



**HOLGER DECHANT** ist davon überzeugt, dass die Projektlogistikbranche von persönlicher Kommunikation lebt. Seine These lautet: Die Pandemie hat zu einem überfälligen Digitalisierungsschub geführt. Doch diese Entwicklung hat durchaus auch Nachteile.

# Eine Branche verliert ihr Gesicht: Die Auswirkungen der Coronapandemie auf das Breakbulk-Geschäft

Mit rasender Geschwindigkeit treibt die Coronapandemie die Digitalisierung des Geschäftslebens innerhalb der Logistik- und Breakbulk-Branche voran. Eine Entwicklung, die bis zu einem gewissen Grad durchaus überfällig war, die aber in dem nun erreichten Ausmaß mehr Schaden als Vorteil hinterlässt.

Denn zugleich bleibt das direkte und persönliche Element auf der Strecke. Das Virus zwingt es auf ein Minimum. Dabei sind für die Logistik großer und schwerer Ladung auch Faktoren wie menschliche Erfahrung und die direkte und persönliche Kommunikation mit Kunden und Partnern entlang der Lieferkette essenziell.

Ob große Fahrzeuge, Generatoren oder Windkraftkomponenten, ob Betonfertigteile, Stahlerzeugnisse oder komplette Fabrikanlagen: Breakbulk-Transporte sind höchst anspruchsvoll, sie verlaufen oftmals über mehrere Landesgrenzen hinweg und nutzen dabei unterschiedliche Verkehrsträger. Zugleich sind standardisierte Logistiklösungen, wie sie bei containerisierter Ware oder Schüttgut üblich sind, bei Breakbulk nicht umsetzbar.

Kaum ein Projekt gleicht dem anderen, das meiste ist Maßarbeit und lässt die Logistik für Breakbulk-Projekte zu einer Königsdisziplin werden. Die Digitalisierung ist dabei ein sehr wichtiges Hilfsmittel. Sie verbessert Prozesse, und es werden Fehlerquellen reduziert. Aber den physischen Transport von Betonfertigteilen, Rotorblättern, Straßenbahnen, Mähdschern, Flugzeugteilen, Trafos und Generatoren kann sie nicht ersetzen.

Um einen reibungslosen Transport zu ermöglichen, muss eine hohe Zahl an Beteiligten - vom Verloader über die Spedition bis hin zu Zoll und Service-dienstleistern - ihre Prozesse koordinieren und vernetzen. Mit Hilfe der Digitalisierung können diese Prozesse beschleunigt und vereinfacht werden, Kosten sinken und die Lieferketten werden insgesamt robuster und widerstandsfähiger gegen Störungen. Ein enormer Vorteil, gerade in Zeiten einer globalen Pandemie und den sich stetig verändernden Rahmenbedingungen, die diese mit sich bringt.

So haben inzwischen selbst solche Unternehmen, die bisher nur sehr zögerlich bei der Umstellung ihrer Systeme vorgegangen sind, einen großen Schritt in Richtung digitale Welt vollzogen. Wo Reisebeschränkungen und Kontaktverbote das Arbeiten andernfalls unmöglich machen, werden nun persönliche Vor-Ort-Termine durch Videokonferenzen und Präsenzarbeitszeit durch Homeoffice-Lösungen ersetzt.

Das ist aktuell eine gute Wahl, oder vielmehr: die einzige, die wir haben, um unsere Mitarbeiter zu schützen und zur Eindämmung des Virusgeschehens beizutragen. Gleichzeitig zeigt es uns, dass nicht alle Vor-Ort-Termine, die wir früher wahrgenommen haben, auch notwendig waren. Das Problem: Manche waren es eben doch. Eine gute Partnerschaft braucht nämlich den persönlichen Kontakt. Und die Planung, Steuerung und Abwicklung komplexer Transporte - gerade für sperrige und ungewöhnliche Breakbulk-Projekte - braucht

Ein Zwischenruf von Holger Dechant, Geschäftsführer der Universal Transport Gruppe

mitunter auch die persönliche Besichtigung des Transportguts, das persönliche Vorsprechen bei Behörden verschiedener Länder entlang der Route und die persönliche Prüfung der Streckenführung.

Auch langfristig werden digitale Lösungen den Menschen nicht ersetzen können. Künstliche Intelligenz greift auf Datenmengen zurück, kann Werte verknüpfen und die gezogenen Schlüsse auf künftige Situationen anwenden. Ihr fehlen aber die essentiellen Werte, auf die es bei der wirklich guten Breakbulk-Logistik ankommt: menschliche Erfahrung, Augenmaß und Intuition. Breakbulk ist eben kein reiner „Schreibtischjob“.

Die Bildgebung über digitale Kanäle greift oftmals zu kurz. Auch in einer durchdigitalisierten Logistikwelt geht nichts über den persönlichen Kontakt und die direkte Netzwerkpflege: Das sieht man immer wieder auf Messen wie der Breakbulk in Bremen, die wie so viele andere Veranstaltungen in diesem Jahr ebenfalls Opfer des Virus wurde. Tausende internationale Fachbesucher und Aussteller hätten sich auch 2020 hier wieder getroffen, Gespräche geführt, Differenzen ausgeräumt, Partnerschaften geschlossen und Geschäfte angebahnt. Digitale Alternativen gibt es, virtuelle Messen und Networking-Events zum Beispiel. Aber sind wir ehrlich: Die Emotionen, die ein Gespräch erst ausmachen, bleiben auf dem Bildschirm nur zweidimensional. Kommt dann noch eine schwache Internetleitung hinzu, kann die Videokonferenz sogar genau zum Gegenteil guter Kommunikation werden. Messen mit Mundschutz und hinter Plexiglasscheiben sind hier auch keine bessere Option.

Auch und gerade vor dem Hintergrund der Globalisierung sind die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Logistik und Projektsteuerung für große und schwere Güter enorm. Viele Abläufe werden wohl über die Krise hinaus aufrechterhalten werden. So wird sich sicherlich auch langfristig die Zahl der Vor-Ort-Termine und Geschäftsreisen reduzieren. Aus ökonomischer und ökologischer Sicht wäre der Mittelweg optimal.

Es bleibt aber in jedem Fall zu hoffen, dass die Breakbulk-Familie zumindest wieder dort, wo der zwischenmenschliche Kontakt nicht durch digitale Lösungen ersetzbar ist, ihr Gesicht zurückbekommt. Und dass die Branche die Globalisierung, wenn auch vielleicht in einem reduzierten Maß, bald wieder persönlich leben kann. (ol)

ANZEIGE

**BLU JAY**  
SOLUTIONS

**Wir sind Experten in Sachen Supply Chain und Global Trade**

[www.blujaysolutions.com/de](http://www.blujaysolutions.com/de)  
[www.linkedin.com/company/blujay-solutions](https://www.linkedin.com/company/blujay-solutions)  
[www.xing.com/companies/blujaysolutions](https://www.xing.com/companies/blujaysolutions)

FOTO: UNIVERSAL TRANSPORT



**Es sind auch Faktoren wie menschliche Erfahrung und persönliche Kommunikation mit Kunden und Partnern essenziell.**