösung: Holen Sie sich die Kontrolle über Ihre eigene Logistik zurück

Unternehmen brauchen den direkten Einfluss auf die Prozesse in der Lieferkette. Nur wer hier genau weiß, welche Prozesse ineinandergreifen, kann die Lieferkette steuern und bei notwendigen Anpassungen sofort reagieren. Diese Prozesse lassen sich in volatilen Zeiten wie diesen aber kaum über mehrere Jahre hinaus planen. Zum Beispiel im Transportwesen. Eine vertragliche Absicherung aller Risiken scheitert meist an den Ausschreibungen, die nie so flexibel gestaltet sein können, um alle Eventualitäten zu berücksichtigen. Doch Flexibilität ist gerade hier immens wichtig. Wer seinen Transportprozess komplett aus der Hand gibt, muss jede nachträgliche Anpassung wegen Risikozuschlägen, die durch Unwägbarkeiten hervorgerufen werden, teuer bezahlen. Sichert man sich nicht ab, kann es passieren, dass man auf eine Verschlechterung der Qualität nicht schnell genug reagieren kann oder sie im schlimmsten Fall erst bemerkt, wenn die ersten Kundenbeschwerden eingehen. Diese Probleme lassen sich umgehen, wenn man die Prozesse im Transportprozess weitestgehend selbst steuert. Dazu ist es nicht nötig, einen eigenen Fuhrpark aufzubauen und zu betreiben. Es geht nur darum, die richtige Information zur richtigen Zeit zu bekommen und den Überblick zu behalten, damit man rechtzeitig geeignete Vorkehrungen treffen kann. Diesen Überblick verschaffen digitale Plattformen, die alle Unternehmen der Logistikbranche zentral unter einem Dach vereinen. Durch die Nutzung dieser Plattformen ist zu jeder Zeit transparent, welcher Spediteur welche Ware zu welchem Zeitpunkt an welchen Ort transportiert. Durch das eigene Management aller Ressourcen ist sicher, dass die eingesetzten Kapazitäten und Qualitätsmaßnahmen ausreichend sind.

Fazit

Die Risikolandschaft hat sich verändert

Die Covid-19-Pandemie hat gezeigt, wie schnell sich die Risikolandschaft verändern kann und welche Auswirkungen ein unvorhersehbares Ausnahmerisiko anrichten kann. Doch es gibt viele Ebenen, in denen Risiken eine Lieferkette gefährden können. Konzentrieren sich Unternehmen jetzt ausschließlich auf das Pandemierisiko, sind sie verwundbar, denn sie laufen Gefahr, den Blick auf andere Risiken und Warnsignale im Markt aus den Augen zu verlieren. Angesichts der zunehmenden Komplexität der Supply-Chain-Risiken benötigen Unternehmen strategische und proaktive Ansätze für das Risikomanagement, um ihre Wertschöpfungsketten resilienter zu machen. Fasst man Umfragen zusammen, dann dürften Risikomanagement und Lieferketten in Post-Corona-Zeiten anders aussehen als bisher. Der Begriff der „glokalisierten“ Supply Chain macht die Runde und ist dem Umstand geschuldet, dass weltweite und weitverzweigte Lieferketten nicht nur Vorteile in der Beschaffung und dem Absatz von Produkten bringen, sondern eben auch Risiken verursachen, die von einzelnen Unternehmen kaum mehr zu beherrschen sind.

Unternehmen müssen jetzt handeln

Der Trend geht immer mehr von global zu lokal, mit dem Ziel, Beschaffungs- und Absatzmärkte näher zusammenzubringen. Und genau in diesem Bereich gibt es Lösungen wie das „Smart Logistic System“ von TIMOCOM. Die Plattform gibt Unternehmen die Kontrolle über die eigene Lieferkette zurück und erlaubt es, Lagerhaltung und Transportwesen flexibel, einfach und schnell je nach Bedarf orchestrieren zu können.

Über TIMOCOM

TIMOCOM GmbH ist ein mittelständisches FreightTech-Unternehmen. Der IT- und Datenspezialist unterstützt seine Kunden mit smarten, sicheren und einfachen Lösungen dabei, ihre logistischen Ziele zu erreichen. Über das Smart Logistics System von TIMOCOM vernetzen sich mehr als 45.000 geprüfte Unternehmen, die täglich bis zu 750.000 internationale Fracht- und Laderaumangebote einstellen.



Ihr Ansprechpartner bei TIMOCOM

Fabian Karsten

Team Leader, Sales Central Europe

Tel.: +49 211 88 26 61 29 | fkarsten@timocom.com

[Jetzt Kontakt aufnehmen](#)

Herausgeber TIMOCOM GmbH,
Timocom Platz 1, DE-40699 Erkrath, Tel.: +49 211 88 26 88 26

Dieses Whitepaper wurde im Auftrag der TIMOCOM GmbH erstellt. Die Angaben im Text sind unverbindlich und dienen lediglich zu Informationszwecken. Ohne spezifische professionelle Beratungsleistung sollten keine Handlungen aufgrund der bereit gestellten Informationen erfolgen. Haftungsansprüche gegen TIMOCOM GmbH, die durch die Nutzung der in der Publikation enthaltenen Informationen entstanden sind, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

© 2021 TIMOCOM GmbH