

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2012

Die Verwundbarkeit Schweizer Import- und Exportkorridore

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz wird erstmalig eine Verwundbarkeitsanalyse der Schweizer Import- und Exportkorridore in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) durchgeführt. Die Verwundbarkeitsanalyse bezweckt die Identifikation von Schwachstellen in denjenigen Transport- und Logistikinfrastrukturen, die für die Versorgung der Schweiz mit volkswirtschaftlich relevanten Gütern von grosser Bedeutung sind.

Übergeordnetes Ziel ist die Bereitstellung einer Planungsgrundlage für die wirtschaftliche Landesversorgung, welche gleichzeitig dem Aufbau eines Kontinuitäts- und Krisenmanagements für die Schweizer Transportlogistik dient. Eine Verwundbarkeitsanalyse für (Schweizer) Import- und Export-

korridore stellt sowohl für Praxis als auch für die Wissenschaft Neuland dar. In einem ersten Teilschritt werden die Grundlagen zur Verwundbarkeitsanalyse vorgestellt. Dazu zählt insbesondere die methodische Vorgehensweise, die zur Durchführung einer Verwundbarkeitsanalyse entwickelt wurde

(s. Bild 1). Die zukünftigen Projektschritte sehen die Anwendbarkeit der entwickelten Methoden zur eigentlichen Verwundbarkeitsanalyse vor.

Definition von Verwundbarkeit

Transportprozesse der Schweizer Import- und Exportkorridore sind in Bezug auf eine bestimmte Warengruppe aus Landesversorgungssicht dann verwundbar, wenn

- die entsprechende Warengruppe eine hohe «volkswirtschaftliche Bedeutung» hat und
- die Warenströme entweder an neuralgischen Infrastrukturknoten weitergehend zusammentreffen (z.B. in spezifischen Konso-

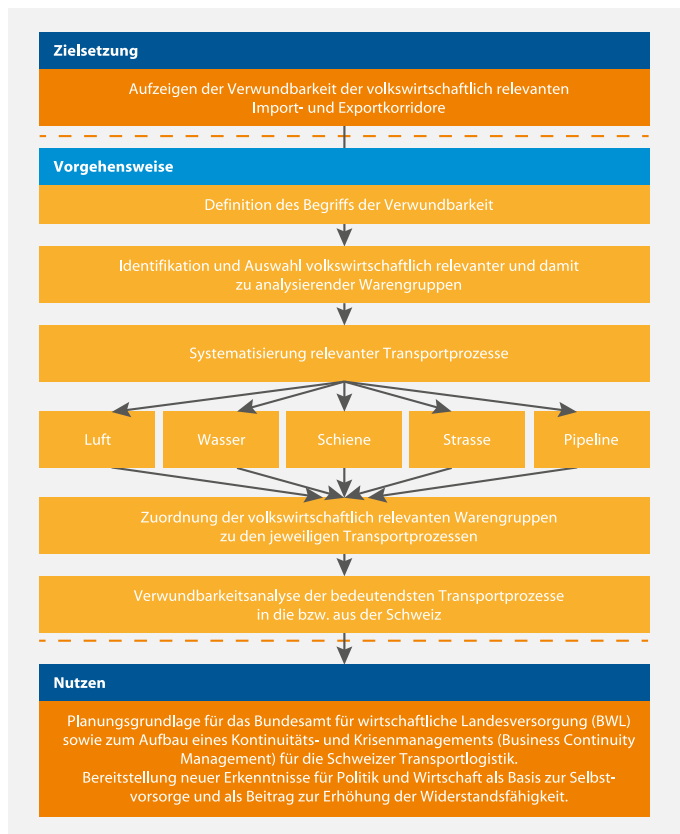


Bild 1. Schematische Darstellung der Vorgehensweise im Rahmen der Verwundbarkeitsanalyse der Schweizer Import- und Exportkorridore



Bild 2. Struktur zur Definition von Verwundbarkeit der Schweizer Import- und Exportkorridore

lidierungszentren) oder grösstenteils den gleichen Verkehrsabschnitt verwenden.

Wie Bild 2 verdeutlicht, ist eine Warengruppe per se verwundbar, wenn sie nur über einen «einzelnen Transportprozess» abgewickelt wird, da kurzfristig keine Ausweichmöglichkeit besteht.

Kommt es beispielsweise in Punkt A (s. Bild 2) zu einem Unterbruch der zusammenlaufenden Warenströme (aus nicht näher untersuchten Gründen), sind die übrigen Prozesse, die in Punkt B (s. Bild 2) zusammenlaufen, nicht unmittelbar davon betroffen. Die Landesversorgung ist nicht gänzlich gefährdet. Kommt es hingegen zu einem Ausfall in Punkt B, ist die Landesversorgung nicht mehr sicherzustellen. Neben den Umschlagpunkten spielt auch die Anzahl der Länder, aus denen eine Ware importiert bzw. in die eine Ware exportiert wird, für die Verwundbarkeit von Transportprozessen eine bedeutende Rolle. Unabhängig vom Beschaffungsrisiko wirken sich Anzahl, Lage und Entfernung der entsprechenden Länder auf die Art und Anzahl der Transportprozesse einer Ware aus. Als ein erstes Beispiel können grundlegende Untersuchungen zur Warengruppe Weizen aufgeführt werden. **Im Jahr 2010 wurden 570 000 t Weizen in die Schweiz importiert.** 80 % der importierten Tonnage machten dabei Importe aus Frankreich, Deutschland, Kanada und Österreich aus. Bild 3 zeigt die Importmengen aus diesen Ländern und den jeweiligen Modalsplit der Verkehrsträger beim Grenzübertritt Schweiz auf. Die Importe aus Kanada werden zu knapp 100 % in den Hochseehäfen in Antwerpen und Gent umgeschlagen. Der Grossteil davon (s. Bild 3) wird per Binnenschiff weiter in die Schweiz transportiert. Aus der EU importierter Weizen wird primär per Strasse in die Schweiz transportiert, vor allem aus den Anrainerstaa-

Importe (in t)	Bahnverkehr	Luftverkehr	Schiffsverkehr	Strassenverkehr	Gesamt	Anteil an den gesamten Weizenimporten
Frankreich	33 459	9	43 449	114 128	191 036	33,5 %
%-Anteil der Verkehrsträger	18 %	<0,1 %	23 %	60 %		
Deutschland	57 987		8 267	118 025	184 279	32,4 %
%-Anteil der Verkehrsträger	31 %	<0,1 %	4 %	64 %		
Kanada	4 635		56 254	3 831	64 720	11,4 %
%-Anteil der Verkehrsträger	7 %	<0,1 %	87 %	6 %		
Österreich	35 792			3 758	39 550	6,9 %
%-Anteil der Verkehrsträger	90 %	<0,1 %	0 %	10 %		

Bild 3. Exemplarische Analyse der Importe der Warengruppe Weizen in der Schweiz

Die Transportprozesse für Importe aus europäischen Ländern weisen keine hohe Verwundbarkeit auf, da für Strassen- und Schienentransporte zahlreiche Ausweichrouten bestehen. Für Importe aus Übersee stellt die Binnenschifffahrt den nahezu einzigen Verkehrsträger dar. In einem weiterführenden Schritt ist der Rhein als Transportkorridor im Detail zu untersuchen, zumal bei der Analyse weiteren Warengruppen der Rhein erwartungsgemäss ebenfalls eine bedeutende Rolle spielen wird.

Was Sie ausserdem wissen sollten

Der Binnenschifffahrt kommt für die Versorgung der Schweiz mit bestimmten Warengruppen sowie auch für den Export bestimmter Warengruppen eine zentrale Bedeutung zu, da der Rhein die einzige Wasserstrasse darstellt, die in die Schweiz führt. Daher besteht für Transportprozesse einer Warengruppe, die primär das Binnenschiff einsetzen, eine Verwundbarkeit. Kürzlich hatte die Rheinschifffahrt mit einem durch die Trockenheit bedingten niedrigen Pegelstand zu kämpfen. Frachtschiffe transportieren nur 30–40 % ihrer eigentlichen Ladung, die Frachtpreise steigen. Doch auch weitere unvorhergesehene Ereignisse, wie Naturkatastrophen, die zwar eine geringe Eintrittswahrscheinlichkeit, jedoch ein hohes Schadensausmass haben, könnten die Rheinschifffahrt sowie andere Verkehrsträger beeinträchtigen.

Vertiefte und weitere Infos erhalten Sie zu diesem Thema am

7. GS1 Forum Logistics & Supply Chain, Mittwoch, 7. März 2012, Trafohalle Baden

Sind unsere Supply Chains sicher... auch in einer Notlage?

Erfahren Sie, wie sich Unternehmen gezielt mit dem Thema Sicherheit auseinandersetzen und sich für Engpässe, Krisen und Katastrophen vorbereiten. Experten und Führungspersonen aus Unternehmen werden ihre Notfallszenarien aufzeigen und diskutieren.

Anmeldung: www.gs1.ch/events

Autoren: Prof. Dr. Erik Hofmann und Kerstin Lampe, LOG-HSG St.Gallen
Kathrin Allemann, GS1 Schweiz

Katalog Logistikmarkt 2012

Der 400-seitige Katalog «Logistikmarkt 2012» ist mit der 5. Ausgabe der Logistikmarktstudie das führende und umfassende Nachschlagewerk für Logistik, Prozess- und Supply Chain Management in der Schweiz. Ein wichtiger Bestandteil des Kataloges ist zudem das umfassende Branchenverzeichnis mit Firmeneinträgen und -porträts.



Publikation: Dezember 2011

Kosten: GS1 Mitglieder CHF 180.–
Mitglieder anderer Logistikverbände: CHF 320.–
Regulärer Preis: CHF 420.–

Bestellungen unter: www.logistikmarkt.ch