

LEVENT KONNU/SHUTTERSTOCK.COM



„Der Rohstoffmarkt ist sehr volatil“

ROHSTOFFLOGISTIK: Die auf Rohstofftransporte spezialisierte Montan Spedition agiert in einem flexiblen Markt und möchte in Zukunft auch in der Papier-, Chemie- und Baustoffbranche Fuß fassen.

VON JOSEF MÜLLER

Im vergangenen Jahr hat die Kapfenberger Montan Spedition rund eine Mio. Tonnen industrielle Rohstoffe kreuz und quer durch Europa disponiert. Das Gros davon, rund 600.000 Tonnen, rollten auf der Schiene und waren mineralische und metallische Rohstoffe für die europäische Schwerindustrie. Montan, vor 43 Jahren gegründet, orga-

portoptimal auf der Schiene und Straße befördert werden. 1.000 dieser Container befinden sich in vier Typen-Varianten im Fuhrpark; in diesem Jahr kommen 70 weitere der Serie MoCo Flex dazu, avisiert Christian Glauinger. Diese neuen Container sind vielseitig einsetzbar: Sie können von drei Seiten be- und entladen werden (oben, seitlich, hinten) und sind die einzigen Transporteinheiten am europäi-

neuen MoCo-Flex-Container, die 2017 neu hinzukommen, enthalten.

Spot-Geschäft dominiert

Langfristige Transportaufträge in der europäischen Schwerindustrie waren gestern. Heute dominiert das Spot-Geschäft. Der Rohstoffmarkt ist ungemein volatil, und die Transportströme



N SPEEDION (2)

nisiert als Spedition den Transport von Rohstoffen mit einem hohen spezifischen Gewicht, erklärt Ingrid Glauning, Geschäftsführerin des Unternehmens. Metallische Erze, die beispielsweise aus Übersee über Europas Häfen hereinkommen und zu den Unternehmen der Schwerindustrie transportiert werden müssen, ist ein typisches Geschäft, das Montan für seine Kunden – entweder Händler oder auch Urverlader – abwickelt.

„Rollendes Lager“

Diese Container für schüttfähige Rohstoffe sind das große Asset des Unternehmens und dadurch gelingt die Kombination der Verkehrsträger Schiene und Straße optimal, sprich im unbegleiteten kombinierten Verkehr. Gäbe es diese Container nicht, wären die jetzt von Montan auf der Schiene transportierten Mengen mit dem Lkw auf Europas Straßen unterwegs. Denn diese Container fungieren als rollendes Lager, was den Kunden den Vorteil bringt, dass sie kleinere Sendungspartien bei den Produktionen abrufen können, am Produktionsstandort kein Lager vorhalten müssen, weil Montan die Container in Einzelladungspartien disponiert und zum Empfänger just in time zustellt. Nicht zu vergessen dabei freilich ist auch, dass in der Kombination von Schiene und Straße mit diesen Containern ein höheres Verladegewicht gegeben ist und die Laufzeiten attraktiv sind. In den vergangenen drei Jahren hat Montan Spedition rund fünf Mio. Euro in die Entwicklung und Beschaffung der Container und in ein neues Umschlagsequipment investiert. In diesem Investment sind auch die 70

Innovative Container sind Asset

Das Organisieren von Transporten auf dem europäischen Nord-Südost-Korridor zwischen Nordsee und dem Marmarameer ist die eine Seite der Speditionstätigkeit. Die andere Seite sind die von Montan in den vergangenen Jahrzehnten entwickelten 30-Fuß-Spezial-Container (MoCo = Montan Container), mit denen die Rohstoffe trans-



Die MoCo-Container der Montan Spedition sind vielseitig einsetzbar

durch den Lkw, der gerade in den vergangenen Monaten seine dominante Rolle wegen des sinkenden Dieselpreises einmal mehr ausspielen konnte.

Neue Shuttle-Konzepte andenken

Beim Transportieren von Baustoffen, Kaolin oder Harnstoff in loser Schüttung mit den MoCo-Containern denkt Christian Glauning an Shuttle-Konzepte, die so aussehen könnten: Die Rohstoffe herbeischaffen, an den Produktionsstandorten entladen und mit den gleichen Containern vom gleichen Empfänger Halbfertigprodukte mitnehmen in Regionen, aus denen die Rohstoffe kommen. Der Idealfall eines Shuttle-Konzepts wäre z. B. ein Überseehafen, wo die Rohstoffe für europäische Empfänger gelöst und zu dem Halbfertigprodukt wieder zurückkommen, die für den Export verschifft werden. Wie in der Schwerindustrie so würden auch die Akteure in den drei neuen potenziellen Märkten von kleinen Liefereinheiten, rollendem Lager und einer Just-in-time-Belieferung zum Empfänger profitieren.

verändern sich oft sehr rasch. Das hat zur Folge, „dass wir extrem flexibel auf die Kundenbedürfnisse reagieren müssen“, erklärt Christian Glauning. „Und das gelingt uns auch“, wie er nicht ohne Stolz ergänzt. Nicht nur die Logistiker in der Schwerindustrie wissen, wer die Montan Spedition ist, sondern auch die Schrotthändler. Den Sekundärrohstoff Schrott von dem Ort, wo er als Nebenprodukt der industriellen Produktion zwangsläufig entsteht, dorthin zu bringen, wo er beispielsweise recycelt wird, ist ein Transportgeschäft, in dem die Montan Spedition in den vergangenen Jahren stark punkten konnte.

Neutralität geht über alles

Das bisherige Erfolgsmodell auch auf andere Branchen bzw.

potenzielle Märkte auszuweiten, ist die erklärte Strategie für die kommenden Jahre. Dabei ist die Chemie-, Baustoff- und Papierindustrie im Visier. Den Verladern in diesen Bereichen will Montan seine Spezialcontainer für den Transport, beispielsweise von Kaolin oder Harnstoff, schmackhaft machen. „Wir sehen in diesen Märkten ein solches Potenzial, das wir akquirieren wollen“, sagt Christian Glauning. Wie im angestammten Geschäft so gilt auch beim Einstieg in neue Märkte als oberste Maxime: Neutralität im Tun und Verbundenheit mit dem kombinierten Verkehr Schiene und Straße. Ingrid Glauning: „Den kombinierten Verkehr muss man lieben und leben“, was ihr Unternehmen seit nunmehr 43 Jahren praktiziert. Und das trotz der massiven Konkurrenz