

Erstes Geleitwort

Den Hintergrund der vorliegenden Untersuchung bilden die tief greifenden Umwälzungen in der Logistik in den letzten Jahren. So ist einerseits seitens der Unternehmen aus Industrie und Handel neben einer zunehmenden Bereitschaft zum „Outsourcing“ umfassender logistischer Aktivitäten an Logistikunternehmen auch eine qualitative Veränderung der Logistikkonzepte erkennbar. Nicht zuletzt angesichts weitreichender Internationalisierung von Logistiknetzen, die Marktausweitung, Standortänderungen und wachsende internationale Arbeitsteilung zur Folge haben, steigt die Komplexität der Wertschöpfungsketten rasant.

Daneben wird seit geraumer Zeit in der Wirtschaftspraxis wie auch in der betriebswirtschaftlichen Forschung das Konzept des Supply-Chain-Managements diskutiert, das eine auch unternehmensübergreifende Integration der Logistikketten zum Ziel hat. Hierbei steht die vertikale Kooperation der Akteure in Supply Chains im Mittelpunkt der Diskussion, besonders intensiv etwa im Kontext der ECR-Initiative in Europa. Dabei bleibt allerdings ein Integrationspotenzial häufig außer Betracht, das womöglich noch weit größere Chancen zur Steigerung logistischer Effizienz und Effektivität beinhaltet: die horizontale Integration von Wertschöpfungsketten. Allerdings ist dies nicht

Diese Verbindung von theoretischer Fundierung und unmittelbarer Praxistauglichkeit ist es, die die vorliegende Untersuchung bemerkenswert machen. Ihre Ergebnisse sind von unmittelbarer Relevanz nicht nur für die weitere Intensivierung der Kooperationsthemas in der logistischen Forschung, sondern vor allem für die direkte Umsetzung in den Unternehmen der logistischen Praxis. Die vorliegende Arbeit verdient deshalb eine besonders schnelle und weite Aufnahme in Wissenschaft und Praxis. Es ist zu wünschen, dass mit der Aufnahme der Arbeit in diese Schriftenreihe diese rasche Verbreitung ermöglicht wird.

Prof. Dr. Werner Delfmann

Zweites Geleitwort

Die wirtschaftspolitische Großwetterlage wird heute durch das Allokationsprinzip "Wettbewerb" bestimmt. Logistisches Systemdenken ist mehr denn je gefragt. Gesamthaftes Planen und Optimieren der Güter- und Informationsflüsse wird mit zunehmender Schärfe des Wettbewerbs für Industrie-, Handels- und Gewerbebetriebe immer stärker zu einem zentralen Erfolgsfaktor. Bei gleicher Produktqualität kann die bessere Logistik, die ein Anbieter vorzuweisen hat, ihm einen Wettbewerbsvorsprung sichern. Auf den deregulierten und heute zunehmend globalisierten Märkten ermöglicht es die Logistik, Positionen erfolgreich zu verteidigen und auszubauen. Eine exzellente Logistik garantiert die vom Kunden gewünschte Verfügbarkeit eines Produktes. Optimale Verfügbarkeit ist für den Markterfolg eines Produktes ebenso wichtig wie die Tatsache, daß das Produkt die seitens des Kunden erwarteten technischen Qualitätsstandards erfüllen muß. Auf Wettbewerbsmärkten genügt es nicht, daß ein Leistungsanbieter *hin und wieder* besser ist als seine Konkurrenten; er muß sich vielmehr *permanent* durch Leistungsverbesserungen profilieren.

So angenehm das Wettbewerbssystem für die Konsumenten ist, so hart ist es aus der Sicht der Betriebe. Die Inanspruchnahme der Wahlmöglichkeiten durch die Konsumenten setzt unter den Anbietern einen harten Selektionsmechanismus in Gang, der nach dem Prinzip "Das Bessere ist der Feind des Guten" abläuft und jenen Betrieben, die an den Wünschen ihrer Kunden vorbeiproduzieren, keine Überlebenschance läßt.

Die Aktualität des vom Verfasser behandelten Themas ergibt sich primär aus den Rahmenbedingungen des Wettbewerbs. Der Industrielogistiker als Spezialist für die betrieblich relevanten Objektflüsse ist aufgerufen, aus dem Blickwinkel seines Ressorts ertragsverbessernde Gestaltungsvorschläge zu erarbeiten. Dabei soll er als allgemeine Leitlinie den Grundsatz „If possible, do it less complicated and less expensive“ im Auge behalten.

Die Suche nach logistischen Verbesserungsmöglichkeiten erlangt in einer Zeit überfüllter Autobahnen und Stadtstraßen besondere Dringlichkeit. Der von Jahr zu Jahr zunehmende Verkehrsstau wird für den Logistiker zu einer immer härteren Planungsrestriktion und gibt Anlaß, über Kooperationsformen nachzudenken, die eine Reduzierung der Fahrzeugbewegungen in Aussicht stellen.

Die vorliegende Arbeit ist aber nicht nur ein aktueller Bericht über die Problemsituation, sondern endet – wie es bei Dissertationen gute Tradition ist – konstruktiv. Der Verfasser hat sich intensiv und erfolgreich darum bemüht, mit Hilfe des wissenschaftlichen Instrumentariums ein für die reale Logistikwelt brauchbares Lösungskonzept zu entwickeln. Er präsentiert ein Gesamtmodell, welches das Spektrum von der Identifikation der zielführenden Kooperationsalternative, der Wahl geeigneter Kooperationspartner bis hin zur EDV-gestützten Berechnung des Gesamtnutzens sowie der Allokation des partnerindividuellen Kooperationsnutzens abdeckt. Untersuchungsbreite und methodischer Tiefgang sind bei dieser Arbeit gleichermaßen beeindruckend. Der eigenständige Lösungsvorschlag ist innovativ. Insgesamt stellt die vorliegende Arbeit einen herausragenden Beitrag zur Grundsatzdiskussion über den Nutzen von Kooperationen in der Logistik dar. Ich wünsche der Arbeit deshalb viele interessierte Leser aus Wissenschaft und Praxis.

em.o.Prof. Dr. Peter Faller