

Logistik. I. Begriff: Wortbildung aus griech. „logos“ und franz. „loger“. Vgl. auch →Logistik des Betriebes. – 1. *Teilgebiet der Philosophie*, das sich mit der Lehre von den Begriffen, Urteilen und Schlüssen beschäftigt (logos = Verstand). Dabei wird die klassische Logik unter Rückgriff auf mathematische Darstellungsmethoden zu einem Kalkül umgestaltet („mathematische Logik“; „symbolische Logik“). – 2. Bezeichnung für bestimmte *mathematische Funktionen* (modifizierte Exponentialfunktionen. Logistische Funktionen werden zur Beschreibung des Bevölkerungswachstums, des →Produktlebenszyklus usw. verwandt. – 3. Im *militärischen Bereich* (loger = einquartieren, unterbringen; „major général de logis“). Sammelbezeichnung für folgende Teilaufgaben: Transport und Umschlag militärischer Güter; Organisation des Nachschubs; raum- und zeitgerechte Versorgung der Streitkräfte mit den erforderlichen Ressourcen; Bewegung und Unterbringung von Truppenteilen; Instandsetzung und vorbeugende Materialerhaltung; Sanitätsdienste, militärische Verkehrsführung. L. ist ein Führungsgrundgebiet (G4/S4-Bereich) und erstreckt sich in der Bundeswehr auf die logistischen Führungs-

aufgaben, die logistischen Kräfte und Mittel und die logistischen Verfahren (Heeresdienstvorschriften 100/900; 100/400). – 4. Aus dem militärischen Sprachgebrauch hat die *angelsächsische Managementlehre* den Begriff L. entlehnt. Damit werden alle Transport-, Lager- und Umschlagsvorgänge im Realgüterbereich in und zwischen sozialen Systemen (Organisationen, Gesellschaften) bezeichnet. *Logistische Systeme* sind Flußsysteme, die die Produktionsstätten und konsumtiven Verbrauchsorte eines Wirtschaftssystems miteinander verknüpfen und den störungsfreien Material-, Energie- und Produktfluß innerhalb einer Wirtschaftseinheit gewährleisten. – Schließlich bezeichnet L. das *wirtschaftswissenschaftliche Teilgebiet*, das als zuständig für die Beschreibung, Erklärung und Gestaltung der oben genannten Prozesse angesehen wird. – Häufig anzutreffende Synonyme: *Physische Distribution, Business Logistics, Industrial Logistics, Market Logistics, Materials Management, Rhocreematics*.

II. Konzeptionelle Grundvorstellung: Der Anteil der L.-Kosten am Umsatz wird je nach Branche auf 10–25% geschätzt. Steigende L.-Kosten belasten zunehmend das Betriebsergebnis. Das Ausschöpfen von Produktivitätsreserven im Fertigungsbereich lenkt den Blick auf Rationalisierungsreserven im Nicht-Produktionsbereich. Die Verbesserung logistischer Prozeßabläufe führt zu einer Einsparung von betrieblichen Ressourcen und damit zur Kostensenkung (z.B. geringere Kapitalbindung, Erhöhung der Prozeßgeschwindigkeit, bessere Auslastung der logistischen Teilsysteme usw.) – Der volle Gestaltungsspielraum eröffnet sich aber erst dann, wenn L. *integrativ, ganzheitlich und systemüberschreitend* gesehen wird. Die Optimierung von Material-, Waren- und Energieflußsystemen muß über den einzelbetrieblichen Bereich hinausgreifen und die *gesamte logistische Kette* im Auge haben: Zulieferer – Fertigungsbetrieb – Warenverteilung – Endabnehmer. – Den Materialflüssen entgegengesetzt und zeitlich vorgezogen verlaufen die zur Steuerung und Koordinierung erforderlichen Informationsflüsse. – Logistische Gesichtspunkte sind bereits bei der Gestaltung produktiver und konsumtiver Basisprozesse zu beachten: Von logistischer Bedeutung sind z. B. die Entscheidungsprobleme im Zusammenhang mit Standortwahl, Produktgestaltung und Verpackung, Verkoppelung von einzelnen Produktionsprozessen.

III. Institutionelle Abgrenzung von L.-Systemen (vgl. Übersicht Logistik, Abb. 1): 1. *Makro-L.*: Gesamtheit der logistischen Systeme einer Region, einer Volkswirtschaft oder im supranationalen Bereich. Die Gestaltung der logistischen Infrastruktur eines Wirtschaftsraumes ist Gegenstand der staatlichen Verkehrspolitik. Der Umfang der

benötigten Finanzmittel, die langfristigen Nutzungsmöglichkeiten sowie das Auftreten externer Effekte verhindern häufig rein privatwirtschaftliche Lösungen (Hafenanlagen, Flugplätze, Wasser- und Fernverkehrsstraßen). – 2. *Mikro-L.*: Logistische Systeme, die nur der einzelnen öffentlichen oder privatwirtschaftlichen Organisation dienen. Bei erwerbswirtschaftlichen Unternehmen sind Industrie-, Handels- und Dienstleistungslogistik zu unterscheiden. Von einem *L.-Betrieb* wird dann gesprochen, wenn die Primärleistung im wesentlichen eine logistische Leistung darstellt, insbes. bei Transportunternehmen, Speditionen, Lagerhäusern. – 3. *Meta-L.*: Die Kooperationsformen zwischen mikrologistischen Systemen aller Art, z. B. die Einrichtung gemeinsamer Warenverteilensysteme durch Verlagerer aus verschiedenen Branchen. Moderne Formen der Fertigungsorganisation von Industriebetrieben erstrecken sich ausdrücklich auf den Bereich der *Meta-L.* (→Just-in-time-Produktion).

IV. Funktionelle Abgrenzung von L.-Systemen: 1. Abgrenzung nach den verschiedenen *Teilfunktionen* des Betriebsprozesses (vgl. Übersicht Logistik, Abb. 2): Die leistungswirtschaftlichen Grundfunktionen werden von logistischen Teilfunktionen überlagert, die die Flußbeziehungen zur Umwelt an den Nahtstellen Beschaffung bzw. Absatz herstellen und innerbetrieblich zwischen den funktionalen Teilfunktionen gewährleisten (*L. als Matrixfunktion*). – Die marktbezogenen L.-Systeme werden neuerdings auch als *Marketing-L.* bezeichnet. – Prinzipiell ist die Sichtweise der L. auf die eigenen Absatzmärkte gerichtet. Demgegenüber beinhaltet die *Entsorgungs-L.* alle in Gegenrichtung fließenden Güterströme: Retouren, Leergutrückführung, Verwertung von Austauschaggregaten, Recycling weiter- und wiederverwendbarer Güter und Beseitigung von Abfällen. – 2. Abgrenzung nach den *Inhalten von L.-Aufgaben*: Der Einsatz von Produktionsfaktoren und die damit verursachten L.-Kosten dienen dazu, folgende logistische Teilleistungen zu erstellen: Auftragsabwicklung, Transport, Lagerhaltung, Lagerhaus, Verpackung. – Die *Zielfunktion* des L.-Systems ist darauf gerichtet, für alle Bedarfsträger innerhalb und außerhalb des Betriebes sicherzustellen, daß das richtige Gut in richtigem Zustand am richtigen Ort zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung steht. Der *logistische Output* äußert sich als *Lieferservice* (kundenbezogen) bzw. als *Versorgungsservice* (lieferantenbezogen).

Literatur: Kirsch, W. et al., Betriebswirtschaftliche Logistik-Systeme, Entscheidungen, Methoden, Wiesbaden 1973; Ihde, G. B., Transport, Verkehr, Logistik, München 1984; Ballou, R. H., Business Logistics Managements, Planning and Control, 2. Aufl., Englewood Cliffs 1985; Pfohl, H.-Chr., Logistik-Systeme, Betriebswirtschaftliche Grundlagen, Berlin u. a. 1985.

Prof. Dr. Ulli Arnold

Abbildung 1: Institutionelle Abgrenzung

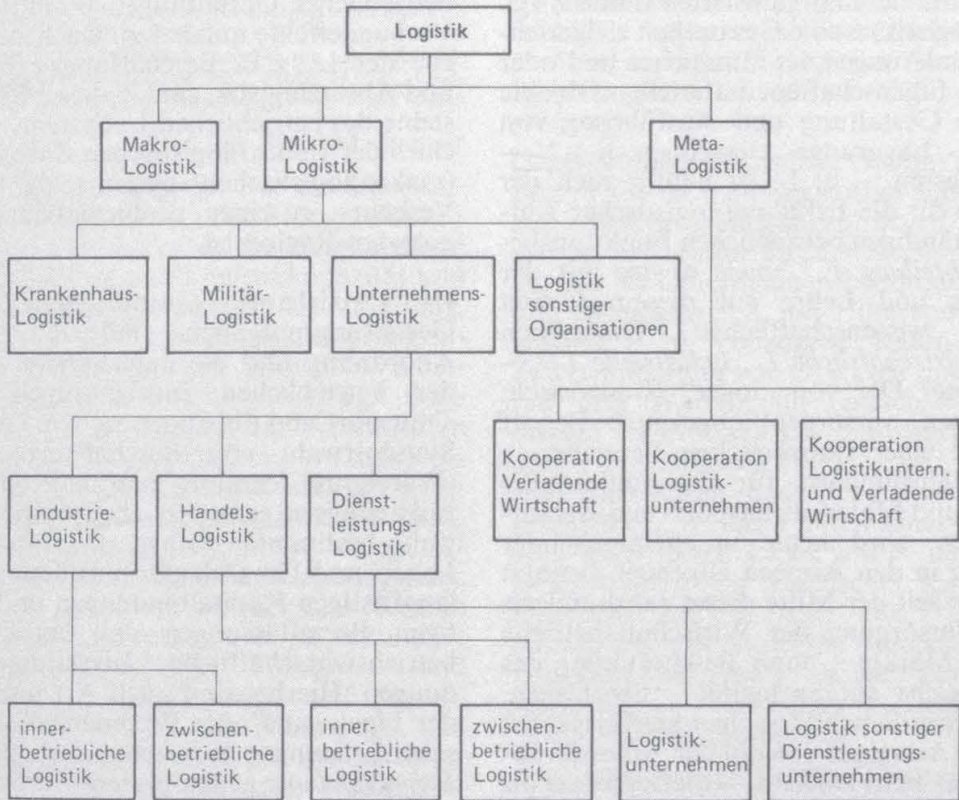
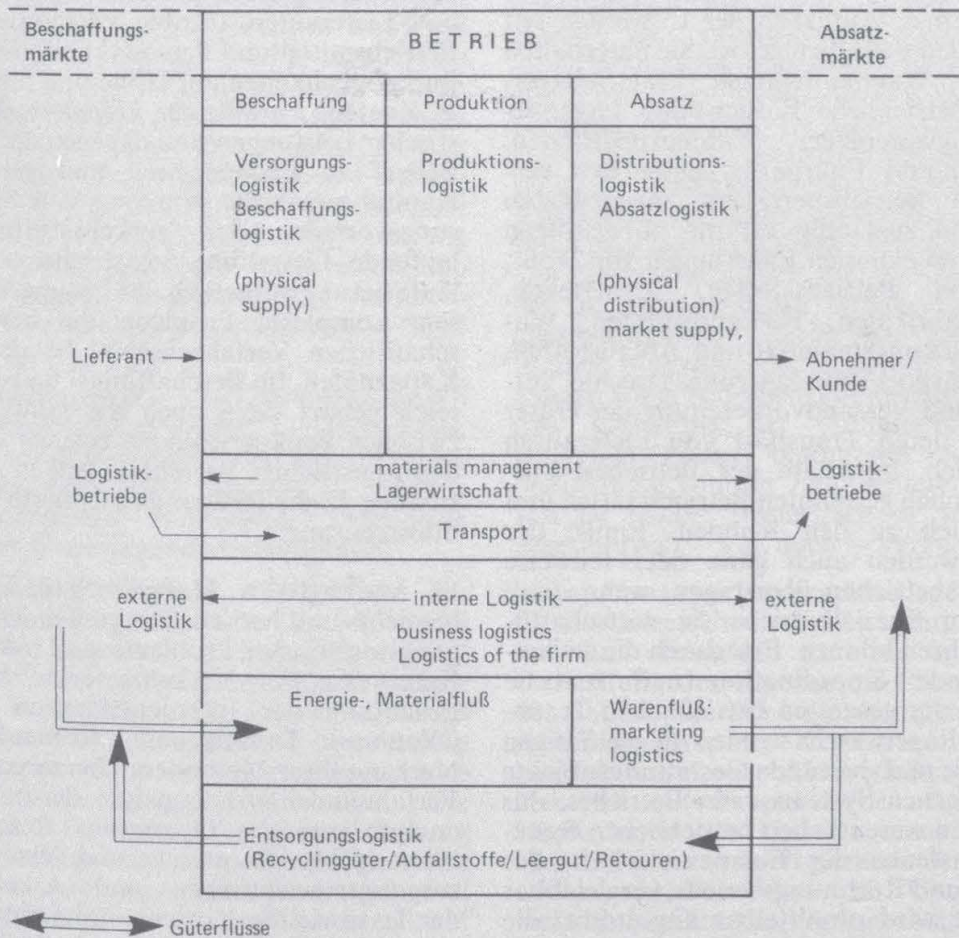


Abbildung 2: Funktionelle Abgrenzung



Quelle: Pfohl, H.-Chr., S. 14: Logistik-Systeme, Betriebswirtschaftliche Grundlagen. Berlin u. a. 1985