

DVZ

DEUTSCHE VERKEHR ZEITUNG

22. AUGUST 2014 • 1. Jahrgang

Zeitung für Verkehr und Logistik

C 2497 • www.dvz.de

„Wir machen
noch zuviel
handwerklich.“

FERCAM-CHEF THOMAS
BAUMGARTNER

LANDVERKEHR SEITE 7



Wer wieviel verdient

Neue Gehaltsstudie belegt die Unterschiede zwischen den einzelnen Branchen und das weiterhin bestehende Nord-Süd-Gefälle. Von Bernhard Hector

In der Logistik kann man gutes Geld verdienen, allerdings nicht bei Logistikern. Die zahlen laut Page-Gehaltsstudie im Durchschnitt rund 7000 EUR pro Jahr weniger, als Logistikfachkräfte in der Automotive- oder Chemieindustrie erhalten. Zudem wird im Süden besser verdient als im Norden.

Überall sind laut Studie jedoch Zusatzleistungen an der Tagesordnung. Diese können je nach Position über 30 Prozent betragen. Das attraktivste Incentive ist für viele immer noch der Firmenwagen, erklärt Timo Lüscher, Senior Associate bei Michael Page. Aber auch vermögenswirksame Leistungen, Handys und Umzugskosten werden oft gewährt, je nachdem, was der Mitarbeiter bevorzugt. Boni sind laut Studie in kleinen Unternehmen fast immer an persönlich erreichbaren Zielen ausgerichtet. Bei Konzernen hingegen berücksichtigen Bonuszahlungen oft auch Unternehmensziele. Das wirke sich nicht immer positiv für den Einzelnen aus.

Bei Gehaltsverhandlungen ist es laut Lüscher wichtig, auf die eigenen Erfolge

mit Blick auf die Unternehmensziele hinzuweisen: Wer im Einkauf zeigt, dass er Einsparungen oder etwa den Aufbau internationaler Lieferantenbeziehungen erfolgreich vorangetrieben hat, liefert Argumente in Richtung Effizienz und Wachstum. In der Supply Chain sind es die Verschlinkung von Prozessen und die bessere Vernetzung aller Abteilungen, womit sich in Verhandlungen punkten lässt. Das wird auch in kleinen Unternehmen wichtiger.

Das nach wie vor bestehende Nord-Süd-Lohngefälle ist nach Auffassung von Lüscher branchenbedingt. Im Süden gibt es im Gegensatz zum Norden eine starke Infrastruktur von Automobilzulieferern und Maschinenbauunternehmen. Daher sind die Gehälter im Süden im Durchschnitt höher.

KOMMENTAR SEITE 2
NAHAUFNAHME SEITE 3

Kriminelle suchen Opfer über Frachtenbörsen

STRASSENGÜTERVERKEHR Jeder zweite Transportunternehmer ist schon einmal Opfer von kriminellen Handlungen geworden. Dabei ereignen sich Verluste durch LKW-Ladungsbetrug und -unterschlagung viel häufiger als bisher angenommen, hat eine vom Gewerbeversicherer Kravag unterstützte Untersuchung des Instituts für Logistikrecht & Riskmanagement der Hochschule Bremerhaven ergeben. Rund 50 Prozent der Fälle entfallen inzwischen auf sogenannte Täuschungsdelikte wie Betrug und Unterschlagung, die andere Hälfte sind Ladungsdiebstähle durch Raub oder Aufbruch. Zunehmend missbrauchen die Kriminellen internetbasierte Frachtenbörsen. Bei 40 Prozent der Ladungsdiebstähle gebe es einen Zusammenhang zwischen Täuschungsdelikten und Frachtenbörsen, so die Autoren. (la)
MANAGEMENT & RECHT SEITE 11

Per Feeder am Stau vorbei

Germanische Shipping plant Liniendienst zwischen Nordseehäfen

SEESCHIFFFAHRT Im letzten Quartal dieses Jahres soll es losgehen. Dann soll mit der „Germanische Linie“ ein Feederschiffs-basierter Liniendienst zwischen den deutschen Nordseehäfen starten. Mustafa Nimetoglu schweben Verkehre zwischen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven vor. Er hoffe auf ein wöchentliches Aufkommen von 3000 Teu, berichtet der Initiator, der auch Geschäftsführer der Germanische Shipping ist, exklusiv der DVZ.

Die Idee kam Unternehmer und Kapitän Nimetoglu bereits vor gut zwei Jahren. Seit Herbst vergangenen Jahres habe es dann vertiefende Gespräche mit Terminalbetreibern, Speditoren und Reedereien gegeben. Das Bundesverkehrsministerium und die Universitäten in Hamburg und Bremen hätten mit Knowhow und Daten zum möglichen Containeraufkommen in dem Fahrtgebiet geholfen. Die

Reaktionen seien insgesamt positiv gewesen, so dass der 43-jährige nun den Sprung ins kalte Wasser wagen möchte, denn: „Angesichts immer zahlreicherer Großschiffsanläufe und entsprechender Peaks bei Umschlag und Hinterlandtransport sollte mal jemand den Anfang machen und ein neues Konzept vorstellen“, sagt Nimetoglu. Zur Erinnerung: Der Containerlogistiker EKB will vermehrt in die Nachtstunden ausweichen, um Abfertigungsengpässe und Staus zu vermeiden (DVZ 19.8.2014, Seite 6).

Er geht davon aus, dass zu Beginn pro Woche drei Rundläufe zwischen den Hamburger Terminals, Bremerhaven und Wilhelmshaven zu schaffen sind. Beginnen möchte er mit einem Feederschiff in der Größenordnung von 400 bis 600 Teu. Bei Bedarf würden auch Stade und Brake angelaufen. Später könnte ein zweites Schiff hinzukommen und

das Angebot auf vier wöchentliche Rundläufe ausgebaut werden. Das jährliche Aufkommenspotenzial gibt er mit 150 000 Teu an. Er hofft, dass seine Kapazität von Beginn an mit 60 bis 70 Prozent ausgelastet sein wird.

Noch wird der überwiegende Teil der Container zwischen den deutschen Nordseehäfen auf Straße und Schiene transportiert. Als Konkurrenz zu Truckern und Eisenbahnern sieht Nimetoglu sein Angebot nicht, eher als Ergänzung. „Schließlich kann das Aufkommen eines einzigen Großcontainerschiffs mit LKW und Eisenbahn nur schwer reibungslos abgewickelt werden.“ Sein Projekt, bei dem die Boxen rund 40 Prozent günstiger transportiert werden sollen als auf der Straße, sei daher für Partner aus diesen Bereichen offen, betont er. Er selbst will mit seinem Unternehmen 2 bis 3 Mio. EUR in das Projekt investieren. (sr)

TOP-Themen

Amazon weitet seine Logistik nach Polen aus

Seit Monaten streiten der Versandhändler und die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi. Nun will das Unternehmen bis zum Jahresende drei Logistikzentren in Polen eröffnen. Die Sicherung der Lieferfähigkeit könnte ein Grund sein. 5

Maersk Line macht im ersten Halbjahr Gewinn

Das gute Abschneiden der Linienreederei liegt an einer konsequenten Kostendisziplin und strikter Kapazitätssteuerung, die dem Markt angepasst wurde. Insgesamt setzen die Reeder auf größere Schiffe. 8/9

Motivation beginnt am ersten Tag

In diesen Tagen gehen wieder viele Auszubildende mit Neugier und Elan in ihren neuen Lebensabschnitt. Darauf sollten sich Unternehmen einstellen und die jungen Mitarbeiter von Anfang an fördern und fordern. 12

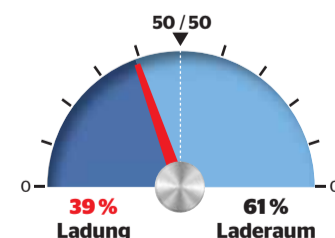
Deutsche Bahn verklagt Airlines in den USA

LUFTFRACHT Die Deutsche-Bahn-Tochter DB Schenker verklagt in den USA rund ein Dutzend Airlines auf Schadenersatz wegen des vor sieben Jahren aufgeflogenen Luftfrachtkartells. Die Klage gegen Carrier wie Air France-KLM, Cargolux, SAS oder All Nippon Airways laufe auf eine Summe von 500 Mio. EUR hinaus, sagten mit der Klage Vertraute der Nachrichtagentur Reuters.

Die Preisabsprachen zwischen 1999 und 2006 über Treibstoffzuschläge und Sicherheitsgebühren hatten in vielen Ländern erhebliche Strafen der Wettbewerbsbehörden ausgelöst. Lufthansa kam als Kronzeuge der Absprachen um Zahlungen herum. (ma)

Transportbarometer

Große Ausschläge auf einzelnen Relationen



BERICHT SEITE 7

Quelle: TimoCom

Folgen Sie uns bei Twitter:
www.dvz.de/twitter

Werden Sie Fan der DVZ:
www.dvz.de/facebook