

Editorial

Wie so oft im Leben, geht es auch im Bereich der Logistik in erster Linie darum, das Richtige im richtigen Moment zu tun. Laut Definition bedeutet Logistik nämlich, dass die „richtige“ Ware in der „richtigen“ Menge der „richtigen“ Qualität zum „richtigen“ Zeitpunkt am „richtigen“ Ort zu den „richtigen“ und optimalen Kosten zur Verfügung steht. Dass CENTROPE die „richtige“ Region ist, um sich in Sachen Logistik zu profilieren, meint der Südosteuropa-Manager von Kühne + Nagel Friedrich Macher im *centrope.news* Interview. „Richtig“ Potenzial hat auch die Donau zur leistungsfähigen Logistkdrehscheibe für den Güterverkehr von und nach Mittel-, Süd- und Osteuropa zu werden – sofern die bestehenden Schwachstellen, wie etwa am Flussabschnitt zwischen Bratislava und Wien, beseitigt werden.

centrope.news informiert vierteljährlich zu ausgewählten Themen, die CENTROPE bewegen. Schwerpunkt der vierten Nummer: „Logistik in CENTROPE“.

Wenn Sie die *centrope.news* regelmäßig erhalten möchten, senden Sie bitte ein Email an das Projektsekretariat CENTROPE .

Einen angenehmen Sommer und eine anregende Lektüre wünscht
die Arbeitsgemeinschaft CENTROPE

Zwischen „high tech“ und „high touch“	2
Die Donau als Logistkdrehscheibe	6
cargo-partner vernetzt Geschäftsregionen in Zentraleuropa	9
Die Raaberbahn – grenzüberschreitender Gütertransport mit Tradition	10
CENTROPE Projekt News: Abschluss des CENTROPE-Schwesterprojekts „FDI - Foreign Direct Investment in CENTROPE“	12
CENTROPE Region: Kurzmeldungen aus CENTROPE	13
Termine, Tipps und Links	16

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

Zwischen „high tech“ und „high touch“

Der Logistik-Branche in CENTROPE wird einiges an Potenzial zugetraut. Über Stärken, Schwächen und Herausforderungen haben wir mit Friedrich Macher, bei Kühne + Nagel für Südosteuropa zuständig, gesprochen.

centrope.news: Die Logistik-Branche wird ja immer als Gewinner der EU-Osterweiterung bezeichnet, entspricht diese Annahme auch Ihren Erfahrungen?

Macher: Ja, unsere Branche hat sicher von der EU-Osterweiterung profitiert, obwohl gerade im Verkehrsbereich durch Versäumnisse der Verkehrspolitik früherer Jahrzehnte wesentliche Nachteile bemerkbar wurden.

Kühne + Nagel Südosteuropa konnte diese Impulse in jedem Fall positiv nutzen und ist auf Wachstumskurs. Unsere derzeit etwas mehr als 2.000 MitarbeiterInnen wollen wir in zwei bis drei Jahren verdoppelt haben, ebenso den Umsatz von etwa 500 Mio Euro derzeit auf etwa 1 Mrd. Dieses Wachstum fußt auf zwei Säulen – der klassischen internationalen Spedition, also Luft- und Seefracht, wo der Nachholbedarf groß war. In diesem Bereich konnten wir über unser Multimodalzentrum im niederösterreichischen Enns ein wesentliches Wachstum im Containerverkehr erreichen und sind die absolute Nummer eins in diesem Marktsegment. Auch in der Luftfracht entwickelt sich der Markt stark wachsend. Der Flughafen Wien dient dafür als Hub, d.h. unsere Nachbarländer sind in ein enges Konzept eingebunden, das Luftfrachtsendungen in Wien bündelt.

Die zweite große Wachstumsschiene ist die sogenannte Kontraktlogistik. D.h. wir übernehmen auch in Ländern wie Kroatien, Serbien, Mazedonien und Albanien, wo sich noch kaum Logistik-Anbieter „hingetraut“ haben, für Kunden aus Industrie und Handel die gesamte Warenbewirtschaftung. Wir organisieren den Nachschub von den Produktionsstätten der Kunden, stellen Aufträge zusammen und machen die Distribution. Wir stellen sicher, dass die Regale immer gefüllt sind, es also zu keinen „stock-out-Situationen“ kommt. Unser Ziel ist, in zwei bis drei Jahren auch in diesem Bereich die Nummer eins in Südosteuropa zu sein.

centrope.news: Wie charakterisieren Sie die Logistik-Branche in der CENTROPE Region? Was sind die Spezifika der vier Länder?

Macher: CENTROPE ist ganz klar ein boomender Markt für uns. Besonders interessant ist der Automotive Cluster in der Slowakei, in Ungarn und Ostösterreich, wo jährlich rund 3,5 Mio Autos produziert werden. Wir sind in verschiedene Projekte involviert, die Auto-Zuliefer-Industrie zu versorgen. Das bringt der ganzen Region wesentliche Impulse. Der am meisten boomende Markt ist derzeit die Slowakei, nicht nur wegen der Automobilindustrie, auch was

Newsletter 04 Logistik in CENTROPE

die Versorgung der einheimischen Märkte mit Konsumgütern betrifft, ist der Bedarf an Logistik-Lösungen groß. Auch in Ungarn haben wir eine gute Marktposition. Eine Sondersituation gab es in Tschechien. Hier sind die frühere Staatspost ČSAD und Čechofracht mehr oder weniger in einer Hand gelandet, nämlich bei der Deutschen Post. Dadurch konnte sich kein so breiter Wettbewerb entwickeln, die Monopolsituation ist zunächst fortgeführt worden. Eine erste Pionierwelle gab es ca. fünf Jahre nach der Ostöffnung. Mit dem EU-Beitritt haben die Länder „maturity-Status“ erreicht, unterscheiden sich also kaum mehr von westeuropäischen Ländern.

centrope.news: Hat CENTROPE das Zeug zum zentraleuropäischen „Logistik-Hub“?

Macher: Was sich oft bei Ausschreibungen internationaler Konzerne zeigt, ist, dass Polen als internationaler Verteilungsstandort beliebter wird, zunehmend aber auch die Slowakei. Tschechien ist aus Sicht der internationalen Logistik schon ein Hochlohnland. Die Slowakei hat viel zu bieten, was das Know-How betrifft, was die Leute betrifft. Allerdings geht dort schon alles weiter Richtung Osten, Richtung Košice, das ist der zurzeit boomende Markt.

Was meiner Meinung nach eine enorme Chance für CENTROPE wäre, ist die Idee, Wertschöpfung durch Logistik zu schaffen. In Österreich wurde lange nicht wahrgenommen, dass die Logistik ein hochwertiges industrienahes Service ist, das natürlich keine eigenen Volumina generiert, sondern immer der „Diener“ der Industrie und des Handels ist, aber eben ein wichtiger Partner. In Holland entstehen bereits über 20% des BIP durch Logistik-Leistungen, der Hafen Rotterdam sichert direkt oder indirekt über 500.000 Arbeitsplätze. Deutschland versucht diesem Trend zu folgen, hier machen Logistik-Dienstleistungen bereits mehr als 10% des BIP aus. In Österreich ist die Wertschöpfung durch Logistik noch weit unter 10%. CENTROPE könnte sicherlich in einem Radius von 300 bis 400 km nach Osten tätig werden und Logistikdienstleistungen in einem regionalen Raum übernehmen, einen wirklichen Boom erwarte ich mir aber nicht. Rumänien, Bulgarien, Mazedonien, Albanien, Serbien und das nördliche Griechenland sind ebenfalls ein potenzieller Markt.

Wenn aber Infrastrukturmaßnahmen kämen, wie z.B. die Verlängerung der osteuropäischen Breitsspurbahn, könnte CENTROPE wirklich eine bedeutende Drehscheibenfunktion erlangen und die Twin City-Region zwischen Wien und Bratislava zum Gateway für den boomenden Handel mit Asien und den „Stan-Staaten“ (gemeint sind die zentralasiatischen ehemaligen Sowjetrepubliken wie Aserbaidschan, Kasachstan etc., Anmerkung der Redaktion) werden. Denn in der Transsib-Route liegt ein enormes Zukunftspotenzial. Jedes Jahr werden rund 5 Mio. mehr Container von Ost nach West transportiert als umgekehrt. Hier gilt es, das Ungleichgewicht der Warenströme zwischen Fernost und Europa auszubalancieren. Man sollte die Chancen hier in unserer Region nutzen an das System anzudocken, durch kluge

Newsletter 04 Logistik in CENTROPE

Güterverteilzentren oder multimodale Knoten in Bratislava oder Košice. Auf diese Weise könnten hochwertige Logistikleistungen angeboten und Wertschöpfung und interessante Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden.

centrope.news: Ein weiteres Potenzial, das in CENTROPE in Sachen Verkehr und Logistik zweifellos schlummert, ist die Wasserstraße Donau. Was müsste getan werden, um die Donau für den Gütertransport attraktiver zu machen?

Macher: Ich sehe es als einen zentralen Schritt, die Donau östlich von Wien weiter auszubauen, und das ökologisch schonend, sodass auch der Nationalpark Donauauen keinen Schaden davon trägt. Ziel muss sein, ein multimodales Gesamtsystem zum Laufen zu bringen, das einen ganzjährigen Gütertransport ermöglicht. Es muss also gewährleistet sein, dass Schiffe mit einem Tiefgang von 2,30 Metern bei jedem Wetter und jedem Wasserstand auf der Donau fahren können.

centrope.news: Der gegenwärtige Logistik-Boom macht sich auch in der Fülle von Logistik-Ausbildungen bemerkbar. Sie unterrichten Studierende an der Wirtschaftsuniversität Wien, der Donau-Uni in Krems und an der Fachhochschule in Innsbruck. Welche zentralen Kenntnisse geben Sie den LogistikerInnen von morgen mit?

Macher: Die Logistik erlangt zunehmend eine strategische Bedeutung für die Unternehmen und wird immer bedeutender als Wettbewerbsvorteil. Wichtig ist daher, die Antriebskräfte der Logistik zu verstehen, Entwicklungen wie die EU-Osterweiterung, die Globalisierung, die zunehmende Arbeitsteilung etc. richtig einschätzen zu können. Logistik ist „high tech“ und „high touch“ zugleich. „High tech“ was die Informatik, die Verkehrstechnik, die Lagertechnik betrifft und „high touch“, wenn es um die Kundenebene und um die Zusammenarbeit in der ganzen Wertschöpfungskette geht. Das versuche ich den Studierenden zu vermitteln.

centrope.news: Wo sehen Sie die aktuellen Herausforderungen der Logistik-Wirtschaft in CENTROPE für die nächsten Jahre?

Macher: In erster Linie muss man die infrastrukturellen Rahmenbedingungen verbessern. Die Logistik braucht alle Verkehrsträger. Wir brauchen die Binnenschifffahrt, um multimodale Systeme auf der unteren Donau und auch Richtung Rhein-Main-Donaukanal organisieren zu können. Wir brauchen die Bahn, für hochwertige, zeitsensible Produkte das Flugzeug, und für die erste und die letzte Meile den LKW. Es ist daher nicht sinnvoll, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Wir müssen ein Logistik-Denken in die Standortplanung integrieren. Es gibt genug Wertschöpfungsmöglichkeiten im Bereich der Logistik in der Region, man darf nur nicht locker lassen.

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

centrope.news: Herzlichen Dank für das Gespräch!

Friedrich Macher ist Generaldirektor von Kühne + Nagel Österreich und Area Manager für Südosteuropa. Er lehrt an der Wirtschaftsuniversität Wien, der Donau-Universität Krems sowie an der Fachhochschule Innsbruck und ist Präsident des Zentralverbandes Spedition und Logistik sowie Ehrenpräsident der BVL Österreich.

Die Donau als Logistkdrehscheibe

Das Wirtschaftswachstum in CENTROPE liegt deutlich über dem EU-Durchschnitt. Diese positive Entwicklung erhöht aber nicht nur die Umsätze der Betriebe und die Kaufkraft der Bevölkerung, sondern führt zu einem ebenso rasanten Anstieg des Güterverkehrs. So rechnen ExpertInnen, etwa ausgehend vom Jahr 1999, mit einem Anstieg um 781% beim Straßengüterverkehr von der Slowakei nach Österreich bis 2015. Das bringt nicht nur ökologische Probleme mit sich, sondern stellt auch die Logistikwirtschaft der Region vor neue Herausforderungen.

Während also auf den Straßen in CENTROPE der Platz immer enger wird und neue Infrastruktur nur mit hohem Investitionsaufwand errichtet werden kann, ist die Donau ein europäischer Transportweg, der über beträchtliche freie Kapazitäten verfügt. Schätzungen zufolge wird das Potenzial der Donau im Frachtverkehr nur zu sieben Prozent ausgeschöpft. Die Tendenz ist allerdings stark steigend. Vor allem der wirtschaftliche Aufschwung in den neuen EU-Staaten treibt den Warenaustausch und damit das Verkehrsaufkommen auf der Donau in die Höhe. Für die gesamte Donau rechnet man in den nächsten Jahren mit jährlichen Wachstumsraten von sechs bis acht Prozent. Das Transportvolumen zwischen Österreich, der Slowakei und Ungarn auf der Donau wird noch wesentlich rasanter steigen. So wird bis 2015 mit einem Anstieg um 335% bei den österreichischen Exporten in die Slowakei gerechnet. Umgekehrt wird nach Meinung der ExpertInnen der Güterexport von Ungarn nach Österreich auf der Donau um 114% wachsen.

Effizient und ökologisch nachhaltig

Die Donau hat nicht nur noch „viel, viel Platz“, wie Manfred Seitz, Geschäftsführer der für die Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau in Österreich verantwortlichen Gesellschaft „Via Donau“ feststellt, sie ist auch ein sehr effizienter und kostengünstiger Verkehrsträger. Die Schifffahrt ist aufgrund geringer Infrastrukturkosten der Straße und Schiene bei der volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen Rechnung deutlich überlegen. Zum Vergleich: Für die gleiche Verkehrsleistung muss man einen Euro in die Wasserstraße, 1,83 Euro in die Straße und 6,57 Euro in die Schiene investieren. Und der Gütertransport auf dem Wasser ist nicht nur kostengünstiger sondern auch ökologischer. Eine Gütertonne kann bei gleichem Energieverbrauch 100 km auf der Straße, 300 km auf der Schiene aber 370 km auf der Donau transportiert werden.

Schon heute ist die Transportlogistik vieler Unternehmen ohne Donau nicht mehr denkbar. So werden jährlich 3,5 Mio. Tonnen Eisenerz, Kohle und Schrott über die Donau zur voestalpine in Linz transportiert. In die andere Richtung laufen die Düngetransporte der ebenfalls in Linz

Newsletter 04 Logistik in CENTROPE

ansässigen Agrolinz Melamine International (AMI): 500.000 Tonnen Dünger werden jährlich auf der Donau transportiert. In der Erntezeit werden v.a. landwirtschaftliche Produkte wie Getreide und Mais aus Ungarn und Rumänien auf der Donau nach Österreich transportiert, wo sie weiter verarbeitet werden. Diese sogenannten Schütt- und Flüssigtransporte machen heute den Großteil des Güterverkehrs auf der Donau aus. Potenziale sehen ExpertInnen vor allem in einer Verbesserung der Logistik für Containertransporte. Dadurch würde die Donau auch als Transportweg für „höherwertige“ Güter, etwa der Branchen Chemie, Bau und Papier attraktiver.

Neue Investitionen und integrierte Logistiklösungen

Die Donau-Schifffahrt wird immer wichtiger. Im Moment wird fieberhaft daran gearbeitet, jene Schwachstellen, die die Handelsströme hemmen, zu beseitigen. So summiert sich die Länge jener Abschnitte, die in Niedrigwasserperioden Probleme für die Schifffahrt darstellen auf insgesamt 350 Kilometer. Einer davon ist der Abschnitt zwischen Bratislava und Wien. Seit drei Jahren arbeiten ExpertInnen aus den Bereichen Ökologie, Wasserbau und Schifffahrt an einem Projekt, das die Bedingungen für die Schifffahrt verbessern soll und gleichzeitig auf den sensiblen Naturraum Rücksicht nimmt.

Einen Quantensprung für die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße Donau, stellt die Einrichtung eines „River Information System“ (RIS) dar. Dieses Informatik-gestützte System soll die Effizienz des Gütertransportes erhöhen, die vorhandenen Transportmöglichkeiten sowie die Sicherheit der Binnenschifffahrt verbessern. RIS wird auf der Donau im Rahmen von zwei INTERREG-Projekten umgesetzt. Bei *Data Warehouse for the Danube Waterway (D4D)* und seinem Nachfolgeprojekt *DANewBE Data* geht es um die Errichtung eines virtuellen „Speicherhauses“ für Geodaten. Mit Hilfe dieser Daten, die z.B. Informationen über die Wassertiefe oder unregelmäßige Fahrrinnen bereitstellen, können exakte elektronische Navigationskarten erstellt werden. Nachdem das *D4D*-Projekt diese wichtige Infrastruktur in Deutschland und Österreich etabliert hat, sorgt *DANewBe Data* nun für eine Ausweitung auf die Donauabschnitte in der Slowakei und Ungarn.

Die geplanten Maßnahmen und Investitionen sorgen für beste Rahmenbedingungen um die Leistungsfähigkeit des „Transeuropäischen Korridor VII“ – so wird die Donau in der europäischen Verkehrsplanung genannt – weiter zu steigern. Für die Donauanrainer in CENTROPE bietet diese Entwicklung die Chance, sich noch stärker als bisher als Logistikdreh scheiben zu etablieren. Der Donauabschnitt Österreichs, der Slowakei und Ungarns liegt im Zentrum des europäischen Wasserwegesystems. So befindet sich der Hafen Győr-Gönyű fast in der Mitte der Strecke Sulina am Schwarzen Meer und Rotterdam – eine Position mit Potenzial.

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

Um diese Chancen optimal nutzen zu können ist eine effiziente Integration von Binnenschiff, Bahn und LKW notwendig. Mit dem Ausbau der Häfen in Enns, Wien, Bratislava und Győr haben die Donaustädte der CENTROPE Region bereits wichtige Schritte gesetzt, um für eine Rolle als europäische Logistikzentren gerüstet zu sein.

Links

D4D, Internationale Abstimmung Europäischer Richtlinien und Standards im Bereich der Donau-Wasserstraße: www.d4d.info

DANewBE Data, Grenzübergreifender Datenaustausch im Bereich der Donau-Wasserstraße: www.d4d.info/index.php?id=11

Donauhause, Netzwerk der Donaustädte für die wirtschaftliche Zusammenarbeit: www.donauhause.net

Donaukommission: www.danubecom-intern.org

Arbeitsgemeinschaft Donauländer: www.argedonau.at

via donau, Österreichische Wasserstraßen Gesellschaft: www.via-donau.org

Europäische Kommission, Verkehr und Energie – Binnenschifffahrt: www.ec.europa.eu/transport

cargo-partner vernetzt Geschäftsregionen in Zentraleuropa

cargo-partner ist ein führendes Unternehmen im Bereich der Logistik in Zentral- und Osteuropa. Frühzeitig hat der mittelständische Betrieb das Potenzial erkannt, das in den wachsenden Märkten Zentral- und Südosteuropas liegt. Antreten muss cargo-partner fast ausschließlich gegen globale Großkonzerne, das aber mit Erfolg.

Besonders dicht ist das Netz der cargo-partner Standorte in den Ländern Mittel- und Osteuropas. Allein sechs Niederlassungen findet man in Rumänien, vier in Polen, je drei in der Slowakei, Tschechien und Österreich, wo sich mit Fischamend in Niederösterreich auch die Konzernzentrale befindet. Mit Standorten in weltweit 21 Ländern (außerhalb Europas finden sich „Oversea Holdings“ in China, Indien, Taiwan und den USA) ist das Unternehmen an wichtigen Schnittstellen von Wachstumszonen in Übersee und (Ost)Europa positioniert. Im Marktsegment Luft- und Seefracht rangiert cargo-partner sogar unter den Top-3 bis Top-5 Anbietern. „Eine beachtliche Marktposition für ein erst 25 Jahre junges, mittelständisches Unternehmen“, wie Vorstandsvorsitzender Stefan Krauter in einem Interview in der Pressburger Zeitung einräumt. Und die Position als Osteuropaspezialist soll weiter ausgebaut werden. Tägliche Sammeltransporte zwischen den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas und deren wichtigsten Handelspartnern sind genauso Teil der Ausbaupläne wie der Bau von neuen Lagerzentren, um strategisch wichtige Standorte weiter zu stärken.

Strategischer Standort Slowakei

Einer dieser strategisch wichtigen Standorte ist die Slowakei. Sie war Anfang der 1990er Jahre der erste Expansionspartner außerhalb Österreichs. Frühzeitig, habe man das Potenzial erkannt, das die Slowakei im Transportbereich bietet und entsprechende Strukturen aufgebaut, so Krauter (gegenüber der Pressburger Zeitung). Die Slowakei ist unter anderem deshalb so interessant als Logistik-Standort, weil sich im Umkreis Bratislava zahlreiche Produktions- und Zulieferfirmen der Automobilbranche ansiedeln. Dazu kommen auch zahlreiche multinationale Elektronikbetriebe. Diese Entwicklungen bedingen eine wachsende Nachfrage im Transport- und Logistikgeschäft. Aufgrund dieser positiven Zukunftsaussichten hat cargo-partner erst kürzlich 7 Mio. Euro in ein modernes Logistikzentrum in Bratislava investiert.

Bei so viel wirtschaftlichem Erfolg darf auch das soziale Engagement nicht zu kurz kommen. Das Unternehmen ist auch dafür bekannt, sich auf die Kulturen jener Länder, in denen es tätig ist, einzulassen, sich mit sozialen Fragen und Problemen auseinander zu setzen. Unterstützt werden u.a. Projekte, die den Straßenkindern Rumäniens zugute kommen oder blinden Kindern in Äthiopien helfen.

Die Raaberbahn – grenzüberschreitender Gütertransport mit Tradition

Bereits seit 1876 ist die Raaberbahn AG ein wichtiges Rädchen im Eisenbahnverkehr Westungarns und Ostösterreichs. Heute nimmt die im Besitz der Republik Ungarn, der Republik Österreich sowie der Speditions Holding GmbH stehende Bahnlinie eine entscheidende Rolle in der Abwicklung des Güterverkehrs auf den in Ost-West-Richtung verlaufenden europäischen Güterverkehrsachsen ein.

An die sechs Millionen Tonnen Güter befördert die Raaberbahn jedes Jahr. Die Strecke zwischen Győr und Sopron ist die am meisten frequentierte Transitachse im internationalen Güterverkehr Ungarns. Und auch etwa vier Millionen Fahrgäste nehmen auf den ungarischen und österreichischen Strecken der Raaberbahn jährlich die Leistungen der Gesellschaft in Anspruch. Begonnen hat der Aufschwung der Raaberbahn mit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ – das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist zwischen 1992 und 2000 um 140 Prozent angestiegen. Und auch das Personenverkehrsaufkommen hat sich im selben Zeitraum um rund 80 Prozent erhöht. Es wurde viel investiert, in Bahnhöfe, Wagenmaterial und ein Logistikzentrum in Sopron.

Alternative für den Güterverkehr

Und der Investitionszug fährt munter weiter. So soll das Streckennetz der Raaberbahn in Zukunft eine kostengünstige und effiziente Alternative für den Güterverkehr zwischen Wien und Graz bieten. Mit der Übernahme der Strecke Szombathely-Körmen-Szentgotthárd von den ungarischen Staatsbahnen im Dezember 2006 hat die Raaberbahn AG die dafür nötigen Voraussetzungen geschaffen. Die Gesellschaft plant, mit finanzieller Unterstützung seitens der Eigentümer und Gelder aus dem Kohäsionsfonds der Europäischen Union, die Strecke zu modernisieren, zu elektrifizieren und ein zentrales Verkehrsleitsystem samt zeitgemäßer Sicherungstechnik zu errichten. Bis 2010 sollen Fahrgäste und Güter bereits auf der runderneuten Strecke befördert werden.

Die so entstehende Eisenbahnverkehrsachse stellt eine direkte Verbindung zwischen den Häfen der Nordsee und der Adria über Westungarn sicher, und schafft so eine Alternativstrecke im transeuropäischen Bahnnetz.

Logistikzentrum Sopron

Ein zentraler Baustein des Erfolges der Raaberbahn ist der Verschiebebahnhof und Terminal in Sopron. Um das steigende Güterverkehrsaufkommen noch besser bewältigen zu können werden insgesamt 1 Mrd. Forint (3,9 Mio. Euro) in den weiteren Ausbau des Logistikzentrums

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

Sopron investiert. Die nötigen finanziellen Ressourcen für eine Ausweitung der Kapazitäten für den Warentransport auf der Raaberbahn sind jedenfalls vorhanden. Bereits im Februar 2006 sorgten Österreich und Ungarn für eine Kapitalerhöhung um 7 Mio. Euro.

Links:

Raaberbahn: <http://www.raaberbahn.com>

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

CENTROPE Projekt News: Abschluss des CENTROPE-Schwesterprojekts „FDI - Foreign Direct Investment in CENTROPE“

Regionale und nationale Betriebsansiedlungsagenturen aus der CENTROPE Region arbeiteten im Projekt „FDI - Foreign Direct Investment in CENTROPE“ daran, CENTROPE als international attraktiven Wirtschaftsstandort und anziehendes Ziel für ausländische Direktinvestitionen zu positionieren. Am 24. Juli 07 findet die Abschlusskonferenz in Wien statt.

Während der zweijährigen Projektlaufzeit wurden vielfältige Aktivitäten zur Vermarktung des Standorts CENTROPE entwickelt und umgesetzt – beispielsweise gemeinsame Investorenseminare veranstaltet, Pressekonferenzen in Japan und Taiwan sowie Messeauftritte organisiert. Potenzielle Investoren aus Deutschland, den USA, Großbritannien, Japan, Frankreich und Italien erhielten im Rahmen einer Mailingaktion Informationen über den Wirtschaftsstandort CENTROPE. Gemeinsam entwickelten die Partner Marketinginstrumente, wie umfangreiche Standortbroschüren auf englisch, japanisch und chinesisch, einen gemeinsamen Webauftritt, einen Image Film u.ä.m. Im Rahmen einer Wirtschaftssektorenanalyse wurden relevante Standort- und Marktinformationen über die Region erhoben und für potenzielle Investoren und interessierte internationale Unternehmen aufbereitet.

Die Projektaktivitäten und -ergebnisse sowie Informationen über die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts CENTROPE und die Schwerpunkte der CENTROPE Themenwelt werden im Rahmen der **Konferenz „Wirtschaftsstandort CENTROPE“ am 24. Juli 2007 von 10.00 bis 14.00 Uhr im Media Tower, Taborstraße 1-3, 1020 Wien** präsentiert.

Nähere Informationen zum Projekt „FDI in CENTROPE“ und zur Konferenz finden Sie unter www.centrope.com

CENTROPE Region: Kurzmeldungen aus CENTROPE

Vom geplanten Autobahn-Grenzübergang zwischen Tschechien und Österreich, über Bratislavas umweltfreundliches „Velotrixi“ bis zum CENTROPE Birdrace – hier finden Sie „Vermischtes“, Kurzmeldungen und Neuigkeiten aus der CENTROPE Region.

Neues Studienangebot im Wirtschaftsraum Wien-Bratislava

Im Oktober 2007 eröffnet die erste Tourismusuniversität in Wien. Das Studienangebot richtet sich an Studierende aus aller Welt. Insbesondere erhofft man sich aber für den Wirtschaftsraum Wien-Bratislava neue Impulse. Abschlüsse in „Tourism and Hospitality Management“ (BBA und MBA) sowie „Public Governance and Management“ (MBA) wird man künftig an der MODUL University Vienna erlangen können. Alle Studienprogramme werden in englischer Sprache angeboten und stehen jährlich insgesamt 180 Studierenden offen. Die MODUL University, die am Wiener Kahlenberg beheimatet sein wird, hat sich zum Ziel gesetzt, in den nächsten zehn Jahren zu den führenden Privatuniversitäten Europas zu zählen und zu einem internationalen Zentrum für Wissenstransfer zu werden.

Mit dem Masterstudium „Business Administration in Public Governance and Management“ sollen Funktionsweise, Aufbau und Erfahrungen mitteleuropäischer Verwaltungssysteme insbesondere Studierenden aus den neuen EU-Staaten vermittelt werden. Die Veranstaltungen werden geblockt abgehalten, sodass das Studium berufsbegleitend absolviert werden kann. Die Kosten für vier Semester betragen 28.000 Euro, für TeilnehmerInnen aus den neuen EU-Mitgliedsländern sowie aus den zentralasiatischen Staaten werden spezielle Stipendien angeboten.

Mehr Infos:

Student Service Center der MODUL University: www.modul.ac.at

Autobahn-Bauboom in der Slowakei

Die Slowakei macht Tempo was den Autobahnbau betrifft. 127 Kilometer an Autobahnen und Schnellstraßen sollen laut den aktuellen Plänen der Regierung und der Nationalen Autobahngesellschaft (NDS) allein in den kommenden vier Jahren errichtet werden. Dabei handelt es sich um die Autobahnstrecke Bratislava–Žilina–Košice sowie um den Anschluss an das tschechische und polnische Autobahnnetz. Die slowakische Tageszeitung Pravda nennt dies „den schnellsten Autobahnbau im mitteleuropäischen Raum und in der Geschichte

Newsletter 04 Logistik in CENTROPE

der Slowakei“. Zugleich soll sich die Erreichbarkeit der Slowakei auch von außen verbessern. Für November 2007 ist der Lückenschluss der Autobahnverbindung Bratislava-Wien auf österreichischer Seite geplant.

Autobahnverbindung zwischen Tschechien und Österreich nun fix

Dass die geplante Autobahnverbindung zwischen Wien und Brno auf österreichischer Seite bis zur Grenzstadt Drasenhofen ausgebaut wird, ist nun fix. Ursprünglich wurde von tschechischer Seite die Errichtung des Autobahn-Grenzübergangs bei Postorna/Reintal präferiert. Schließlich konnte man sich aber doch darauf einigen, die tschechischen und österreichischen Autobahnabschnitte bei Drasenhofen/Mikulov zusammen zu führen. Die neue Autobahn wird die Gemeinden Mistelbach, Poysdorf und Mikulov entlasten und die grenzübergreifende Zusammenarbeit etwa im Katastrophenfall verbessern. So ermöglicht die Autobahn beispielsweise eine schnellere Koordination zwischen den Krankenhäusern und Rettungsorganisationen in beiden Staaten. Die Fertigstellung ist für 2011 geplant.

Paketdienste: CENTROPE wird zur Drehscheibe für Mittel- und Osteuropa

Für die Expressboten ist mit der EU-Osterweiterung eine neue Zeitrechnung angebrochen. An den Grenzübergängen zwischen Österreich, Tschechien, der Slowakei und Ungarn wurden die einst aufwendigen Zollformalitäten erheblich vereinfacht, die Lastwagen erreichen ihre Zielorte jenseits der Grenzen nun deutlich schneller. Das bringt in der Regel eine Zeitersparnis von bis zu einem Werktag. Mit Rumänien und Bulgarien sind 2007 zwei weitere Länder der EU beigetreten, die für die Wirtschaftstreibenden in der CENTROPE Region als besonders interessante Märkte eingestuft werden. Schon heute errichten immer mehr Unternehmen Produktionsstätten in den östlichen Nachbarstaaten aus. Ein Trend, der sich mit Sicherheit noch längere Zeit halten wird. Für die Logistik-Anbieter aus der Region ergeben sich dadurch erweiterte Tätigkeitsfelder. Die Entwicklung ruft auch international tätige Paketdienste mit entsprechenden Infrastrukturinvestitionen auf den Plan. So baut beispielsweise TNT Express den Wiener Standort als Hauptumschlagsplatz für Mittel- und Osteuropa aus. Bei der österreichischen Post werden mit der Neuerrichtung des modernen Verteilerzentrums in Wien–Inzersdorf die Weichen ebenfalls in Richtung Osten gestellt. Und auch Paketdienstleister wie DPD und GLS entdecken Wien und die CENTROPE-Region als optimalen Standort, um in den zentraleuropäischen EU-Ländern Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn stärker auftreten zu können.

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

Auf dem Dreirad durch Bratislava

In Bratislava können sich BesucherInnen und Einheimische neuerdings auf Dreirädern durch die Stadt kutschieren lassen. Fünf sogenannte „Velotrixis“ sind dort seit Mitte Juni 2007 unterwegs. Die umweltfreundlichen Dreiräder wurden in Deutschland hergestellt und sind mit einem Motor ausgestattet, der den Fahrer allerdings nur beim Starten und bei Fahrten bergauf unterstützt. Die „Velotrixis“ erreichen eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h und können neben dem Fahrer zwei Fahrgäste befördern. Eine Fahrt kostet, je nach Fahrtdauer, zwischen 100 (für 15 Minuten) und 270 (für 45 Minuten) Slowakische Kronen (das sind 3,50 bis 8 Euro).

CENTROPE Birdrace: 149 Vogelarten in 24 Stunden

„Innerhalb von 24 Stunden so viele Vogelarten wie möglich aufzuspüren“, lautete das Ziel des CENTROPE Birdrace, das im Mai 2007 in den österreichisch-tschechisch-slowakischen March-Thaya-Auen und dem angrenzenden Vorland stattfand. Zehn Teams beteiligten sich an diesem Wettbewerb, sie waren zum Teil mehr als 20 Stunden draußen unterwegs. Als Bedingung galt: keine Autos. So war man zu fuß oder mit dem Rad unterwegs, aber auch öffentliche Verkehrsmittel durften benutzt werden. 149 Vogelarten haben die Hobby-Ornithologen ausfindig gemacht, darunter so seltene Gäste wie den Knutt, einen sogenannten „Strandläufer“, der auf dem Weg zurück in seine Heimat im hohen Norden in CENTROPE Station machte.

Die Veranstaltung konnte einen wichtigen Beitrag für das Naturschutzprojekt „vogel.schau.plätze Hohenau – Ringelsdorf“ leisten. Der gelungene Auftakt dieser ab nun jährlich stattfindenden Veranstaltung lässt für die nächsten Jahre spannende und gut besuchte Wettbewerbe, vor allem aber schöne Beobachtungen erwarten.

Mehr Info:

CENTROPE Birdrace: www.bird.at/Report-1st-Centrope-Birdrace.90.0.html

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

Termine, Tipps und Links

Wir haben an dieser Stelle wieder eine Reihe spannender Veranstaltungstipps und Links zur „Logistik-Nachlese“ für Sie zusammengestellt.

Internationale Messe für Transport und Logistik in Brno

1 bis 5. Oktober 2007

Die internationale Verkehrsmesse „Transport und Logistik“ (Transport a Logistika) findet heuer bereits zum vierten Mal im Messezentrum Brno statt. Es ist dies die größte Branchenschau der Region. Die Messe wird jedes zweite Jahr veranstaltet und erfreut sich zunehmender Beliebtheit. So haben sich im Jahr 2005 bereits 210 Firmen aus 17 Ländern beteiligt. Die internationale Messe stellt das ganze Spektrum der Transport- und Logistiktechnologien und -dienstleistungen vor. Das Interesse am vierten Durchgang der Messe ist äußerst groß, bekannte Aussteller werden ebenso vertreten sein wie eine Reihe neuer Firmen, vor allem aus den Bereichen Informationssysteme für die Logistik und Steuerung von Unternehmensprozessen.

mehr Infos: <http://www.bvv.cz/translog-de>

International Logistics Forum Vienna

13. - 14. November 2007

Das International Logistics Forum Vienna wird vom Handelsmagazin CASH in Kooperation mit der Bundesvereinigung Logistik Österreich, der österreichischen Tageszeitung Die PRESSE und dem Presse- u. Informationsdienst der Stadt Wien veranstaltet.

Details und Programmfolder in Kürze auf:

<http://www.bvl.at/veranstaltungen/19,06,2007,,12,11,28,,262.htm>

Spitzenpreis für Spitzenfrauen

Dass Frauen in der Technik immer noch in der Minderheit sind, ist kein Geheimnis. Umso wichtiger ist es, gerade sie einmal ins Rampenlicht zu stellen. Und genau das macht der Sonderpreis für Frauen in der Technik. Für den Sonderpreis „TechWoman-of-the-Year“ für Spitzenleistungen von Frauen in der Technik sind 22 Technikerinnen nominiert. Nach 14 und

Newsletter 04 Logistik in CENTROPE

16 Nominierungen in den Vorjahren lassen die heurigen 22 Nominierungen hoffen, dass es immer mehr Frauen in technischen Berufen gibt, deren Erfolge auch in entsprechendem Rahmen von ihrem Umfeld gewürdigt werden. Denn zur „TechWoman-of-the-Year“ muss man nominiert werden, Technikerinnen können nicht selbst einreichen. Eine Fachjury entscheidet nun, wer den begehrten Preis bekommt. Am 4. Oktober findet die Preisverleihung in Linz statt.

Mehr Infos: <http://www.leonardoaward.at/index.php?m=sp&id=7>

Logistik-Themen zum Nachlesen

Das „**Logistics Journal**“ ist ein internationales eJournal für Technische Logistik und wird von der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Technische Logistik (WGTL)“ herausgegeben. Alle Beiträge werden ausschließlich online veröffentlicht: <http://www.elogistics-journal.de>

„**Logistik Heute**“ ist ein deutsches Fachmagazin für Führungskräfte in Industrie, Handel und Dienstleistung. Eine unabhängige Redaktion sowie Fachautoren aus Wissenschaft und Praxis informieren aktuell über innovative Logistikkonzepte, neue Produkte, Ideen und Trends entlang der gesamten Supply Chain. Ausführliche Marktübersichten und Unternehmensreportagen runden Monat für Monat das logistische Themenspektrum ab. Mehr Info: <http://www.logistik-heute.de/>

Das Fachmagazin **dispo** ist Österreichs führendes Entscheidermagazin für Logistik, Wirtschaft und Technik. Der Online-Newsletter erscheint zwei Mal wöchentlich und informiert über aktuelle Neuigkeiten aus der Branche. mehr Info: http://www.dispo.co.at/front_content.php

Die österreichische Tageszeitung **der Standard** bietet in seiner Online-Ausgabe die Rubrik „Logistik-Spezial“ an, die laufend aktualisiert wird: <http://derstandard.at/?id=2939098>

Die **Österreichische Verkehrszeitung** informiert wöchentlich über aktuelle Entwicklungen der internationalen Transport- und Logistikszene: <http://www.oevz.com/>

Logistik-Wörterbuch

Logistik ist ein modernes und oft genanntes Schlagwort aus sämtlichen Bereichen der Wirtschaft. Der Boom dieser Branche hat auch dazu geführt, dass es immer mehr Fachbegriffe und Abkürzungen gibt, die zwar den Insidern geläufig sind, den „normal Interessierten“ aber oft nur „Bahnhof“ sagen. Mit dem deutschsprachigen Logistikwörterbuch

Newsletter 04 Logistik in CENTROPE

möchte der österreichische Verein Netzwerk Logistik zu einem unternehmens- und branchenübergreifenden Verständnis hinsichtlich der einzelnen Elemente der Logistik beitragen.

Logistik-Wörterbuch: <http://www.logistikwoerterbuch.or.at/dictionary>

Netzwerk Logistik, Österreich: <http://www.vnl.at>

Logistik-Ausbildung

Das Angebot für Ausbildungen im Logistik-Bereich wird immer vielfältiger. Der Logistik Bildungskatalog bietet einen umfassenden Überblick über alle Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Logistik in Österreich. Der Logistik Bildungskatalog entstand in Zusammenarbeit von Verein Netzwerk Logistik (für den Inhalt verantwortlich), der Bundesvereinigung Logistik Österreich und dem Industriemagazin.

Österreichischer Logistik-Bildungskatalog: <http://www.vnl.at/lbk/DE/911.html>

Mit dem Masterstudium „**Industrial Engineering and Logistics**“ bietet **Fraunhofer IPA Slovakia**, das im Jahr 2000 von der deutschen Fraunhofer Gesellschaft und der Universität Žilina gegründet wurde, eine attraktive postgraduale Ausbildung an. 15 Personen werden zugelassen, bis 30. Juli 2007 läuft die Anmeldefrist. Auch kürzere Aus- und Weiterbildungsangebote findet man bei Fraunhofer IPA Slovakia. Seminare, Diskussionsveranstaltungen, Workshops und Trainingskurse ermöglichen die berufsbegleitende Weiterqualifizierung.

Mehr Infos: http://www.ipaslovakia.sk/en/udalost_view.aspx?id_u=41

Links zu Ausbildungsstätten im Logistik-Bereich in Ungarn (auf ungarisch):
<http://www.logsped.hu/oktat.htm>

Logistik Links

European Logistics Association: <http://www.elalog.org>

Czech Logistics Association (CLA): www.logistika.cz

Association of Forwarding and Logistics of the Czech Republic: <http://www.sslczech.cz/en/>

Verband für Logistik und Versandwesen der Slowakischen Republik (VLV SR): www.zlz.sk

Hungarian Logistics Association (HLA): <http://www.mle.hu>

Hungarian Association of Logistics Purchasing and Inventory Management (HALPIM):

Newsletter 04
Logistik in CENTROPE

www.logisztika.hu

PANLOG Westpannonischer Logistik Cluster: www.panlogkaszter.hu

Bundesvereinigung Logistik Österreich: <http://www.bvl.at>

Verein Netzwerk Logistik: www.vnl.at

Automotive Cluster Vienna Region: <http://www.acvr.at>