

AUSGABE 3/2019

DACHSER

magazin

DIE WELT DER INTELLIGENTEN LOGISTIK

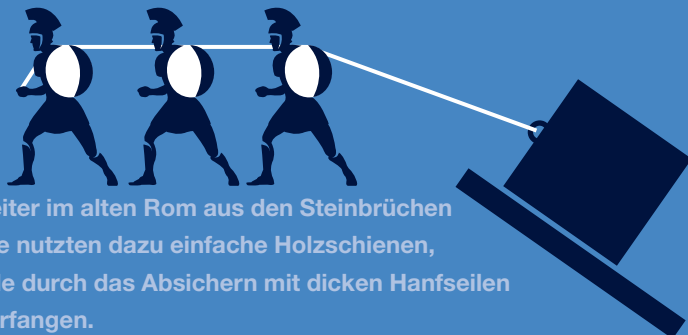
DAS NETZ IST TRUMPF

LOGISTIK IM HERZEN EUROPAS



VOLL AUF ZUG

Wenn Menschen und Güter bewegt werden, sind nicht nur Kraft und Geschick gefragt, sondern auch stabilisierende Kräfte.



25 Tonnen schwere Marmorblöcke bewegten die Arbeiter im alten Rom aus den Steinbrüchen zum Abtransport auf die angrenzenden Straßen. Sie nutzten dazu einfache Holzschienen, die im Steilhang verlegt wurden. Der Rutsch nach unten wurde durch das Absichern mit dicken Hanfseilen geführt und gebremst – dennoch ein lebensgefährliches Unterfangen.



20 Minuten dauerte im August 1628 die Jungfernfahrt der „Vasa“, das erhoffte Prunkstück der Kriegsflotte von König Gustav II. von Schweden. Dann versank der Dreimaster in der Ostsee. Der Grund: Das Schiff war mit seinen 64 Kanonen und Ausgleichsgewichten völlig falsch beladen. Die vermeintliche „Wunderwaffe“ im Krieg gegen Polen ging als technischer Pfusch erster Güte in die Geschichte ein.

1825 veröffentlichte Johann Preissler das „Not- und Hilfsbüchlein für Fuhrleute“, der erste bekannte Text zur Ladungssicherung. Darin warb der Landfuhrunternehmer aus dem thüringischen Ilmenau bereits für Formschluss bei der Zuladung und für praktische Schulungen für mehr Sicherheit auf Straßen.



1959 feierte der Drei-Punkt-Sicherheitsgurt Premiere in einem Serienfahrzeug. Erfunden hat ihn der Schwede Nils Ivar Bohlin bereits 1920. Er nutzte seine Erfahrung aus der Entwicklung von Schleudersitzen für Überschallflugzeuge.



29,75 Kilogramm wiegt der laufende Meter der stärksten Seile der Welt. Sie wurden für den Neubau der Seilbahn zur Zugspitze, dem höchsten Berg Deutschlands, hergestellt. Die vier Tragseile haben eine Länge von je 4.900 Metern und einen Durchmesser von 72 Millimeter. Die 2017 eröffnete Bahn überwindet einen Höhenunterschied von 1.945 Metern. 120 Menschen haben in einer Kabine Platz.



80 Liter beträgt das Fassungsvermögen des Stausacks. Die Eigenentwicklung von Dachser ist neben Klemm- und Sperrstangen ein wichtiges Hilfsmittel zur Ladungssicherung. Der mit Folienresten gefüllte Sack lässt sich nach Belieben zwischen die Paletten knuffen und quetschen, um Leerräume zu füllen. 40.000 Stausäcke werden von europäischen Dachser-Niederlassungen jedes Jahr nachbestellt, dazu kommen rund 9.000 Klemm- und Sperrstangen.

TITEL**Das Netz ist Trumpf:**

Auf Wachstumskurs mit intelligenter
Netzwerklogistik im Herzen Europas 04

FORUM

Menschen & Märkte: 10

Neuer Verbrauchsteuerkalkulator; Weinlogistik
und Neues aus dem Dachser-Zukunftslabor

Essay: Automatisierung – ganz wie von selbst:
über einen ewig alten Traum der Menschheit 14

KOMPETENZ

Cargoplus: In enger Verbundenheit –
paneuropäisches Transportkonzept für einen
Hightech-Spezialisten 16

Berufe in der Logistik:

Vom Landwirt zum Logistiker 20

Integration: Vorfahrt für saubere Energie 22

NETZWERK

Netzkompetenz: News aus der Dachser-Welt 26

Standortporträt: Singapur – das Sprungbrett
nach Asien 28

Logistik als System: Was wäre, wenn ...?
Reflexionen über den digitalen Wandel 32

GOOD NEWS

Jugendaustausch: Sambia meets Kempten 35



04



20



22



28

DACHSER eLetter: Jetzt abonnieren!



Spannende Storys
aus der Welt der Logistik.
Ganz einfach
anmelden unter:
www.dachser.de/eletter

**Impressum**

Herausgeber: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten, Internet: www.dachser.com **Gesamtverantwortlich:** Dr. Andreas Froschmayer **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916-1426, Fax: +49 831 5916-8-1426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com **Redaktion:** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Redaktionsassistent:** Andrea Reiter, Tel.: +49 831 5916-1424, E-Mail: andrea.reiter@dachser.com **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de **Projektleitung:** Marcus Schick **Gestaltung:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer gettyimages (S. 3, 10, 11, 12, 13, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34), istockphoto.com (S. 2, 14, 15), Thorsten Schönwetter (S. 3, 20, 21), Ochsner (S. 3, 24, 25), Jonas Gödde (S. 26), Trefl (S. 6), Souriau (S. 16, 17, 19) **Illustration:** Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 38.000/59. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4 x im Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH, München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.



DAS NETZ IST TRUMPF



Dicht getaktete Exportverkehre, einheitliche Prozesse und eng integrierte IT-Systeme zeichnen das europäische Landverkehrsnetz von Dachser aus. Eine wachsende Bedeutung kommt dabei Polen zu. Sehr zur Freude von Karten- und Gesellschaftsspiel-Liebhabern in aller Welt.

Sich auf den Weg zu machen, liegt in ihrer Natur: Vermutlich haben sie ihren Ursprung in China oder Indien, bevor sie im 14. Jahrhundert über Persien und Nordafrika nach Europa kamen und über die großen Städte ihren Siegeszug in die Welt antraten. Seither sind Kartenspiele aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken, sie verbinden dabei Menschen und Kulturen auf ihre ganz eigene unkomplizierte, spielerische Weise.

Diese einzigartige Strahlkraft war es, die 1947 zur Gründung der Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych – der Krakauer Papierprodukte Manufaktur – führte. Ihre Erfolgsgeschichte baute im wesentlichen auf die Herstellung von Kartenspielen aller Art, viele davon wurden speziell nach Kundenwunsch gestaltet und bedruckt – und das in beeindruckender Qualität, die sich schnell im In- und Ausland herumgesprochen hatte. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde das Unternehmen unter Beteiligung der Mitarbeiter privatisiert und firmiert seit 1997 unter dem Namen Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych Trefl-Kraków Sp. z o.o., oder kurz Fabryka Kart. Eine neue Epoche der Spielleidenschaft hatte begonnen. →





Das Führungsteam European Logistics von Dachser Poland

„Letztes Jahr haben wir 20 Millionen Kartensätze hergestellt. Neben Polen vertreiben wir sie vor allem auf den Märkten in Europa und in den USA“, erklärt Grzegorz Skokoń, Director Customized Projects International Sales at Fabryka Kart in Krakau. Das kontinuierliche Wachstum und das Erschließen neuer Märkte hätten das Unternehmen und Dachser vor sieben Jahren zusammengebracht.

Der Gesellschaftsspiele- und Kartenhersteller bedient über das Dachser-Netzwerk von Krakau aus vor allem die Märkte in Deutschland, Schweden und Frankreich, wo weit mehr als die Hälfte aller Exporte hinführen. 2018 wurden über 1.200 Paletten auf den Weg gebracht. Und das Volumen steigt von Jahr zu Jahr weiter. „Schneller Service, ein wettbewerbsfähiges und umfassendes Angebotsportfolio sowie eine freundliche, partnerschaftliche Zusammenarbeit hatten uns von Anfang an überzeugt“, sagt Skokoń. „Zudem hilft es uns sehr, ein europa- und weltweites Netzwerk ohne Systembrüche nutzen zu können.“ Jedes Jahr erschließe Dachser Poland neue internationale Ziele – mit neuen, lokalen Partnern. „Dies schafft uns

immer wieder interessante Optionen“, so Skokoń.

Um mit den Kunden ein dynamisches Wachstum zu realisieren, setzt Dachser in der Gestaltung des eigenen Netzwerks mehr auf Qualität als auf Quantität. „Netzintelligenz bedeutet nicht, dass wir an möglichst vielen Standorten vertreten sein müssen. Es kommt auf die richtigen Standorte, deren Verknüpfungen untereinander und die strategisch richtigen Linien an“, betont Michael Schilling, COO

Road Logistics bei Dachser. Dies sei wie bei einem Puzzle, wo sich aus vielen Einzelteilen am Ende ein Gesamtbild ergebe.

In Polen wird dies besonders eindrucksvoll deutlich. Dachser ist hier seit 13 Jahren mit einer eigenen Landesgesellschaft vertreten und hat sich in dieser Zeit beim grenzüberschreitenden Landverkehr zum Marktführer entwickelt. Und das, ohne ein flächendeckendes, nationales Niederlassungsnetzwerk zu errichten. „Wir waren damals mit nur drei Niederlassungen in den polnischen Markt eingetreten“, erinnert sich Ph.D. Grzegorz Lichocik, Managing Director European Logistics, Dachser Poland. Heute sind daraus gerade einmal neun Netzpunkte geworden: in Stryków, Posen, Stettin, Breslau, Rzeszów, Warschau (samt Luft- und Seefrachtniederlassung), Danzig und Sosnowiec nahe Kattowitz. Die beiden letztgenannten Standorte sind für den Kunden Fabryka Kart im Einsatz.

„Wir tragen hier in Polen durch die hohe Qualität unserer Leistungen zum Erfolg des Dachser-Netzwerks bei. Möglich wird dies durch das persönliche Engagement unserer Mitarbeiter und Geschäftspartner, die für uns wie die engsten Mitglieder unserer Familie sind“, so Lichocik. Für die Kunden und ihre Warenströme erweitere Dachser Poland ständig die Infrastruktur und die täglichen Verbindungen. In den letzten zwei Jahren habe man die Größe der Terminals und die Anzahl der Direktverbindungen verdoppelt. Gerade werde in der südostpolnischen Region Rzeszów eine neue Niederlassung eröffnet. Lichocik: „Die Konzentration auf unseren persönlichen Kundenservice und unsere umfassende IT-Struktur, die Schnittstellen zu den Systemen der Kunden bereitstellt, bildet neben den physischen Leistungen die Basis für eine optimale, effektive Kommunikation.“

Mit Spezialisierung an die Spitze

„Wir haben uns auf den Sammelgut-Export und -Import spezialisiert und haben damit eine dominante Position auf dem heimischen Markt erreicht“, erklärt Grzegorz Lichocik den steilen Aufstieg der Landesgesellschaft. Ziel von Dachser Poland sei es, Kunden mit internationalem Fokus höchste Qualität zu bieten. „Wir konzentrieren uns dazu ganz auf den Aufbau internationaler Verbindungen, so dass die Sendungen unserer Kunden mit optimalen Laufzeiten transportiert werden können.“

Über die Hälfte aller Linien aus polnischen Niederlassungen führt dabei zu deutschen Standorten, das Ziel für den größten Teil des polnischen Exports. „Wir haben auch viele tägliche Linien zu anderen nachgefragten Zielen wie beispielsweise Tschechien, Italien, Frankreich, Ungarn, Slowakei und Baltikum, skandinavische oder iberische Länder. Das engmaschige europäische Netz in Kombination mit der Möglichkeit, Sendungen zu konsolidieren, macht uns zu einem idealen Partner für Unternehmer, die auf der Suche nach einem effizienten Vertriebsweg sind“, so Lichocik. Neben großen Kunden wie dem Spielehersteller Fabryka Kart würden davon auch Unternehmen →



IM DIALOG



„Qualität ist der Schlüssel zum Netzerfolg“

„Logistik bringt in Netzwerken Menschen und Märkte zusammen.“

Wolfgang Reinel, Managing Director European Logistics North Central Europe (NCE), stellt dazu mit seiner Business Unit, zu der auch die Dachser Landesorganisationen in Nordwest-, Ost und Südosteuropa gehören, die Verbindung von 18 NCE-Ländern von und nach Europa her.

Dachser ist in der Business Line European Logistics mit 342 eigenen Standorten in 25 Ländern aktiv. Dazu kommen 72 Partnerstandorte in weiteren zwölf europäischen Ländern. Auf die weiterhin starke Nachfrage im internationalen Transportgeschäft reagierte Dachser mit 267 neuen, grenzüberschreitenden Linienverkehren. Insgesamt können die Kunden so nunmehr auf 1.343 solcher Linien zugreifen.

Herr Reinel, was ist charakteristisch für das Landverkehrsnetzwerk von Dachser in den NCE-Ländern?

Wolfgang Reinel: Es ist die in Jahrzehnten organisch gewachsene, flächendeckende Verknüpfung der europäischen System- und Charterverkehre mit einer homogenen Struktur an eigenen Niederlassungen, Gemeinschafts- und Partnerunternehmen – intelligent gesteuert, termingenau, kosteneffizient und zuverlässig. Und das jederzeit, auch rechtzeitig zu Feiertagen und zu Saisonspitzen. Damit ist Dachser in Europa im Bereich der nach exaktem Netzfahrplan, länderüberschreitend getakteten Verkehre mit führend am Markt.

Was verbindet dabei die unterschiedlichen Länder und deren Akteure?

Es ist vor allem das Streben nach Qualität, das die Netzwerkpartner auch in den NCE-Ländern zusammenhält und immer auch die weitere Entwicklung des gesamten Netzwerks antreibt. Netzintelligenz heißt auch, wie in einer Familie Verantwortung füreinander zu übernehmen, immer nach der besten Lösung sowohl für den lokalen Kunden wie auch für das gesamte Netzwerk zu suchen. Die einzelnen Länder und Niederlassungen realisieren dazu individuelle Logistiklösungen für ihre Kunden und bewegen sich bei allen das Netzwerk betreffenden Themen nur innerhalb der Leitplanken unserer Standards und Prozesse. Die hohe Qualität und Zuverlässigkeit des Dachser-Netzes ist so nicht nur Ergebnis seiner Architektur, sondern vor allem auch eines engen, hierarchieübergreifenden und loyalen Beziehungsmanagements zwischen allen Netzwerkländern.

In den NCE-Ländern geht das Wirtschaftswachstum im Zuge des demografischen Wandels immer deutlicher mit steigendem Fachkräftemangel einher. Wie wirkt sich dies auf das Netzwerk aus?

Kapazitäts- und insbesondere Personalthemen rücken immer deutlicher in den Vordergrund.

Jedes NCE-Land hat deswegen bei Dachser eine lokale „HR-Agenda“ aufgelegt. Maßgeblich sind dabei die landesspezifischen Gegebenheiten, lokale Prioritäten und der Entwicklungsstand der betreffenden Landesorganisation. Diese erstellt entsprechende, bedarfsgerechte HR-Strategie- und Maßnahmenpläne – unter Berücksichtigung lokaler und zentraler Weiterbildungsprogramme. Für die süd- und osteuropäischen Länder bedeutet dies beispielsweise, dass die Abwanderung qualifizierter Fachkräfte in den Westen teilweise durch Immigration aus dem Osten kompensiert werden muss. Die Personalentwicklung und -ausbildung rückt damit in den Fokus eines jeden Managers und Vorgesetzten.

Können Sie dafür ein Beispiel nennen?

Sehr gerne hebe ich dazu unsere Landesorganisation in Polen hervor, wo wir seit elf Jahren als Dachser aktiv sind. Seit vielen Jahren haben wir hier eine HR-Leitung als echten Businesspartner auf nationaler Managementebene. Das gesamte Managementteam hat die Förderung der HR-Skills aller Führungskräfte als integralen Erfolgsfaktor erkannt. Unsere polnischen Führungskräfte haben die Bedeutung der Dachser-Strategie, Systeme und Standards nicht nur verinnerlicht, sondern auch konsequent die eigene Struktur darauf ausgelegt. Als erste Landesgesellschaft haben sie beispielsweise auch auf der nationalen Managementebene die Funktion des Dachser Expert Network Operations, DENO, eingeführt. Dieser agiert nicht nur als Prozessmanager, sondern gleichzeitig auch als Qualitäts- und Trainingsmanager für alle operativen Ausbildungsmaßnahmen und unterstützt so maßgeblich das Operations- und HR-Management. Trotz eines äußerst schwierigen Arbeitsmarktes mit hoher Fluktuation gelingt es uns in Polen deshalb mit einem relativ kleinen Setup, große Leistung in eine internationale Netzwerkstruktur einzubringen und maßgeblich zur Qualität im europäischen Netzwerk beizutragen.



Die neue Anlage
in Sosnowiec



Das Logistikzentrum
in Breslau

Ph.D. Grzegorz Lichocik,
Managing Director
European Logistics
Dachser Poland



Für unsere Kunden ist Europa schon lange ein einheitlicher Markt. Daher erwarten sie den gleichen Zugang zu ihm wie für den Inlandsmarkt

aus der polnischen E-Commerce- als auch aus der DIY-Branche profitieren, die ihre Waren mit hoher Frequenz ins Ausland versendeten.

„Für unsere Kunden ist Europa schon lange ein einheitlicher Markt“, so Lichocik weiter. Daher erwarten sie dazu den gleichen Zugang wie zum Inlandsmarkt. „Das bedeute nicht nur zuverlässige Lieferungen mit festen Laufzeiten, sondern auch zuverlässige Informationsflüsse. Mit einer einheitlichen IT, homogenen Produkten und einem transparenten und schnittstellenfähigen Kommunikations- und Datenaustauschsystem könne Dachser wie kein anderer Logistikdienstleister im internationalen Versand einen Service anbieten, der sich durch Schnelligkeit, Qualität und Komfort für den Kunden auszeichne.“

Menschen machen den Unterschied

Dachser Poland setzte von Anfang an auf den engen Austausch mit anderen Landesgesellschaften und Niederlassungen im europäischen Dachser-Netzwerk. Dahinter steht die Erkenntnis, dass das Funktionieren des Netzwerks und der Erfolg aller immer von den einzelnen Verbindungen abhängen. „Es kommt auf die Homogenität von Produkten und Prozessen sowie des ‚Betriebssystems‘ an“, sagt Grzegorz Lichocik. Und auf die Menschen, die all dies mit Leben füllen. „Wir bauen auf eine hohe Qualität unserer Mitarbeiter, die die Grundsätze des Netzwerks, die Prozesse und unsere strategischen Vorgaben verinnerlicht haben und konsequent zur Wirkung bringen.“ Es sei in einem Netzwerk unverzichtbar, dass jeder Zweig genau wisse, was, wann und wie erfüllt werden soll. Lichocik: „Das Netzwerk kann sich gegenseitig unterstützen. Dabei kann es auch mal zu Konflikten kommen. Daher ist es äußerst wichtig, die Dachser-Netzwerkprinzipien zu respektieren und schnell auf die Bedürfnisse anderer Niederlassungen zu reagieren.“

Um das Dachser-Netzwerk optimal zu unterstützen, setzt Dachser Poland im Management auf ein gutes, vertrauensvolles Miteinander: „Ohne ein Team von herausragenden Managern könnten wir die sehr guten Ergebnisse nicht erzielen“, betont Dachser Poland Managing Director Lichocik. Jeder seiner Management-Kollegen habe eigene Schwerpunkte und Talente. „Diese wollen wir nutzen, um uns gegenseitig zu unterstützen und eine gemeinsame Strategie umzusetzen.“ Diese Freude der Führungskräfte an ihrer Arbeit übertrage sich auf ihre Mitarbeiter, die mit ausreichender Handlungsfreiheit und Eigenverantwortung bessere Entscheidungen in ihrem Alltag treffen würden und so maßgeblich Anteil am Erfolg hätten.

IM PROFIL

Die Fabryka Kart Trefl-Kraków Sp. z o.o. wurde 1947 in Krakau gegründet und produziert Karten- und Gesellschaftsspiele aller Art, viele davon nach Kundenvorgaben individualisiert. Seit der Gründung vor über 70 Jahren wurden rund 500 Millionen Kartenspiele weltweit verkauft. Das Unternehmen firmiert seit 1997 als Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych Trefl-Kraków Sp. z o.o. und ist Teil der Trefl-Gruppe, die zu den weltweit führenden Herstellern von Puzzles und Brettspielen gehört.

www.trefl.krakow.pl

Dem Fachkräftemangel trotzen

Aber auch das gehört dazu: War es früher für Unternehmen in Polen möglich, jederzeit beliebig viele Mitarbeiter zu gewinnen, hat sich dies auch hier, wie in den meisten Ländern Europas, geändert. Der Fachkräftemangel ist überall deutlich zu spüren. Dachser positioniert sich im Recruiting als interessanter Arbeitgeber. „Wir bieten nicht nur eine attraktive Vergütung, sondern auch ein Arbeitsumfeld, das auf Unternehmenswerten wie Respekt, Offenheit, Ehrlichkeit, Integrität, Unternehmertum und Mut zum Querdenken basiert.“ Seit Jahren arbeite Dachser Poland zudem eng mit der Bildungsbranche zusammen, um junge Menschen bereits im schulischen Umfeld gezielt auf den Einsatz in der Logistik vorzubereiten. „Wir organisieren Praktika für Schulabsolventen und kooperieren mit der Poznan School of Logistics bei der Organisation eines dualen Studiums. Auch zur Universität Łódź unterhalten wir enge Beziehungen“, sagt Grzegorz Lichocik. „Wir hoffen, dass sich einige dieser jungen Menschen deswegen auch entscheiden werden, ihre berufliche Zukunft möglichst dauerhaft mit uns zu verbinden.“

Um die Zukunft sollten sich Dachser-Mitarbeiter dann keine großen Sorgen machen müssen. Der Managing Director Dachser Poland setzt mit seinem Team auf einen klaren Wachstumskurs. „Wir legen gerade weitere entscheidende Bauteile in unserem Puzzle. In den nächsten zwei Jahren wollen wir zu hundert Prozent direkt mit allen Niederlassungen in Deutschland verbunden sein.“ Damit würden Laufzeiten verkürzt und die Pünktlichkeit der Lieferungen von heute 98 auf 99 Prozent verbessert. „Weil damit zugleich ein zusätzliches Umladen auf verschiedenen Umschlagsplattformen entfalle, sinke zudem das Schadensrisiko“, zählt Lichocik auf.

„Neben den Investitionen in die Infrastruktur setzen wir auch auf die fortlaufende Modernisierung und Innovation. In einigen Jahren wollen wir gemeinsam mit unseren Spediteuren nur noch Fahrzeuge einsetzen, die den höchsten Umweltstandards entsprechen.“ Grzegorz Lichocik verbindet damit ein anspruchsvolles, aber, wie er findet, auch sehr realistisches Ziel: „Dachser Poland legt die Messlatte für Wettbewerber so hoch, dass wir für polnische Exportunternehmen, die Wert auf Schnelligkeit und Qualität legen, zur ersten Wahl werden. Gewinner sind dann die Kunden und das gesamte Dachser-Netzwerk.“ Aus einem Puzzle mit vielen unterschiedlichen Bausteinen werde so ein perfektes Bild.

M. Schick

WEINMARKT

In vino veritas

EIN KLASSIKER, DER SICH IMMER WIEDER NEU ERFINDET



Warme Sommer für kühle Weine

Wein ist eines der ältesten Kulturgüter der Menschheit. Tradition verpflichtet, sagen die Winzer. Auch zu Innovationen bei der Kultivierung der Reben. Das erfreut Weinliebhaber weltweit.

Seine Qualität hängt schon immer von der Lage, der Region und einem günstigen Klima ab: Die Rede ist vom Wein. Schon vor 8.000 Jahren sollen Menschen im südlichen Kaukasus damit begonnen haben, wilden Wein zu kultivieren. Archäologen fanden entsprechende Spuren in Keramikgefäßen in Georgien. Darin hatte der Rebensaft wohl seinen Weg vor etwa 5.000 Jahren auch nach Ägypten gefunden, von wo aus er und die dazugehörigen Weinreben dann später nach Europa gelangten. Die mit 4.100 Jahren älteste, erhaltene Weinkellerei der Welt fanden Forscher im heutigen Armenien.

Ein Kulturgut und blühendes Geschäft

Wein ist seither mehr als ein Genussmittel, es ist längst ein umfassendes Kulturgut – und ein florierender Geschäftszweig weltweit. Dank immer besserer, wissenschaftlich unterstützter Anbau- und Keltertechniken können Winzer zunehmend auf steigende Erträge und eine immer bessere Weinqualität bauen.

So trumpfen beispielsweise deutsche Weinregionen, die sich bislang eher mit Sorten wie Riesling, Müller-Thurgau oder Silvaner bei Weißweinfreunden einen Namen gemacht hatten, mittlerweile mit international populärem Chardonnay und kräftigen Rotweinen auf, wie zum Beispiel Cabernet Sauvignon oder Merlot, die bislang eher in Südfrankreich kultiviert wurden. Oder die Syrahrebe. Sie stammt ursprünglich aus dem Rhône-tal in Frankreich und ist eine Kreuzung aus den alten französischen Sorten Dureza und Mondeuse Blanche. Weinforscher mutmaßen, dass sie ein Urenkel des Pinot Noir sein

könnte. Seit den 1970er-Jahren ist die Syrahrebe weltweit auf dem Vormarsch und wird heute zur Überraschung vieler Weinliebhaber selbst in der Pfalz erfolgreich angebaut.

Alles muss passen

Ohne hohe Winzerkunst wäre das nicht möglich. Syrah gilt nämlich als problematischer Wein, bei dem alles passen muss: sehr gute Lage, nicht übermäßig fruchtbare Böden, optimale klimatische Bedingungen und das genaue Treffen des optimalen Lesetermins. Da zählt sich eine enge Zusammenarbeit der Weinbauwissenschaft und der Winzer bei der Umsetzung von Innovationen in Weinbau und Kellerwirtschaft aus. Dabei ist das Know-how speziell deutscher Winzer mittlerweile in aller Welt gefragt: Bis nach Südafrika, Australien, Kalifornien oder Chile reicht der Einfluss der deutschen Weinforschung und der deutschen Kellertechnik.

Dass der Wein nicht vollends zur Wissenschaft gerät, dafür sorgt schon die Natur selbst. Zuletzt klangen die Überschriften unisono verheißungsvoll: 2018 habe einen „Jahrhundertwein“ und einen „Bilderbuchjahrgang“ geliefert. Und 2019 scheint dem nicht groß nachstehen zu wollen. Für die Weinlogistik heißt dies: Alle Hände voll zu tun.



INFO

Welcher Wein zu welchem Essen?

Die Suche nach der perfekten Kombination ist oft leichter als gedacht: Einfache und im Sommer sehr beliebte Weine ohne markanten Eichenholzeinfluss und mit einer Portion Restsüße, lassen sich kaum von einer Speise aus dem Gleichgewicht bringen. Speisen mit viel Salz oder Säure eignen sich im Allgemeinen sehr gut für eine Kombination mit säurebetonten Weinen. Unabhängig von der Speise gilt jedoch der Grundsatz „Vom Leichten zum Schweren“: Also am besten mit einem leichten Schaumwein einsteigen und bei einem kräftigen Tropfen landen. Zum Wohl!

Weinexport

KOSTEN UNTER KONTROLLE

Mit einem eigens entwickelten Online-Verbrauchssteuernkalkulator unterstützt Dachser den europäischen Wein- und Spirituosenvertrieb bei der Kalkulation.

Trotz Binnenmarkt und Zollunion kennt Europa beim Thema Alkohol Grenzen. In jedem Land gelten andere Regeln, in welcher Form und Höhe Verbrauchssteuern zu entrichten sind. Der von Dachser entwickelte Online-Verbrauchssteuernkalkulator „excisecalculator“ hilft nun, sich einfach und schnell einen Überblick über diese Kosten zu verschaffen. Nach Eingabe der relevanten Daten wie Art des Alkohols, Alkoholgehalt, Menge in Litern und Bestimmungsland berechnet das Tool umgehend, welche Verbrauchssteuern jeweils fällig wären. Zeitraubendes Prüfen von komplizierten Tabellen und Sonderbestimmungen fallen damit weg.

„Wir kennen die Anforderungen der Wein- und Spirituosenbranche sehr genau und entwickeln unser Leistungsportfolio stetig weiter“, sagt Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics. „Dazu gehört auch die komplette Abwicklung von Zoll- und Verbrauchssteuerthemen. Mit dem neuen Verbrauchssteuernkalkulator können sich unsere Kunden unkompliziert einen Überblick



verschaffen – ein weiterer Schritt, grenzüberschreitende Transporte von Alkohol zu erleichtern.“ Der Verbrauchssteuernkalkulator ist nach einfacher, unverbindlicher Registrierung in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch kostenlos auf Dachser's Internetseite <https://excise.dachser.com> verfügbar.

AUS DEM ZUKUNFTS-LABOR

Ausblick

NEUE STANDARDS FÜR DEN ECHTZEIT-DATENFLUSS

Dachser erforscht schon heute die Technologien von morgen. Dazu arbeitet der Bereich Research & Development eng mit unterschiedlichen Fachbereichen und Niederlassungen sowie dem Dachser Enterprise Lab am Fraunhofer IML und weiteren Forschungs- und Technologiepartnern zusammen. In einer neuen Serie stellen wir an dieser Stelle künftig zukunftsweisende neue Technologien und Lösungen vor.

LPWAN, NB-IoT und LTE-M: Sie verstehen nur Bahnhof? Trösten Sie sich. Damit sind Sie nicht allein. Es könnte aber gut sein, dass Ihnen diese kryptischen Begriffe bald sehr leicht von den Lippen gehen werden. Denn in ihnen steckt potenziell jede Menge Zukunft. Sogenannte Low Power Wide Area Networks – kurz LPWAN – sind die neue Basistechnologie des Internet of Things (IoT). Diese neu verfügbaren Funkfrequenzen und Protokolle erlauben die Übermittlung von kleinen Datenmengen mit hoher Reichweite. LPWAN sind damit ideal geeignet für den Einsatz von Sensoren in der Logistik. Zu den bekanntesten LPWAN-Lösungen zählen LoRa, Sigfox sowie LTE-M und Narrowband-IoT (NB-IoT).

Auch diese Kürzel sollten Sie sich merken: NB-IoT und LTE-M sind sehr interessante neue Mobilfunkstandards innerhalb des LTE-Netzes (4G), die aktuell weltweit in vielen Ländern ausgerollt werden. In Deutschland beispielsweise soll NB-IoT bis Ende 2019 flächendeckend zur Verfügung stehen, in den Niederlanden wurde der Rollout schon im vergangenen Jahr abgeschlossen.

Geopositionen für Sendungsortung

Niedrige Energieverbräuche, hohe Sicherheitsstandards sowie deutlich geringere Investitions- und Betriebskosten machen den Einsatz dieser neuen Technologie insbesondere für das Thema Asset- und Sendungsortung sehr attraktiv. Mittels der Geopositionen lassen sich beispielsweise die Ankunftszeiten von Fahrzeugen, Containern oder Sendungen auf Basis von Echtzeitdaten genauer berechnen, sodass unter anderem die Kapazitäten für Anschlussprozesse, wie die Entladung eines Lkw, noch besser geplant werden können.

Ein weiterer Vorteil von LTE-M und NB-IoT: Die Mobilfunkfrequenzen sind zukunftsfähig. Beide Standards sollen in das geplante 5G-Subnetz für Massive-Machine-Type-Communications (mMTC) einfließen. Dies ist allerdings noch Zukunftsmusik. Es wird vermutlich noch einige Jahre dauern, bis mit dem Aufbau von 5G mMTC überhaupt begonnen wird. Dennoch: Der Schritt zu LTE-M und NB-IoT ist auch deswegen unausweichlich, weil die bestehenden 2G- und 3G-Mobilfunknetze, die momentan bei Ortungssensoren weltweit Verwendung finden, in den kommenden Jahren schrittweise abgeschaltet werden. Einige Länder wie Südkorea, Taiwan oder die Schweiz haben mit der Deaktivierung schon begonnen. Es kann also nicht schaden, sich langsam mit der neuen Begriffswelt vertraut zu machen.

Andre Kranke,

Department Head R&D Research & Innovation Management



Vernetzung
durchdringt alle Teile des
Lebens und Arbeitens



Der Dungkäfer weiß, wo es lang geht

MIST GEBAUT MIT DYNAMISCHEM KOMPASS

Klingt vielleicht nicht appetitlich, funktioniert aber hervorragend. Der südafrikanische Dungkäfer (*Scarabaeus lamarcki*) hat Geschmack gefunden an Mist. Vornehmlich aus Elefantenkot rollt er sich praktische Kugeln zum Verzehr. Damit ihm diese Köstlichkeit keiner wegschnappt, muss er diese auf kürzestem Weg in seine unterirdischen Gänge bugsieren.

Ein Forscherteam um Basil el Jundi von der Julius-Maximilians-Universität Würzburg hat nun herausgefunden, wie er dabei zu seinem Ziel findet: mit Hilfe der Sonne und des Windes. In der Fachzeitschrift „PNAS“ berichten die Forscher von Experimenten, mit denen sie nachweisen konnten, dass die Käfer ihre Marschrichtung stets so wählten, dass der Wind für sie wieder aus demselben Winkel kam – allerdings nur zur Mittagszeit, wenn die Sonne senkrecht stand. Stand sie flacher, rollten die Tiere ihre Kugeln – unbeindruckt vom Wind – in dieselbe Richtung weiter.

Wie andere Insekten nutzt der Dungkäfer dafür seine Antennen – und das darin befindliche Johnstonsche Organ. Das Forscherteam schließt aus seinen Beobachtungen, dass Dungkäfer über eine Art dynamischen Kompass verfügen, mit dem sie die Signale von Sonne und Wind flexibel verarbeiten und gewichten. Damit erzielten sie die größtmögliche Genauigkeit. Aber was machen die Dungkäfer, wenn die Sonne keine brauchbaren Informationen liefert und kein Wind weht? Dass sie sich in der Nacht an der Milchstraße orientieren, haben die Forscher bereits herausgefunden. Weitere Studien stehen an.

Emissionsfreie City-Logistik

ELEKTRISCHES SCHWERGEWICHT

In Stuttgart betreibt Dachser auf einer Fläche von etwa fünf Quadratkilometern sein erstes emissionsfreies Liefergebiet für Stückgutsendungen.

Mit dem Mercedes-Benz eActros ist der voll elektrische Fahrzeugmix für die Innenstadt jetzt komplett.

Dachser Emission-Free Delivery heißt das innovative City-Logistik-Konzept, mit dem Dachser in Stuttgart und in Zukunft auch in anderen Innenstädten Stückgut emissionsfrei und nachhaltig zustellt. In Stuttgart spielen dabei verschiedene Fahrzeuge die Hauptrollen: wendige, elektrisch unterstützte Lastenräder für die letzte Meile und ein kompakter, vollelektrischer 7,5 Tonner vom Typ FUSO eCanter, der sein Zuhause ebenfalls in der Innenstadt hat. Der eActros von Daimler macht den Reigen nun perfekt und ergänzt als 18-Tonner den voll elektrisch betriebenen Fahrzeugmix.

„Das lange Warten hat sich gelohnt“, sagt Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development. „Mit dem eActros wollen wir Kunden einerseits direkt anfahren und andererseits das Mikrohub in Stuttgart mit Sendungen bestücken. Von da übernehmen die leichteren Fahrzeuge die Innenstadtbeflieferung.“ Nach entsprechenden Schulungen und Einweisungen integriert Dachser den eActros gleich in den laufenden Testbetrieb. Als Fahrer kommen, wie schon beim eCanter, Auszubildende zum Berufskraftfahrer zum Einsatz.

Mit dem Testeinsatz gewinnt Dachser Daten und Erfahrungen hinsichtlich des richtigen Fahrzeug-Mix für die nachhaltige Innenstadtbeflieferung mit Stückgut. Neben Stuttgart laufen dazu auch Tests unter anderem in Berlin, Freiburg, Karlsruhe, Köln, Málaga, Mannheim, Paris, Tübingen und Ulm. „Es geht uns dabei nicht um einen einzigen Lösungsansatz, sondern um vielfältige Maßnahmen, die gleichermaßen auf die Optimierung von Zustellungen, Emissionen, Wegen und Zeiten einzahlen“, sagt Stefan Hohm.



Der eActros und der eFuso



Technik erfüllt uralte Träume
der Menschheit



„Automatia“ ist eine Göttin,
der man glückliche Ereignisse zuschreibt,
die ohne menschliches Zutun eintreten





GANZ WIE VON SELBST

Die Digitalisierung verspricht einen neuen Grad an Automatisierung. Das macht vieles bequemer, schürt aber auch Ängste. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt: Die Sorge, dass der Mensch überflüssig wird, ist alt – bewahrheitet hat sie sich in der Praxis bislang nicht.

Es sind leidvolle Kindheitserfahrungen, die den Erfindergeist von Joseph-Marie Jacquard wecken. Von klein auf muss der 1752 geborene Sohn eines Lyoner Seidenwebers in der Werkstatt der Eltern aushelfen. Oben am Webstuhl hebt und senkt er gespannte Fäden nach den Vorgaben des Musters. Der eintönigen Knochenarbeit entflieht Joseph-Marie Jacquard als Jugendlicher; er geht bei einem Buchbinder in Lehre. Doch im Alter von 20 Jahren erbt er den Betrieb seiner Eltern – und setzt sich in den Kopf, die Branche technisch auf neue Beine zu stellen.

Mit Erfolg: 1805 präsentiert Jacquard einen neuartigen Webstuhl, der die menschlichen Strippenzieher überflüssig macht. An ihre Stelle tritt ein ausgeklügelter Mechanismus: Lochkarten gleiten über eine hölzerne Achse. Durch die Löcher fallen Drahtnadeln, die nach den Fäden greifen. Selbst komplizierte Muster können von der Maschine schnell, fehlerfrei und weitgehend ohne menschliches Zutun gewebt werden. Die revolutionäre Erfindung wird Folgen weit über die Textilbranche hinaus haben: Mit Lochkartensystemen werden viele Jahre später Rechenmaschinen realisiert, die das Computerzeitalter einleiten.

Göttlich oder Norm?

Heute gilt Jacquard als Geburtshelfer der Automatisierung. Die Industrienorm DIN IEC 60050-351 definiert den Vorgang, der aktuell wieder Gegenstand gesellschaftlicher Debatten ist, nüchtern im Telegrammstil: „Mittel einsetzen, um selbsttätige Funktionen in einem System zu ermöglichen.“ Weitaus weniger nüchtern geht es in der griechischen Mythologie zu, aus der sich der Begriff ableitet: Dort ist „Automatia“ eine Göttin, der man glückliche Ereignisse zuschreibt, die ohne menschliches Zutun eintreten.

Wie ein solches Ereignis muss es gewirkt haben, als sich in einem Tempel die Türen wie von Geisterhand nach Entzünden des Opferfeuers öffnen. Dahinter steckt indes nichts Göttliches, sondern ein Automat, für den sich Heron von Alexandria den Überdruck in einem vom Feuer erhitzten Wasserkessel zunutze macht. Der Mathematiker erfindet zudem einen Automaten, aus dem nach Münzeinwurf

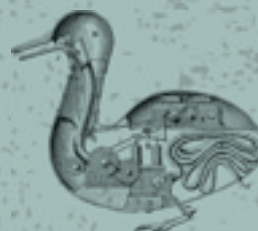
Weihwasser tröpfelt, sowie eine einfache Dampfmaschine. Erstaunlich ist: Obwohl viele Erfindungen Herons und anderer Gelehrte Staunen auslösen – in die Arbeitswelt schaffen sie es in der Antike nicht.

Reichlich verspätet, aber dann umso schneller schreitet die Automatisierung im 18. Jahrhundert voran. Mechanische Meisterwerke wie der Jacquard-Webstuhl werden ersonnen, hinzu kommt die (wiedererfundene) Dampfmaschine. Die stellt die Produktionslogik auf den Kopf, auch der internationale Handel blüht auf: Eisenbahnen und Dampfschiffe spannen immer weitere Logistiknetzwerke. In der neuen Arbeitswelt, wo sich Menschen dem Takt der Maschinen unterordnen, treibt dies Henry Ford ab 1913 mit der von ihm erfundenen Fließbandproduktion auf die Spitze. Sein Enkel wiederum hebt die Automatisierung wieder auf eine weitere, neue Stufe: Anfang der 1950er Jahre rüstet er sieben Fabriken mit Großrechnern aus, die die Produktion steuern.

Befreiung oder Bedrohung?

Schon damals orakeln viele Experten von menschenleeren Fabriken, in denen „Mehrzweckautomaten“ heute dies und morgen das fertigen. „Unsere Maschinen befreien den menschlichen Geist, indem sie ihm langweilige Routinearbeiten abnehmen“, wirbt IBM-Chef Thomas Watson 1955. Das IT-Unternehmen verkauft da 130 Großrechner in einem Quartal. Gewerkschafter warnen unterdessen vor einer Massenarbeitslosigkeit, Ökonomen streiten über die Folgen für den Sozialstaat. Die Debatte gleicht der von heute, wo wieder eine industrielle Revolution – die mittlerweile vierte – beschworen wird, ermöglicht von vernetzten Maschinen und Künstlicher Intelligenz.

Die Sorge, dass der Mensch am Ende überflüssig wird, ist groß. Dabei zeigt die bisherige Automatisierungsgeschichte: So hart Einzelne von Umbrüchen getroffen werden, haben die Effizienzgewinne unter dem Strich dem Arbeitsmarkt sogar gutgetan. Auch die Weber-Zünfte in Lyon, die zunächst den Tod von Jacquards forderten, arrangierten sich letztlich mit dessen Ur-Computer. Die drastisch gesunkenen Preise schufen neue Massenmärkte für Textilien – und die Zahl der Weber vervielfachte sich. S. Ermisch

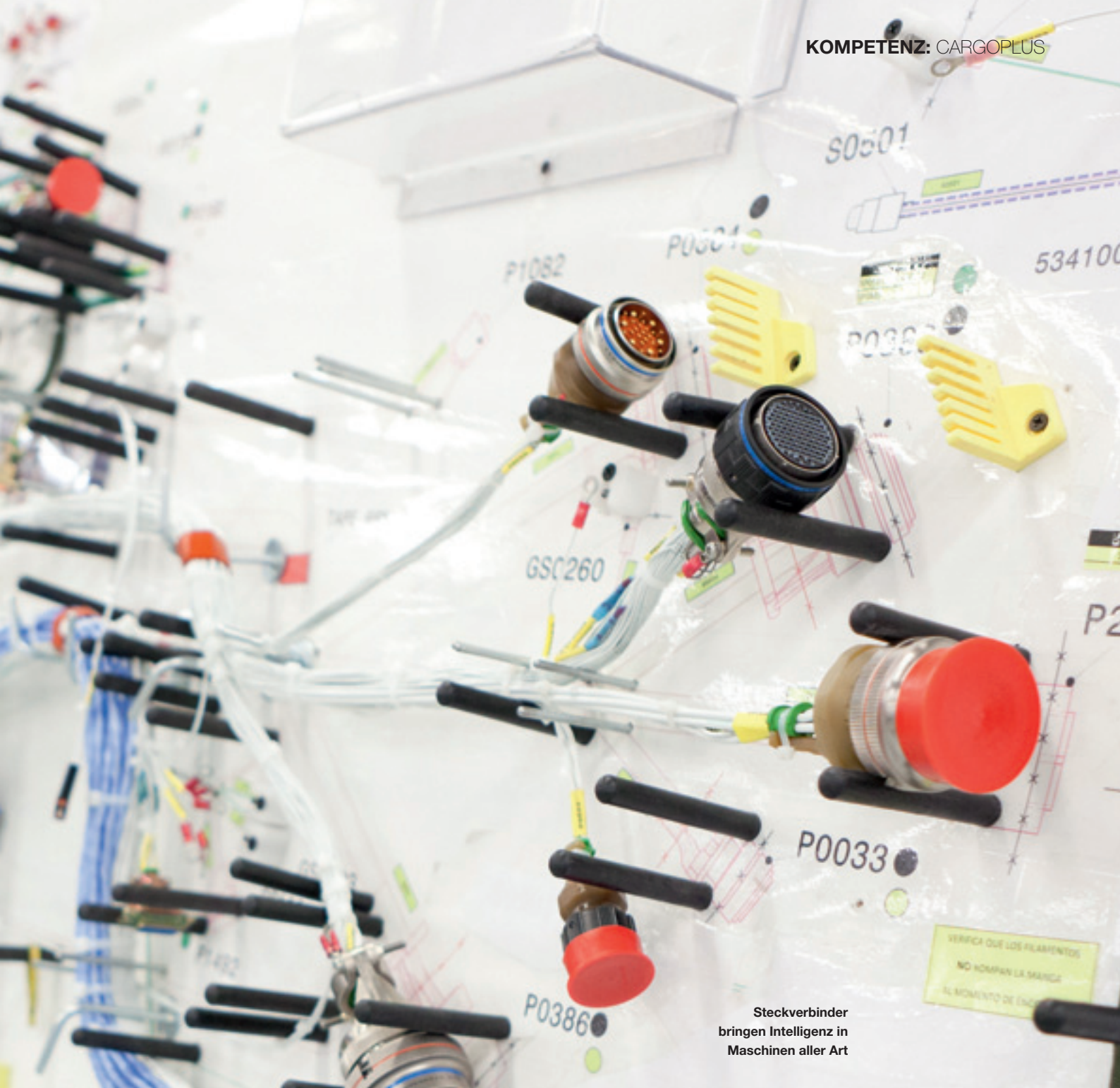


Automatisierung ist wunderbar. Davon war der französische Ingenieur und Erfinder Jacques de Vaucanson überzeugt. Er konstruierte im 18. Jahrhundert Wunderwerke wie den mechanischen Flötenspieler, der eigenständig zwölf Lieder vorspielen konnte. Sein Meisterwerk war aber eine mechanische Ente. Diese konnte laufen, mit den Flügeln schlagen und schnattern. Über ein Schlauchsystem war sie zudem in der Lage, im Inneren Nahrung aufzunehmen und wieder auszuscheiden. Vaucansons Automaten revolutionierten die Arbeitswelt damals (noch) nicht. Sie landeten in einem Kunstkabinett, wo sie der Nachwelt erhalten blieben.



IN ENGER VERBUNDENHEIT

Von Frankreich nach Marokko und zurück: Der französische Hightech-Hersteller Souriau setzt seit einem Jahr mit Dachser ein neues Transportkonzept um. Mit Erfolg.



Steckverbinder
bringen Intelligenz in
Maschinen aller Art

In der Regel sind es die kleinen, unscheinbaren Dinge, die Großes überhaupt erst möglich machen. Steckverbinder zum Beispiel. Sie sind es, die tonnenschwere Verkehrsflugzeuge abheben lassen und dann auch bei extremen Bedingungen in über 10.000 Metern Höhe für sichere Verbindungen innerhalb der Maschine sorgen. Für das französische Unternehmen SOURIAU sind die unauffälligen, aber alles andere als unbedeutenden Technikbauteile, der Ursprung allen Tuns. 1917 von Paul-Adolphe Souriau gegründet, hat sich die in Versailles nahe Paris ansässige Hightech-Firma zu einem wichtigen Lieferanten der Luftfahrtindustrie entwickelt. Erstes Produkt war ein Bajonett-Schnellverschluss, der schnell zur Standard-

ausstattung von Flugzeugen avancierte. Heute beliefert SOURIAU Flugzeugbauer wie Boeing und Airbus mit Steckverbindern, die Baugruppen in Flugzeugmotoren, Cockpits und Innenräumen miteinander verbinden. Gefertigt werden sie an den drei Produktionsstandorten in Champagné in Nordwesten Frankreichs, Cluses im Südosten und Paris.

Auf Land- und Seewegen

Der Name SOURIAU ist längst auch jenseits der französischen Grenzen ein Begriff. Genauer SOURIAU-SUNBANK, wie das Unternehmen nach Umstrukturierungen und Firmenübernahmen inzwischen heißt. Produktions- →



Dachser verbindet Marokko mit Europa

Der Bajonettverschluss fügt über eine Steck-Dreh-Verbindung zwei zylindrische Bauteile zusammen. Ursprünglich wurde er genutzt, um das Bajonett, eine messerartige Stoßwaffe, an einem Gewehr zu befestigen. Heute wird diese Verschlussart weniger martialisch bei Wechselobjekten von Kameras, bei Steckverbindungen für Kabel oder Speziallampen verwendet.

standorte finden sich über die ganze Welt verteilt. In der marokkanischen Hafenstadt Tanger ist SOURIAU seit 2003 mit einem Werk und einer Vertriebsgesellschaft vertreten. Viermal in der Woche verlassen Transporter die Niederlassung in Champagné, um Ware, hauptsächlich Steckverbinder-Komponenten für die Flugzeugindustrie, auf dem Land- und Seeweg nach Marokko zu transportieren. Seit 15 Jahren wird diese Aufgabe von der Dachser-Niederlassung in La Verrie geplant und ausgeführt – in enger Zusammenarbeit mit den marokkanischen Kollegen in Tanger. „Unsere Verbindung zu Dachser ist historisch gewachsen“, sagt Sylvain Guittet, Logistikverantwortlicher bei SOURIAU-SUNBANK. Die langjährige Zusammenarbeit sei wichtiger Faktor dafür, dass beide Partner im Früh-

jahr 2018 ein neues Kapitel in der Zusammenarbeit aufgeschlagen hätten. Das gemeinsame Ziel: die Produktivität steigern, effizienter und flexibler werden.

Das neue System bündelt die Ware mehrerer Kunden in einem Transport. „Früher haben wir einen bestimmten Lkw belegt, der zwischen Frankreich und Marokko hin- und hergefahren ist“, erläutert SOURIAU-Logistikmanager Guittet. „Dann haben wir angefangen, erst eine, dann zwei Fahrten pro Woche mit der Zuladung anderer Unternehmen zu organisieren.“ Neben geringeren Kosten für Transporteur und Kunden habe diese Lösung auch ökologische Vorteile, denn der Laderaum werde optimal ausgenutzt.

Effizienz im Blick

Zum Start des neuen Modells hatten beide Partner noch zwei Umläufe pro Woche angesetzt, zu wenig, wie sich schnell herausgestellt hat. „Die durchschnittliche Wartezeit zwischen zwei Transporten betrug 84 Stunden. Das hat uns zu lange gedauert“, so Guittet. Denn die Prämisse der Technikspezialisten heißt auch: Lean Management. Jetzt stehen also wöchentlich vier Transporttermine zwischen den Werken in Champagné und Tanger auf dem Plan. Auch in umgekehrter Richtung sind pro Woche vier Transporte unterwegs. Das sucht im Transportgeschäft zwischen Frankreich und Marokko seinesgleichen. „Das macht außer uns niemand“, sagt Dachser-Manager Jean-Manuel Barre, der als General Manager Cargoplus Ouest & Sud Ouest eng mit SOURIAU-SUNBANK zusammenarbeitet. Die meisten anderen Wettbewerber bieten, so Barre, nach wie vor höchstens zwei Transporttermine an: einmal Mitte der Woche und einmal Ende der Woche.

Die Route gen Marokko und zurück führt über den Hafen von Algieras in Spanien. Dort wird die Ware auf Schiffe geladen und über den marokkanischen Hafen Tanger Med

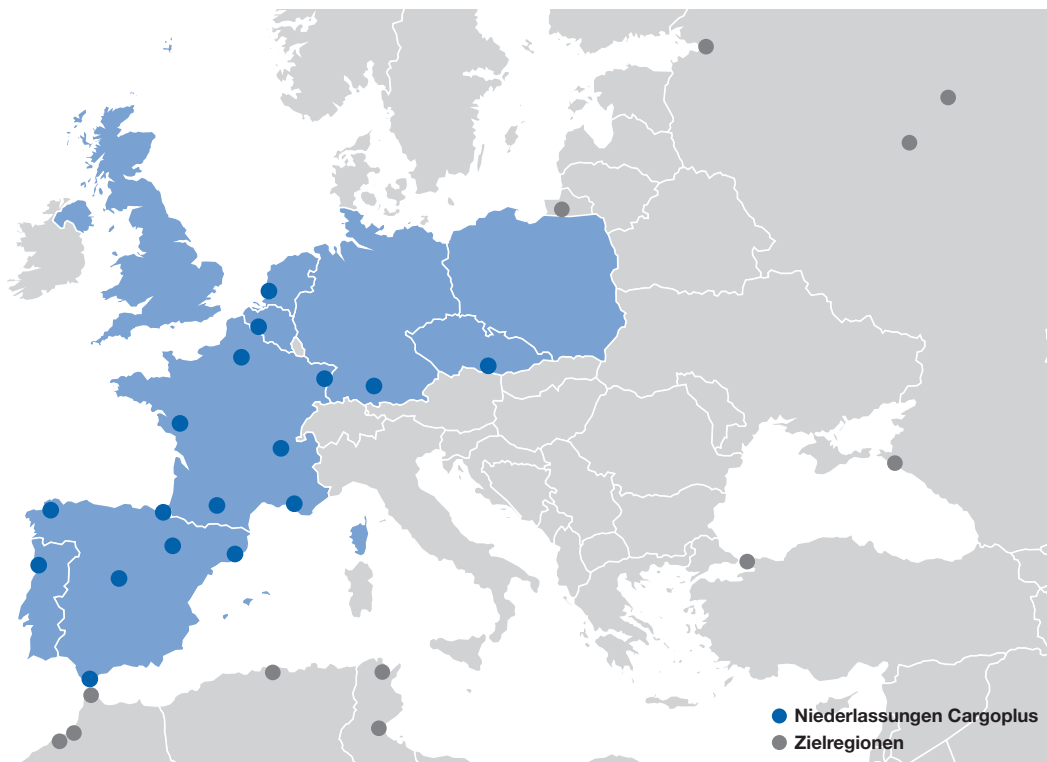
IM PROFIL

SOURIAU-SUNBANK Connection Technologies

1917 wurde SOURIAU von dem Mechaniker Paul-Adolphe Souriau in Frankreich gegründet, heute gehört das Unternehmen zum US-amerikanischen Transdigm-Konzern und tritt seit Anfang 2019 unter dem Namen SOURIAU-SUNBANK auf. Zu den Kernkompetenzen des Hightech-Spezialisten gehört die Herstellung von Steckverbindern, beispielsweise für die Flugzeugindustrie. Die Firmenzentrale im französischen Markt befindet sich in Versailles. Insgesamt hat das Unternehmen zwölf Standorte und beschäftigt über 3.000 Mitarbeiter weltweit.

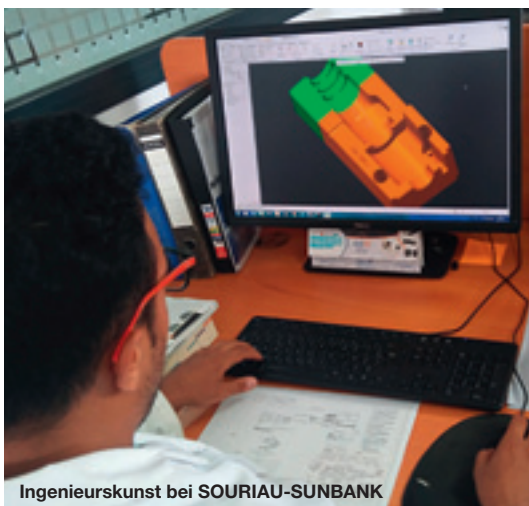
www.souriau.com

Dachser Cargoplus Niederlassungen und Zielregionen



Dachser Cargoplus ist im internationalen Landverkehr für Kunden in ganz Europa unterwegs. Von den dortigen Cargoplus-Standorten werden Komplettladungs- und Stückgutverkehre sowie Projektverladungen in die GUS- und Maghreb-Staaten sowie in die Türkei abgewickelt. Gesteuert wird das Cargoplus-Netzwerk zentral vom Bereich Partner, Hub & Traffic Organization im Dachser Head Office in Kempten.

Die Mitarbeiter von Dachser Cargoplus kennen die Märkte sowie die örtlichen Gepflogenheiten und beherrschen die Landessprache. Der Kontakt zu den Behörden ermöglicht eine schnelle Abwicklung in Übereinstimmung mit den landesspezifischen Anforderungen und den zollrechtlichen Auflagen.



zum SOURIAU-Werk in Tanger transportiert. Die Verbindungen, die Dachser France in Richtung Marokko unterhält, sind eng. Seit über dreißig Jahren werden Transporte zwischen Europa und den Maghreb-Staaten durchgeführt und dort im Lauf der Jahre eine flächendeckende Beschaffungs- und Distributionslogistik auf die Beine gestellt. Eigene IT-Verbindungen zu den Zollbüros in Marokko stellen eine schnelle Abfertigung der Ware sicher. Außerdem

bietet Dachser in Mohammedia nahe Casablanca sowie in Tanger eigene Warehouse-Kapazitäten an.

Hightech für anspruchsvolle Kunden

In das Werk nach Marokko lässt SOURIAU hauptsächlich Teile für die Flugzeugindustrie transportieren, darüber hinaus beliefern die Spezialisten für Hightech-Produkte die Luft- und Raumfahrtindustrie, Medizintechnik-Firmen und Beleuchtungshersteller.

140 Tonnen transportiert Dachser im Monat für das Unternehmen, und die vor einem Jahr begonnene neue Form der Zusammenarbeit hat eine ganze Reihe an Vorteilen mit sich gebracht. Durch die vier Transporttermine pro Woche hat sich die Wartezeit zwischen den Abfahrten um die Hälfte verringert. Außerdem ist laut Logistikmanager Sylvain Guittet die Zahl transportbedingter Verspätungen gesunken. Die Folge: Die Hightech-Produkte aus dem Hause SOURIAU-SUNBANK kommen heute oft pünktlicher beim Kunden an. Darüber hinaus bringt der neue Transportrhythmus auch den Mitarbeitern Vorteile. „Bei zwei Abfahrten pro Woche waren die Aktivitätsspitzen höher“, berichtet Guittet. Jetzt verteile sich die Arbeitsbelastung gleichmäßiger – zum Wohl der Mitarbeiter, die damit, so der Logistikexperte, ihre Kräfte besser einteilen können.

G. Schreier



BERUFE
IN DER LOGISTIK

Setzt auf Zuverlässigkeit:
John Paul Okindah

DER TAUSENDSASSA

Von der Luftfahrttechnik zum Agrarunternehmer und schließlich zurück in die Logistik. John Paul Okindah ist Warehouse Manager in der Dachser-Niederlassung in Chicago.

Manche Dinge kann man exakt vorausplanen – andere muss man nehmen, wie sie kommen. „So ist das im Leben – und so ist das auch in der Logistik“, meint John Paul Okindah mit einem Schmunzeln. Veränderungen und Herausforderungen kennt er zur Genüge, aber er weiß, damit umzugehen. „Erst nachdenken – und dann konsequent handeln,“ so lautet seine Devise.

Das macht der gebürtige Kenianer und erfahrene Logistiker seit etwas mehr als eineinhalb Jahren bei Dachser als Warehouse Manager in Chicago, wo er sich um das Lager der Niederlassung kümmert. Zu seinen Aufgaben gehört

die Überwachung aller ein- und ausgehenden Warenbewegungen im Rahmen des Kontraktlogistikgeschäfts für den Mittleren Westen der USA. Stets im Blick hat er die Kennzahlen und muss sich um die entsprechende Personalplanung kümmern. „Mit unserer Dachser IT, bei uns speziell das Warehouse-Managementsystem Mikado, haben wir stets volle Transparenz über alle Vorgänge. So gelingt auch aktive Fehlervermeidung, denn alles kann genau analysiert werden – und dann entsprechende Schlussfolgerungen gezogen werden“, erklärt Okindah.

Für seinen anspruchsvollen Job bringt Okindah beste Voraussetzungen mit. 1999 kam er zum Studium der Luft-



Warehouse Management
heiBt Teamwork

fahrttechnik und Wirtschaft an den Michigansee. An der Andrews University, zwischen Chicago und Detroit gelegen, schloss er sein Studium ab, danach arbeitete er für verschiedene Luftfracht-Carrier und als Lagermanager. Die Lagerhaltung kennt er seither in allen Facetten. „Früher habe ich in der Fertigung gearbeitet, Bestellungen für den Nachschub erstellt, das ERP-System zusammen mit der IT verbessert und die Mitarbeiter geschult, den Lagerbestand zwischen den Niederlassungen neu verteilt und den Lagerbestand neu organisiert, um eine effiziente Kommissionierung sicherzustellen“, beschreibt er seine Erfahrungen in den vorherigen Firmen.

Flexibel bleiben

Und vor Herausforderungen schreckt Okindah nicht zurück, wie ein Blick auf seine Biographie zeigt: Bevor er zu Dachser kam, war er bei einem großen US-Mischkonzern beschäftigt. Dort fiel sein Job aber einer Reorganisation zum Opfer. Auf der Suche nach einer neuen Beschäftigung entschied er sich, erst einmal etwas ganz anders zu machen. „Ich hatte meine Heimat Kenia im Kopf nie wirklich verlassen“, sagt Okindah. Darum war ihm schnell klar, dass er sich mit seiner Ausbildung und Erfahrung dort engagieren möchte.

„Kenias Bevölkerungswachstum übersteigt die Nahrungsmittelproduktion des Landes, und die geringe landwirtschaftliche Produktivität verstärkt Kenias Abhängigkeit von Nahrungsmittelimporten. Ich habe mich damals ent-

schlossen, selbst aktiv zu werden.“ Okindah wurde Landwirt. In Matayos, einem kleinen Dorf im Westen Kenias, unweit der Grenze zu Uganda, baute er auf einem Stück Land seines Vaters eine moderne Milch- und Schweinefarm auf. Das Projekt sollte nicht nur Gewinn abwerfen, sondern als Ausbildungsstätte Studierenden und anderen in Kenia die moderne Landwirtschaft nahebringen.

Die Bürokratie, die Politik sowie die Korruption in der Industrie und in der Provinzregierung zwangen ihn jedoch, das Geschäft zu verkleinern. Die Führung haben nun Mitarbeiter übernommen. Ganz aufgeben möchte er die Farm jedoch nicht, trotz der schwierigen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. „Es ist eine großartige und lehrreiche Erfahrung“, sagt Okindah. Regelmäßig schaut er selber in Kenia nach dem Rechten.

Sich engagieren und die Dinge am Laufen halten – das macht er auch mit vollem Einsatz bei Dachser. „Ich kümmere mich darum, dass bei uns im Warehouse alle Prozesse nach klaren Standards und Vorgaben umgesetzt werden. Denn nur so können in einer so großen und weitverzweigten Organisation weltweit einheitliche Abläufe gewährleistet werden“, sagt Okindah. „Eine weitere große Herausforderung ist es, je nach Bedarf die erforderlichen Ressourcen wie Personal und Ausrüstung zu beschaffen, die für einen effizienten Betrieb des Lagers notwendig sind“, so Okindah. Analytisch an eine Sache rangehen und immer am Ball bleiben – diese Qualitäten lassen ihn auch diese Herausforderungen meistern.

A. Heintze

Über 170 Warehouses weltweit mit mehr als zwei Millionen Palettenstellplätzen sind ein wesentlicher Baustein der ganzheitlichen Supply-Chain-Lösungen von Dachser. Warehouse Manager stellen dabei mit ihrer Expertise ein durchgängig hohes Niveau an Qualität, Funktionalität und operativer Steuerung sicher.

VORFAHRT FÜR SAUBERE ENERGIE

Der österreichische Wärmepumpen-Spezialist Ochsner bringt Nachhaltigkeit in die Haus- und Gebäudetechnik und liegt damit im Trend. Tief integrierte Logistik wird dabei für den Technologieführer zu einem Wachstumsmotor – in Europa und zunehmend auch weltweit.

Marco Schäfer ist es ernst mit dem Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit. „Doppelt genährt hält besser: Unser Produkt spart klimaschädliches Treibhausgas ein, und wir sind ein CO₂-neutraler Betrieb“, berichtet der Geschäftsführer des österreichischen Wärmepumpenherstellers Ochsner. Gemeinsam mit dem Mehrheitseigentümer und Geschäftsführenden Gesellschafter Karl Ochsner setzt er auf Wachstum mit ökologischen Perspektiven: „Deshalb wollen wir einen Logistikpartner, der das Thema Nachhaltigkeit ernst nimmt und

auch in diesem Bereich investiert“, erklärt Schäfer. Dachser Austria erfülle diese Anforderungen optimal – ob beim Thema alternative Antriebe, der stetigen Laderaum-optimierung bei den Transporten oder der aktiven Abgas-Minimierung.

Zwei Familienunternehmen, ein Ziel

Das ist einer der Mosaiksteine, warum seit inzwischen einem Jahrzehnt zwischen Ochsner und Dachser die Chemie stimmt. Schäfer: „Wir sind beide Familienunternehmen, →



Saubere Energie sorgt
für ein Rundum-Wohlfühlklima

Marco Schäfer,
Geschäftsführer der
Ochsner Wärmepumpen GmbH



„Wir sind beide Familienunternehmen, deshalb ist das unternehmerische Denken sehr ähnlich. Es geht um Langfristigkeit und Kontinuität. Und vor allem darum, sich gemeinsam zu verbessern und nachhaltig zu wachsen

deshalb ist das unternehmerische Denken sehr ähnlich. Es geht um Langfristigkeit und Kontinuität. Und vor allem darum, sich gemeinsam zu verbessern und nachhaltig zu wachsen.“ Die Betonung liege auf gemeinsam. Hier gehe es nicht um eine reine Geschäftsbeziehung zwischen Dienstleister und Kunden, sondern um eine Partnerschaft, die beide Teile in den letzten zehn Jahren ständig weiterentwickelt hätten.

Begonnen hat 2009 alles damit, dass Ochsner seine Logistikkette modernisieren wollte und sich deshalb auf die Suche nach einem neuen Stückgutspediteur machte, der „mehr kann als Ware von A nach B zu transportieren“. Bei Dachser Austria wurde der Wärmepumpen-Spezialist fündig. Ochsner wollte alle verfügbaren Flächen für die Produktion nutzen und entschloss sich, sein Inhouse-Lager aufzugeben. „Das war damals ein Riesenschritt für

uns, weil wir uns so intensiv an einen Partner gebunden haben“, erinnert sich Schäfer.

Perfekt vernetzte IT

Inzwischen sind die neuen Prozesse längst Normalität geworden. Jeden Werktag werden die produzierten Wärmepumpen vom Dachser Logistikzentrum Linz abgeholt und bis zum Weitertransport zu den europäischen Kunden dort im Warehouse zwischengelagert. Dieses hat Dachser 2017 erweitert, um Großkunden wie Ochsner noch besser zu bedienen. Dachser Austria ist mit seinen fünf Landverkehrs-Niederlassungen ein wichtiges Drehkreuz für Transporte in ganz Europa. Davon profitiert Ochsner bei seinem stetigen Wachstum auf dem Kontinent ganz besonders. Die IT-Systeme der beiden Familienunternehmen für Warehousemanagement und Transport sind dabei so vernetzt, dass sie automatisch miteinander kommunizieren. Ochsner hat so jederzeit Zugriff auf den aktuellen Status seiner Ware im Lager oder auf dem Transportweg. So können die inzwischen in vielen europäischen Ländern beheimateten Kunden zielgenau und pünktlich mit Wärmepumpen beliefert werden.

„Unsere Zusammenarbeit ist mittlerweile sehr stark IT-getrieben. Aber es passt auch zwischenmenschlich sehr gut“, berichtet Günther Plank, Sales Manager bei Dachser Austria in Hörsching. Und das nicht nur, weil seine kicken Mitarbeiter gern gesehene Gäste beim jährlichen Fußballturnier von Ochsner sind. Im Mittelpunkt stehen regelmäßige persönliche Abstimmungen auf verschiedenen Ebenen – ob nun zur Bilanz des jeweils Geleisteten, zur künftigen Ausgestaltung der Zusammenarbeit oder zur weiteren Qualitätsverbesserung. Gerade dieses Thema ist Ochsner extrem wichtig. Transportschäden will man dort unbedingt vermeiden – weil sie teuer und eben auch mit unnützem Ressourcenverbrauch verbunden sind.

Gemeinsam nach China

Dachser erfülle seine Aufgaben zur höchsten Zufriedenheit, betont Marco Schäfer. Davon profitieren beide Partner. Und die nächste Ausbaustufe der Zusammenarbeit hat bereits begonnen. Dachser wird Ochsner auf dem chinesischen Markt unterstützen. Die ersten Wärmepumpen von Ochsner wurden schon vor drei Jahren dorthin transportiert, doch 2019 markiert den Beginn regelmäßiger Lieferungen in das bevölkerungsreichste Land der Erde. „Für Ochsner bieten wir die ganze Palette unserer Dienstleis-



Der Weg der
sauberen Energie aus
der Umgebungsluft



Wärmepumpen sind gefragt:
Produktion auf Hochtouren

tung: Vom Transport nach China über die Lagerung und Verzollung bis zur Distribution“, zählt Plank auf. Von Linz gingen die Sendungen nach Hamburg und von dort auf dem Seeweg nach Shanghai.

Das weltweite Netz von Dachser ist einer der weiteren Vorteile, die Ochsner an seinem Logistikpartner schätzt. Die Logistiksysteme sind in China die gleichen wie in Europa – nur, dass das Distributionslager in der Nähe von Shanghai und nicht im österreichischen Hörsching liegt. „Es ist ein anderer Kulturbereich dort, eine andere Zeitzone – aber die Kernprozesse funktionieren ansonsten alle gleich. Das ist für uns die ideale Voraussetzung, um unser Erfolgsmodell auf andere Kontinente zu transportieren“, sagt Ochsner-Geschäftsführer Schäfer. „Um weitere CO₂-Einsparungen zu erzielen, sind auch Bahntransporte auf der neuen Seidenstraße in Vorbereitung.“

Große Pläne für die Zukunft

Der gemeinsame Schritt nach Asien ist momentan das i-Tüpfelchen für die Wachstumsstrategie des Wärmepumpen-Unternehmens, aber längst noch nicht das Ende der Zukunftspläne. In den nächsten fünf Jahren plant Ochsner Standort-Investitionen von zehn Millionen Euro. Der Logistikpartner Dachser soll dabei noch intensiver integriert werden.

„Wärmepumpen sind unsere Kernkompetenz. Aber für alles andere brauchen wir starke Allianzen und integrale Prozesse“, sagt Schäfer. Bei Dachser Austria hört man die Zukunftspläne des Großkunden gern und will den weite-

ren Ausbau der Partnerschaft mit eigenen Ideen unterstützen. Günther Plank: „Das Beispiel von Ochsner zeigt, dass man gemeinsam die größten Fortschritte macht. Wenn der Kunde dem Dienstleister vertraut, sind große Schritte möglich.“ Bei der positiven Entwicklung der Geschäftszahlen genau wie beim Thema Nachhaltigkeit. L. Becker

IM PROFIL

Ochsner Wärmepumpen GmbH

Das Stammhaus des Familienunternehmens Ochsner wurde bereits 1872 gegründet. Der Anlagenbauer mit Sitz im österreichischen Linz fokussierte sich 1978 mit der Firmierung zur Ochsner Wärmepumpen GmbH als einer der ersten Hersteller in Europa auf die industrielle Produktion von Wärmepumpen und gilt als einer der internationalen Technologieführer der Branche. Das Unternehmen erreicht so einen bedeutenden Marktanteil bei der klimafreundlichen Heiz- und Kühltechnik in Österreich, Deutschland, der Schweiz sowie in vielen Ländern West- und Osteuropas. Ochsner Wärmepumpen kommen auch in China zum Einsatz. Über 150.000 Ochsner-Wärmepumpen sind bereits erfolgreich installiert.

www.ochsner.com

Wärmepumpen nutzen Wärme aus der Umgebungsluft, dem Grundwasser, dem Erdreich oder anderen vorhandenen Wärmequellen. In einem thermodynamischen Prozess „pumpen“ sie die Temperatur der Wärmequelle auf ein höheres Niveau und machen sie für die Heizung und Warmwasserbereitung nutzbar.



Jan-Ferdinand Lühmann, Speditionsleiter EL Dachser Neumünster, Paul Bartram, Bartram Bau-Systeme, Alexander Tonn, Managing Director EL Germany bei Dachser, und Dr. Olaf Tauras, Oberbürgermeister der Stadt Neumünster (v.l.)

Europa-Netzwerk

ALLES NEU IN NEUMÜNSTER

Dachser investiert im schleswig-holsteinischen Neumünster 17,4 Millionen Euro in den Bau eines neuen Logistikzentrums und stärkt damit weiter sein umfassendes europäisches Landverkehrsnetzwerk.

Spatenstich an der Isarstraße im Industriegebiet Süd von Neumünster. Hier entsteht in den nächsten Monaten ein hochmodernes Umschlagterminal für Industriegüter sowie für Lebensmittel. Mit einer Investitionssumme von rund 17,4 Millionen Euro baut Dachser auf dem 57.000 Quadratmeter großen Grundstück eine 6.700 Quadratmeter Umschlaghalle, wovon 5.000 Quadratmeter für Industriegüter genutzt werden. Auf einer separaten gekühlten Fläche mit 1.700 Quadratmetern erfolgt dann der Umschlag von Lebensmitteln. Zum Be- und Entladen der Lkw sind insgesamt 76 Tore vorgesehen. Ergänzt wird die Halle durch ein 1.000 Quadratmeter großes Bürogebäude. Insgesamt entstehen so nach der Fertigstellung im dritten Quartal 2020 rund 30 neue Arbeitsplätze.

Mit Europa verbunden

Beim Spatenstich im Beisein von Dr. Olaf Tauras, Oberbürgermeister der Stadt Neumünster, erklärte Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany: „Neumünster wird zu einem weiteren wichtigen Umschlagpunkt für Dachser ganz im Norden Deutschlands. Der neue Standort ist dabei direkt mit unserem flächendeckenden europäischen Landverkehrsnetzwerk verknüpft. Der Neubau entspricht modernsten Standards und bietet für die Region sichere und zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Logistik.“

Asia Pacific

FERNOST MIT NEUER BUSINESS AREA

Die Aktivitäten in Nordchina und Korea fasst Dachser nun in der neuen Business Area Far East North zusammen. Damit will der Logistikdienstleister seine Ressourcen optimieren und seinen Kunden noch effizientere Dienstleistungen anbieten.



Die Leitung hat Yves Larquemin als Managing Director Far East North übernommen. Er berichtet an Edoardo Podestà, Managing Director der Dachser Air & Sea Logistics Asia Pacific Business Unit.

In seiner vorherigen Position bei Dachser war Yves Larquemin seit 2012 als Managing Director Air & Sea

Logistics North China tätig. Während dieser siebenjährigen Amtszeit führte der gebürtige Franzose das Unternehmen mit großem Erfolg und erweiterte die Präsenz von Dachser auf zwölf strategische Standorte in der Region Nordchina.

Dachser bietet in der Business Area Far East North neben Luft- und Seetransporten auch umfassende, kundenindividuelle Kontraktlogistiklösungen an.

+++ MEHR PRÄSENZ AM HOTSPOT BANGLADESCH +++ Dachser investiert in sein südasiatisches Netz, um der wachsenden Nachfrage auf dem Markt in Bangladesch gerecht zu werden. Das neue Büro befindet sich in bester Lage im aufstrebenden Finanz- und Industriezentrum von Chittagong, der zweitgrößten Stadt Bangladeschs. „Bangladesch ist ein interessanter Markt mit sehr hohem Potenzial“, sagt Jude Crasto, Managing Director Air & Sea Logistics Bangladesch. „Die Wirtschaft wächst sehr konstant, und die Nachfrage nach besseren und zuverlässigen Dienstleistungen steigt. Chittagong ist nicht nur wegen seiner starken Infrastruktur und Reichweite ein strategischer Standort, sondern auch wegen der Nähe zu den Kunden.“ Die neue Anlage liegt in der Nähe des



Hafens, der verkehrsreichste internationale Seehafen am Golf von Bengalen sowie der drittgrößte in Südasiens. +++

+++ REBRANDING PERFEKT +++ Es ist vollbracht: Aus Johnston Logistics ist im September endgültig Dachser Ireland Ltd. geworden. Vor zwei Jahren hatte Dachser die Mehrheitsanteile des irischen Logistikers Johnston Logistics Ltd. übernommen. Die vollständige Integration in das Dachser-Netzwerk fand nun im Rebranding und der Umfirmierung ihren Abschluss. +++



Dachser Ireland auf der transport logistic: von links Bernhard Simon, CEO von Dachser, Albert Johnston, jetzt Managing Director Dachser Ireland, und Michael Schilling, COO Road Logistics bei Dachser



Göteborgs Hafen ist ganzjährig eisfrei....

... und Anlaufpunkt für große Reedereien.



Anna Bergdahl, Country Manager
Dachser Air & Sea Logistics Sweden

+++ ASL IN SCHWEDEN +++ Dachser Air & Sea Logistics tritt in den schwedischen Markt ein und ist jetzt mit einem Luft- und Seefrachtbüro in Göteborg präsent. „Mit Dachser Air & Sea Logistics Sweden investieren wir weiter in unser weltweites Luft- und Seefrachtnetz und verstärken die Präsenz im skandinavischen Markt“, sagt Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics. Bislang war Dachser mit eigenen Luft- und Seefrachtstandorten in Dänemark und Finnland vertreten. „Mit unserem neuen Büro in Göteborg bieten wir unseren schwedischen Kunden einen Zugang mit Dachser zu den weltweiten Märkten“, so Müller. Die Servicepalette umfasse alle globalen Dienstleistungen im Luft-, See- und Railbereich sowie Verzollung und Warehousing. +++

SPRUNGBRETT NACH ASIEN




Singapur ist eine der wichtigsten und lebendigsten Logistikkreuzungen der Welt. Die vorteilhafte Lage und die lange Tradition ökonomischer und politischer Stabilität machen den Stadtstaat zum idealen Ausgangspunkt für internationale Unternehmen, um prosperierende Märkte im Asien-Pazifik-Raum zu erschließen.

Singapur hat klein angefangen. Wo sich heute eine imposante Hochhauskulisse in den Himmel reckt, befanden sich vor gut 200 Jahren nur einige Hütten von Fischerfamilien. Die Metropole an der Spitze der malaiischen Halbinsel hat sich seither rasant entwickelt. Einer der Gründe dafür ist die Logistik, denn der tiefe Naturhafen war im 19. Jahrhundert ausschlaggebend für die Schaffung eines britischen Handelspostens.

Heute zählen die Hafenanlagen mit über 1.000 Liegeplätzen und 300 Kranen zu den größten der Welt. 2018 wurden hier 36,6 Millionen Container bestückt mit Elektronik, chemischen Erzeugnissen und Maschinen – vor-

wiegend aus China, Hongkong, Indonesien, Japan, Südkorea, Malaysia und den USA – umgeschlagen. Damit nicht genug: Die Port of Singapore Authority (PSA) will durch Umzug und Ausbau des Containerhafens ihre Kapazität um weitere 40 Prozent erhöhen. Das neue „Tuas“-Mega-Terminal soll ab 2020 alle Terminals vereinen und bis 2040 jährlich 65 Millionen Standardcontainer umschlagen.

Auch der internationale Flughafen wartet mit beeindruckenden Kapazitäten auf. Rund 80 Fluglinien aus aller Welt starten und landen hier. Sie verbinden Singapur mit 400 Städten weltweit. Im vergangenen Jahr verzeichnete →



Aufstrebend in allen
Dimensionen: Singapur



Der Tiefwasserhafen von Singapur

Wachstum durch Landgewinnung: Mit Hilfe von aufgeschüttetem Sand dehnt sich Singapur in den seichten Küstengewässern weiter aus. Allerdings stößt der quirliche Stadtstaat dabei zusehends an seine Grenzen. Der seichte Grund und der Sand gehen langsam aus. Doch das bremst die Wachstumsfantasien nicht. Singapur wächst einfach weiter, indem es sich nach unten gräbt und dort zusätzlichen Lager- und Wohnraum schafft. Der so gewonnene Sand rieselt in weitere Aufschüttungsprojekte.

Changi knapp 66 Millionen Fluggäste, 2,19 Millionen Tonnen Fracht wurden umgeschlagen. Bis 2035 soll die Zahl der Fluggäste auf 180 Millionen jährlich ansteigen, dafür entsteht momentan ein fünftes Terminal.

Ein internationaler Handelsplatz

Da wundert es nicht, dass die Weltbank den Standort beim Logistics Performance Index stets auf den vorderen Plätzen führt. Entsprechend viele internationale Unternehmen sind in dem Stadtstaat angesiedelt. Laut dem Economic Development Board of Singapore (EDB) sind rund 37.400 internationale Unternehmen von Singapur aus tätig, davon 7.000 multinationale Unternehmen, von denen mehr als die Hälfte ihr Asien-Pazifik-Geschäft außerhalb des Stadtstaates betreiben.

Singapurs Wirtschaft hat dabei einen starken Fokus auf die High-End-Fertigung einschließlich Halbleiter und Unterhaltungselektronik sowie Maschinen, Transportausrüstung und Schiffersatzteile. Die Regierung fördert zudem Wachstumsbranchen wie Luft- und Raumfahrt, Feinmechanik und Life Sciences einschließlich Medizin, Medizintechnik und Biotechnologie. Einer Untersuchung der Weltbank zufolge gehört Singapur außerdem zu den wirtschaftsfreundlichsten Staaten der Welt. Nirgendwo seien eine Firmengründung einfacher, bürokratische Anforderungen und administrativer Aufwand geringer – ein großer Pluspunkt vor allem für den Mittelstand. „In Singapur laufen die Fäden perfekt zusammen, hier sind alle asiatischen Kulturen vor Ort, sodass die Abwicklung der Geschäfte und Prozesse reibungslos vonstatten geht“, erklärt Frank Stadius, Managing Director Air & Sea Logistics Singapore bei Dachser.

In den letzten Jahren hat Dachser Air & Sea Logistics massiv in der Region Asia Pacific investiert und so sein inter-

kontinentales Netzwerk gestärkt. 2011 brachte der Logistikdienstleister in Singapur dazu eine eigene Landesgesellschaft an den Start, die als Sprungbrett in den gesamten fernöstlichen Wirtschaftsraum dient.

Mit 54 Mitarbeitern führt Dachser Singapore Luft- und Seefrachtransporte für Kunden aus aller Welt durch und bietet Kontraktlogistik sowie Value Added Services an. „Es ist wichtig, in einem so dynamischen Umfeld direkt vor Ort zu sein. Von hier aus können wir unseren Kunden bei Projekten beratend zur Seite stehen und gemeinsam Lösungen erarbeiten, die sie in ihrem Wachstum weiter stärken“, weiß Stadius und erklärt weiter: „Wir verstehen die Anforderungen unserer asiatischen Kunden und erarbeiten mit ihnen gemeinsam die jeweiligen Lieferkettenanforderungen und entsprechende Umsetzungskonzepte.“

Ein Ergebnis seien beispielsweise regelmäßige Less than Container Load-Verbindungen (LCL) für die Region Asia Pacific. „Sie machen sowohl den inner- als auch den euro-asiatischen Frachturnschlag planbar“, so der Logistikexperte. Das grenzüberschreitende Landverkehrsnetz zwischen Singapur, Malaysia und Thailand sei dabei ein Schlüssel zum Erfolg, es schaffe die Grundlagen für intensive Handelsbeziehungen zwischen den drei Ländern.

Die Zukunft für Singapurs Logistikindustrie sieht insgesamt sehr vielversprechend aus. So wurden vom Economic Development Board of Singapore Investitionen bis 2035 und darüber hinaus festgelegt. Wegen des Mangels an natürlichen Ressourcen ist die Regierung gezwungen, in Technologie und Innovation zu investieren, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Davon profitiert die gesamte Region – denn Events wie die im Oktober 2019 Fachmesse Industrial Transformation Asia-Pacific (ITAP), die asiatische Ausgabe der Hannover Messe, strahlen weit über die Grenzen Singapurs hinaus. Nach deutschem Vor-

Frank Stadius,
Managing Director
Air & Sea Logistics
Singapore bei Dachser



„In Singapur laufen die Fäden
perfekt zusammen

bild bringt die ITAP Hersteller, Technologieanbieter und Vordenker zusammen, um Ideen auszutauschen, Netzwerke aufzubauen und Lösungen zu entwickeln. Dachser wird zum zweiten Mal in Folge mit einem Stand auf der Messe vertreten sein.

Dort wird es auch um einen weiteren wichtigen Treiber für die Zukunft im Logistiksektor, die Digitalisierung gehen. Aus gutem Grund: Die Wachstumsrate des E-Commerce im Stadtstaat liegt im zweistelligen Bereich. Preisbewusste Kunden kaufen insbesondere kleine und billigere Produkte zunehmend online ein.

Aufgabe der Logistikbranche ist es daher, die Digitalisierung zu nutzen, um damit auch nach kostengünstigen Wegen der Zustellung zu suchen. Experimente mit Drohnen laufen bereits. Im Seehafen arbeiten schon automatisch gelenkte Fahrzeuge, demnächst sollen zudem mit Hilfe von 3D-Sensoren und Robotern die Luftfrachtpaletten am Changi Airport zusammengestellt werden. Im Auftrag der Luftfahrtbehörde Civil Aviation Authority of Singapore ist dazu ein Prototyp namens „Aviation Challenge 2“ entwickelt worden.

Präsenz im Hotspot der Stadt

In diesem dynamischen Umfeld werde Dachser Singapore seine Präsenz in den Bereichen Transport und Warehousing weiter stärken und ausbauen, kündigt Stadius an. Dazu ist er im März mit seinem Team nach Jurong East umgezogen, ein pulsierendes Zentrum und Sammelbecken zukunftsorientierter Unternehmen. Dies sei, so Stadius, ein wichtiger Schritt für die Entwicklung von Dachser in Südostasien gewesen.

„Beim kontinuierlichen Ausbau unseres Netzes in den wirtschaftlich bedeutenden Ländern Asiens verfolgen wir eine klare Route“, fügt Edoardo Podestà hinzu, der als Managing Director Air & Sea Logistics Asia Pacific die gesamte Region verantwortet. „Unser motiviertes Team und die neuen Büroräume sind eine wichtige Triebfeder für die Erweiterung unseres Serviceportfolios. Damit haben wir die Weichen für zukünftiges Wachstum gestellt. Im heutigen Geschäftsumfeld zählt Verlässlichkeit“, ist Edoardo Podestà überzeugt. „Wir sind dazu bestens gerüstet und können unseren Kunden in der ganzen Region solide Supply Chain-Lösungen anbieten.“

K. Fink

IM PROFIL



Republik Singapur

Fläche:

719 km²

Einwohner:

5,6 Millionen

Bevölkerungsdichte:

7.805,6 Einwohner/km²

Amtssprachen:

Englisch, Tamil, Malaiisch und Chinesisch

Währung:

Singapur-Dollar

BIP:

487,1 Mrd. US-Dollar
(2018)



Frank Stadius, Managing Director Air & Sea Logistics
Singapore und **Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics (v.l.)**

WAS WÄRE, WENN ...?



Frei nach Aristoteles ist Logistik mehr als die Summe ihrer Teile. Sie ist nicht nur digital, sie ist auch nicht nur Fulfillment und sie hat immer auch mit Menschen zu tun. Dr. Andreas Froschmayer, Corporate Director Corporate Development, Strategy & PR bei Dachser, fragt, ob Logistikqualität entstehen kann, wenn man nur Teilbereiche der Logistik zur Verfügung hätte.

Dr. Andreas Froschmayer,
Corporate Director
Corporate Development,
Strategy & PR bei Dachser



„Logistik ist dann erfolgreich und zukunftsfähig, wenn man sie als ein umfassendes System zur Wirkung bringt

Nehmen wir uns vor, Logistik wirklich ganzheitlich zu betrachten: Industrie- und Handelsunternehmen wollen und brauchen eine logistische Systemlösung, die vom Lieferanten über Produktions- und Handelsnetzwerke zum Konsumenten führt und dabei alle Warenbewegungen, Lagerstrukturen sowie deren Informationslogistik zur Steuerung dieser hochkomplizierten und täglich geforderten Netzwerke einschließt.

Was wäre, wenn Logistik nur eine Frage der IT wäre?

Im Zeitalter der Digitalisierung verbindet sich mit dem Internet und der Bereitstellung von Online-Plattformen die Idee, Logistik könnte doch auch viel einfacher zu gestalten sein. Einige sogenannte „digitale Speditionen“ treten dabei an, das komplexe System Logistik auf einzelne Transaktionen herunterzubrechen und daraus ein lukratives Geschäftsmodell abzuleiten. Eine App, ein Online-Auftritt, eine kleine Datenbank: Und fertig ist der virtuelle Logistikdienstleister. Doch was wäre eigentlich der Anspruch von Industrie und Handel, wenn Logistik nach dieser Logik nur eine digitale Form hätte?

Dann könnten zwar Transaktionen getätigt werden. Aber wer kümmert sich um auftretende Schwierigkeiten, wer übernimmt den Kundenservice, wie sollen die physischen Kapazitäten bereitgestellt werden? Dies funktioniert meines Erachtens nur, wenn nach der Transaktion ein menschlicher Faktor ins Spiel kommt. Und dann als dritte Komponente der physische Faktor: nämlich die Transportkapazitäten, die Infrastruktur für Cross-Docking und insgesamt ein physisches Netzwerk für das Fulfillment der Aufträge in der Supply Chain.

Obwohl dies eigentlich selbstverständlich ist, wird dennoch in der Start-Up Community noch immer der gleiche Fehler gemacht wie damals im ersten eCommerce Boom: Die physische Ebene wird vernachlässigt, obwohl sie die wichtigste Ebene für das Fulfillment aller Versprechen in der Logistik ist. Wer diese nicht sicherstellen kann, ist wie ein Dirigent ohne Orchester. Er kann zwar Taktstock mit Meisterschaft schwingen, einen Ton, geschweige denn eine Sinfonie wird er damit allerdings nicht hervorbringen.

Die Digitalisierung – und erst Recht die Künstliche Intelligenz – wirft immer wieder die Frage auf, ob durch sie über kurz oder lang vielleicht der Mensch komplett überflüssig wird. Vollautomatisierung und Robotik könnten ihn verdrängen. Maschinen werden nicht müde, arbeiten

bei Bedarf mit gleichbleibender Leistung einfach durch, 24/7 an 365 Tagen im Jahr. Und Fehler machen sie – sofern richtig programmiert – auch nicht.

Was wäre, wenn die Rolle des Menschen unterschätzt werden würde?

Die heutigen Möglichkeiten der Digitalisierung führen zu der scheinbaren Erkenntnis, dass dann als Konsequenz der Mensch in der Logistik überflüssig werden könnte. Aber IT-Systeme sind kein Selbstzweck, ihre Aufgabe ist es vielmehr, relevante Informationen so für den Menschen vorzubereiten, dass er auf dieser Grundlage sinnvoll Entscheidungen in strategischen und operativen Arbeitswelten treffen kann. Für uns sind, insbesondere in der Logistikleistung von integrierten Netzwerken, die Niederlassungen an den Landverkehrs-Drehscheiben sowie die Luft- und Seefrachtbüros mit ihren Menschen für das Handling und den Umschlag der Waren sowie für den Kundenservice unerlässlich.

Gerade Familienunternehmen wie Dachser, bei denen sich der Unternehmenswert nicht nur über die Rendite, sondern über das hohe Qualitätsniveau erschließt, kommt es auf das Wissen und Engagement der Mitarbeiter an, um daraus Kundenzufriedenheit und Kundenloyalität zu erzeugen. Dachser setzt deswegen gezielt auf Menschen, die →





das Unternehmen durch ihre Kompetenzen, Werterhaltung und Intelligenz bereichern und die anderen Menschen, die Herausforderungen und das Besondere suchen. Basis ist die Überzeugung, dass die IT-Systeme bei Dachser den Prozessen zu folgen haben – und nicht umgekehrt, wie es beim Einsatz von Standard-Software oftmals der Fall ist. Deswegen stellt sich für Dachser auch gar nicht die Frage, was eigentlich wäre, wenn Logistik ohne Menschen erbracht werden müsste. Genauso wenig wie die Frage, was denn wäre, wenn Logistik ausschließlich von Menschen ohne IT gemacht würde. So oder so steht bei Dachser der Mensch, der Digitalisierung sinnvoll nutzt, im Mittelpunkt. Denn Menschen entwickeln neue Organisationen und deren Geschäftsmodelle. Menschen gestalten Strategie und deren Umsetzung in den Unternehmen. Menschen führen operative Arbeiten aus und lassen sich von Algorithmen und Maschinen unterstützen. So ist die Reihenfolge und die Einbettung des Faktors Mensch in der Wirtschaft und Gesellschaft.

Was wäre, wenn Logistik keinen Zugang zu physischen Kapazitäten hätte?

Was wäre schließlich, wenn die Logistik eines Industrie- oder Handelsunternehmens auf keine physischen Systeme und Kapazitäten zurückgreifen könnte? Also kein Lager, keine Transportfahrzeuge, keine Container und Paletten? Im Gegensatz zu Branchen, wie Bücher und Medien oder Versicherungen und Banken, schafft die Logistikdienst-

leistung am Ende des Tages erst den tatsächlichen Mehrwert in beherrschbaren und immer durchführbaren Warenbewegungen über integrierte Transport- und Lagernetzwerke. Voraussetzung dafür sind zunächst die Standardisierung und Harmonisierung der Prozesse in den physischen Warenbewegungen sowie die Internationalisierung für eine globale logistische Netzabdeckung für Industrie- und Handelsunternehmen. Dachser unterhält dazu allein in Europa paneuropäische Verbindungen zwischen 37 Ländern und ist weltweit mit 399 Standorten vertreten.

Warenströme innerhalb ausgereifter physischer Netzwerke sind zugleich komplex vernetzte Informations- und Datenströme. Der Transport von A nach B ist deswegen in der Logistik 4.0 „nur“ eine Seite der Medaille. Und so findet sich bei Dachser beispielsweise das digitale Abbild der Warenströme auf der eLogistics Plattform für die Sendungsverfolgung und Auftragsverwaltung wieder oder im Electronic Data Interchange-Center für den Datenaustausch mit dem Kunden. Hinzu kommen weitere Technologien im Lager sowie ein ständig online begleitendes Supply Chain Eventmanagement, mit dem jede einzelne Sendung von der Abholung bis zur Zustellung punktgenau und in Echtzeit gesteuert werden kann.

In der Praxis lassen sich so beispielsweise in der Kapazitätsplanung gleich der Gebäude- und Equipment-Bedarf mit einbeziehen und Frühwarnsysteme bei möglichen Kapazitätsengpässen nutzen. Kunden wissen dies zu schätzen, geht damit doch zugleich maximale Verlässlichkeit in der Beziehung zu ihrem Dienstleister einher.

Am Ende zählt die Logistik-Bilanz

Kommen wir damit zur Schlussfrage: Was wäre, wenn Logistik eben doch viel mehr ist, als die Summe ihrer Teile? Dann sprechen wir bei Dachser, wie in unserem Unternehmens-Claim, von „Intelligent Logistics“ und von einem ausgereiften cyber-sozio-physischen System.

Meine These lautet: Die logistische Wertschöpfung der Zukunft werden Unternehmen prägen, die die Fähigkeit besitzen, über Unternehmens- und Landesgrenzen Logistik mit multidimensionalen Netzen zu gestalten und zu betreiben, die sich permanent integriert weiterentwickeln.

Bei Dachser heißt die Formel dazu: „Wir verbessern die Logistik-Bilanz unserer Kunden.“ Und die Rechnung geht auf: Jede dieser integrierten logistischen „Meisterleistungen“ erhöht den Produktwert für Unternehmen in Form von Servicequalität. Damit wirken diese wertsteigernd auf das Industrie- oder Handelsunternehmen.



SAMBIA MEETS KEMPTEN

Nachdem im vergangenen Jahr zwölf Dachser Young Professionals in einem vierwöchigen Projektaufenthalt Umweltinitiativen und Projekte in Sambia kennengelernt hatten, bekamen sie jetzt Gegenbesuch von einer Gruppe Gleichaltriger aus dem südlichen Afrika. Begeistert erkundeten die jungen Leute Kempten und die Umgebung, lernten biologische Land- und Milchwirtschaft kennen und bekamen über die deutschen Azubis am Standort authentische Einblicke in das deutsche Ausbildungssystem und unterschiedliche Ausbildungsberufe. Ein Highlight bildete das Treffen und gemeinsame Abendessen mit Dachser CEO Bernhard Simon. Alle Teilnehmer sind sich sicher: „Wir bleiben auch nach der Projektzeit in Kontakt.“



25% ÜBERSICHT SIND 100% ZU WENIG.

Wer die richtigen Weichen stellen will, muss jeden einzelnen Schritt im Blick haben. Werden Sie eins mit DACHSER als Qualitätspartner. Für eine komplett integrierte Systemwelt – und volle Transparenz an jedem Punkt Ihrer Prozesskette.