

Geleitwort

Angesichts zunehmend komplexer, verteilter Wertschöpfungsstrukturen nehmen Volumen und Frequenz des Güterausstausches zwischen Unternehmen kontinuierlich zu. Damit verändern sich auch die Anforderungen, die Industrie und Handel an das Güterverkehrssystem und die daran beteiligten Logistikdienstleister stellen, und zwar sowohl hinsichtlich der physischen Beförderungsleistungen als auch der Informationsleistungen. Die zunehmende Arbeitsteiligkeit erschwert die optimale logistische Gestaltung, Steuerung und Kontrolle der Güter- und Informationsflüsse in Transportnetzen erheblich. Besonders unternehmensübergreifende Prozessabläufe sind dabei häufig ineffizient.

Ein Ansatzpunkt, um diese Herausforderungen zu meistern, sind elektronische Transportmärkte, also Kommunikationssysteme, auf denen Informationen über angebotene Frachten und verfügbaren Laderaum zwischen angeschlossenen Verladern, Spediteuren und Frachtführern ausgetauscht werden. Sie zielen darauf ab, die Markttransparenz zu steigern und die Koordination transportlogistischer Prozesse zu verbessern. Sie versprechen eine höhere Auslastung der Transportkapazitäten und damit geringere Frachtkosten für die Verloader, eine größere Effizienz bei der Suche, dem Vergleich und der Auswahl angebotener Ladungen bzw. Transportkapazitäten und mehr Flexibilität bei außerplanmäßigen Transportaufträgen.

Trotz der genannten Vorteile haben sich elektronische Transportmärkte am Markt kaum durchgesetzt. Nach ersten Versuchen Anfang der 1970er Jahre, die u.a. an der mangelnden Nutzerakzeptanz in der stark mittelständisch geprägten Güterverkehrswirtschaft scheiterten, ging mit der Verbreitung des Internets eine zweite Generation elektronischer Plattformen an den Start; doch auch diese modernen Interaktionssysteme haben den Markt bisher nicht erobern können. Die Gründe für ihr Scheitern waren bis dato unerforscht.

Hier setzt die vorliegende Arbeit an. Auf der Grundlage einer umfassenden empirischen Untersuchung gelingt es erstmals, ein flächendeckendes Bild der elektronischen Transportmärkte zu zeichnen. Die Studie zeigt überzeugend, dass vor allem Probleme im Bereich der Liquidität, der Kosten, der Qualität sowie Leistungs- und Akzeptanzprobleme dem Erfolg der Systeme in der Logistikpraxis im Wege stehen. Die Ursachen dieser Probleme und Defizite werden mit Hilfe der Ansätze der Neuen

Institutionenökonomie grundlegend analysiert und erklärt. Der Erfolg elektronischer Transportmärkte hängt demnach vor allem von der konsistenten Konfiguration der verschiedenen Gestaltungsparameter ab. Entscheidend ist dabei insbesondere die Ausgestaltung der Wertschöpfungsstruktur, der Betreiberstruktur und des Verhandlungsmechanismus. Unter Anwendung der Erkenntnisse der Konfigurationstheorie werden drei konkrete, konsistente Marktkonfigurationen für die Bedürfnisse von Verladern, Spediteuren bzw. Frachtführern entwickelt.

Damit gelingt es Herrn Sänger erstmals in der Logistikk-literatur überhaupt, eine überzeugende empirische und theoretische Analyse elektronischer Transportmärkte vorzulegen, sowie das Erklärungs- und Gestaltungspotenzial der Neuen Institutionenökonomie für das Themenfeld fruchtbar zu machen. Mit der konkreten Ableitung praktisch umsetzbarer Gestaltungsempfehlungen im Kontext der Konfigurationstheorie belegt Herr Sänger die Tragfähigkeit seines Konzeptes. Damit schließt er nicht nur eine Forschungslücke, sondern er bietet damit gleichzeitig die konzeptionelle Plattform für eine erfolgsversprechende Weiterentwicklung elektronischer Transportmärkte in der Logistikpraxis.

Ich wünsche der Arbeit eine lebhaft Resonanz in Wissenschaft und Praxis.

Werner Delfmann