

Sicherheit wirtschaftlich umsetzen

Terrorabwehr belastet Logistiker / Gleichzeitige Prozessverbesserungen sind ein Ziel

Von Werner Bruckner

Der Vorschlag der EU-Kommission zur „Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“ ist bei Industrie-, Logistikverbänden und Unternehmen auf Ablehnung gestoßen. Der Entwurf sei bürokratisch und kostenintensiv, kritisiert der Industrieverband BDI. Der Bundesrat hat den EU-Vorschlag abgelehnt.

Für ein Unternehmen mittlerer Größe entstehen laut BDI Kosten von rund 130 000 EUR pro Jahr. Der EU-Vorschlag will die Güterbeförderung auf Straße, Schiene und Binnengewässern vor terroristischen Angriffen schützen. Grundsätzlich begrüßt der BDI dieses Anliegen. Doch sollten die Maßnahmen nicht im Widerspruch zur nötigen Entbürokratisierung und Wettbewerbsfähigkeit stehen.

Transporte unterliegen seit jeher Risiken wie Diebstahl, Piraterie oder Schmuggel. Doch seit dem 11. September 2001 versuchen unzählige US-Gesetze, EU-Initiativen und internationale Abkommen, die globalen Transportwege besser zu schützen. So soll dem terroristischen Missbrauch der Containertransporte die Container Security Initiative (CSI) entgegenwirken. „Aus US-amerikanischer Sicht bildet der Containerverkehr einen starken Fokus in punkto Sicherheitsmaßnahmen“, sagt Frank Arendt, Abteilungsdirektor Informationslogistik am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen. „95 Prozent aller Güter kommen in Containern in die USA. Allein im Jahr 2003 fertigte der US-Zoll etwa 9 Mio. Übersee-Container ab.“

Nachteile bei der Abfertigung. Vor allem Reeder, Terminalbetreiber und Logistikdienstleister stöhnen unter dieser Last. Sie müssen zahllose Sicherheitsvorschriften umsetzen. Ansonsten riskieren sie Nachteile etwa bei der Abfertigung von Hafen- und Zollbehörden. Unter der Führung von General Electric (GE) haben darum einige Unternehmen die International Container Security Organisation (ICSO) gegründet. Sie wollen Standards schaffen, um die Überwachung des Containertransports zu gewährleisten. Das stößt jedoch beim World Shipping Council (WCO) auf heftige Kritik, der der ICSO eigene wirtschaftliche Interessen unterstellt. Die Containerreedereien unterstützen schon seit längerem die unabhängige, neutrale International Standard Organisation (ISO).

Auch Herbert Machill, Leiter der Industry Line Services bei T-Systems, macht sich für ISO stark. Der Branchenexperte möchte die gesetzlichen Vorschriften auch wirtschaftlich umsetzen: „Mit einem intelligenten Containerkonzept wollen wir verhindern, dass gesetzliche Anforderungen den

Aufbau komplizierter, teurer Verfahren notwendig machen. Wir möchten darüber hinaus die Chancen der gesetzlichen Anforderungen nutzen, um die logistischen Prozesse über die gesamte Wertschöpfungskette zu optimieren.“

Erhebliche Kosten. Zwei Überwachungskonzepte stehen sich gegenüber: Eines will die Container mit Intelligenz ausstatten – Stichwort smart Container. Zwar könnte eine ausgeklügelte Sensorik mit Stromaggregat den Aufenthalts-, Öffnungs- oder Temperaturstatus selbstständig messen und weitermelden. Doch damit kämen auf Reedereien erhebliche Kosten zu. Auch die extremen Belas-

tungen durch Temperaturschwankungen bis über 60 Grad und die kostenintensive Wartung machen auf absehbare Zeiten smart Container unwahrscheinlich. „Die permanente Positionsverfolgung von Containern scheint allein aus Kostengründen nur für solche mit hochwertiger oder besonders gefährdeter Ladung sinnvoll“, unterstreicht Arendt.

Einsatz von Web-Services. „Wir bringen die Intelligenz nicht in die Container, sondern verknüpfen Container über Web-Services und Radiofrequenzidentifikation (RFID) mit den Transportmitteln. Damit ermöglichen wir eine intermodale Positionsbestim-

»Permanente Positionsverfolgung ist nur für besonders gefährdete Ladung sinnvoll«

Dr. Frank Arendt, ISL, Bremen

ung und Steuerung“, unterstreicht Machill von T-Systems die Vorteile des anderen Überwachungskonzeptes. Bei einem solchen Ansatz verbindet ein elektronisches Siegel die Vorteile eines mechanischen Siegels mit einem RFID-Tag. Damit versiegelt der Verlader den Container und meldet dies zusammen mit der Containernummer über ein Trust-Center an den Reeder. Die Daten des Siegels lassen sich per RFID in Seehäfen medienbruchfrei auslesen.

Eine weltweite ISO-Standardisierung dieses Siegels soll Ende des Jahres vorliegen. Parallel könnten Kunden und Sicherheitsbehörden ihre Container über das Internet orten und überwachen.

DVZ 2.11.2006 (rok)

Werner Bruckner, Tübingen, ist Fachjournalist. Kontakt über kuemmerlen@dvz.de

HINTERGRUND

Initiativen und Organisationen

Überblick Eine Auswahl laufender Sicherheitsinitiativen:

- ACE, Automated Commercial Environment
- AMS, Advance Manifest System / 24 hour rule
- BASC, Business Anti-Smuggling Coalition
- CSI, Container Security Initiative
- C-TPAT, Customs Trade Partnership Against Terrorism
- FAST, Free and Secure Trade
- ISC, Importer Self Assessment
- ISPS, International Ships and Port Facility Security Code
- MTSA, Maritime Transportation Security Act of 2002
- OSC, Operation Safe Commerce
- SST, Smart and Secure Trade lane
- TAPA, Technology Asset Protection Association
- Title III, Bioterrorism Act
- TSA, Transport Security Administration
- UCR, Unique Consignment Reference

DVZ 2.11.2006 (wb/rok)