



Freight connections

THE CUSTOMER MAGAZINE OF DHL FREIGHT

__ Management Message

AMADOU DIALLO:
Vom Vatikan bis nach
Singapur

__ Spotlight On

FLÜCHTLINGE:
Verstärkung fürs
Team

__ Spotlight On

TRACKING: Schlau
gegen Klau



__ Spotlight On

Der Crash-Vermeider

Elektronische Notbremsassistenten machen den Schwerlastverkehr noch sicherer. Auch DHL-Trucks fahren jetzt mit der neuen Technik.

www.dhl-freight-connections.com



Management Message

Vom Vatikan bis nach Singapur



Freight Connections hat sich neu erfunden: neue Optik, neue Inhalte, neue Services, höhere Aktualität. Amadou Diallo, CEO DHL Freight über den Relaunch.

Herr Diallo, Freight Connections tritt in neuem Look an.

Warum der Relaunch?

Freight Connections hat sich als Corporate Fachmagazin sehr gut etabliert. Unser Anspruch: Wir wollen unsere Leser aktuell und umfassend informieren. In diesem Sinne möchten wir uns weiterentwickeln und noch besser werden. Deshalb haben wir das Magazin generalüberholt. Jetzt können wir noch direkter, aktueller und vernetzter mit unseren Lesern kommunizieren. Wenn Sie so wollen, haben wir die wachsende Dynamik des Logistikmarktes auch in unser Magazin gebracht.

Was ändert sich denn mit der neuen Ausgabe?

Eines der wichtigsten USPs des Internets – und damit auch von Onlinemagazinen – ist die Aktualität. Deshalb liefern wir jetzt die Informationen quasi just in time. Statt eines festen Erscheinungstermins informieren wir unsere Leser genau dann, wenn die Themen relevant sind. Aktuell berichten wir beispielsweise darüber, wie Unternehmen der Logistikbranche sich engagieren, um Flüchtlingen zukunftsfähige Arbeitsplätze und Ausbildungen zu bieten. Das kann für beide letztlich eine Win-win-Situation sein.

Das Magazin sieht auch anders aus ...

Ja, das Design ist moderner geworden. Aber auch das ist kein Selbstzweck. Die neue Kacheloptik beispielsweise ist sehr übersichtlich und der Leser sieht auf einen Blick alle für ihn interessanten Inhalte. Für mehr Usability sorgt das Responsive

Design. Das heißt: Auf allen Geräten – Desktop, Tablet oder Smartphone – läuft das Magazin in einer optimierten Version. Und wir nutzen die Möglichkeiten des Internets aktiver. Unsere Leser können Inhalte – beispielsweise Infografiken – über Facebook, Twitter, Xing und LinkedIn teilen und damit auch ihr eigenes Netzwerk mit nützlichen oder einfach unterhaltenden Infos versorgen. Ich denke, dass unsere neue „Zahl des Monats“ gerne mal schnell per Klick geteilt wird. Genau so unsere Kurzumfrage zu aktuellen Marktthemen – zumal man hier auch noch tolle Preise gewinnen kann.

Was ändert sich am redaktionellen Konzept?

Die neue Freight Connections ist eine Know-how-Plattform für die Logistikbranche. Unser Fokus liegt noch stärker als bisher auf journalistischen Inhalten, die gut recherchiert und aufbereitet sind. International, aktuell und analytisch. Was bewegt die Branche heute, wo entwickelt sie sich hin, was sind die Trends von morgen? Das können Sie in Freight Connections lesen. So steht uns beispielsweise Christian Labrot, der neue Präsident der International Road Union, Rede und Antwort über die Neuausrichtung der IRU zu einer globalen Organisation. Wir berichten unter anderem über Pharmatransporte in Belgien, Sonderlieferungen im Vatikan und über die Eröffnung des Asia Pacific Innovation Center (APIC) in Singapur. Nicht nur in unserer Branche ist es einfach wichtig, über den Tellerrand hinauszublicken. Die Augen offen zu halten und auch offen zu sein, für das, was in der Welt passiert. Als international ausgerichtetes Magazin tun wir das. Ich hoffe, das neue Freight Connections gefällt unseren Lesern. Über Anregungen, Kritik, aber auch über Lob freuen wir uns. Doch erst einmal: viel Spaß beim Lesen.

Autor: Torsten Arnold

Inhalt



Spotlight On

Flüchtlinge: Verstärkung fürs Team	04
Das Image aufpolieren: Interview mit Christian Labrot, Präsident der IRU	06
Der Crash-Vermeider: Elektronische Notbremsassistenten	08
Visionen zum Anfassen: Asia Pacific Innovation Center (APIC) in Singapur	10
Schlau gegen Klau: Spezielle Tracking-Lösungen gegen Warendiebstähle	12



Business Inside

Immer wohl temperiert: Lösung für europaweiten Pharmaversand	14
Updates: Neues aus dem DHL Freight Netzwerk	16
Kunden mit speziellen Ansprüchen: Lieferungen in die Vatikanstadt	18



Market News

Da geht noch was: Weltweites Frachtaufkommen im Straßengüterverkehr	19
Cartoon	20
Dieselpreise: Kommentar von Eugen Weinberg, Commerzbank	21
Neuanmeldungen schwerer Lkw: Boom bei den 16plus-Trucks	22
Branchenbericht Transport/Logistik: Kostentreiber im Güterkraftverkehr	23
Transport-Barometer: Schwacher Jahresstart	25

Impressum

Mit Freight Connections möchten wir unsere Kunden sowohl über DHL Freight als auch über den Transportmarkt auf dem Laufenden halten. Verpassen Sie keine Informationen mehr, die Ihnen bei der Optimierung Ihrer Supply Chain helfen könnten.

Herausgeber: DHL Freight Germany Holding GmbH, P.O. Box 20 03 62, D-53133 Bonn

Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 55 Abs. 2 RStV: Rainer Schmid, SVP Head of Sales & Marketing, Godesberger Allee 102-104, D-53175 Bonn

Redaktion: Rainer Schmid, Torsten Arnold, Stephanie Leuwer, Birgit Kupas

Board of Management (Vertretungsberechtigte): Amadou Diallo, Martin Leopold

E-Mail-Adresse: freight-ho-marketing@dhl.com

Realisation: Goergen Kommunikation GmbH, Lungengasse 48-50, D-50676 Cologne, Anne Goergen, Michael Wayand, Kai Ortmann, Sonja Terbrüggen

Bildnachweise: BWVL: S. 7; Commerzbank: S. 21; Corbis: S. 19; iStock: S. 4 (Radek-Procyk), S. 12/13 (Gregory_DUBUS), S. 14 (gemanacom), S. 15 (jian wang), S. 18 (Nikada), S. 21 (Yarygin), S. 22 (Ugurhan Betin), S. 23 (maxsattana), S. 24 (alex-mit); Leupold: S. 9; Scania: S. 1, 8; TimoCom: S. 25; alle anderen DHL



Spotlight On

Wanted: Verstärkung fürs Team

Der Flüchtlingszustrom eröffnet Branchen, in denen Nachwuchsmangel herrscht, echte Perspektiven. Im Bereich der Güterverkehrslogistik sind viele Unternehmen bereits aktiv geworden – auch DHL Freight gibt Gas.

04
Verzweifelt gesucht: gute neue Leute. Die Logistikbranche braucht dringend Personal – vom LKW-Fahrer bis zum Lagerarbeiter. Der Bedarf – allein fürs Führerhaus – ist immens: Jährlich scheiden rund 25.000 Kraftfahrer aus dem Beruf aus, während nur etwa 15.000 nachrücken. Und bislang ist keine Trendwende in Sicht. Der Nachwuchsmangel trifft auf eine wachsende Branche. Immer mehr Waren und Güter werden über die Straße transportiert. Alleine in Deutschland sind es laut Statistischem Bundesamt mehr als 70 Prozent des Transportaufkommens. Tendenz steigend. Angesichts des starken Zustroms von Flüchtlingen nach Deutschland versuchen viele Unternehmen der Logistikbranche nun aktiv, aus dem ungenutzten Potenzial Fach-

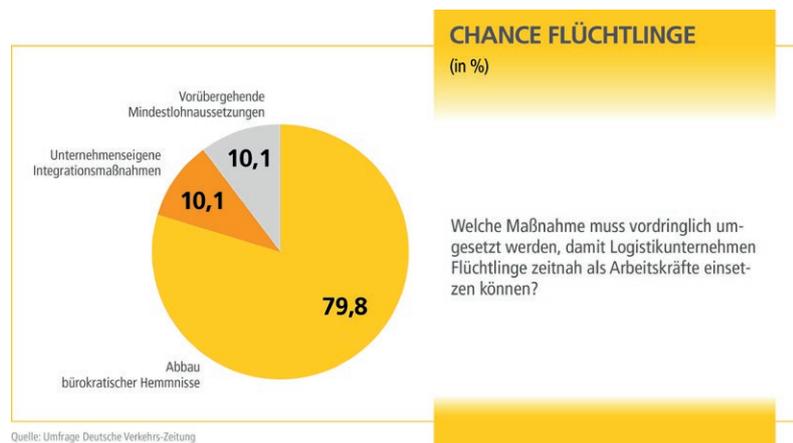
kräfte für den eigenen Betrieb zu gewinnen. Nach einer Umfrage des Fachmagazins Logistik Heute planen drei Viertel der befragten Unternehmen, Flüchtlinge einzustellen. Die Idee ist gut und naheliegend. Um sie umzusetzen, müssen aber noch viele Hürden – angefangen bei der sprachlichen und fachlichen Qualifikation bis hin zu bürokratischen Hemmnissen wie Arbeitserlaubnissen – genommen werden. Für Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. ergibt sich hier allerdings eine klassische Win-win-Situation: „Auf der einen Seite sucht die international agierende Speditions- und Logistikbranche Fach- und Nachwuchskräfte. Auf der anderen Seite sind viele Menschen, die jetzt nach Deutschland kommen, qualifiziert und motiviert und hoffen auf Arbeit, Ausbildung oder Praktikumsplätze.“

DHL Freight geht das Thema bereits seit Anfang 2015 aktiv an: Die Niederlassungen von DHL Freight in Deutschland arbeiten eng mit Industrie- und Handelskammern, Arbeitsagenturen und privaten Organisationen vor Ort zusammen. Das Ziel: Motivierte Flüchtlinge an die verschie-



„Die größte Hürde ist derzeit die Sprache. Wer qualifizierte Arbeit im Lager oder auch im Führerhaus verrichten will, muss hinlänglich Deutsch sprechen.“

Leo Jansen
Ausbildungsleiter Deutschland für DHL Freight



denen Berufsbilder in der Logistikbranche heranzuführen. In Schnuppertagen können interessierte Zuwanderer einen ersten Blick riskieren – bei beidseitigem Interesse winkt ein Praktikumsplatz, später sogar eine Ausbildung.

„Die größte Hürde ist derzeit die Sprache“, erklärt Leo Jansen, Ausbildungsleiter Deutschland für DHL Freight. „Wer qualifizierte Arbeit im Lager oder auch im Führerhaus verrichten will, muss hinlänglich Deutsch sprechen.“ Konkret bedeutet dies ein Sprachniveau der Stufe 4 auf der sechsstufigen Kompetenzskala des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen. „Bis man ganz ohne Deutschkenntnisse dieses Niveau erreicht, vergeht

natürlich eine gewisse Zeit,“ sagt Jansen. Entsprechend verhalten ist derzeit noch der Zulauf von Interessenten in den Niederlassungen. „Aber ich bin zuversichtlich, dass wir in 2016 vielen Flüchtlingen, die die nötige Sprachqualifikation erworben haben, eine echte Einstiegschance bei DHL Freight bieten können.“

Um die Sprachbarriere zusätzlich zu senken, hat DHL Freight jetzt ein Merkheft produziert, das wichtige logistische Fachbegriffen in die Sprachen der häufigsten Flüchtlingsherkunftsländer übersetzt.

Autor: Kai Ortmann



Spotlight On

Das Image aufpolieren

Christian Labrot ist seit Januar neuer Präsident der IRU. Im Interview mit DHL Freight Connections spricht er über die neue Ausrichtung des Weltverbands – und stellt den neuen Außenauftritt der IRU vor.

Die IRU präsentiert sich in diesen Tagen mit neuem Logo und neuem Claim. Sie haben Anfang Januar die Präsidentschaft übernommen. Neuer Präsident, neue IRU?

Form follows function – die IRU richtet sich neu aus.

Globalisierung und Digitalisierung haben neue Rahmenbedingungen geschaffen. Diesen werden wir mit einer neuen Aufstellung gerecht. „We help the world get where it needs to be“ bringt es auf den Punkt: Wir verstehen uns als globale Organisation für Mobilität. Güter und Waren werden heute weltweit ausgetauscht und gehandelt. Nur als Global Player kann die IRU die Interessen der Branche weltweit bündeln und gezielt vertreten. Die Neuausrichtung und damit verbunden auch der Relaunch des Außenauftritts gehen aber nicht alleine auf mein Konto. Das IRU-Team hat sie bereits unter meinem Vorgänger angestoßen. Diesen Weg werden wir jetzt konsequent weitergehen.

Was heißt das konkret?

Unsere Mitgliedsverbände und deren Unternehmen sind zunehmend global unterwegs. Deshalb müssen wir geografisch wachsen. Unser Ziel: den Transport über die Straße in der ganzen Welt so einfach wie möglich zu machen. Dabei haben wir schon beachtliche Erfolge erzielt. Pakistan hat im vergangenen Jahr die TIR-Konvention unterschrieben, China steht kurz davor und auch mit den Vereinigten Arabischen Emiraten sind wir in Verhandlungen. Für unsere Mitglieder bedeutet das eine erhebliche Erleichterung. Die gesamte Zollabwicklung läuft damit viel einfacher und schneller. An einigen Grenzen gibt es schon spezielle TIR-Spuren, da sind die LKW in einer halben Stunde mit allem durch. Die Erleichterung dieses grenzüberschreitenden Transports erzeugt in der Regel eine Win-win-Situation. Es entstehen neue Absatzmärkte, neue Wirtschaftsstrukturen, neue Arbeitsplätze – kurz Wohlfahrtseffekte für beide Seiten.

Ein weiteres Beispiel ist die Aus- und Weiterbildung. Die IRU-Akademie kann in weniger gut entwickelten Ländern wichtige Aufbauarbeit leisten und dort Standards etablie-



Zur Person

Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik, ist seit Januar 2016 neuer Präsident des IRU-Präsidiums. Bereits seit 1997 ist der Volkswirt Mitglied der Finanzkommission der IRU. Seit 2012 leitete er sie und war ordentliches Präsidiumsmitglied.

ren, die allen helfen, von einer funktionierenden Logistik zu profitieren. Zurzeit verantwortet die IRU-Akademie die Qualifizierungsmaßnahmen für den Transportsektor in Jordanien. Ein wichtiger Markt im Nahen Osten.

Welche weiteren Vorteile kann die IRU ihren Mitgliedern ansonsten bieten?

Wie in allen Netzwerken gilt: Je mehr mitmachen, desto mehr Know-how, Austausch und Profit für alle. Deshalb hat die IRU neben ihrem Hauptsitz in Genf unter anderem auch ein Büro in New York. Nicht, weil die Stadt so schön ist, sondern weil dort die UNO, viele weitere UN-Organisationen und die Weltbank sitzen. Wir stehen in ständigem Austausch mit diesen Institutionen und können dort gezielt die Interessen unserer Branche vertreten.

Zumindest in Europa leidet der Transport auf der Straße zunehmend unter einem schlechten Image. Was kann die IRU hier tun?

Das schlechte Image des Fernlastverkehrs ist ein Paradoxon. Ein Smartphone beispielsweise besteht aus vielen Hundert Komponenten, die aus den unterschiedlichsten Teilen der Welt kommen. Der Verbraucher hat aber keine Vorstellung, welche komplexen Wege notwendig sind, um so ein Gerät

zu produzieren. Beispiel Versandhandel: Wir sprechen hier mittlerweile von der taggleichen Zustellung. Vor zehn Jahren dauerte es Wochen, bis eine Katalogbestellung ausgeliefert wurde. Diese permanente Verfügbarkeit, das Just-in-Time ist nur mit ausgefeilten und hocheffizienten Logistikketten möglich. Ohne den Transport über die Straße geht da gar nichts.

Deshalb haben wir uns als IRU auch die Verbesserung des Branchen-Images auf die Fahnen geschrieben. Wir wollen die Öffentlichkeit sensibilisieren, wie eminent wichtig die Logistik für unser Wirtschaftswachstum und damit für unsere Wohlfahrt ist. Dazu müssen wir sichtbarer werden. Deshalb wollen wir 2017 auch wieder seit dann neun Jahren den IRU-Weltkongress veranstalten.

Autor: Anne Goergen

International Road Union

Die International Road Union – kurz IRU – ist auf allen Kontinenten – inklusive Australien – vertreten. Sie repräsentiert über ihre 180 Mitgliedsverbände Straßentransportunternehmen aus mehr als 100 Ländern.



Spotlight On

Der Crash-Vermeider

Elektronische Notbremsassistenten machen den Schwerlastverkehr noch sicherer. Auch DHL-Trucks fahren jetzt mit der neuen Technik.

Ein Nieser, ein plötzlicher Hustenanfall oder einfach die tiefstehende Sonne, die unerwartet blendet – wenige Sekunden, in denen ein Lkw-Fahrer nicht 100-prozentig aufmerksam sein kann, genügen: Ungebremst rauscht ein Zwölftonner auf ein unübersichtliches Stauende zu. Ein schwerer Unfall scheint unvermeidlich. Doch jetzt greift das Notfallbremssystem ins Geschehen ein. Mit einem lauten Piepton warnt es den Fahrer vor der Gefahr. Wenn der nicht reagiert, löst der Computer selbstständig die Vollbremsung aus. Gerade noch rechtzeitig kommt der LKW kurz vor dem Stauende zum Stehen. Gefahr gebannt. Verkehrsforscher wissen: Ein Drittel aller Lkw-Unfälle sind Auffahrkollisionen. Deren Zahl und Schwere lässt sich durch den Einsatz elektronischer Zusatzausrüstung deutlich senken. Das hat auch der Gesetzgeber erkannt und

auf europäischer Ebene Notbremsassistenten zwingend vorgeschrieben. Seit November 2015 müssen alle neu zugelassenen Lastkraftwagen über diese Technik verfügen. Das System muss zumindest auf langsam fahrende Hindernisse reagieren und die Vollbremsung auslösen. Ab 2018 muss der Notbremsassistent auch bei stehenden Hindernissen einspringen.

Durchdachte und effektive Technik

Die neue Technik macht den Straßengüterverkehr noch sicherer. Aber bereits heute sind schwere Lkw absolut unterdurchschnittlich am Unfallgeschehen auf deutschen Straßen beteiligt. Auch sinkt die Zahl der Todesopfer durch Lkw-Kollisionen seit Jahren stetig, obwohl die Transportleistung von Jahr zu Jahr steigt: Von 1992 bis 2012 wurden in Deutschland 80 Prozent mehr Güter per Truck transportiert – gleichzeitig ging die Zahl der bei Lkw-Unfällen Getöteten um 57 Prozent zurück.

Die Funktionsweise der Notbremsassistenten ist durchdacht und effektiv. Per Radarüberwachung behält das



„**Optimale Sicherheitstechnik ist gerade auf dicht befahrenen Straßennetzen unabdingbar – und sie erhöht zudem die Akzeptanz des Straßengüterverkehrs bei den Bürgern.**“

Florian Leupold
Geschäftsführer Spedition Leupold GmbH, offizieller Unitrans-Partner von DHL

System die Straße vor dem Lkw ständig im Blick. Erkennt es ein langsam fahrendes oder gar stehendes Hindernis, warnt es den Fahrer durch ein akustisches Signal und bremst zudem das Fahrzeug schon mal sanft ab. Reagiert der Fahrer nicht sofort, geht der Truck automatisch in die Vollbremsung. Eine Komplettversicherung gegen Crashes bietet die Technik indes auch nicht: Ist die Fahrbahndecke rutschig oder sind die Reifen abgefahren, kann auch das automatische Notbremssystem den Aufprall nicht vermeiden. Wohl aber seine Folgen deutlich mindern. Auch DHL-Kunden können sich sicher sein, dass ihre Waren nun sukzessive mit Sicherheits-Hightech transportiert werden. Bei der Spedition Leupold GmbH aus dem baye-

rischen Oberkotzau, offizieller Unitrans-Partner von DHL, sind bereits die ersten Fahrzeuge mit der Notbremstechnik ausgerüstet. „Optimale Sicherheitstechnik ist gerade auf dicht befahrenen Straßennetzen unabdingbar – und sie erhöht zudem die Akzeptanz des Straßengüterverkehrs bei den Bürgern“, erklärt Geschäftsführer Florian Leupold. Darüber hinaus sieht Leupold noch weitere Vorteile in der neuen Sicherheitstechnik: „Vor dem Hintergrund des aktuellen Fahrermangels ist es ein echter Pluspunkt für den Fahrzeughalter, wenn dieser dem arbeitssuchenden Fahrer derartiges Equipment bieten kann.“

Autor: Stephanie Leuwer

Wo der Computer dem Trucker hilft

Elektronische Fahrerassistenzsysteme im Überblick:

Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)

ESP sorgt für eine sichere Fahrt und wirkt einem Ausbrechen des Fahrzeugs entgegen. Dieses geschieht sowohl durch automatisches Abbremsen einzelner Räder als auch durch Reduzieren des Antriebs.

Abstandsregeltempomat

Der Assistent hält per Radar einen gewählten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug ein. Droht eine Kollision, warnt das System und kann auch eine Teilbremsung einleiten, falls der Fahrzeugführer nicht reagiert.

Spurwächter

Der Assistent löst ab 60 km/h Warntöne aus, wenn eine Fahrbahnmarkierung überfahren wird, ohne dass ein Blinker gesetzt wurde. Schlechte Wetterbedingungen oder eine verdrehte Windschutzscheibe bzw. Verschmutzungen auf der Kameraoptik des Spurwächters können dessen Funktionsfähigkeit allerdings beeinträchtigen.

Automatisches Notbremssystem

Dieser Assistent beruht auf der Technik des Abstandsregeltempomaten und kann eine Vollbremsung einleiten. Dies geschieht in vier Schritten: 1) optische Warnung 2) akustische Warnung 3) Teilbremsung 4) Vollbremsung.

Abbiege- sowie Spurwechselassistent

Das System macht beim Rechtsabbiegen auf Personen oder Fahrzeuge aufmerksam. Dazu erfassen Sensoren einen definierten Raum auf der rechten Fahrzeugseite. Sobald der Blinker zum Rechtsabbiegen gesetzt ist, wird im Gefahrenfall ein Warnton oder -licht ausgelöst.

Fahrerwarnsystem

Bei Unregelmäßigkeiten im Fahrverhalten – vor allem beim Lenken – macht der Assistent den Fahrzeugführer darauf aufmerksam, dass er vermutlich ermüdet ist und eine Pause einlegen sollte.

Bremsassistent

Das System erkennt eine Notbremsung, verstärkt den Bremsdruck automatisch und hält diesen bis zum Stillstand des Fahrzeugs.



Spotlight On

Visionen zum Anfassen

DHL eröffnet Asia Pacific Innovation Center (APIC) in Singapur

Pakete beamen? Roboter als Zusteller? Intergalaktische Lieferketten? Wie Logistik im 22. Jahrhundert funktioniert, weiß keiner. Hingegen einen recht konkreten Blick auf die Innovationen der nächsten Jahre erlaubt DHL mit seinen Innovation Centern: Anfang Dezember nahm das zweite Center seine Arbeit auf. Der Komplex in Singapur dient der Entwicklung innovativer Lösungen für die sich wandelnden Anforderungen globaler Lieferketten. Gleichzeitig bietet das APIC einen visionären Blick in die Zukunft der Logistik. Kunden, unabhängige Experten und die Spezialisten von DHL treffen hier aufeinander, um neue regionale Analytik-, E-Commerce- und Last-Mile-Lösungen voranzutreiben. Das Zentrum führt auch die Trend Research-Initiativen von DHL mit Fokus auf die Logistik und Wirtschaft in Asien weiter fort.

Für Besucher stehen verschiedene Angebote zur Verfügung. So gibt es die Möglichkeit, sich während einer Führung über die Visionen der Zukunft, die Trends von

morgen sowie neueste Lösungen zu informieren. Den größten Mehrwert bieten darüber hinaus auf die Kundenbedürfnisse maßgeschneiderte Innovations- und Business-Workshops. Zudem ist das APIC der perfekte Ort, um Geschäftsbesprechungen wie Quarterly Business Reviews durchzuführen. Trend Days und Kongresse ergänzen das Angebot.

Im Zentrum des APIC verdeutlicht das interaktive Herzstück, wie der Trend zur Automatisierung und Roboter-technik die Arbeitswelt verändert. Dieses Exponat dient

Weitere Informationen

Details zum Asia Pacific Innovation Center (PDF)



” **Wir gehen davon aus, dass die Schwellenmärkte bis 2020 zum weltweiten DHL-Umsatz 30 Prozent beitragen werden. Daher müssen wir unser Serviceangebot in diesen Märkten erfolgreich platzieren.** “



Bill Meahl
Chief Commercial Officer von
DHL Customer Solutions & Innovation

zudem als verbindendes Element der drei Ausstellungsebenen:

1. In der Solution Sphere erhalten Besucher Einblicke in das komplette Angebot von Deutsche Post DHL Group sowie in spezielle Lösungen wie Paketboxen, Sensortechnologie und die sprach- und lichtgesteuerte Kommissionierung im Lager.
2. Die Trend Curve beleuchtet künftige Entwicklungen und ihre Bedeutung für Logistikanwendungen.
3. Die Vision Wall zeigt inspirierende Szenarien zur Welt der Logistik im Jahr 2050.

Warum der Standort Singapur für das weltweit zweite Innovation-Center? „Wir gehen davon aus, dass die Schwellenmärkte bis 2020 zum weltweiten DHL-Umsatz 30 Prozent beitragen werden. Daher müssen wir unser Serviceangebot in diesen Märkten erfolgreich platzieren“, sagt Bill Meahl, Chief Commercial Officer von DHL Customer Solutions & Innovation. „Das tun wir mit wohlüberlegten Analysen neuer Technologien, Verfahren und Produkte. Nach dem Erfolg unseres ersten Centers in Deutschland ist die Eröffnung des APIC der nächste Schritt. Singapur ist ein Innovationszentrum mit einer herausragenden Infrastruktur und hoch qualifizierten Arbeitskräften. Es bietet uns eine optimale Basis für ein starkes und beständiges Wachstum in der Region.“

Autor: Michael Wayand





Spotlight On

Schlau gegen Klau

1 2 Mit speziellen Tracking-Lösungen Warendiebstähle verhindern

Ladungsdiebstähle aus Lkw sind ein echtes Problem, das keineswegs nur als unsicher angesehene Länder betrifft. Das weiß auch die Transported Asset Protection Association Europe (TAPA). Der Zusammenschluss verschiedener Sicherheitspezialisten und Logistikunternehmen hat sich das Ziel gesetzt, es Dieben so schwer wie möglich zu machen. Dazu entwickelt die TAPA Industriestandards auf allen Ebenen, sowohl im Bereich der Sicherheit von Einrichtungen und Umschlagplätzen als auch bei der Lieferung selbst. Für ein Sicherheitszertifikat fordert die TAPA unter anderem Sicherheitsdienste, Kameraüberwa-

chung und Alarmeinrichtungen an den Lkw sowie ein Echtzeit-Tracking als Teil eines professionellen Sicherheitsmanagements.

Wie notwendig das ist, zeigt die Zahl der bei der TAPA gemeldeten Fälle: Die aktuellste Jahresstatistik weist beispielsweise ein Anwachsen der Diebstähle in Deutschland um 42,5 Prozent aus. In etwa der Hälfte aller Meldungen wurde in der TAPA-Datenbank zudem der Wert der verlorenen Ladung angegeben, insgesamt 4.151.838 Euro. Im Durchschnitt verursachte ein einziger Diebstahl also einen Schaden von 72.839 Euro. Noch schlimmer ist die Situation in Großbritannien: Von 88 gemeldeten Vorfällen stieg die Zahl auf 175, beinahe eine Verdoppelung. Und diese



Zahlen spiegeln lediglich die Meldungen von TAPA-Mitgliedern wider. Allein die hier verzeichnete Schadenshöhe liegt bei rund 75 Millionen Euro.

DHL Freight Ungarn bietet zum Schutz wertvoller Frachtsendungen den DHL Security Service an. Herzstück bildet das Online Monitoring Center von in Budapest. Hier überwachen die Mitarbeiter rund um die Uhr per Telefon und Tracking-System wertvolle, von DHL Freight Ungarn

DHL Security Service

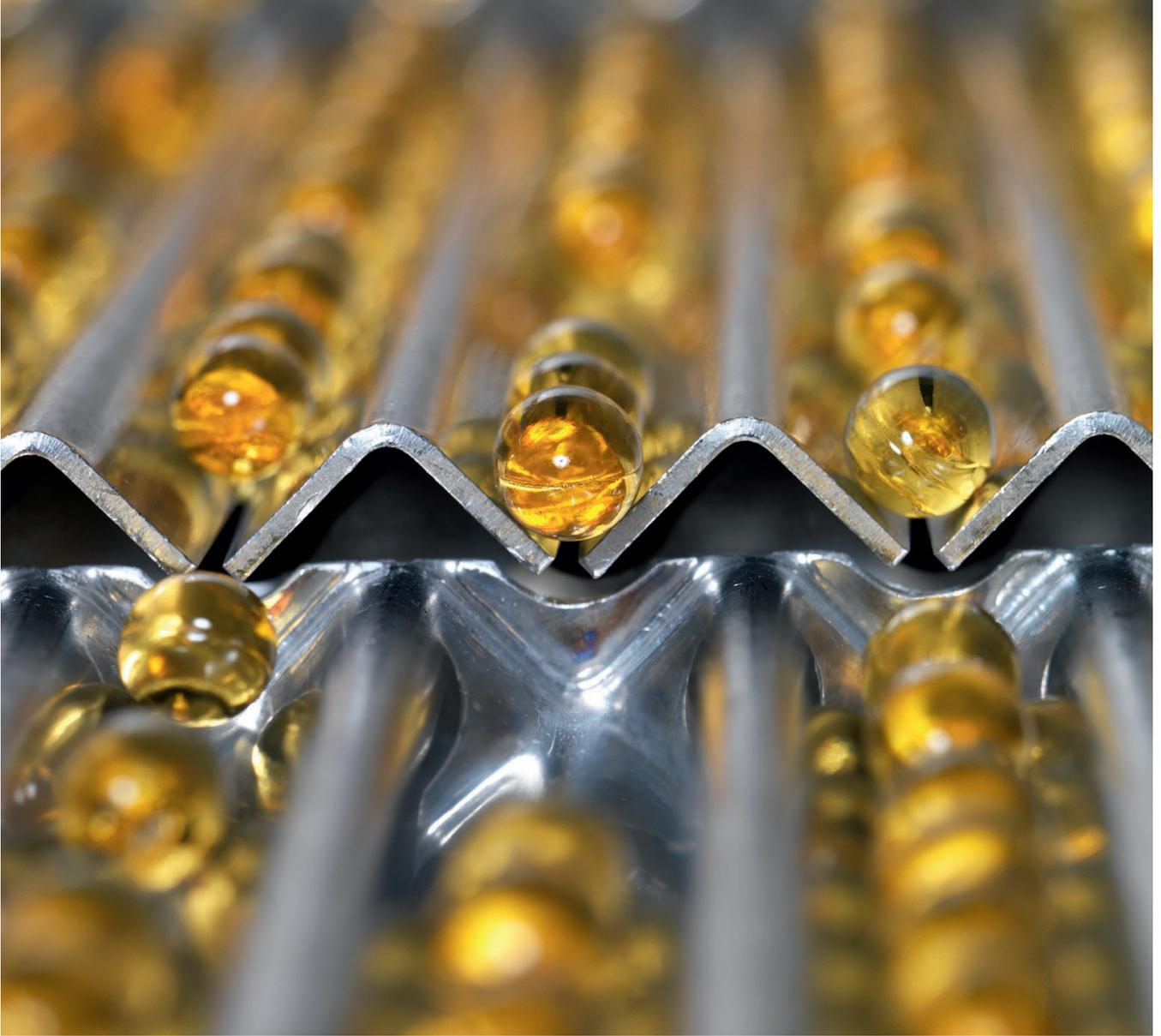
- 24/7-Tracking
- Nutzung von fester Ladebox oder verstärkter Planen
- Zwei Fahrer (auf Wunsch)
- Besonders gesicherte Frachtterminals
- Elektronischer Ankunftsachweis
- Proaktives Sicherheitsmanagement auf ständig aktualisierter Datenbasis
- Alarmsystem mit Funkübertragung sowohl am Anhänger als auch beim Fahrer
- Funksystem mit Alarmfunktion

transportierte Ladungen in ganz Europa. Gibt es Auffälligkeiten, bemerken das die Highvalue-Spezialisten sofort. Zoltán Debreczeni, Head of Security, Infrastructure and H&S bei DHL Freight Ungarn: „Über spezielle Programme haben unsere Mitarbeiter aktuelle Hot-Spots von Ladungsdiebstählen ständig im Blick und können den Fahrzeugen entsprechende Anweisungen für die Routen-, vor allem aber für die Pausenplanung geben. Damit vermeiden wir Ruhezeiten auf besonders gefährdeten Parkplätzen. Die Datenbanken werden dafür ständig mit aktuellen Ereignissen gefüttert.“ Dafür werden die Informationen aus verschiedenen Lageberichten aus internationalen Quellen ausgewertet, so zum Beispiel TAPA IIS oder FreightWatch, um eine breite Wissensbasis zu bilden. Die Mitarbeiter der Sicherheitszentrale analysieren die Ergebnisse und informieren die Fahrer auf den betroffenen Strecken über die potenziellen Risiken, und zwar alles in Echtzeit. Dieses Spezialwissen ist immer aktuell und steht zudem auch den für den Betrieb verantwortlichen DHL-Mitarbeitern rund um die Uhr zur Verfügung, da die Überwachungszentrale im gleichen Gebäude untergebracht ist. Ohnehin bittet DHL Freight die Fahrer, für Ruhezeiten möglichst entsprechend vorher zugelassene Einrichtungen anzufahren.

Eine so engmaschige Überwachung hat für den Kunden natürlich noch weitere Vorteile. „Wir können ständig darüber informieren, ob die Lieferung noch on-time ist oder ob es zu Verspätungen kommt, etwa durch längere Staus. Bei temperaturkritischen Frachten ist sogar ein permanentes Monitoring der Klimadaten aus dem Fahrzeug möglich“, sagt Zoltán Debreczeni.

Zusammen mit den anderen Maßnahmen im Rahmen dieser Sicherheitsmaßnahme ist so gewährleistet, dass die Fracht auch dort ankommt, wo sie hin soll – und nicht in falsche Hände gerät.

Autor: Birgit Kupas



Business Inside

Immer wohl temperiert

Maßgeschneiderte Lösung für europaweiten Pharmaversand

Der Transport von pharmazeutischen Produkten ist komplex – es gibt vieles zu beachten, von gesetzlichen Bestimmungen bis hin zur richtigen Temperatur. Die Pharmaindustrie ist deshalb auf hochprofessionelle und zuverlässige Logistikpartner angewiesen. Die in Belgien ansässige Omega Pharma, einer der Weltmarktführer im Bereich rezeptfreier Arzneimittel – sogenannter Over-the-Counter (OTC)-Präparate hatte im März 2012 einen Teil des

OTC-Portfolios des britischen Pharmakonzerns GlaxoSmith-Kline übernommen. Um den europäischen Markt bedienen zu können, suchte das Unternehmen einen Logistikpartner, der in der Lage ist, die sehr hohen Volumina zu bewältigen.

DHL Freight ist hier bestens aufgestellt: Es verfügt über eine hohe Vor-Ort-Kompetenz bei Straßen-, Luft- und Seetransporten – in Diegem (Belgien) gibt es beispielsweise einen 3PL-Control-Tower. Zudem verfügt DHL Freight über viel Erfahrung und Know-how beim Transport temperaturkritischer Produkte.

Jeden Monat bewegen sie für Omega 400 bis 450 Transporte mit bis zu 80.000 Paletten auf rund 1.000 Routen durch ganz Europa. DHL Freight wird den Umschlag in den nächsten Monaten weiter erhöhen. Die Abwicklung dieser großen Kapazitäten macht das temperierte und für Pharmaprodukte zertifizierte GDP Umschlagzentrum im belgischen Mechelen möglich.

Monatliches Reporting

90 Prozent der Transporte laufen über die Straße, die restlichen zehn Prozent über den Luft- und Seeweg. Für die transeuropäischen Warenströme von Omega Pharma sind LTL (less-than-truck-load), PTL (partial-truck-load) und FTL (full-truck-load) Beladungen sowohl in klimatisierten als auch unklimatisierten Fahrzeugen im Einsatz.

Zum Servicepaket für Omega Pharma gehören zudem ein monatliches KPI-Reporting, das Transportmanagement, die Luft- und Seekonfektionierung sowie Trackingleistungen. Zudem arbeiten Omega Pharma und DHL Freight gemeinsam an Optimierungsmöglichkeiten, um die Transportfrequenzen weiter zu verringern, so werden beispielsweise die möglichen Potenziale von Doppelstockanhängern diskutiert.

Erfolgreiche Partnerschaft

Zur Zusammenarbeit sagt Cedric de Jonghe, Sector Head Life Science & Healthcare, Chemicals Benelux bei DHL Freight: „Wir haben ein sehr erfahrenes und engagiertes Team, das die Pharmaprodukte sehr genau kennt und bereits jahrelang in diesem Bereich arbeitet. Unsere



Partnerschaft mit Omega Pharma war in den letzten drei Jahren sehr erfolgreich und beide Seiten sind sehr an einer langfristigen Zusammenarbeit interessiert. Verhandlungen über einen weltweiten Vertrag, der auch unsere Geschäftsbereiche DHL Express, DHL Global Forwarding und DHL Supply Chain mit einbezieht, starten demnächst.“

Autor: Sonja Terbrüggen

Omega Pharma

Omega Pharma hat sich seit 1987 einen Namen als leistungsfähiges, kundenorientiertes Unternehmen geschaffen, das in der Mehrheit der europäischen Länder tätig ist. Es bedient den schnell wachsenden Markt konsumentengerechter OTC-Medikamente und besitzt rund 2.000 Marken mit über 10.000 Produktzulassungen. Einige Marken wie Biodermal, Davitamon, Dermalax, Galenco und Predictor sind bereits seit den frühen 70er Jahren am Markt. Seit 2014 gehört Omega zum irischen Pharmakonzern Perrigo.



Business Inside

Neues aus dem DHL Freight Netzwerk

Aktuelle Verbesserungen

Art	Route	Im Detail
Neue Direktverbindung	Deutschland nach Polen	Neue, tägliche Verbindungen aus Südwestdeutschland nach Katowitz und Posen ermöglichen einen dauerhaften 48-Stunden-Service aus ganz Deutschland in alle großen polnischen Industriegebiete.
Neue Direktverbindung	Deutschland nach Tschechien*	Die Neuorganisation der Ausfahrten aus Deutschland gestattet Über-Nacht-Auslieferungen (24 Stunden), zusätzlich zu den Standard 48-Stunden-Lieferzeiten in die Gebiete rund um Prag, Pilsen und Teplitz.
Neue Direktverbindung	Italien nach Frankreich	Es gibt eine neue, tägliche Verbindung von Turin nach Lyon sorgt für eine stabile 48-Stunden-Transitzeit zwischen Nordwestitalien und Frankreich.
Neue Direktverbindung	Europa nach Slowenien und umgekehrt	Zwischen dem Südost-Knotenpunkt Wien/Ljubljana gibt es eine neue Verbindung. Durch die Einbeziehung Wiens ist ein stark bedienter, dauerhafter Anschluss von und zu allen wichtigen europäischen Märkten gewährleistet. Die neue Verbindung ermöglicht zudem eine deutliche Verbesserung und Stabilisierung der Servicequalität bei Transporten von und nach Slowenien.
Neue Direktverbindung	Europa nach Marokko	<p>Nach der Eröffnung des Zollverschlusslagers in Marokko im letzten September wurde die Less-than-Truckload (LTL)-Verbindung in das nordafrikanische Land wieder aufgenommen. Es gibt wöchentlich einen LTL-Lkw von Barcelona nach Casablanca. Die neue Konstellation garantiert eine deutlich bessere Servicequalität und schnellere End-to-End-Transitzeitzeiten.</p> <p>Das wichtigste in Kürze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • E2E-Transportlösung von Europa nach Marokko • Konsolidierung der Lieferungen im DHL Hub Barcelona • Eine Lkw-Fuhre jeden Freitag von Spanien nach Marokko • Gesamter Liefervorgang nach den hohen Sicherheitsstandards der DHL • Entladung im DHL-Zollverschlusslager in Casablanca mit Zwischenstopp in Tanger • Abladen in Marokko während des Wochenendes, mit Zollfreigabe- und Auslieferungsoptionen am Montag oder Dienstag • Vollständige Track&Trace-Lösung im DHL-System • Hauptexportpartner nach Marokko
Neue Direktverbindung	Bulgarien nach Rumänien	Eine stark betriebene Verbindung von Nordbulgarien nach Bukarest ermöglicht 48-Stunden-Transitzeiten zwischen den beiden Ländern.
Neue Direktverbindung	Österreich nach Italien	Die tägliche Verbindung von Graz nach Mailand erlaubt 24-Stunden-Dienste in den Raum Mailand und 48-Stunden-Transitzeiten zu den meisten anderen Industrie-regionen Italiens.

* Verbindung wird Mitte März in Betrieb gehen.



Business Inside

Kunden mit speziellen Ansprüchen

Lieferungen in die Vatikanstadt müssen ganz eigenen Gesetzen folgen

Die Größe des Zielgebietes ist mehr als überschaubar: Gerade einmal 0,44 Quadratkilometer Fläche und nicht einmal 900 Einwohner hat der kleinste selbstständige Staat der Welt. Und er liegt mitten in der viertgrößten Stadt Europas. Für die Belieferung des Vatikans gelten daher besondere Regeln, die für die Logistikspezialisten von DHL Freight eine ganz eigene Herausforderung darstellen. Das beginnt bereits bei den äußerst strengen Sicherheitsvorschriften innerhalb des Vatikans. Nur wenige, speziell zertifizierte Anbieter dürfen überhaupt hierher liefern. DHL Freight hat sich dem entsprechenden Prozess gestellt und den notwendigen Workflow im Kundenservice implementiert. Dieser übermittelt mit mindestens 24 Stunden Vorlauf die Kennzeichen der Auslieferungsfahrzeuge und die Frachtpapiere an die Behörden des Vatikans. Ebenfalls gefordert sind genaue Angaben zur Identität des Fahrers einschließlich seiner Ausweis- und Führerscheindaten. „Um das Verfahren trotz der Umstände möglichst einfach und schnell zu gestalten, haben wir uns gemeinsam mit unseren Subunternehmern und der Verwaltung an einen Tisch gesetzt. Jetzt reicht eine E-Mail mit den entsprechenden Angaben zur Notifikation. Das macht die Prozesse schlanker, als wenn wir die Benachrichtigung auf andere Weise abgeben müssten“, fasst Lucia Morandi, Head of Marketing & Customer Service DHL Italien, das Vorgehen zusammen. „Unsere Niederlassung in Rom führt den gesamten

Lieferprozess mit größter Sorgfalt durch, auch dank der zuverlässigen Unterstützung unseres speziell ausgesuchten Vertragspartners vor Ort“, so Morandi weiter.

Reibungsloser Ablauf

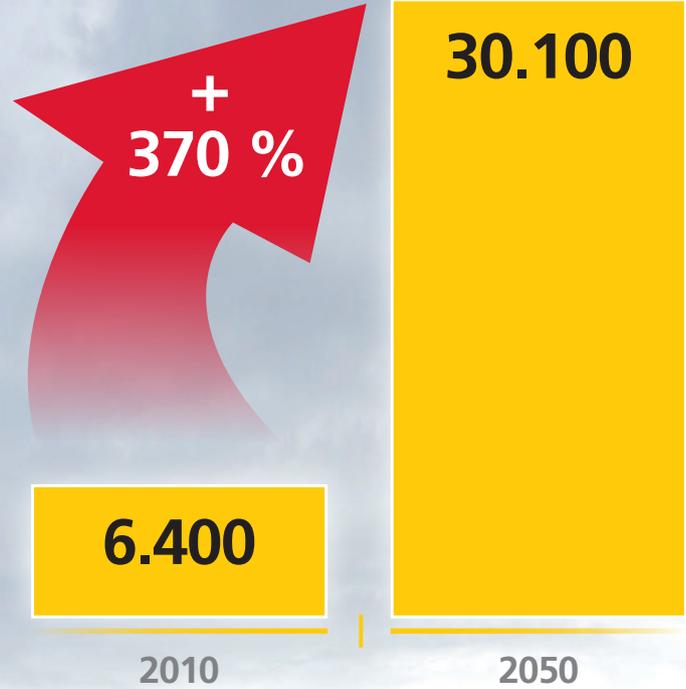
Aber mit dem Anmeldeprocedere allein ist es noch nicht getan: Die Transportfahrzeuge unterliegen für die Einfahrt in die Vatikanstadt weiteren Beschränkungen. Auslieferungen sind nur nach vorheriger Terminvereinbarung möglich, und das ausschließlich innerhalb bestimmter Zeitfenster und mit vorbestimmten Routen. Auch sind nicht alle Punkte innerhalb des kleinen Staates für Lkw zugänglich. Teilweise werden die Güter daher auf spezielle Transportpaletten umgepackt, damit die Empfänger ihre Sendungen trotzdem bis vor die Türe geliefert bekommen. Der reibungslose Ablauf der Transporte in die Vatikanstadt zeigt, wie DHL Freight sich auch an besondere Bedingungen anpasst. Für die Kunden hat die große Erfahrung des globalen Logistikspezialisten den Vorteil, sich selbst um nichts kümmern zu müssen. Die Sendungen kommen pünktlich und problemlos ans Ziel – auch wenn es im kleinsten Staat der Welt liegt. Der hohe Verwaltungsaufwand macht sich übrigens im Frachttarif bemerkbar: Lieferungen werden in der teuersten Entfernungszone eingestuft, egal woher die Waren eigentlich kommen – aber dafür ist der Bestimmungsort garantiert einer der sichersten Plätze der Welt.

Autor: Stephanie Leuwer



Market News

Da geht noch was!



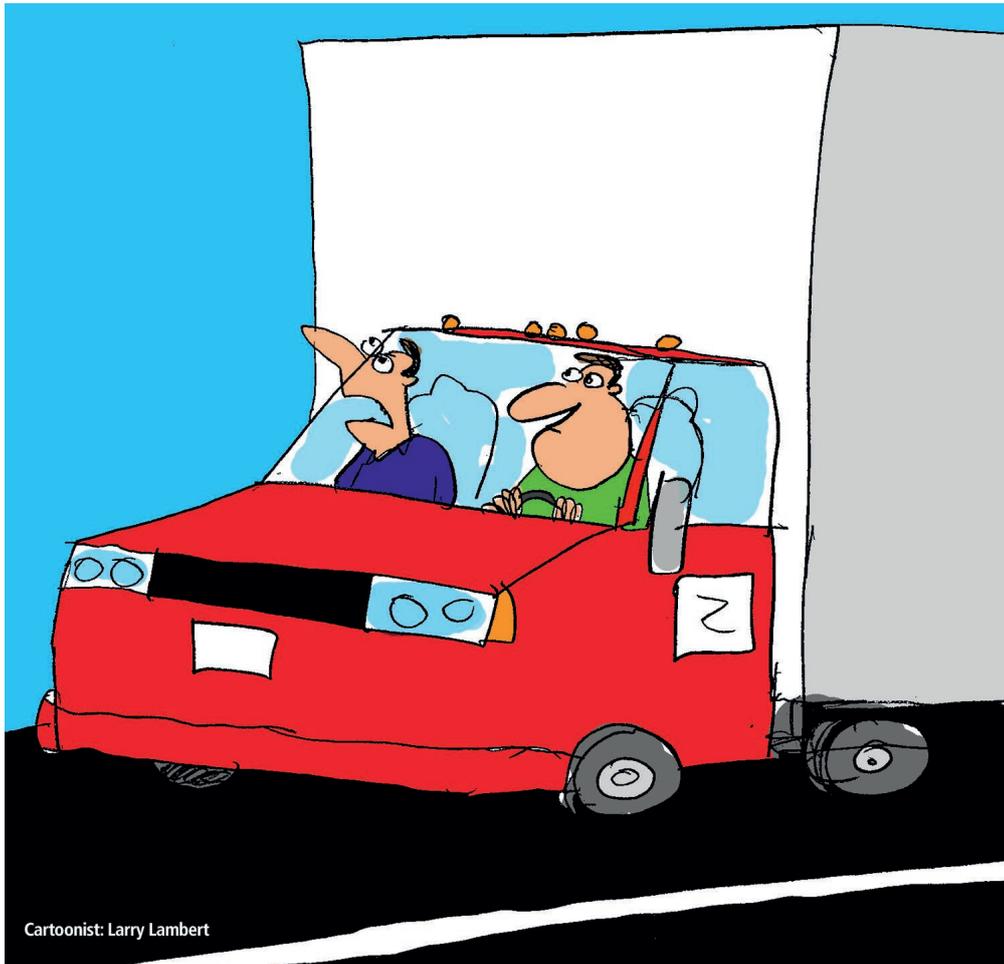
ZAHL DES MONATS

Weltweites Frachtaufkommen im Straßengüterverkehr in Billionen-tonnenkilometer

Quelle: International Transport Forum der OECD



Cartoon



“They'll never be able to replace drivers with technology. Hey, what is that drone doing?”



Market News

Dieselpreise



Eugen Weinberg
Commerzbank

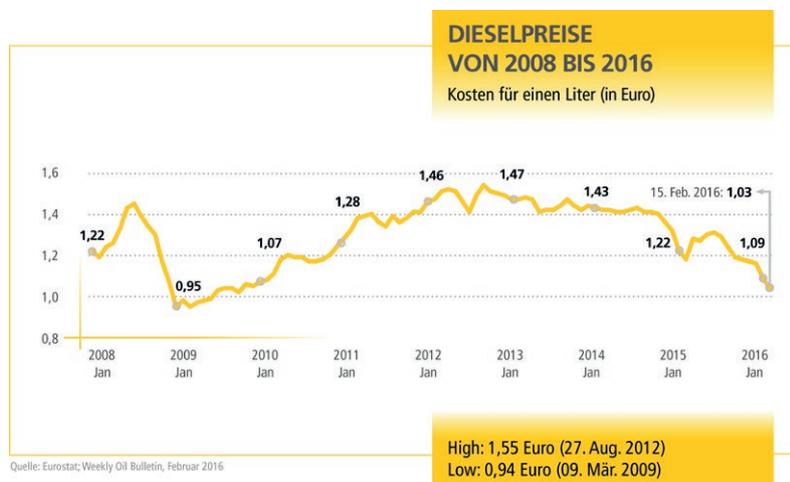


Kommentar von Eugen Weinberg, Leiter Rohstoffanalyse der Commerzbank

Diesel tankt man heute EU-weit so günstig wie zuletzt in der Wirtschafts- und Finanzkrise Anfang 2009, in Deutschland sogar noch günstiger. Maßgeblich ist der massive Preisverfall am Rohölmarkt, der einem deutlichen Überangebot geschuldet ist. In einem intensiven Preiskampf versuchen die OPEC-Staaten momentan ihre Marktanteile zu verteidigen, die ihnen insbesondere die US-Ölproduzenten in den letzten Jahren abgerungen hatten. Die Preise am Dieselmärkte gerieten besonders stark unter Druck, denn die Überversorgung ist hier extrem ausgeprägt: Zunächst drängten die USA mit dem Schieferölboom auf den internationalen Dieselmärkte. 2015 weitete aber auch China seine Dieselexporte kräftig aus, denn neue Raffineriekapazitäten trafen auf eine sich abschwä-

chende Nachfrage. Auch im wichtigsten Dieselmärkte weltweit, der EU, ist die Nachfrage momentan schwach. Das zu Diesel produktgleiche Heizöl ist in einem recht milden Winter wenig gefragt und eine schwache Konjunktur drückt den Dieselbedarf der Logistikbranche.

Doch lange werden die Preise nicht so niedrig bleiben. Zum einen dürfte die für den Rohölmarkt zu erwartende Preiserholung den Dieselpreis anschieben. Schließlich sind in den USA die Bohraktivitäten eingebrochen, was zunehmend die Schieferölproduktion bremsen und so das Überangebot reduzieren wird. Zum anderen dürfte sich die im historischen Vergleich sehr niedrige Marge am Dieselmärkte etwas erholen. Aufgrund des reichlichen Angebots dürfte sie aber deutlich niedriger bleiben als im Durchschnitt der letzten Jahre.



21



Neuanmeldungen schwerer Lkw



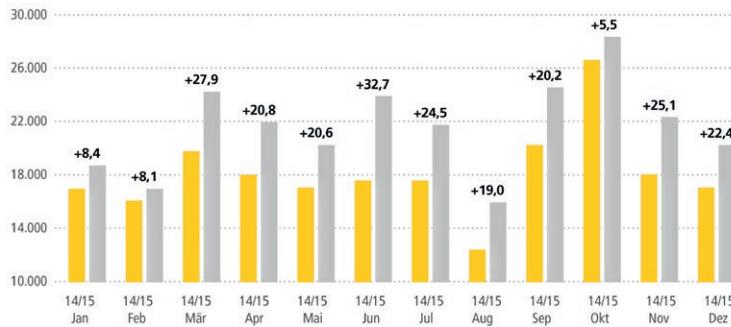
Boom bei den 16plus-Trucks

Die Neuzulassungen schwerer Lkw stiegen 2015 EU-weit um 19 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die größten Zuwächse gab es in:

- Spanien (+39 %)
- Niederlande (+34 %)
- Großbritannien (+32 %)
- Polen (+32 %)

Am Jahresende konnte noch einmal ein starker Anstieg der Neuzulassungen – mit einem Plus von 25 Prozent im November und 22 Prozent im Dezember – verzeichnet werden. Unter den sechs zuwachtsstärksten Ländern stachen Großbritannien (+97 %) und Polen (+27 %) besonders hervor.

NEUREGISTRIERUNGEN VON SCHWEREN LKW (ÜBER 16 T) IN DER EU



Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), Januar 2016

■ Von Januar 2014 bis Dezember 2014
■ Von Januar 2015 bis Dezember 2015

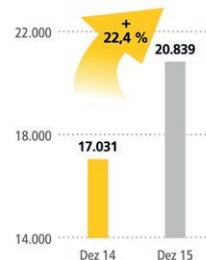
22

LKW-NEUZULASSUNGEN (ÜBER 16 T) 2015

		gegenüber Vorjahr
EU	260.135	+19 %
Deutschland	60.947	+5 %
Frankreich	36.856	+13 %
UK	35.783	+32 %
Polen	20.236	+32 %
Spanien	19.151	+39 %
Niederlande	12.390	+34 %

Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), Januar 2016

NEUE LKW ÜBER 16 T





Market News

Personal und Kraftstoff sind Kostentreiber im Güterkraftverkehr

Ein Viertel der Gesamtkosten wird für Personal aufgewendet, ein Drittel für Kraftstoff, so der aktuelle Branchenbericht Transport/Logistik der Commerzbank.

- Faktor Personalkosten:** Hier liegt die Steigerungsrate seit 2010 bei 15,9 Prozent. Die Gründe: Die Nachfrage nach Logistikleistungen steigt weiter (die Commerzbank erwartete für 2015 und 2016 jeweils ein Wachstum von 2 Prozent im Güterkraftverkehr). Aber immer weniger Menschen wollen als Kraftfahrer arbeiten. Gleichzeitig sind die Anforderungen an die Qualifizierung des Personals – etwa durch den Trend zur Systemlogistik und die zunehmende Digitalisierung der Prozesse – gestiegen.

- Faktor Energie:** Obwohl die Branche aktuell von sinkenden Kraftstoffpreisen profitiert – von 2014 bis 2015 sind sie um 12 Prozent gesunken –, machen die Energiekosten mit 25,7 Prozent immer noch ein gutes Viertel der Gesamtkosten im Güterkraftverkehr aus. Das liegt vor allem an der Preisexplosion zu Beginn der 2000er Jahre. Allein zwischen Januar 2010 und 2014 waren die Kraftstoffpreise um mehr als 18 Prozent in die Höhe geschneit. Dauerhaft könne die Branche allerdings nicht mit den aktuell niedrigen Energiepreisen rechnen. Der Faktor Energie werde wieder stärker in den Fokus des Kostenmanagements rücken, so die Prognose der Commerzbank.

PERSONALKOSTEN STEIGEN

Kosten im Güterkraftverkehr
(Fernbereich Lkw*, in %)

	Anteile an Gesamtkosten 2013	Kostenveränderung Juli 2014 bis Juli 2015	Kostenveränderung Januar 2010 bis Juli 2015
Personalkosten (Fahrer ohne Spesen)	28,6	3,7	15,9
Fahrerspesen	3,0	0,0	0,0
Fahrzeugeinsatzkosten	48,3	-7,3	2,2
davon Kraftstoffkosten	25,7	-12,9	3,0
Fahrzeugvorhaltekosten (Fixkosten)	10,8	-1,4	0,8
Verwaltungskosten	9,3	2,2	14,2
davon Personalkosten	5,1	3,9	19,4
Gesamtkosten	100	-2,4	6,9

Quellen: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Kosteninformationssystem 2015, eigene Berechnung

*Gesamtkosten beziehen sich auf die Betriebskosten eines Lkw

23



Market News

Transport-Barometer

Schwacher Jahresstart: eine Branche auf der Suche nach der Fracht

Die europäische Transportbranche hat in den ersten beiden Monaten dieses Jahres einen schwachen Auftakt erlebt. Demnach lag der Frachtanteil im Verhältnis zu den freien Kapazitäten im Januar bei 36:64. Im Februar fiel der Frachtanteil im Transportmarkt sogar um weitere 15 Prozentpunkte ab. Doch es scheint, dass mit den wärmeren Temperaturen auch der Transportmarkt langsam auftaut.

Traditionell gibt es im März, also vor allem mit Blick auf Ostern, wieder mehr zu transportieren. TimoCom Chief Representative Marcel Frings bleibt deshalb optimistisch: „Schon jetzt erkennen wir in der täglichen Analyse der Transportmarktdaten in Europa ein leichtes Frühlings-erwachen. Dies wird zu einer weiteren Angleichung des Fracht-zu-Laderaum-Verhältnisses führen. Spannend bleibt

dann aber die Frage, ob der Markt den Schwung aus dem März ins zweite Quartal mitnehmen kann.“

Positive Jahresbilanz 2015

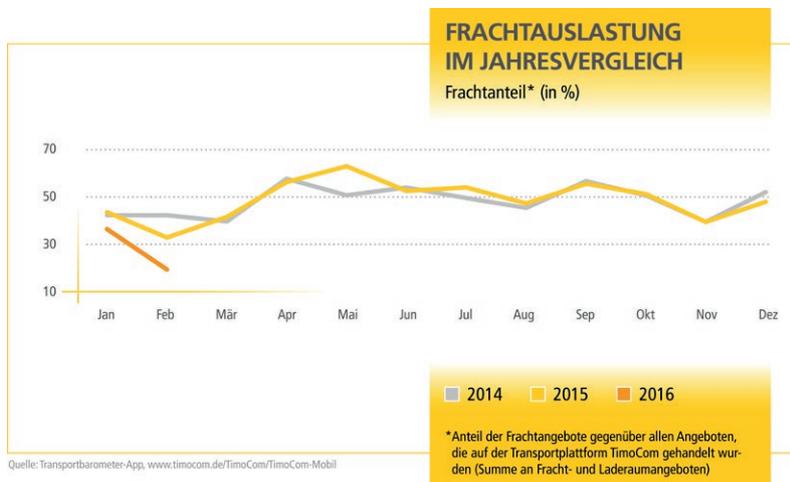
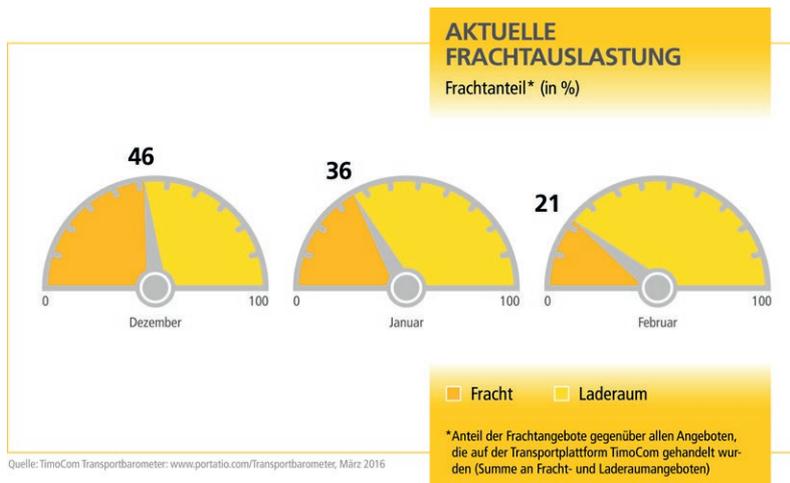
In der Endabrechnung liegt das komplette Jahr 2015 mit einem Fracht-zu-Laderaum-Verhältnis von 47:53 zwei Prozentpunkte über dem Vorjahr (45:55). In sämtlichen Quartalsabrechnungen lag dabei der Anteil der Fracht über dem Vergleichswert des Vorjahres. Gerade das zweite Quartal sorgte mit einem deutlichen Frachtüberhang von mehr als zehn Prozent im Vergleich zum letzten Jahr für Hochstimmung bei Anbietern von Laderaum.

Autor: Marcel Frings



„Spannend bleibt die Frage, ob der Markt den Schwung aus dem März ins zweite Quartal mitnehmen kann.“

Marcel Frings
TimoCom Chief Representative



25



**Freight
connections**

THE CUSTOMER MAGAZINE OF DHL FREIGHT



DHL Freight GmbH

Godesberger Allee 102-104, 53175 Bonn

www.dhl-freight-connections.com

