

Humanitäre Logistik versus kommerzielle Logistik

Dipl.-Kffr. (FH) Hella Abidi (FOM ild)

Prof. Dr. Matthias Klumpp (FOM ild)

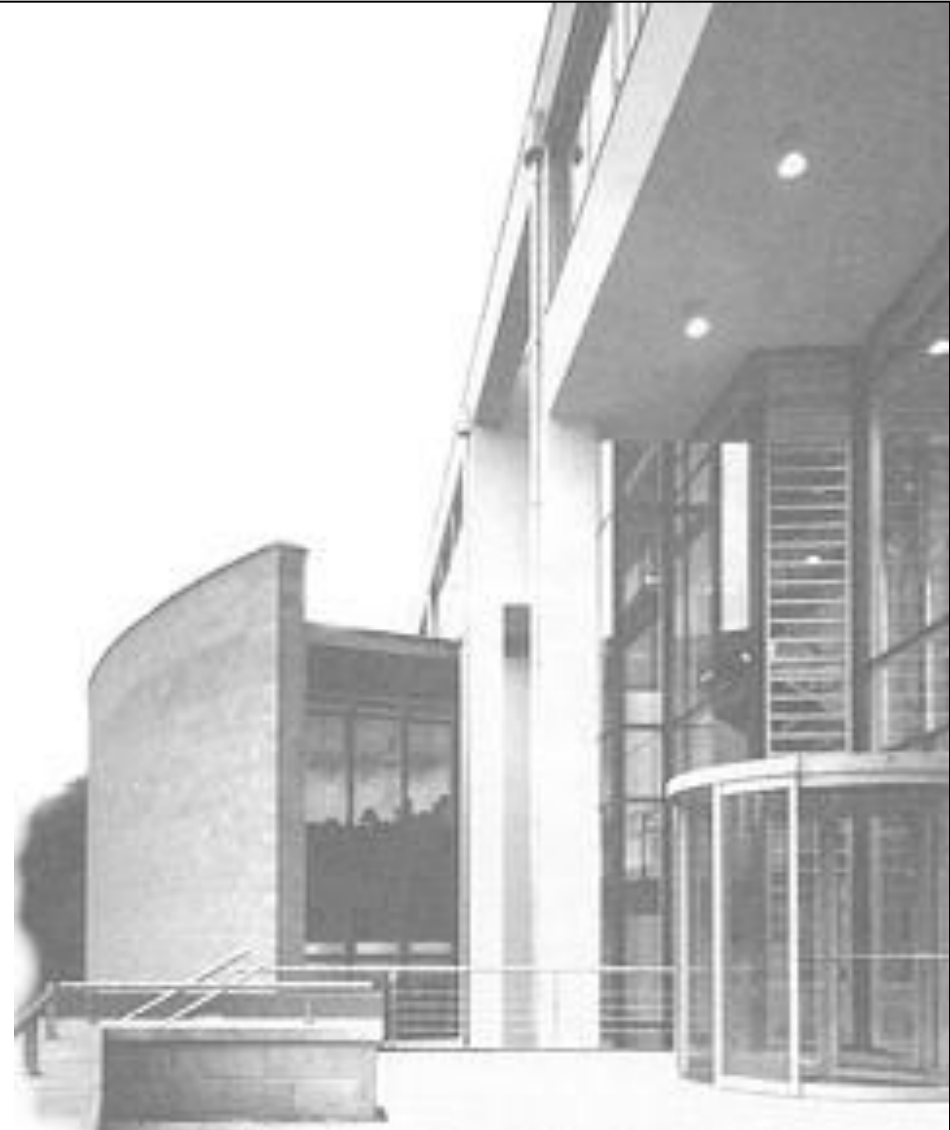
LM **11**

Logistikmanagement 2011

Bamberg, 28.-30.09.2011

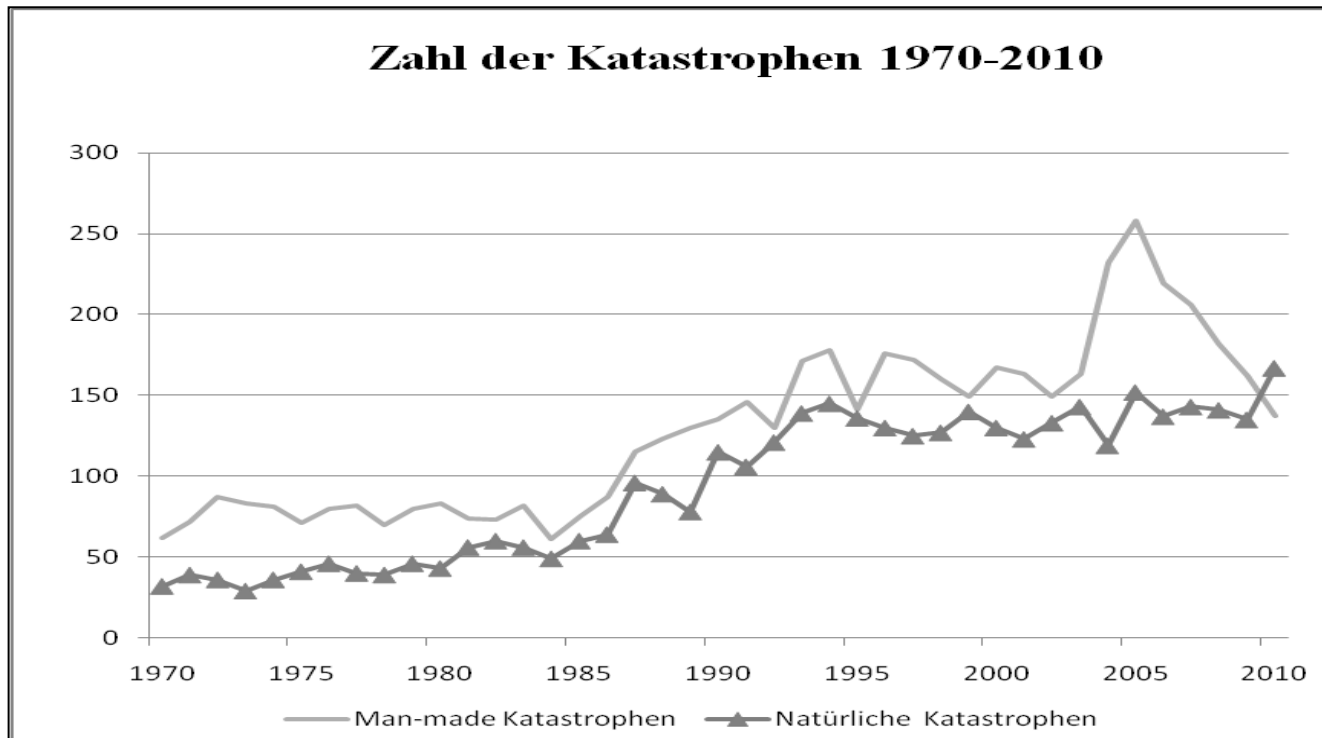


UNIVERSITÄT BAMBERG

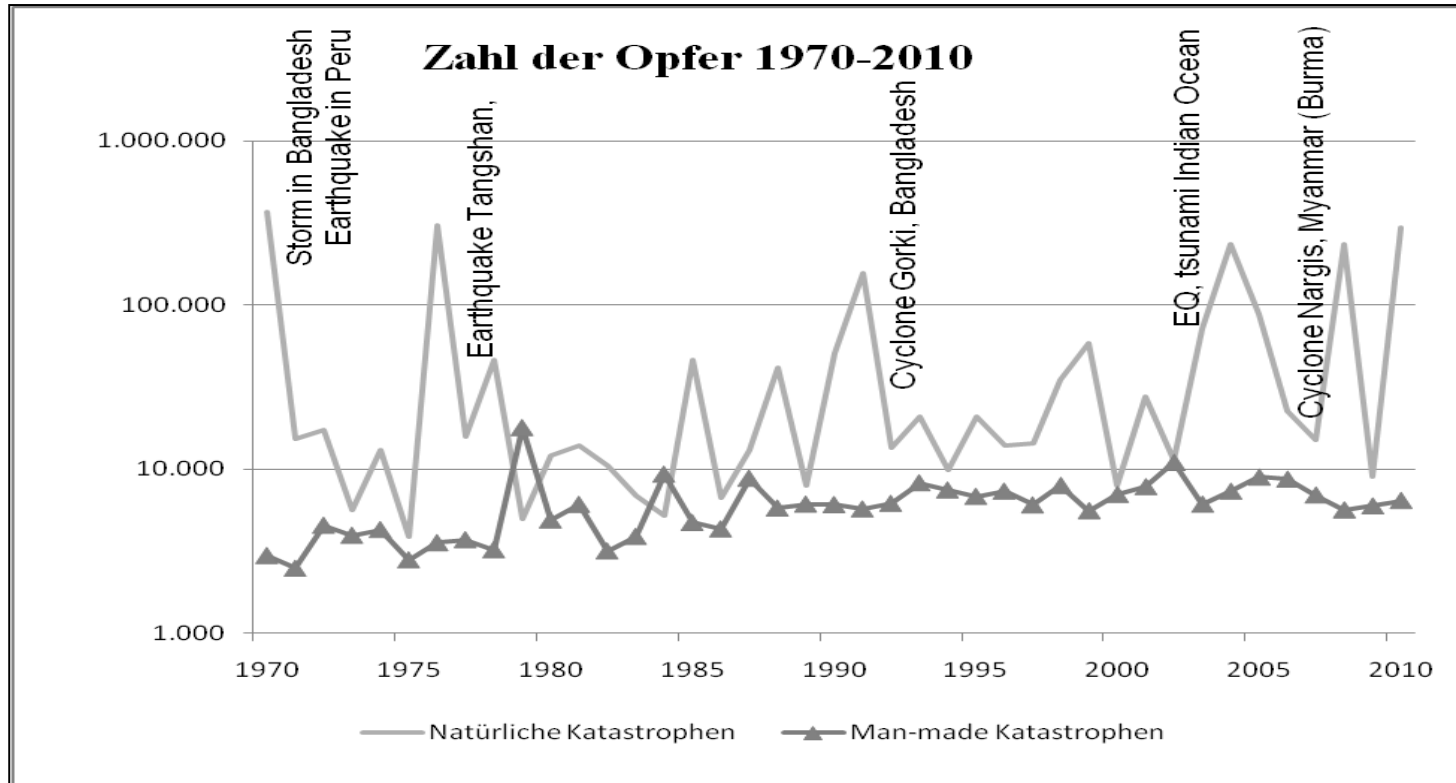


- 1. Einleitung**
- 2. Vergleich zwischen der humanitären und kommerziellen Logistik**
- 3. Herausforderungen in der humanitären Logistik**
- 4. Fazit**

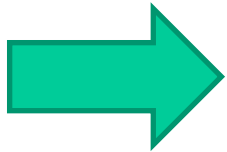
- Die Zahl der Katastrophen hat sich versechsfacht
- 2010 ereigneten sich insgesamt 304 Katastrophen
 - 167 natürliche Katastrophen: Erdbeben, Überschwemmungen, Sturm, Erdrutsch, Dürren und Vulkanausbrüchen,
 - 137 man-Made Katastrophen: politischen Krisensituationen, biologische, chemische und nukleare Ereignisse (Ölpest)



- 2010 betrug ökonomische Schaden 12 Milliarden US\$
- 21 Milliarden Verletzten und 300.000 Todesfällen
- Die größten Anlässe waren Haiti (Erdbeben), die Hitzewelle (Russland) und Pakistan (Flut)

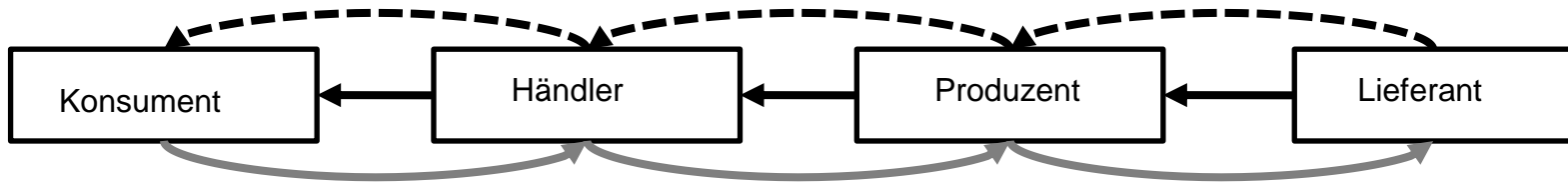


Humanitäre Logistik beinhaltet sämtliche klassische Tätigkeiten der Logistik für Nothilfeprojekte in Krisen- und Konfliktregionen mit den thematischen Schwerpunkten Wasser, Nahrung, Unterkunft, medizinische Grundversorgung, einfache Infrastruktur, Training u.a.

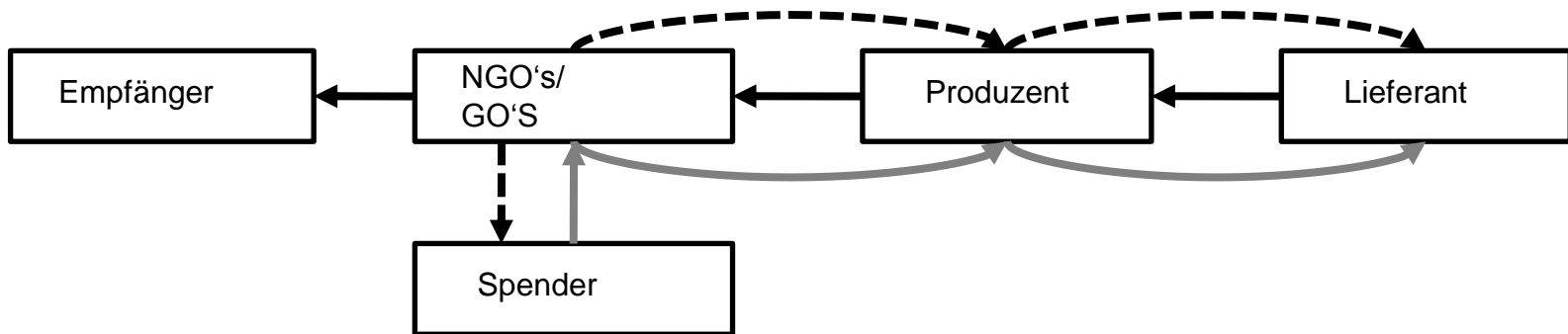


Effektive und effiziente logistische Abwicklung von Hilfsmaßnahmen

Kommerzielle Versorgungskette



Humanitäre Versorgungskette



← Materialfluss

← Informationsfluss

← Finanzfluss

Strategische Ebene

unter **Supply Chain Design** wird ein strategischer aggregierter **Planungsprozess** verstanden, im Rahmen dessen ganzheitlich die Infrastruktur der Supply Chain **über alle Funktionen – Lieferanten, Produktionsstätten, Läger, Vertriebszentren, Transportmodi, Produktionsprozesse** – sowie die sich daraus ergebenden Güterströme für **mehrere Jahre ermittelt** werden, um die **Kundenbedarfe** zu decken und eine effektive Erreichung der Sachziele des Supply Chain Management sicherzustellen



IFRC: dezentralisierte Supply Chain
Von *Push-* zur *Pull*-Strategie

2. Vgl. zwischen der humanitären und kommerziellen Logistik

<u>Operative Ebene</u>	Kommerzielle Logistik	Humanitäre Logistik
Beschaffungslogistik	Lieferanten sind weltweit, Mengen, Lieferzeitpunkt und zu beschaffende Gut, Laufzeit, Transportmodi, Transportkosten sind bekannt und vertraglich geregelt.	Ereignis einer Katastrophe unvorhersehbar, beschaffende Menge der benötigten Hilfsgüter nicht kalkulierbar Die Transportmodi unbekannt, da die Dimension der zerstörten Verkehrsinfrastruktur unbekannt
Distributionslogistik	Verschiedene Distributionskonzepte wie Cross Docking	über mehrere vorhandene Verkehrsträger, wie Kraftfahrzeuge, Fahrräder, Menschen, Tiere, Boote und Lastkraftwagen

2. Vgl. zwischen der humanitären und kommerziellen Logistik

	Kommerzielle Logistik	Humanitäre Logistik
Nachfragestruktur	Stabil, vorhersehbar, A b- schätzbar.	Die Nachfrage ist abhängig von der Art und Größe der Katastrophe. Die Nachfrage ist nicht vorhersehbar und nicht kalkulierbar unter B e- rücksichtigung der Aspekte: Zeit, Art, Menge, Größe und Ort
Lieferzeit	Lieferzeit ist definiert und vereinbart zwischen Kunde und Lieferant sowie Logisti k- dienstleister	Keine festdefinierten Liefe r- zeiten
Distributionsnetzwerk	Distributionsnetzwerke sind vorhanden, etabliert und organisiert.	Es ist als eine Herausford e- rung zu betrachten, da es abhängig ist von der Kat a- strophentyp, Ort sowie den Ausmaß der Katastrophe
Distributionsstrategie	Trend zur Pull Strategie	Push Strategie

2. Vgl. zwischen der humanitären und kommerziellen Logistik

<p>Logistik - und Transportkosten</p>	<p>Je nach Kunden - und Gutstruktur werden Transportpreise fest vereinbart und definiert. Konditionen sowie Rabatte festvereinbart</p>	<p>In der Regel keine feste Preiskonditionen vereinbart. Tagespreise werden offeriert. Zum Teil werden die Logistik - und Transportkosten gespendet</p>
<p>Bestandssteuerung, -verwaltung sowie -kontrolle (Inventur)</p>	<p>Vielfältige Methoden sind in der Praxis zu finden und die Thematik ist erforderlich. Beispielsweise Stichprobeninventur und permanente Inventur, welche an festgelegten Tagen durchgeführt werden ist. Die Zeitdauer für die Durchführung der Inventur kann definiert werden.</p>	<p>Die Durchführung der Inventur ist schwierig zu gestalten, da es von der Nachfrage und vom Nachfrageort abhängt</p>

2. Vgl. zwischen der humanitären und kommerziellen Logistik

<p>Verkehrsträger</p>	<p>Abhängig vom Gut, Transportkosten und Kunden, Auswahl zwischen LKW, Flugzeug, Schifffahrt, Schienenverkehr sowie intermodale Verkehrsträgerstrukturen</p>	<p>Jegliche Fahrzeugart wird genutzt für die Verteilung der Güter. Je nach Lage werden Tiere, Fahrräder oder auch Menschen als Hilfstransportmittel genutzt. Für den Hauptlauf wird in der Regel Flugzeug - der kurzen Lieferzeit.</p>
<p>Logistische Ziele</p>	<p>Erstellung der Leistungsprozesse in einer hohen Qualität. Fokus auf Kostenminimierung, Steigerung der Kundenzufriedenheit, Reduzierung der Durchlaufzeit, Bestandsreduktion und Rentabilitätssteigerung.</p>	<p>Reduktion der Sterbefälle, effiziente Hilfe den Betroffenen zukommen zu lassen</p>

2. Vgl. zwischen der humanitären und kommerziellen Logistik

Leistungsmessung	Schwerpunkt: Kostenminimierung, Gewinnmaximierung, Kundenzufriedenheitsmessung, Lieferzeit	Zeitfenster in der Hilfe zur Verfügung gestellt wird
SC Koordination	Verbesserungswürdig, dennoch vorhanden	Keine Koordinationsstruktur vorhanden
Nachfragegut	Produkte	Menschen, Hilfe und Hilfsleistung
IT-System	Gute Informationssysteme sind vorhanden wie beispielsweise ERP	Die Informationen sind unzuverlässig und nicht vollständig. Keine einheitliche IT Systeme
Güterverteilung zu Empfängern	Klare vordefinierte Zustellgebiete, Touren sowie Fahrer	Keine derartige Zuordnung möglich, auf Grund der unbekanntem Straßeninfrastrukturen, fehlendes Fahrpersonal sowie fehlende Fahrzeuge

Kleingut (action medeor e.V.)

Abweichung: 20-50%↑ als LDL für humanitäre Güter
1-5 Pal. Gewicht von 200 kg bis 500 kg

Vollcharter/Teilcharter

Abweichung: 3-7 %↑ als LDL für humanitäre Güter

	Humanitäre Logistik (Logistikdienstleister für humanitäre Güter)	Kommerzielle Logistik (Logistikdienstleister für Konsum-und Investitionsgüter)
Deutschland nach Pakistan	180.000.000 Euro	185.967.80 Euro
Deutschland nach Haiti	200.000.000 Euro	215.530.83 Euro
Panama nach Haiti	160.000.000 Euro	210.383.48 Euro

3. Herausforderungen in der humanitären Logistik

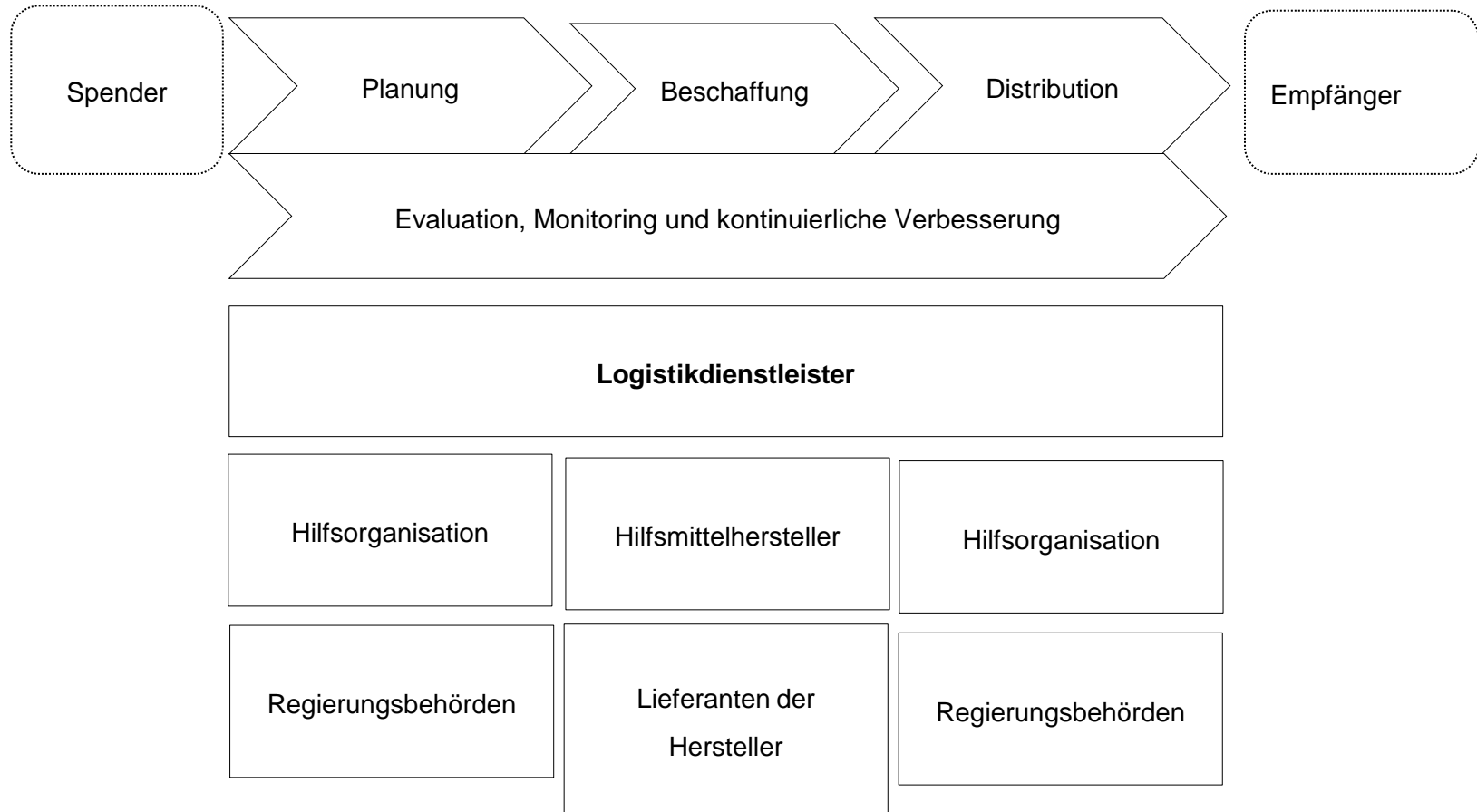
- Fehlendes Netzwerk
- Mangelhafter Informationsfluss
- Unterentwickelte Verkehrsinfrastruktur
- Schwankende Nachfrage nach Hilfsgütern
- Begrenzte und knappe Lagerkapazitäten sowie Transportkapazitäten am Markt
- Unkoordinierte Logistikkette
- Zahlreiche Hilfsorganisationen am Katastrophenort
 → Konkurrenzsituation

3. Herausforderungen in der humanitären Logistik

- Unterschiedliche und Vielfältige Hilfsgüter mit unterschiedlichen Produktionszeiten sowie Lebenszyklen und mit identischem Handling, Distribution und Logistikabwicklung
- Mangelhafte Planungs- sowie Vorbereitungsmaßnahmen auf eine Katastrophe
- Angepasste IT-Systeme sind unzureichend
- Fehlende adäquate Tracking und Tracing Systeme
- Wenig Logistikspezialisten am Katastrophenort für die Logistikgestaltung

Physisch	Informatorisch	Organisatorisch
<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zu betroffenen Gebieten wegen zerstörter oder nicht vorhandener Infrastruktur • Unzureichende Transport-, Umschlag- und Lagerkapazitäten • Preisabsprachen der Transportdienstleister vor Ort • Sicherheit für Hilfsgüter und Hilfspersonal 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffizile Einschätzung und Bewertung von Bedarfen und Erwartungen der Bedürftigen • Begrenzte IT-Infrastruktur, wenig verfügbare Mittel • Kaum zentrale Datenerfassung, -bündelung und -verwaltung in den Hilfsorganisationen • Sendungsverfolgung in Krisengebieten und Entwicklungsländern selten möglich • Organisationsübergreifende Kommunikation und Informationsaustausch (vertikal und horizontal fehlt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Politisch oft unsichere Bedingungen • Bürokratie und Korruption in den Empfangsländern • Fehlende Transparenz bzgl. Verantwortung • Beteiligung von kommerziellen Organisationen • Wenig logistisch ausgebildetes Fachpersonal bei den Hilfsorganisationen, stattdessen viele Quereinsteiger und freiwillige • Fehlen adäquater Logistikaus- und weiterbildungsmöglichkeiten in entwicklungs- und Schwellenländern

Quelle: BVL Arbeitskreis Berlin



Quelle: In Anlehnung
Baumgarten et al. (2010)

Humanitäre Logistik versus kommerzielle Logistik

Dipl.-Kffr. (FH) Hella Abidi (FOM ild)
Prof. Dr. Matthias Klumpp (FOM ild)

hella.abidi@fom-ild.de

LM **11**

Logistikmanagement 2011
Bamberg, 28.-30.09.2011



UNIVERSITÄT BAMBERG

