



Wachstum erleben.

K+S Aktiengesellschaft

Lösungsbeispiele für Transportketten

K+S in Sachsen Anhalt

Hafenkonferenz Haldensleben 2016

K+S Gruppe

Geschäftsbereich Kali- und Magnesiumprodukte

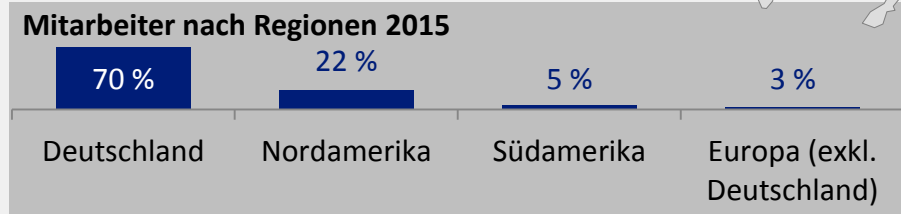
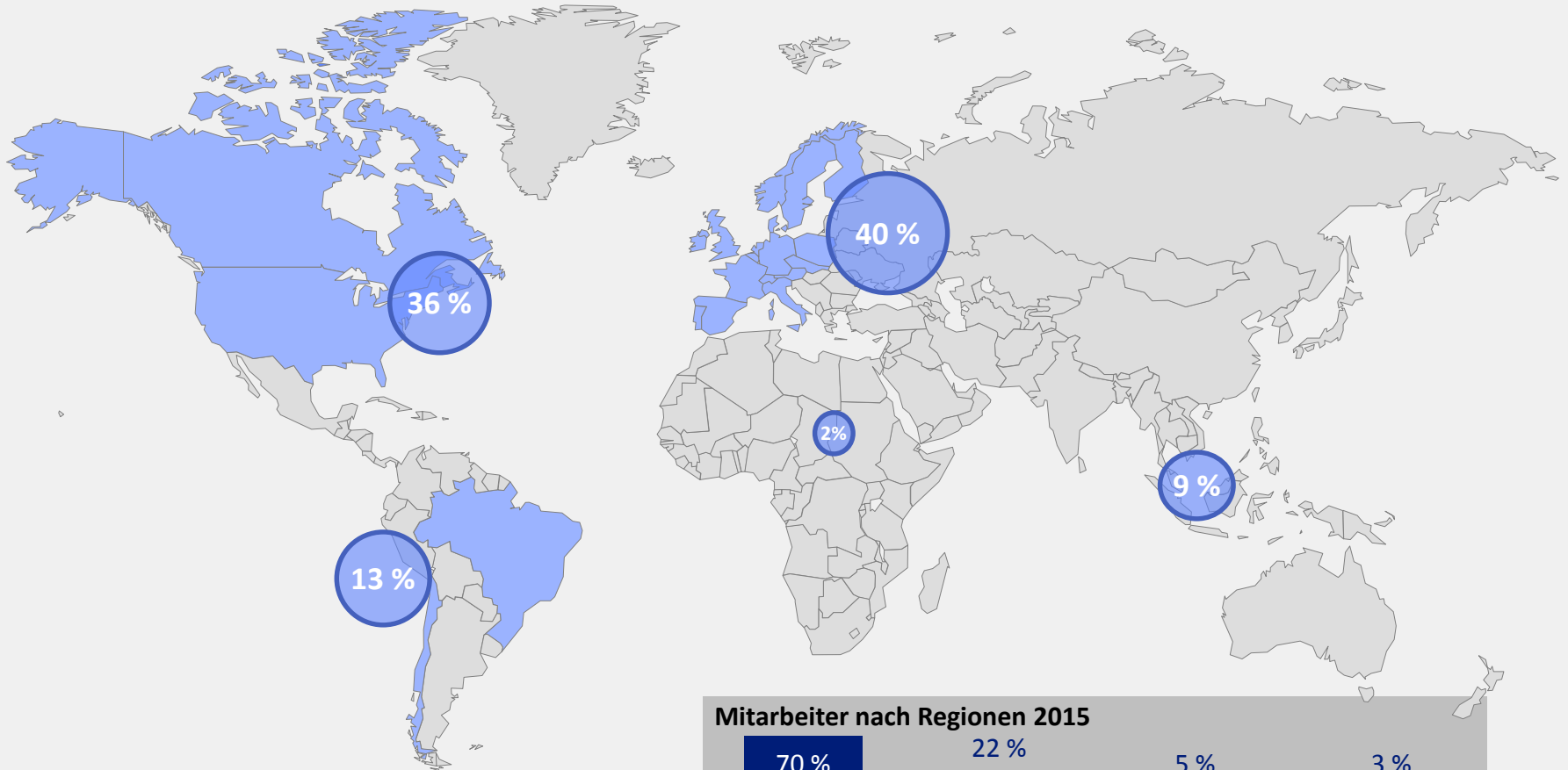


Geschäftsbereich Salz

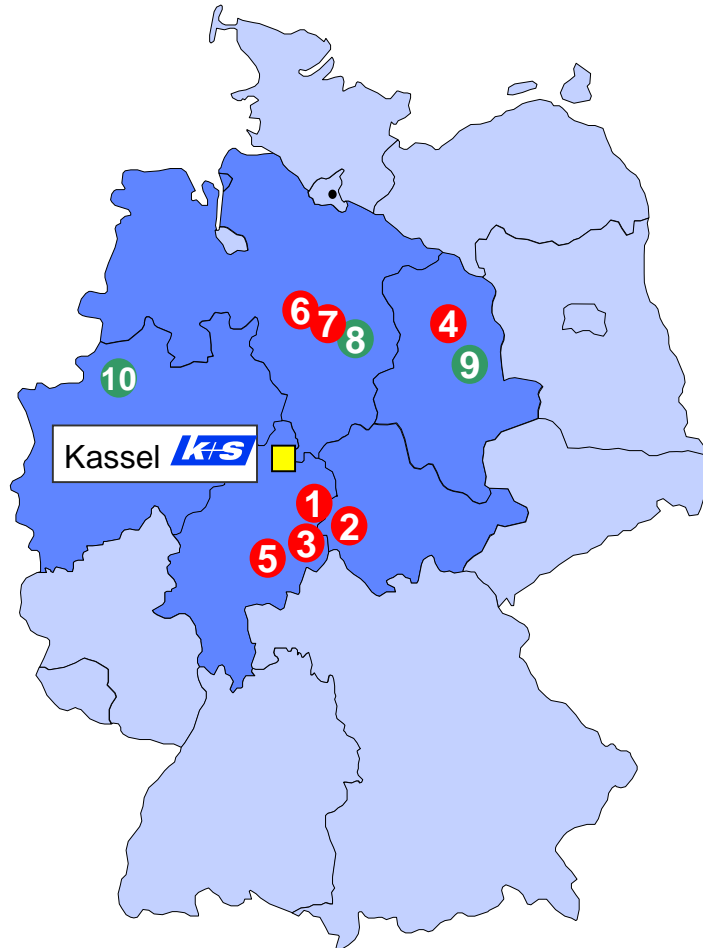


Ergänzende Aktivitäten

- K+S gehört weltweit zur Spitzengruppe der Anbieter von Standard- und Spezialdüngemittel
- im Salzgeschäft mit Standorten der führende Hersteller der Welt (Produktionskapazität)
- Rohstoffunternehmen
- Mehr als 14.000 Mitarbeiter weltweit
- Umsatz in 2015: 4,2 Mrd. €
- EBIT in 2015: 782 Mio. €



¹ Umsatz nach Regionen 2015



Produktionsstandorte in Deutschland

Kali und Magnesium

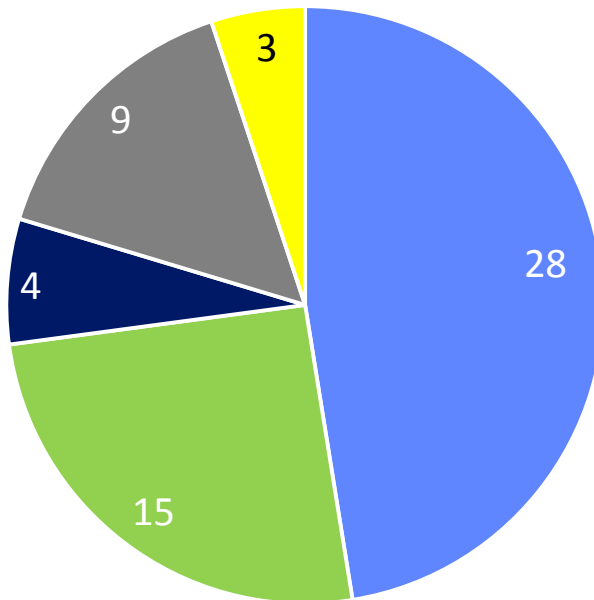
1. Wintershall
2. Unterbreizbach
3. Hattorf
4. Zielitz
5. Neuhof-Ellers
6. Sigmundshall
7. Bergmannsseggen-Hugo

Esco

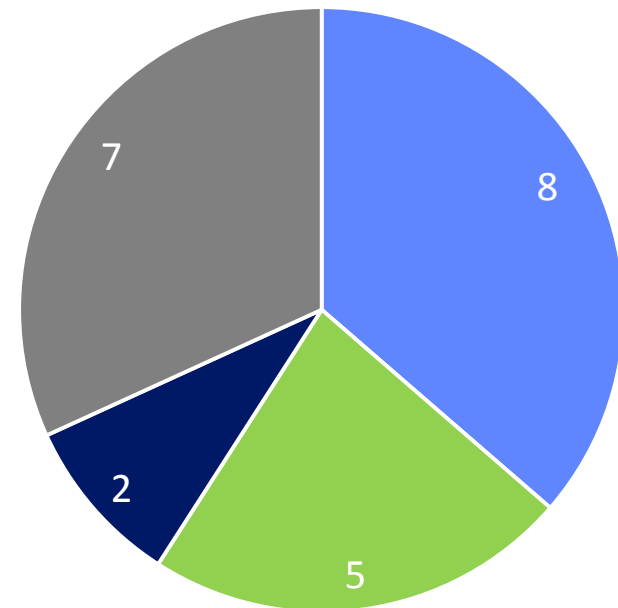
- 8 Braunschweig Lüneburg
- 9 Bernburg
- 10 Borth

Logistikmengen global: ca. 60 Mio. t

Logistikmengen Europa: ca. 21 Mio. t

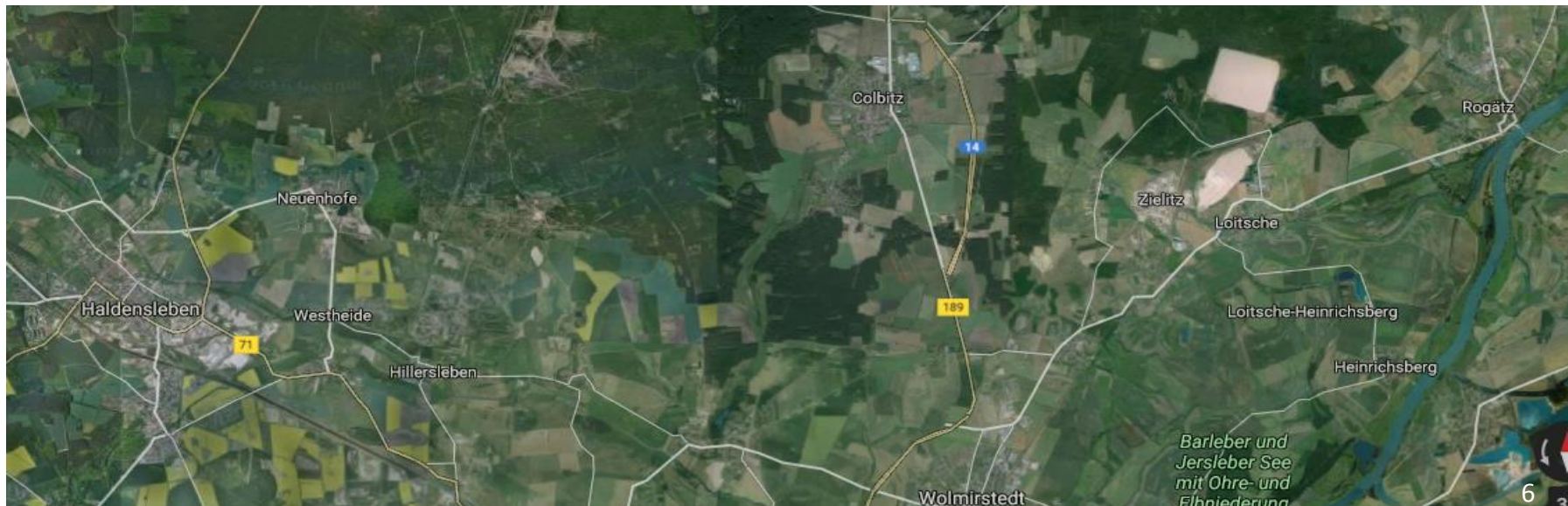


■ LKW ■ Seeschiff ■ Binnenschiff
■ Bahn ■ Drittgeschäft



■ LKW ■ Seeschiff
■ Binnenschiff ■ Bahn

- Bewegung von Schüttgütern in Massen
- Alle Transportmittel spielen im K+S Modalsplit eine Rolle
- 75% der verladenen Mengen verlassen die Standorte per Bahn!
- Direktverkehre überwiegen
- Nichtsdestotrotz stellen intermodale Verkehre einen wesentlichen Bestandteil der K+S Transportkette dar





- Hinterlandverkehre Binnenschiff aus Mittellandkanal (Haldensleben) und Elbe nach Hamburg
- 6.000 Container p.a.

Werra Kombi Terminal
Betriebsgesellschaft mbH
Philippsthal



- Umschlag vom LKW auf Bahn
- Ca. 8.000 Container p.a.

Baltic-Train
Ein Produkt der K+S Transport GmbH



- Hinterlandverkehre Bahn zu Containerterminals HH + Bremerhaven
- ca. 13.000 Container p.a.

Was sind die Gründe hierfür intermodale Containerverkehre anstatt Direktverkehre oder nicht-containerisierte Transportketten?

- Vorteil Erhalt der Produktqualität / Reduzierung Umschlagshäufigkeit
- Sicherstellung Sortenvielfalt trotz geringer Bestellgrößen
- Container als Lagerfunktion
- Genaue Gestaltung der Inboundlogistik/ Wareneingang möglich (Importeure!)
- Vorteil Logistikgesamtkosten
- 44t zulässiges Gesamtgewicht sowie liberalisierter Transportmarkt
- Vorteil Frachtpreis gegeben, aber Analyse erforderlich!

- Förderrichtlinie kombinierter Verkehr erweitern um intermodale Schüttgüter

Immer wieder vorgebrachte Vorbehalte

- Geschwindigkeit ist das wichtigste
 - Sicherlich nicht immer, Verlässlichkeit auch wichtig
- Kundenerfordernis Rampe
 - Einzelfallentscheidung, Zusammenarbeit mit Vertrieb und Kunde
- Geringere Anzahl von Paletten
 - Oft überkompensiert durch Frachtpreis und/ oder Logistikgesamtkosten
- Kapitalbindungskosten
 - Ganze Transportkette, Realität in den Lade- und Zielhäfen
 - Kapitalbindungskosten tatsächlich kalkuliert?
 - Werks-Werk Verkehre
- Schwieriger zu organisieren als LKW Direktverkehre
 - Aufgabe Spediteure