

Freight Connections



THE CUSTOMER MAGAZINE OF DHL FREIGHT

LEBENSMITTELLOGISTIK
Orangen auf Reisen

FAHRSTILVERGLEICH
Rasen lohnt nicht

CILLOX
Digitaler Durchbruch



PRODUKTIONSLOGISTIK

PREISGEKRÖNT

DHL erhält Best Performer Award von Airbus

INHALT

Ausgabe 4/2016

MANAGEMENT MESSAGE

AMADOU DIALLO Es bleibt spannend	04
-------------------------------------	----

SPOTLIGHT ON

ZIEMLICH EGAL Ergebnis der Umfrage zum Brexit	05
ZAHL DES MONATS Der lange Weg durch das Reich der Mitte	06
WOHIN DIE TECHNOLOGIE FÜHRT Zustellung 2020	08
AMERIKA BRÖCKELT Infrastruktur	10
RASEN LOHNT NICHT Fahrstilvergleich	12
KONTROLLVERLUST Illegale Kabotage	14
TEURER KLÜNGEL Lkw-Kartellrecht	16

BUSINESS INSIDE

FÜR DEN WALD STARK GEMACHT GoGreen in Indien	17
LE MANS AUF WELTTOURNEE FIA World Endurance Championship	18
STARHILFE FÜR GROSSE VÖGEL DHL erhält Best Performer Award von Airbus	20
ORANGEN AUF REISEN Lebensmittellogistik	22
GUTE VERTEILUNG Drogeriemarkt dm	24
DIGITALER DURCHBRUCH Neuer Landverkehr-Marktplatz CILLOX	26
DER NORDSTERN Die Arbeit von DHL Freight Finnland	28



BRÜCKE IN DEN IRAN Exportmarkt	30
DAS DHL FREIGHT NETZWERK Aktuelle Verbesserungen	32

MARKET NEWS

ANMELDUNGEN SCHWERER LKW Großbritannien beeinflusst EU-Markt	33
HIN UND WEG Länder-Tops und Flops: Zollabfertigung	34
TRANSPORT-BAROMETER Aufwind im Herbst	36
DIESELPREISE Kommentar von Eugen Weinberg, Commerzbank	37
CARTOON	38
BREIT GEFÄCHERT Leistungsspektrum DHL Freight	39

www.dhl-freight-connections.com

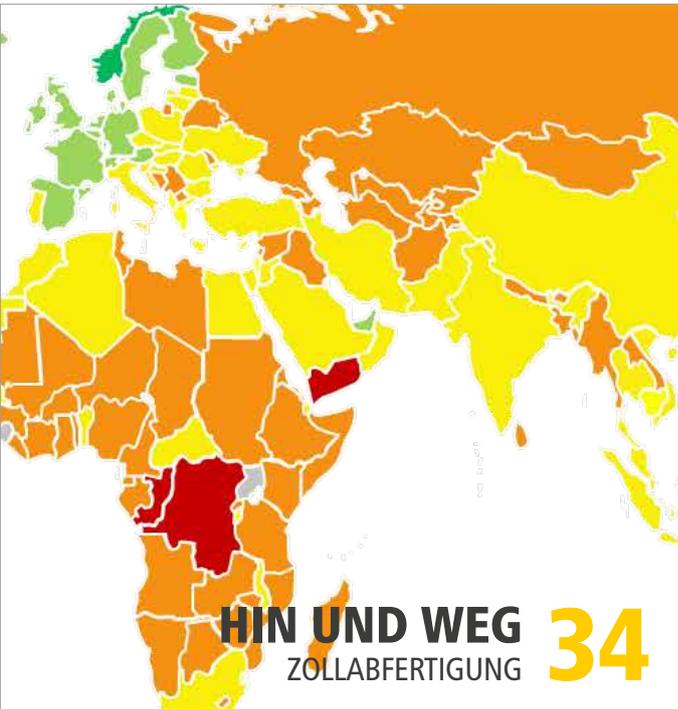
IMPRESSUM

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



RASEN LOHNT NICHT 12

FAHRSTILVERGLEICH



HIN UND WEG 34

ZOLLABFERTIGUNG



GUTE VERTEILUNG 24

DROGERIEMARKT DM



DER NORDSTERN 28

DHL FREIGHT FINNLAND



WOHIN DIE TECHNOLOGIE FÜHRT 08

ZUSTELLUNG 2020

Inhaltlich Verantwortlicher gem. § 55 Abs. 2 RStV: Rainer Schmid, SVP Head of Sales & Marketing, Godesberger Allee 102-104, D-53175 Bonn ■ **Redaktion:** Rainer Schmid, Torsten Arnold, 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 Köln, Anne Goergen, Michael Wayand, Kai Ortmann, Sonja Terbrüggen, Grafik: Necmettin Atialp ■ **Bildnachweise:** Airbus

S.A.S photo by Sébastien Ognier: S. 1, 20/21; André Gottschalk for Delivered, DHL: S. 3, 9; Aryamasir International Transport Co. Ltd: S. 31; Commerzbank: S. 37; dm-drogerie markt GmbH + Co.KG: S. 3, 24; iStock: S. 5 (Gearstd); S. 6/7 (xijian), S. 8 (Kirsty Pargeter); S. 10/11 (swissmediavision), S. 3, 12/13 (GarysFRP), S. 14/15 (John Kirk); S. 16 (DNY59), S. 22/23 (Photology1971), S. 27 (Prasit Rodphan), S. 3, 28/29 (silverjohn), S. 30 (thitivong), S. 33 (paulbranding), S. 34/35 (olli0815), S. 35 (alex-mit); alle anderen DHL



ES BLEIBT SPANNEND

Das Jahr 2016 hat uns einige Überraschungen beschert, aber auch interessante Chancen.

2016 – das können wir wohl ohne Übertreibung sagen – war wirklich turbulent und hat uns einige echte Überraschungen beschert. Kaum jemand hat ernsthaft damit gerechnet, dass die Briten mehrheitlich für den Austritt aus der EU votieren würden. Die langfristigen Folgen des Brexit sind noch nicht wirklich absehbar. Aber wir müssen damit rechnen, dass Transporte von und nach Großbritannien in Zukunft komplizierter werden. Der europäische Freihandel hat durch den Brexit einen Schlag erhalten, den auch die Überlegungen einiger Unternehmen, ihre Firmensitze auf den Kontinent zu verlagern, nicht ausgleichen können.

Für Unsicherheit am Markt sorgen auch die Signale, die uns zum Thema Freihandel von jenseits des Atlantiks erreichen. Donald Trump, dessen Wahl die zweite politische Mega-Überraschung des Jahres 2016 war, scheint auf eine Politik der Abschottung zu setzen. TTIP liegt auf Eis, andere Handelsabkommen könnten gekippt werden.

Expertise gefragt

Was bedeutet das für uns als international tätiger Logistiker? Und vor allem, was bedeutet das für unsere Kunden, die auf den reibungslosen Transport ihrer Güter angewiesen sind? Sie müssen sich zukünftig noch mehr auf die Expertise ihres Logistikpartners verlassen können. Und wir? Wir müssen noch stärker als bislang die möglichen Problemstellungen, die sich im internationalen Waren-güterverkehr ergeben könnten, antizipieren und funktionierende Lösungen für unsere Kunden erarbeiten.

Aber natürlich hat uns 2016 nicht nur potenzielle Baustellen, sondern auch neue Möglichkeiten beschert und neue Märkte eröffnet. Beispiel Iran: Nach dem Ende der Sanktionen ergeben sich hier wirklich spannende Chancen für europäische Unternehmen. Unsere Rolle dabei ist die des Brückenbauers: In Frankfurt am Main und Istanbul haben wir spezielle Kompetenzzentren eingerichtet.

Unsere Experten unterstützen Unternehmen beim Export ihrer Qualitätswaren in die Region. Außerdem arbeiten wir jetzt mit einem erfahrenen Logistiker vor Ort zusammen, der sich um die Zollabwicklung und die Zustellung im Land kümmert.

Bloß kein Stillstand

Ein weiteres Beispiel ist das wachsende Volumen, das wir auf unseren intermodalen Verbindungen zwischen China und Europa verzeichnen. Indem wir die Stärken von Straße und Schiene kombinieren, bieten wir unseren Kunden einen echten Mehrwert. Und mit unserem neuen digitalen Landverkehr-Marktplatz CILLOX bringen wir seit Mitte des Jahres Versender und Transportunternehmen in Europa zusammen. Mit CILLOX können wir den Logistikmarkt grundlegend verändern und die Digitalisierung der Logistikbranche weiter vorantreiben.

Stillstand ist eben kein guter Zustand in der Logistik. Also entwickeln wir uns ständig weiter. Derzeit arbeiten wir an einem europaweit einheitlichen Kundenservice, um unsere Beratungsqualität in jedem Land bei allen Kunden stets auf dem gleichen hohen Level zu halten. Und damit wir auch wirklich wissen, wo unseren Kunden der Schuh drückt und welche neuen Themen wir 2017 gemeinsam mit ihnen angehen müssen, starten wir Anfang des kommenden Jahres wieder unsere alljährliche Customer Survey. Ich bin jetzt schon gespannt auf den Input.

Aber wer arbeitet, soll auch feiern dürfen – das gilt für unsere Kunden genauso wie für uns von DHL Freight. Ich wünsche Ihnen und uns daher eine ruhige, besinnliche Adventszeit, frohe Festtage und für das neue Jahr Glück und Gesundheit.

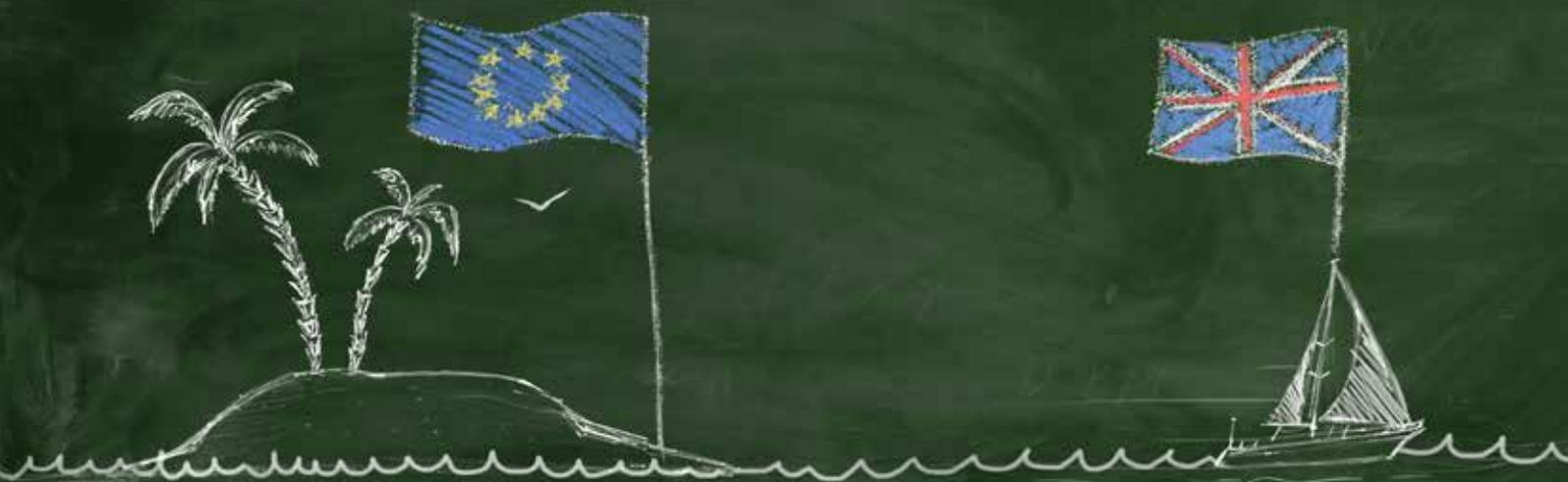
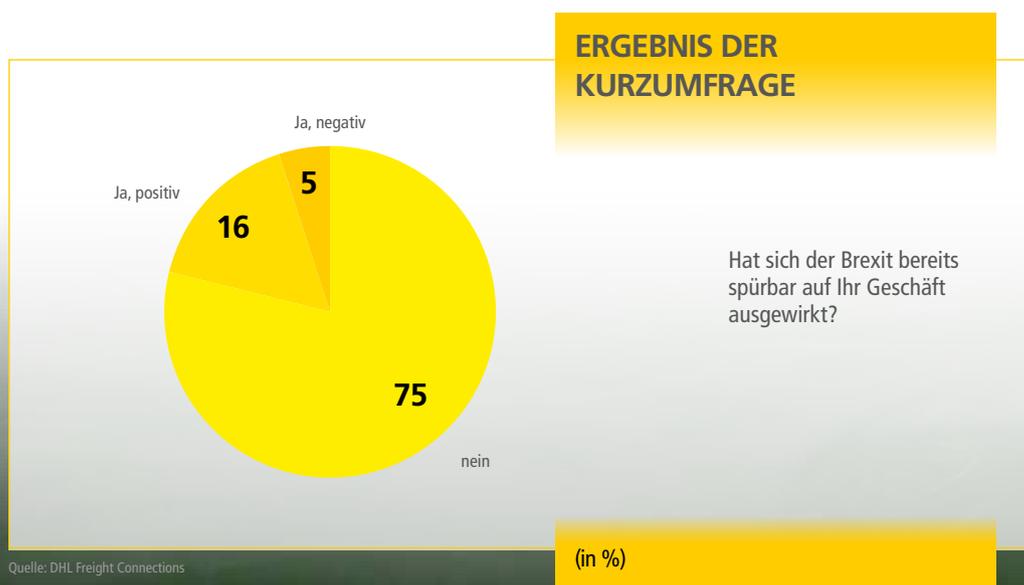
Herzlichst Ihr
Amadou Diallo, CEO DHL Freight

ZIEMLICH EGAL

Ergebnis der Freight Connections-Umfrage zu den Auswirkungen des Brexits.

Das britische Pfund ist gegenüber dem Euro auf ein Fünf-Jahres-Tief gefallen. Nichtsdestotrotz hält sich der Pessimismus der Logistikexperten, was die Auswirkungen des Brexit auf die realen Warenströme betrifft, in engen Grenzen. Das Ergebnis unserer aktuellen Umfrage zeichnet hierzu ein deutliches Bild: Die meisten unserer Leser spüren noch keinerlei Effekte.

Für Ihre Meinung ein herzliches Dankeschön! Hier das Ergebnis im Detail:



Das chinesische Autobahnnetz
(National Trunk Highway System, NTHS)
ist mehr als

108.000

Kilometer lang.

Damit hält es den **Rekord** als **größtes
Autobahnnetz der Welt**. Das
Interstate Highway System der USA umfasst nur
knapp 76.000 km.

Quellen: Guinness World Records, www.german.china.org.

ZAHL DES MONATS

DER LANGE WEG DURCH DAS REICH DER MITTE

Größer, schneller, weiter ...



Das Bild zeigt die Nanpu-Autobahnbrücke in Shanghai, China.

ZUSTELLUNG 2020



WOHIN DIE TECHNOLOGIE FÜHRT

Die Digitalisierung erreicht die Lieferkette. Bis 2020 wird sie ihre komplette Wirkung entfaltet haben. Was bedeutet das für die Logistikbranche, und wie kann sie sich darauf vorbereiten? Ein Essay von Dr. Michael Lierow.

Drohnen, Amazon Flex, Uber, Crowd-Delivery-Dienste, In-store-Produktion, 3D-Druck, autonomes Fahren ... Das sind die Schlag- und Reizwörter aus den Tech-Blogs, die sich derzeit mit Innovationen in der Lieferkette auseinandersetzen. Wird Lieferung im Jahr 2020 wirklich anders aussehen als heute? Werfen wir einen Blick auf das, was wir wissen und was wir nicht wissen – und ziehen unsere Schlüsse daraus.

Das erste und das letzte Wort hat der Kunde. Er wird mit seiner Nachfrage bestimmen, wie Lieferketten künftig auszusehen haben. Im 2B-Bereich wird es um Service-Leistungen beispielsweise rund um Auto-Ersatzteile, IT-Server und Maschinen gehen; das 2C-Geschäft wird weitgehend getrieben sein von immer neuen Spielarten des E-Commerce.

Customer Convenience

Im Fokus steht der Kunde. Er wird nach unterschiedlichen Liefergeschwindigkeiten und Auslieferungen fragen, nach von ihm vorgegebenen Lieferzeiten oder auch nach Optionen für Retouren und Verpackung. Die Convenience betrifft aber auch mehr und mehr die Produktgestaltung. Das reicht von der Individualisierung eines Laufschuhs über die Vor-Ort-Installation eines Smart-TVs oder einer Hi-Fi-Anlage bis hin zum automatischen Auffüllen von Vorräten. Es wird deutlich, dass es hier nicht nur um Liefer-Geschwindigkeit geht, sondern ganz gezielt um maßgeschneiderte Mehrwertdienste. Beispiele: „Sammeln Sie alle Pakete und stellen Sie sie mir am Samstagmorgen zu, wenn ich mit der Familie zu Hause bin“; oder „Installieren Sie den Flat Screen noch heute Morgen, damit ich die Fußballspiele am Nachmittag nicht verpasse.“ So wird der Kundennutzen immer stärker zum Motor für Zustellung, Logistik und sogar Produktion. Im Jahr 2020 werden wir in den Lieferketten eine sehr viel höhere Integration aller Schritte von der Bestellung bis hin zur Auslieferung

erleben, die von der Digitalisierung vorangetrieben wird. Künftig wird jedes Gut seinen Weg so wählen, dass es die Kundenwünsche



mit möglichst geringem Aufwand erfüllt und den Kunden sowie seine Zahlbereitschaft damit optimal bedient. Man kann die Frage stellen, warum diese Entwicklung nicht schon vor zehn Jahren begonnen hat. Die Antwort ist nicht schwer: Erst im derzeitigen Jahrzehnt sind die notwendigen Faktoren dafür ins Spiel gekommen: die steigende Verfügbarkeit von Kundendaten, digitale Informationen über aktuelle Verbrauchervünsche, die Möglichkeit, diese Daten zu verarbeiten und die Warenströme entsprechend zu lenken. Es ist die Reise von der Stapelverarbeitung zur Echtzeit-Prognose und -Analyse. Im Jahr 2020 werden mobile Geräte wissen, wann und wo der Verbraucher am besten für ein Produkt ansprechbar ist. Und Maschinenlernalgorithmen können nicht nur vorhersagen, wann und wo das Produkt dem Verbraucher begegnen sollte; sie prognostizieren auch sein Interesse an ihm, also seine Zahlbereitschaft.

Schlussfolgerungen

Die wachsende Bedeutung von Kundennutzen und Digitalisierung lässt signifikante Rückschlüsse zu:

- Die Vielfalt der Zustelloptionen wird weiter wachsen – insbesondere in urbanen Räumen. Und zwar so lange, wie sich der Verbrauchernutzen weiter erhöhen lässt – und solange der Kunde dafür bereit ist zu bezahlen. So werden wir mehr Lieferungen per Drohne erleben, mehr integrierte Lösungen von Drohnen und Paketstationen, mehr AmazonFlex-ähnliche Dienste, die hohen Service bei niedrigen Fixkosten ermöglichen. Eine bedeutende Rolle spielt nach wie vor der klassische Auslieferungsservice über die Straße bis zur Haustür.
- Erfolgsentscheidend wird sein, die Supply-Chain- und Lieferoptionen zu einem nahtlosen Supply-Chain-Netzwerk zu verbinden – weg vom heutigen Ansatz, für alle Auslieferungen denselben Transportweg zu wählen. Zwei Beispiele: Laufschuhe könnten dem Verbraucher direkt ins Paketschließfach eines Drohnen-depots geflogen werden. Neue Windeln bestellt der Kunde durch Drücken der Dash-Taste, während der Vorhersagealgorithmus schon dafür gesorgt hat, dass die Windeln im Paketlieferwagen deponiert wurden.
- Fraglich ist, ob die derzeitigen Player der Lieferketten das Geschehen auch 2020 noch beherrschen werden. Das ist zwar durchaus vorstellbar, wird aber in der Branche mehr Innovation und Change-Management als bisher erfordern. Die Prioritäten werden sich in Richtung Datenmanagement verschieben, hin zu Analyse und Weiterentwicklung von Plattformen und

Dr. Michael Lierow



Er ist Partner bei Oliver Wyman in München. In den Beratungsbereichen Transport und Einzelhandel unterstützt er Post-, Paket- und Logistikunternehmen, Einzelhändler und weitere multinationale Unternehmen auf dem europäischen Markt. Seine Beratungsschwerpunkte umfassen die Themen Strategy, Operations, Supply Chain und Multi-Channel.

Schnittstellen. Neue Spezialkenntnisse werden gefragt sein: Das Management von Drohnenflotten oder der Batteriewechsel von selbstfahrenden Fahrzeugen an den Schließfachstationen sind nur zwei Beispiele dafür. Letztlich ist es eine strategische Frage, welche Elemente der Lieferkette die Logistikunternehmen selbst kontrollieren sollen und wo Partnerschaften und ein gemeinsamer Wertschöpfungsansatz nützlicher wären.

Was sollten die Unternehmen tun, um sich schon heute, im Jahr 2016, auf das Jahr 2020 vorzubereiten? Wer gewinnen will, muss konsequent handeln:

- 2B- und 2C-Verbraucher und ihre Bedürfnisse verstehen. Notwendig hierzu: Zugriff auf Verbraucherdaten, sie sinnvoll verknüpfen und aus unterschiedlichen Datenquellen die richtigen Schlussfolgerungen ziehen. Player, die hier aktiv werden wollen, müssen sich sputen: Der noch junge Markt wird in den kommenden sechs bis zwölf Monaten aufgeteilt sein.
- Gemeinsam mit horizontalen und vertikalen Partnern Auslieferungs-Lösungen mit hohem Kundennutzen entwickeln.
- Schneller und flexibler werden. Nicht in den Grenzen fester Budgets denken, lieber über „Versuch und Irrtum“ schnell neue Ideen testen.

Die Lieferketten werden sich 2020 von den heutigen diametral unterscheiden. Wir stehen am Beginn der Digitalisierung der Logistik. Bis 2020 wird sie in vollem Gange sein, mit neuen Spielern und neuen Konfigurationen, mit einem zentralen Ziel: Sie müssen ihre Kunden besser verstehen und besser bedienen.

DR. MICHAEL LIEROW

Weiterführend

Delivered. Das globale Logistik-Magazin von DHL



INFRASTRUKTUR

AMERIKA BRÖCKELT

Die USA versinken im Stau, weil Straßen und Brücken zunehmend verfallen.
Mit dem FAST-Act soll sich das nun ändern.

Autofahrer im US-Bundesstaat Rhode Island zahlen gleich doppelt – nicht nur Steuern und Versicherung, sondern jährlich auch noch 476 Dollar für Reparaturen, die durch den schlechten Zustand der dortigen Straßen notwendig werden. Diesen statistischen Mittelwert hat Gina Raimondo, Gouverneurin des Neuengland-Staates, ausrechnen lassen. Schlaglöcher, kaputte Brücken, bröckelnde Fahrbahnränder – das öffentliche Straßennetz ist in einem miserablen Zustand. 411 der 757 Straßenüberführungen weisen ernsthafte Strukturprobleme auf. Und der flächenmäßig kleinste US-Staat ist nur die Spitze des Eisbergs – Amerikas Infrastruktur zerfällt zusehends.

Fallender Beton

Alleine die Anzahl kaputter Brücken ist atemberaubend. Rund 60.000 sind nach Recherchen von CNN dringend reparaturbedürftig. Die amerikanischen Bundesgesetzgeber haben ein prominentes Beispiel direkt vor der Nase: Die Arlington Memorial Bridge, keine fünf Kilometer vom Kapitol in Washington D.C. entfernt, muss eventuell in fünf Jahren für den Straßenverkehr gesperrt werden. Bereits jetzt fallen Betonbrocken in den Fluss, die Stützen stammen aus dem Jahr 1932 und gehören komplett erneuert. Nicht auszudenken, wenn

die täglich 68.000 Fahrzeuge auf andere Routen in der notorisch verstopften Hauptstadt ausweichen müssten. Die zuständige Nationalparkverwaltung schätzt die Sanierungskosten alleine für dieses Bauwerk auf 250 Millionen US-Dollar.

Eine Geldfrage

Die Verkehrsinfrastruktur in den Vereinigten Staaten leidet unter einer chronischen Unterfinanzierung, gepaart mit einem schwer überschaubaren Wirrwarr an örtlichen, bundesstaatlichen und Bundeszuständigkeiten. Zur Finanzierung hat Präsident Herbert Hoover 1932 die Benzinsteuern eingeführt, die bis heute ausschließlich für Straßenerhalt und -ausbau verwendet wird. Nur stammt die letzte Anhebung dieser Abgabe aus dem Jahr 1993. Seitdem liegt die Höhe unverändert bei 18,4 Cent pro Gallone. Für den ehemaligen Transportminister Ray LaHood viel zu wenig. „Unsere Infrastruktur sieht aus wie in einem Dritte-Welt-Land. Um das zu beheben, gibt es einen einfachen Weg, nämlich die Benzinsteuern anzuheben!“

Eine Billion Dollar

Für den Abgeordneten Bill Shuster ist das aber nicht die finale Lösung, denn „selbst eine Steuererhöhung löst



Das Highway-System in den USA

In den Vereinigten Staaten gibt es zwei große Straßensysteme, die sich in Alter und Ausbauzustand deutlich unterscheiden. Das eine sind die sogenannten „Numbered Highways“, deren offizielle Bezeichnung „U.S. Route XX“ lautet. Die in der Regel einspurig ausgebauten Straßen durchziehen die gesamten USA und haben 253.000 Kilometer Gesamtlänge. Gebaut

wurden sie zwischen 1926 und 1956 mit Schwerpunkt in den mittleren 1930er Jahren. Für die Erhaltung sind die einzelnen Bundesstaaten und die lokalen Behörden zuständig. Ab 1956 erfolgte dann der Ausbau des Interstate-Systems unter Präsident Dwight D. Eisenhower. Diese bisher 77.000 Kilometer sind in der Regel mehrspurig ausgelegt, werden von den Bundesstaaten unterhalten und zu 70 Prozent aus den Einnahmen der Fuel Tax finanziert.

das langfristige Finanzierungsproblem nicht.“ Alleine für marode Brücken veranschlagt der Berufsverband amerikanischer Bauingenieure etwa 76 Milliarden Dollar Sanierungskosten. Und damit ist noch keine einzige Straße neu gebaut, kein neuralgischer Verkehrsschwerpunkt entlastet. Mit weitreichenden Folgen, denn Amerika versinkt bereits jetzt im Stau. Die Bauingenieure haben auch dafür die Kosten ausrechnen lassen: Etwa eine Billion Dollar verlieren amerikanische Unternehmen innerhalb der nächsten acht Jahre nur durch Staus, Umleitungen und andere Verkehrsbehinderungen.

Neues Finanzierungsgesetz

Immerhin, ein Lichtstreifen am Horizont ist sichtbar. Zum vergangenen Jahreswechsel verabschiedete der Kongress den sogenannten FAST-Act (Fixing America's Surface Transportation Act), ein auf fünf Jahre angelegtes, 305 Milliarden Dollar schweres Investitionsprogramm für den Straßenbau, die Sicherheit und den öffentlichen Nahverkehr. Seitdem hat die Federal Highway Administration als zuständige Bundesbehörde mit Hochdruck begonnen, die dringendsten Projekte zu erfassen und Richtlinien für die Förderung zu erarbeiten. Die US-Handelskammer begrüßt ausdrücklich die bisher getroffenen Maßnahmen und das

Gesetz selbst. „Das Gesetz bietet langfristige Finanzierungs- und Planungssicherheiten für wichtige Straßenbauprojekte“, so Bruce Josten, Executive Vice President Government Affairs, in einem Brief an Kongressmitglieder. Aber: „Letztlich ist diese Maßnahme nicht ausreichend, um alle wichtigen Projekte anzugehen. Der Kongress muss überlegen, wie er auch langfristig die Kosten für eine moderne Straßeninfrastruktur aufbringen kann. Das beinhaltet auch eine eventuelle Erhöhung der Benzinsteuern!“

Vielleicht braucht Amerika einen „New Deal“ für sein Straßennetz. Das wäre insofern passend, als dass viele der maroden Bauwerke genau aus jener Zeit des New Deal von Franklin D. Roosevelt stammen, der die USA nicht zuletzt auch durch Infrastrukturmaßnahmen aus der Weltwirtschaftskrise führte.

KAI ORTMANN

Weiterführend

Die wichtigsten Fakten zum Fast-Act



DVZ-FAHRSTILVERGLEICH

RASEN LOHNT NICHT

Weniger ist mehr.

Wer seine Marschgeschwindigkeit nur ein klein wenig drosselt,
spart über das Jahr einen deutlichen Betrag ein.



Oft sind es die kleinen Dinge, die viel bewirken: Den Unterschied zwischen 82 km/h und 85 km/h bemerken nicht mal Profis. Und doch spart bereits diese kleine Differenz erhebliche Kosten beim Betrieb eines Sattelzugs ein. Das hat die Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) in einem Langzeit-test von Mitte 2015 bis zum Frühjahr 2016 mit unterschiedlichen Sattelzugmaschinen aus der 450-PS-Liga ermittelt.

Konkret untersuchte die Redaktion den Verbrauch eines Lkw, der sein Marschtempo konsequent auf 82 km/h begrenzte. Ein gleich motorisiertes Fahrzeug war hingegen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h unterwegs. Das Ergebnis ist deutlich. Bei einer durchschnittlichen Tagesleistung von 500 Kilometern ergibt sich bei den Betriebskosten ein Unterschied von 1,5 Cent pro gefahrenen Kilometer. Das erscheint erst einmal überschaubar, summiert sich übers Jahr aber zu einer beachtlichen Summe: 1.875 Euro beträgt der Kostenvorteil, den der etwas gemächlichere Fahrstil unterm Strich einbringt.

Kaum Zeitverlust

Aber geht diese Ersparnis nicht auf Kosten der Fahrzeit, sprich: Leidet die Termintreue unter langsamerem Fahren? Die Frage, die sich jeder kritische Disponent hier sofort stellt, lässt sich klar beantworten: Der Zeitvorteil, den der

schnellere Fahrer erzielt, ist in der Regel marginal. Der DVZ-Fahrstilvergleich zeigt, dass Schnellfahrer bei einer zurückgelegten Distanz von 500 km im Durchschnitt nur knapp drei Minuten schneller am Ziel sind als Kollegen, die mit maximal 82 km/h unterwegs sind. Gleichzeitig schlägt das erhöhte Tempo mit Sprit-Mehrkosten von 7,50 Euro pro Tag zu Buche.

Besonders deutlich wird der ökonomische Vorteil, wenn die Lkw auf leichten und mittelschweren Autobahnabschnitten unterwegs sind. Hier kann die Kraftstoffersparnis schon mal bis zu acht Prozent betragen (siehe Tabelle). Auf schweren, sprich steilen Abschnitten hingegen schrumpft der Unterschied zusammen. Logisch: In Steigungen müssen alle Zugmaschinen Vollgas geben, um überhaupt über 80 km/h zu bleiben.

Umweltfreundlich

Was die Betriebskosten senkt, ist gleichzeitig auch gut für die Umwelt: Die Schadstoff-Emissionen nehmen beim zurückhaltenden Fahrstil spürbar ab: Vier Prozent weniger CO₂ bringt die Begrenzung auf 82 km/h gegenüber der 85-km/h-Obergrenze ein.

MICHAEL WAYAND

Kraftstoffverbrauch in Litern pro 100 Kilometer

	Reisegeschwindigkeit 82 km/h	Reisegeschwindigkeit 85 km/h	Differenz (%)
Autobahn gesamt	31,5	33,1	4,1
Autobahn leicht	23,0	24,9	8,1
Autobahn mittelschwer	33,0	34,9	5,7
Autobahn schwer	45,0	45,8	1,8
Landstraße	38,0	38,0	0,0
Test gesamt	32,7	34,0	4,1
CO ₂ -Emission (nutzlastbezogen, in g/km)	34,5	35,9	4,1

 ILLEGALE KABOTAGE

KONTROLL- VERLUST

Illegale Kabotage hat sich zu einem Massenphänomen entwickelt. Gefragt sind staatliches Handeln und Überwachung.



Wer mit offenen Augen über die europäischen Fernverkehrsstraßen fährt, wird unweigerlich viele Lkw mit ost- und südosteuropäischen Kennzeichen entdecken. Das ist ein Zeichen, dass Europa zusammenwächst. Wer genauer hinsieht, entdeckt allerdings auch eine Fehlentwicklung des Straßengüterverkehrs. Diese ist in Deutschland ebenso zu beobachten wie etwa in Belgien, Frankreich, Italien oder Österreich. So sind viele Fahrer von Lkw, die in Ost- und Südosteuropa zugelassen sind, oft mehrere Wochen in westeuropäischen EU-Staaten unterwegs, wobei eine Tour der nächsten direkt folgt. Vielfach sind die Lkw noch nicht einmal bei der ersten Überquerung der Grenze mit Fracht für einen Empfänger beladen. So werden die Kabotage-Regelungen der EU (siehe Kasten) bewusst umgangen. Diese Handlungsweise ist kein Einzelfall, sondern hat Methode. So hat das deutsche Bundesamt für Güterverkehr

allein 2015 mehr als 540 Bußgeldbescheide erlassen und Bußgelder in der Höhe von über 650.000 Euro verhängt. Zudem sitzen die Auftraggeber für die illegalen Kabotage-Fahrten häufig genau in den westlichen EU-Ländern, in denen diese Touren stattfinden. Mehr noch, viele der Lkw gehören ausländischen Tochterunternehmen von Speditionen, die in eben diesen Ländern sitzen.

Auftraggeber haftet mit

Neben dem wirtschaftlichen Schaden durch Wettbewerbsverzerrungen – die Kostenschlüssel der ost- und südosteuropäischen Firmen sind niedrig – sind die illegalen Transporte rechtlich kein Kavaliersdelikt: Verbotene Kabotage-Fahrten stellen unerlaubten Güterkraftverkehr dar. Das hat Auswirkung auf die Verkehrshaftungsversicherung, denn Versicherer decken grundsätzlich nur Schäden



Feste Regeln

Kabotage ist das Recht eines Unternehmens, eine Logistikdienstleistung in einem EU-Land durchzuführen, in dem es nicht seinen Sitz hat. Dafür gibt es feste Regeln. So darf das Unternehmen gemäß Verordnung (EG) 1072/2009 im direkten Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung innerhalb von sieben Tagen bis zu drei Kabotage-Beförderungen durchführen. Werden diese Regeln überschritten, spricht man von illegaler Kabotage.

aus erlaubtem Güterkraftverkehr. Die Konsequenz: Es gibt ein hohes Risiko, dass der ausländische Kabotage-Unternehmer für größere Schäden nicht aufkommen kann. Auch dem Auftraggeber droht Ärger mit der Versicherung – etwa wenn er erkennen kann, ob der nächste Transport illegal ist. Lässt er ihn trotzdem zu, steht der bedingte Vorsatz im Raum und damit der Verlust der Versicherungsdeckung.

Schließlich hat illegale Kabotage eine starke soziale Komponente. Die illegalen Fahrten unterlaufen die etablierten Lohn- und Sozialstandards der westeuropäischen Länder. Viele Lkw-Fahrer werden zu Nomaden auf den Autobahnen. Sie sind Leidtragende in einem rechtswidrigen Preiskampf, die in ihren Lkws schlafen und für die die Ruhe- und Lenkzeiten nur Regeln auf dem Papier sind.

Lösung via IT

Daher treten nun staatliche Kontrolleure europaweit vermehrt auf den Plan – mit durchmischten Ergebnissen: „Kabotage-Verfehlungen zu beweisen, stellt sich in der Kontrollpraxis als äußerst schwierig dar“, so Wilfried Lehner, Leiter der österreichischen Finanzpolizei. Ein Weg zur Lösung bietet eventuell die IT. So überlegt der Bundesverband Güterkraftverkehr und Entsorgung (BGL) beispielsweise ein Internetportal für Ausländer, die in Deutschland Transportleistungen erbringen. Wenn die Fahrten dort angemeldet werden müssen, macht dies die Anwesenheitszeiten der Fahrer im Land transparent. Dumping-Praktiken kämen schneller ans Licht. Eine Ahndung würde einfacher, illegale Kabotage unattraktiver.

JÜRGEN ESCHMEIER

VERBOTENE PREISABSPRACHEN

TEURER KLÜNGEL

Rekordbußgeld für Lkw-Kartell –
Schadensersatz für Geschädigte.

Fünf Jahre hat es gedauert. Dann fiel die Entscheidung. Die EU-Kommission verhängte gegen vier Lkw-Hersteller ein Bußgeld von 2,9 Milliarden wegen Verstößen gegen die EU-Kartellvorschriften. Daimler, DAF, Iveco, MAN und Volvo/Renault hatten über einen Zeitraum von 14 Jahren – zwischen 1997 und 2011 – EU-weit für mittelschwere (6-16 Tonnen) und schwere Lkw (über 16 t.) die Preise abgesprochen. Ebenfalls Bestandteil der Übereinkunft: Die Unternehmen haben die Kosten, die durch die strengeren Emissionsvorschriften entstanden sind, unisono an die Kunden weitergegeben.

Die Kartellpreise lagen nach Schätzungen etwa 15 Prozent über dem eigentlichen Kaufpreis. Genaue Zahlen gibt es erst, wenn wettbewerbsökonomische Gutachten vorliegen. Selbst bei einem kleinen Fuhrpark kommt da schnell eine beachtliche Summe zusammen. EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager begründete das Rekordbußgeld mit der besonderen Bedeutung des Straßengüterverkehrs für die Wirtschaft in Europa. „Wir haben ein Ausrufezeichen gesetzt“, sagte die Dänin. Mehr als 30 Millionen Lkw sind auf europäischen Straßen unterwegs, sie wickeln 75 Prozent des Warenverkehrs auf dem Land ab. Deshalb könne es nicht hingenommen werden, so Vestager, dass Unternehmen, „die zusammen etwa neun von zehn der in Europa produzierten (...) Lkw stellen, untereinander ein Kartell bilden, anstatt miteinander zu konkurrieren“.

Vier Hersteller haben ihre Beteiligung am Kartell zugegeben und einem Vergleich zugestimmt. MAN wurde die Geldbuße erlassen, weil das Unternehmen in dem Verfahren als Kronzeuge auftrat.

Die schwedische Scania stimmte dem Vergleich nicht zu, hier läuft das Bußgeldverfahren weiter. Zu der Strafe, welche die Kartell-Unternehmen an die EU zahlen müssen, können Geschädigte außerdem Schadensersatz geltend machen. Diese hier in Rede stehenden Summen können um ein Vielfaches höher ausfallen als die Kartellstrafe.

Wer ist betroffen?

Alle durch die Preisabsprachen geschädigten Personen oder Unternehmen können auf Schadensersatz klagen. Das sind Speditionen, Gütertransportunternehmen und letztlich alle, die zwischen 1997 und 2011 in einem EU-Land schwere oder mittelschwere Lkw der betroffenen Marken gekauft haben.

Wie geht es weiter?

Betroffene können versuchen sich mit dem Lkw-Hersteller außergerichtlich zu einigen. Sprich: sie bieten eine Vergleichssumme an. Lehnt der Hersteller ab, gibt es die Möglichkeit den Schadensersatz einzuklagen. Letzteres ist natürlich auch ohne vorherige Vergleichsverhandlungen möglich. Generell gibt es mehrere Klagemöglichkeiten. Betroffene können eine Einzelklage führen, mehrere Geschädigte können gemeinschaftlich vorgehen oder sie verfolgen ein Bündelungsmodell. Dafür gründen sie eine Gesellschaft, an die die Schadensersatzansprüche abgetreten werden. Aber Achtung: Die Ansprüche verjähren. Die ersten Fristen für Geschädigte laufen bereits Ende 2017 aus.

ANNE GOERGEN

**DIE FÜNF HÖCHSTEN KARTELLSTRAFEN
DER VERGANGENEN JAHRE**

2,93 Milliarden €	Lkw-Kartell
1,7 Milliarden €	Libor-Kartell (Absprachen über Referenzzinssatz)
1,4 Milliarden €	Bildröhren-Kartell
1,384 Milliarden €	Autoglas-Kartell
1,1 Milliarden €	Gas-Kartell

Quelle: EU-Kommission



GOGREEN IN INDIEN

FÜR DEN WALD STARK GEMACHT

**Weltweit gehen die Waldbestände zurück.
Doch jeder einzelne neue Baum kann helfen,
wie DHL in Indien beweist.**

Die für Klima und Tierwelt so wichtigen globalen Waldbestände gehen durch Rodung, sauren Regen und wirtschaftliche Nutzung immer weiter zurück. Gerade in den neunziger Jahren war die Entwicklung alarmierend, vor allem bei den großteils unberührten tropischen und subtropischen Regenwäldern. Und auch, wenn sich die Geschwindigkeit der Waldverluste verlangsamt hat, immer noch gehen jährlich um die dreizehn Millionen Hektar Wald verloren, das entspricht etwa der Fläche Griechenlands.

Um dem entgegenzuwirken, ist jedes Projekt wichtig. Der Meinung waren auch die Mitarbeiter des DHL Global Service Center (GSC) in Mumbai. Die Idee: Den Kolleginnen und Kollegen im Rahmen des GoGreen-Programmes Baumpatenschaften zu übertragen. Und zwar wortwörtlich, vom Einpflanzen des Setzlings an. Dazu wurden junge Salzbäume beschafft. Ein Biologe informierte die DHL-Freiwilligen über die Pflege der jungen Bäume.

Dank der überwältigenden Resonanz der Kolleginnen und Kollegen von DHL Global Forwarding and Freight wa-

ren mehr als 200 Setzlinge binnen kürzester Zeit verteilt. Der anschließende Workshop für die „Baumeltern“ zeigte auf, was bei der Auswahl des Ortes und der Anpflanzung alles zu beachten ist. Das ging von den Lichtverhältnissen über den Abstand zu anderen Gewächsen bis hin zur richtigen Wassermenge in den ersten Wochen. Die verteilten Bäumchen wurden später in vorher erkundeten Gebieten sorgfältig eingesetzt und werden von den Baumpaten ständig gepflegt.

„Auch wenn die Aktion im Vergleich zu den riesigen verschwindenden Waldflächen eher klein ist, so ist sie dennoch ein wesentlicher Schritt in die richtige Richtung. Denn das GSC nimmt GoGreen sehr ernst und wir sind beständig dabei, wirklich etwas für die Umwelt zu tun“, so Navin Mascarenhas, GSC Head of Solution Management Freight. „Wenn wir im GSC einen Prozess aufsetzen versuchen wir, das mit möglichst wenig papier hinzubekommen. Mehr als 90 Prozent aller Vorgänge bei uns laufen inzwischen digital und damit völlig papierlos“, so Mascarenhas weiter.

KAI ORTMANN

FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

LE MANS AUF WELTOURNEE

DHL transportiert Equipment der
FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft rund um den Globus –
vom Rennwagen bis zum Kraftstoff.





Die WEC-Rennen 2016

- 6 Hours of Silverstone
- 6 Hours of Spa-Francorchamps
- 24 Hours of Le Mans
- 6 Hours of Nürburgring
- 6 Hours of Mexico
- 6 Hours of Circuit of The Americas
- 6 Hours of Fuji
- 6 Hours of Shanghai
- 6 Hours of Bahrain

Rennerlebnisse, die Fans für viele Stunden begeistern – das sind die Wettbewerbe der FIA World Endurance Championship (WEC). Die Langstrecken-Rennserie wird seit 2012 nach den Regeln und Richtlinien der 24 Stunden von Le Mans ausgetragen und schickt Sportprototypen und Gran Turismos auf die Rennstrecke. Aktuell umfasst die Serie vier europäische Rennen und fünf in Übersee.

DHL sorgt dafür, dass alles vom Boliden bis zum Schraubenzieher immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist. In Zusammenarbeit mit der WEC, den Automobilpartnern und den Teams übernimmt der Logistikexperte die Transporte zwischen den Rennen sowie die damit verbundenen Logistikaufgaben.

Neuer Partnerschaftsvertrag

DHL ist seit den Anfängen des WEC mit an Bord. Bei den 6 Hours of Nürburgring, dem letzten europäischen Rennen der Serie in diesem Jahr, wurde diese Kooperation zwischen der globalen Serie und DHL durch einen neuen Partnerschaftsvertrag gefestigt. „Wir freuen uns, dass wir unsere Partnerschaft mit DHL während des Deutschland-Aufenthalts formalisiert haben. Wir wissen, dass wir die Logistik unserer Rennserie in keine besseren Hände geben konnten als DHL. Sie haben ein großes Verständnis für die Herausforderungen, eine Rennserie rund um den

Globus zu befördern und bieten einen einwandfreien als auch effizienten Service für uns, unsere Teams und Partner“, sagte Gérard Neveu, CEO WEC.

Mit dem neuen Vertrag startet die Zusammenarbeit in die nächste Runde: Als offizieller Logistikpartner der WEC ist DHL Global Forwarding für den Versand aller Motorsportmaterialien und -ausrüstungen der Rennteams für die Überseerennen verantwortlich. Dazu gehört der Transport von 33 Rennwagen, drei Safety Cars, einem Training-Car (T-Car), 10.000 Reifen, 198.000 Liter Kraftstoff und diverssem Equipment weltweit.

Flexibilität gefragt

Für das DHL VAS-Motorsport Logistik- und Event-Team bringt diese Partnerschaft ein breites Spektrum an Aufgaben. Dieses reicht von der Organisation und Buchung der gecharterten Frachtflugzeuge über Seefracht- und Lkw-Transporte bis zur Bearbeitung sämtlicher Transport- und Einfuhrdokumente. Außerdem ist die Flexibilität des Teams bei der Koordination und Überwachung der Ad-hoc-Sendungen an den jeweiligen Rennorten gefragt. In der aktuellen Saison beförderte DHL mit 22 Charterflügen 2.100 Tonnen Luftfracht sowie 250 Standardcontainer (Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) Seefracht.

JÜRGEN ESCHMEIER



 PREISGEKRÖNT

STARTHILFE FÜR GROSSE VÖGEL

Produktionslogistik ist ein extrem komplexes Geschäft, das DHL meisterhaft versteht. Das beweist der Best Performer Award von Airbus.

Der Luftfahrzeughersteller Airbus ist ein Vorzeigeprojekt für die europäische Einheit. Ein Blick auf die Landkarte verrät, warum: Die Einzelteile für die Endmontage im französischen Toulouse kommen aus ganz Europa, so zum Beispiel beim A 380 die Flügel aus England, Rumpfteile aus Deutschland und Leitwerkskomponenten aus Spanien – und das sind nur die großen Komponenten. Da kommt es auf einen absolut zuverlässigen Logistikpartner an. Bereits seit 2009 bietet DHL dem Luftfahrtgiganten als Fourth-Party-Logistics-Provider (4PL) ein breites Dienstleis-

tungsspektrum. Dessen Umfang und die außerordentliche Leistungsfähigkeit des weltweit führenden Logistikdienstleisters waren ausschlaggebend für die Verleihung des diesjährigen „Best Performer Award“ von Airbus in der Kategorie Beschaffung allgemein. „Für uns ist die Auszeichnung als ‚Best Performer‘ eine besondere Ehre. Nur durch unser exzellentes Teamwork können wir unseren Kunden durchgängig so hochwertige Dienstleistungen und Services anbieten“, sagte Marja-Liisa Turtiainen, Vice President Aviation & Aerospace DHL Customer Solutions and



Preisverleihung in Hamburg (v. l.): Patrick Fanget (Airbus Group), Klaus Richter (Airbus Group), Thomas George (DHL), Marja-Liisa Turtiainen (DHL) und Frank Lebeuf (DHL)

Innovation, anlässlich der Preisverleihung am 5. Oktober 2016 in Hamburg.

Große Bandbreite

DHL ist für Airbus in nahezu allen Dimensionen tätig, egal ob es sich um Luft-, See-, Land- oder Schienen-transporte handelt. Auch Express-Sendungen wickelt das Unternehmen für den Flugzeugbauer ab. Darüber hinaus unterstützt DHL Airbus mit Soforthilfe bei Aircraft-On-Ground-Situationen, Inbound-to-Manufacturing- und Control-Tower-Leistungen sowie bei der Lagerhaltung, inklusive Verpackungsservices, Stückgut, Zollabfertigung und zahlreichen weiteren Dienstleistungen. Der Bereich DHL Customer Solutions & Innovation ist dabei für die Kundenbeziehungen zu Airbus verantwortlich und

stellt sicher, dass die Dienstleistungen aus allen Unternehmensbereichen von DHL koordiniert erbracht werden.

„Wir sind stolz auf die langjährige Partnerschaft mit dem führenden Flugzeugbauer und freuen uns sehr über diese Auszeichnung. Unsere Zusammenarbeit ist seit jeher davon gekennzeichnet, dass wir immer gemeinsam Lösungen finden, die exakt zu Airbus passen. Wir empfinden diese Auszeichnung als Würdigung unseres Engagements und der guten Beziehungen zwischen unseren Teams, die es uns erst ermöglichen, den Ansprüchen unserer Kunden passgenau gerecht zu werden. Wir freuen uns, Airbus auch in den kommenden Jahren tatkräftig unterstützen zu dürfen“, erklärt Thomas George, CEO DHL Global Forwarding Europe und Global Airbus Group sponsor.

KAI ORTMANN

FRISCHE PRODUKTE

ORANGEN AUF REISEN

Der Weg, den frische Produkte bis zu ihren Verbrauchern zurücklegen, bleibt der Öffentlichkeit meist verborgen. Dabei sorgen gerade die Prozesse im Hintergrund für Qualität, Sicherheit und Transparenz in der globalen Nahrungsmittelversorgung.

Wenn über Evaldo da Costa Mellos Farm die Sonne aufgeht, werden die Schätze sichtbar, die der brasilianische Landwirt hütet: Chinesische Honigorangen, Indische Süßlimonen, Süße Orangen, Saure Orangen und sogar Papaya wachsen auf den Feldern bei Paranapuã in der Region São. Von morgens bis nachmittags pflücken die Arbeiter – mit geschultem Blick für Qualität – das Obst von den duftenden Feldern. Jede Saison werden auf da Costa Mellos Farm 20 Millionen Kilogramm der bunten Früchte geerntet, zwischengelagert, verpackt und versendet. Solche Erntemengen sind nichts Ungewöhnliches für eine Farm aus dem Hauptanbaugebiet von Orangen in Brasilien, dem sogenannten „Citrus Belt“. Brasilien ist der weltgrößte Produzent von Orangen: Etwa ein Drittel der Früchte und die Hälfte des Orangensafts stammen von hier. 80 Prozent der Orangen kommen aus der „Citrus Belt“-Region.

Zitrusfarmer sichern konstante Qualität

Zwischen Ernte und Ankunft der Früchte auf der CAGE-SP, Südamerikas größtem Frucht- und Pflanzenmarkt, liegen nur fünf Tage. Dabei hat die Qualitätssicherung höchste Priorität, erklärt da Costa Mello: „Nach der Ernte werden die Früchte in die Verpackungsstation gebracht, gewaschen und getrocknet. Für Glanz, Haltbarkeit und Schutz vor Pilzbefall wird Carnauba, ein spezielles Palmwachs, aufgetragen.“ Die beschädigten Früchte sortieren die Mitarbeiter aus.



Der Export: Sicher und ökonomisch

500 Kilometer südöstlich von Paranapuã liegt die Alfacitrus Farm von Petro Luiz Favero, die zugleich Exportfirma ist. Favero behält die Sicherheit seiner Lebensmittel stets im Blick. „Chemische Analysen von führenden Instituten und regelmäßige Überprüfungen unseres Betriebes tragen dazu bei, dass wir die Sicherheitsanforderungen jederzeit erfüllen.“ Dafür ist der gesamte Prozess exakt getaktet. In weniger als 24 Stunden werden die Früchte zur Verpackungsstation transportiert. Am Zielort kommen sie nur vier bis 15 Stunden später an.

Der Food Logistik Manager

Einen Ozean entfernt liegt Bonn, Hauptsitz von DHL Freight. Dort arbeitet Andreas Lenz als Geschäftsführer DHL FoodLogistics. Er steuert den globalen Transport von Nahrungsmitteln. Sein Team und er sind also immer dort, wo sie gerade gebraucht werden. Während es in Brasilien noch Nacht ist, sorgt Lenz dafür, dass Orangen und

andere Lebensmittel so schnell wie möglich in die Supermärkte gelangen. Gleichzeitig arbeitet er daran, Transportkosten und Energie einzusparen:

„Je besser wir planen, desto weniger Lebensmittel werden verschwendet. So leisten wir unseren Beitrag zu einer nachhaltigen Versorgung.“

Bereits sechs bis acht Wochen bevor die Produkte im Handel oder der weiterverarbeitenden Industrie eintreffen, koordiniert Lenz mit Kunden, Transporteuren und Empfängern den Versand. Bei der Planung spielen der verfügbare Transportraum, die zu verschiffende Menge und die Art des Produkts eine entscheidende Rolle. Bei Orangen kommen noch Erntezeiten und die saisonale Nachfrage hinzu, um den Prozess optimal abzustimmen. In Lenz Aufgabenbereich fallen auch die internationalen Bestimmungen zu Import und Export verderblicher Lebensmittel. Da die Gesetze von Land zu Land variieren, muss ein Logistiker genau wissen, wie sich die Transportdauer auf die Qualität der Lebensmittel auswirkt. Deshalb beobachten Lenz und sein Team genau, wo Verzögerungen oder Probleme auftauchen. „Jeder Tag, den das Produkt auf dem Transportweg verbringt, verkürzt die Zeit, die es im Regal angeboten werden kann.“ Für Lenz und seine Mitarbeiter gleicht kein Tag dem anderen: DHL FoodLogistics managt sowohl einzelne Schritte als auch die gesamte Lieferkette. Die Öffentlichkeit nehme diese Vielfalt der Aufgaben allerdings nicht so stark wahr, so Lenz: „Viele Leute glauben, dass Logistik auf Knopfdruck funktioniert. Das Beispiel der Zitrusfrüchte zeigt aber, dass jeder Fall ein Einzelfall ist.“ Lenz ist stolz auf seine Rolle innerhalb der Logistikkette. „Wir achten bei jedem Schritt auf höchste Qualität zu bezahlbaren Preisen. Letztendlich sorgen wir dafür, dass Früchte wie Orangen überhaupt erhältlich sind und unterstützen unsere Kunden bei jedem Transportschritt.“



Andreas Lenz, DHL FoodLogistics



Weiterführend

Der vollständige Artikel auf der Bayer Crop Science Webseite





Das ist die dm GmbH & Co. KG

- Gründung: 1973
- Firmenzentrale: Karlsruhe, Deutschland
- Umsatz der dm-Gruppe im Geschäftsjahr 14/15: 9.075 Milliarden Euro
- Insgesamt 3.282 Filialen in zwölf europäischen Ländern (in Mittel- und Südeuropa), 1.786 Filialen in Deutschland
- Rund 55.000 Mitarbeiter in Europa, davon mehr als 38.000 in Deutschland
- Größte Drogeriemarktkette in Europa

GUTE VERTEILUNG

Seit nunmehr fast einem Jahrzehnt baut der Drogeriemarkt-Filialist dm auf die Expertise von DHL Freight.

Mehr als neun Milliarden Euro Umsatz, rund 55.000 Mitarbeiter und knapp 3.200 Filialen in zwölf europäischen Ländern – dm ist die klare Nummer 1 unter Europas Drogeriemarktketten. Von Schönheitsmasken über Waschmittel bis hin zu Babynahrung bietet das Vorzeigeunternehmen alles, was der Kunde will. Damit die Regale immer gut gefüllt sind, sorgt DHL Freight seit 2008 erfolgreich für eine reibungslose Beschaffungslogistik im Hintergrund.

Faktor Nähe

Was jetzt wie eine gut geölte Maschine funktioniert, war zu Beginn eine echte Revolution für dm. Denn bis zur Vertragsunterzeichnung mit DHL Freight arbeitete der Drogeriemarkt mit verschiedensten Transportunternehmen zusammen. „Die Vorteile einer Bündelung sind offensichtlich“, erklärt Daniel Pape, zuständiger Account Manager bei DHL Freight Deutschland. Das engmaschige nationale DHL Netzwerk überzeugte zusätzlich. So liegen die allermeisten dm-Standorte weniger als 60 Kilometer von einem DHL Stützpunkt entfernt.

Seither sammelt DHL Freight tagtäglich die Artikel an insgesamt mehr als 130 Abholstellen der Industrie ein – hauptsächlich in Deutschland, aber auch in Italien, Polen, Frankreich, den Niederlanden und in Spanien. Von dort aus transportiert der Logistiker die Sendungen als Stückgut-, Teil- oder Komplettlading in die dm-Verteilstellen in ganz Deutschland. Dabei ist ein deutlicher Trend zu

verzeichnen. „Das Geschäft wird von Jahr zu Jahr internationaler“, bestätigt Pape.

Alles unter Kontrolle

Kern der Logistik für die Drogeriemarktkette ist das regionale Control Tower Konzept in der DHL Freight Niederlassung in Koblenz. Von hier aus werden deutschlandweit sämtliche Aufträge angenommen und überwacht. Das Control Center ist damit nicht nur die zentrale Kommunikationsschnittstelle zu dm, den Lieferanten und allen DHL internen Stellen. Gleichzeitig kümmern sich Mitarbeiter auch um die Abrechnungen, die Schadensbearbeitung und die Überwachung der Leistungsvorgaben.

Kein Stillstand

Die Prozesse sind inzwischen bestens eingespielt – optimieren kann man aber immer: „Wir treffen uns regelmäßig mit dm, um uns enger zu verzahnen, aktuelle Herausforderungen zu besprechen und innovative Lösungen zu diskutieren“, erklärt Pape. „Dort loten wir gemeinsam aus, wie wir unsere Services für dm noch besser machen können.“ Aktuelle Themen im Gespräch sind zum Beispiel Grüne Logistiklösungen mithilfe von Hybrid- und Elektrofahrzeugen, Ausbildungs- und Branchenkooperationen, das Potenzial von automatisierter Be- und Endladetechnik und die optimale Tor- und Ressourcensteuerung via GPS unter dem Stichwort „Information folgt Ware“. Es bleibt spannend.

SONJA TERBRÜGGEN

LANDVERKEHR-MARKTPLATZ CILLOX

DIGITALER DURCHBRUCH

Mit seinem neuen digitalen Landverkehr-Marktplatz CILLOX bringt DHL Freight Versender und Transportunternehmen in Europa zusammen. CILLOX vereinfacht die Abwicklung von der einzelnen Palette bis zur Komplettladung.

CILLOX bietet eine schnelle und reibungslose Lösung für Unternehmen, die ihre Full-Truck-Load, Part-Truck-Load und Less-Than-Truck-Load Transportangebote mit den Kapazitäten der Spediteure abgleichen und damit den für ihre Bedürfnisse passenden Dienstleister finden wollen. Herausforderungen wie langwierige Preisfragen und -vergleiche sowie unzuverlässige Speditionen gehören damit der Vergangenheit an. Versender genießen mit CILLOX durchgehende Kontrolle und Übersicht über ihren Versandprozess mithilfe nur einer Plattform. Versandanbieter nutzen mit CILLOX die Vorteile garantierter und zügiger Zahlung in Form gebündelter Rechnungen und sorgfältig abgewickelter Zahlungsprozessen.

Erste Benutzertests während der Pilotphase im September zeigten eine hohe Kundenzufriedenheit. Ab Januar 2017 soll der Marktplatz dann jedem Marktteilnehmer offen stehen. „Sowohl Versender als auch Spediteure können von diesem neuen Geschäftsmodell profitieren“, erklärt Amadou Diallo, CEO DHL Freight. „CILLOX ist ein

Produkt, mit dem wir den Logistikmarkt grundlegend verändern können und die Digitalisierung der Logistikbranche weiter vorantreiben. Die Markteinführung der Plattform ist ein Ergebnis unserer Strategie 2020 und schafft dank des innovativen Geschäftsmodells neue Wachstumschancen.“

Schnell und einfach

Mit CILLOX finden Versender online auf Knopfdruck den für ihre Bedürfnisse passenden Transportdienstleister. Die Plattform hilft dabei, bekannte Probleme bei der Suche nach einem geeigneten und zuverlässigen Transportdienstleister, wie langwierige Preisvergleiche oder Verzögerungen in der Ausstellung von Zustellnachweisen, zu eliminieren. Sie bietet einen direkten Überblick über eine Vielzahl von DHL-geprüften und von Versendern bewerteten Anbietern, um schnell Angebote einzuholen und Transporte einfach zu buchen. Über ein leicht zu bedienendes Dashboard können Versender ihre Lieferungen bezahlen, steuern und nachverfolgen.



Gleichzeitig dient CILLOX Transportdienstleistern jeglicher Größe als Plattform, auf der sie ihre Kapazitäten und Wettbewerbsvorteile präsentieren können. Sie können so ihren Kundenstamm erweitern und gleichzeitig passende Aufträge finden, um die Kapazitäten ihrer Transportfahrzeuge optimal zu nutzen. Transportdienstleister profitieren außerdem von garantiert zügiger Zahlung, da CILLOX die Prozesse der Rechnungsstellung, Bezahlung und elektronischen Ausstellung von Zustellnachweisen vereinfacht. Fahrer können die CILLOX App nutzen, um Aufträge direkt über ihr Smartphone zu empfangen und automatische Statusreports während des Transports zu erhalten. Mit dem umfassenden Leistungsspektrum von CILLOX erhöht DHL nicht nur seine eigene Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch die seiner Kunden.

Kundenzufriedenheit im Fokus

Nutzeranforderungen und -bedürfnisse stehen bei CILLOX klar im Vordergrund und spielten bei der Entwicklung der Plattform von Anfang an eine große Rolle. Durch einen

kontinuierlichen Produktentwicklungsprozess fließen Kundenwünsche und Rückmeldungen in das Software-Design ein. Auch nach der offiziellen Markteinführung wird das Angebot rund um die Plattform weiter ausgebaut und optimiert. So werden eine Echtzeit-Chatfunktion und die Dokumentenerfassung über die mobile App das Leistungsspektrum erweitern.

MICHAEL WAYAND



Weiterführend

Die CILLOX Webseite



DHL FREIGHT FINNLAND

DER NORDSTERN

DHL Freight Finnland bewältigt jährlich rund 1,8 Millionen Tonnen Fracht und bietet Lösungen für alle Anforderungen der modernen Logistik.

Finnland mit seinen rund 188.000 Seen ist eine Augenweide für Naturliebhaber – und hat gleichzeitig eine bedeutende Brückenfunktion für die Logistik zwischen Ost und West. In einem der am dünnsten besiedelten Länder des Kontinents gibt es zudem eine ganze Reihe Hochtechnologie- und Spezialunternehmen.

Die drei Verteilzentren von DHL Freight Finnland sind allesamt im Süden des Landes. Unmittelbar in der Nähe von Helsinki liegt Vantaa, wo auch die DHL Freight Firmenzentrale untergebracht ist. Von hier wird der Verkehr nach West- und Osteuropa abgewickelt. Lieferungen in die skandinavischen Länder laufen über das weiter westlich gelegene Turku. Der Hub für das Transitfracht von und nach Russland befindet sich in Hamina, fast unmittelbar an der Grenze. Dort stehen 65.000 Quadratmeter Lagerfläche für Transitladungen zur Verfügung.

„Natürlich hatten wir durch die Sanktionen im Geschäft zwischen Finnland und Russland in den letzten Jahren einige Schwierigkeiten, die einen Rückgang von etwa 30 Prozent verursachten. Die Aufträge von finnischen Unternehmen konnten diese Verluste durch Zuwächse mehr als ausgleichen.“ äußert sich Ben Angelvirta, Director Sales & Marketing DHL Freight Finnland, zu den Auswirkungen der Politik auf das Geschäft.

Die Stimme des Kunden hören

Finnische Kunden legen sehr viel Wert auf persönlichen Kontakt, eine Zusammenarbeit muss immer einfach und schnell laufen. Daher legt DHL Freight Finnland ganz besonderen Wert auf einen exzellenten Kundenservice und ein tiefgehendes Verständnis der Geschäftswelt seiner Kunden. „Wir nutzen viele verschiedene Kommunikationskanäle, um mit unseren Geschäftspartnern zu sprechen. Dadurch sind wir in der Lage, maßgeschneiderte Lösungen

für verschiedene Branchen anzubieten“, so Ben Angelvirta. Dabei geraten die Wünsche kleinerer Kunden mit Ad-hoc-Bedarf aber keineswegs in Vergessenheit. Eine Idee mit durchschlagendem Erfolg war beispielsweise die Einbindung eines Live-Chats auf der Website. Hier beantworten die Vertriebsmitarbeiter Anfragen ohne zeitliche Verzögerung. Kunden müssen sich auch nicht erst umständlich durch die Produktangebote klicken, sondern können ihre Fragen direkt stellen. Ben Angelvirta dazu: „Die Maßnahme war absolut richtig. Unser Frachtvolumen im Bereich kleinerer, kurzfristiger Lieferungen hat sich dadurch mehr als verdoppelt.“

Größtes Auslieferungsnetzwerk in Finnland

Im Geschäft mit Westeuropa spielt der Seeweg eine ganz entscheidende Rolle, da Finnland mehr oder weniger eine Insel ist. Täglich legen in Helsinki mehrere Fähren ab, die alle großen europäischen Häfen ansteuern. 2.500 mit GPS-Trackern ausgestattete Trailer stehen den Kunden zur Verfügung, egal ob diese Complete Truck Loads (CTL), Teilladungen oder Sammelgutverkehr fahren möchten. Insbesondere für letztere verfügt DHL Freight Finnland über ein landesweites Partnernetzwerk, das höchste Zustell- und Abholqualität garantiert. Allen Kunden hilft außerdem die Zollberatung von DHL Freight, wichtig insbesondere für Lieferungen mit einem Ziel außerhalb der EU oder Einfuhren von dort.

„Die letzte Kundenbefragung bestätigt unsere Ausrichtung. Demnach sind 85 Prozent unserer Geschäftspartner davon überzeugt, dass wir ihre Logistikanforderungen bestens verstanden haben. Unsere Stärken sind demnach vor allem unsere Vertriebsmitarbeiter, unsere Vernetzung in ganz Europa und unsere pünktliche Lieferung. So wollen wir weitermachen – als starker Partner unserer Kunden“, erklärt Ben Angelvirta.

BIRGIT KUPAS



EXPORTMARKT

BRÜCKE IN DEN IRAN

DHL Freight eröffnet deutschen und europäischen Unternehmen den Exportmarkt Iran. Expertenteams organisieren Iran-Transporte von den Gateways in Frankfurt und Istanbul aus. Für den reibungslosen Ablauf vor Ort sorgt ein erfahrener Partner.

Das Ende der Sanktionen gegen den Iran schlägt sich in realen Zahlen nieder: Die Exporte in die Islamische Republik zogen im ersten Halbjahr 2016 um 15 Prozent auf 1,1 Milliarden Euro an. Und Michael Tockuss, Geschäftsführer der Deutsch-Iranischen Handelskammer, ist sich sicher, dass da noch mehr drin ist: „Wir werden im Gesamtjahr bei 20 bis 25 Prozent Plus landen.“ Zu den Produkten, die nun vermehrt im Iran nachgefragt werden, zählen unter anderem Maschinen und Anlagen, aber auch chemische Grundprodukte, Elektrotechnik und Erneuerbare Energien wie Windkraftanlagen.

Für das kommende Jahr prognostiziert der Iran-Experte einen weiteren Anstieg der Ausfuhren. Aber er mahnt auch zur Geduld: „Die Sanktionen sind über mehrere Jahre aufgebaut worden“, sagte er. „Und es wird nun auch einige Jahre benötigen, das alles wieder vollständig zurückzufahren und neue Geschäftsbeziehungen aufzubauen.“ Deutsche Wirtschaftsverbände stimmen diese Entwicklung positiv. Und man geht von einer Zunahme des bilateralen Handels aus, der allerdings auch eine funktionierende Logistik und stabile Lieferketten voraussetzt.

DIHK: Deutsche Unternehmen haben starkes Interesse am Iran-Geschäft

„Vor dem Hintergrund des im Juli 2015 mit dem Iran beschlossenen ‚Joint Comprehensive Plan of Action‘ zur Beilegung des Atomstreits ist im Jahr 2015 das Interesse der Unternehmen am Standort Iran spürbar gestiegen. 43 der 79 deutschen Industrie- und Handelskammern notierten in 2015 einen generellen Anstieg und weitere 26 sogar ein starkes Steigen des Beratungsbedarfs gegenüber dem Vorjahr.“

Quelle: Deutscher Industrie- und Handelskammertag, Außenwirtschaftsreport 2016

DHL Freight ebnet europäischen Unternehmen den Weg für Exporte in den Iran. Dafür hat der Spezialist für Straßentransporte in seinen Depots in Frankfurt am Main und Istanbul spezielle Kompetenzzentren eingerichtet. Mit wöchentlichen Stückguttransporten und europaweiten Teil- und Komplettladungen unterstützt DHL Freight Unternehmen beim Export ihrer Qualitätswaren in die Region. „Wir freuen uns sehr über die neuen Möglichkeiten, die uns der iranische Markt bietet. Die jüngsten politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen bringen erhebliche wirtschaftliche Potenziale mit sich. Unsere Kompetenzzentren möchten Unternehmen, die zunehmend neue Handelsbeziehungen mit dem Iran eingehen, mit seiner langjährigen Expertise unterstützen, diese Potenziale zu heben“, sagte Amadou Diallo, CEO DHL Freight.

DHL Freight hat hierzu diverse Kernleistungen definiert, wie zum Beispiel wöchentliche Sammelgutabfahrten nach Teheran ab dem Gateway in Frankfurt am Main. Weitere Leistungen sind Gefahrguttransporte, temperaturgeführte Transporte (+2 bis +25 Grad Celsius), Lagerlogistik, Zollabwicklung und die GPS-Überwachung von Waren. Außerdem kann über das DHL Freight-Netzwerk Fracht aus ganz Europa mit dem Ziel Iran abgewickelt werden.

Für den zuverlässigen und reibungslosen Ablauf der Transporte hat DHL Freight einen kompetenten Logistikpartner vor Ort gefunden: Aryamasir International Transport Co. Ltd besitzt langjährige Erfahrung im Straßen- und Schienentransport und ist bestens vertraut mit den regionalen Erfordernissen. Das Unternehmen operiert sowohl von Teheran als auch von der Hafenstadt Bandar Abbas im Süden Irans aus. „Als einziges Logistikunternehmen unseres Landes besitzen wir eigene Lagerkapazitäten in der Zollabfertigung – dadurch sparen unsere Kunden Zeit und Verwaltungsaufwand bei den Importformalitäten“, erklärt Vorstand Amir Shirazian.

Die deutsch-iranischen Wirtschaftsbeziehungen haben eine lange Historie. Etwa 30 Prozent der industriellen Infrastruktur des Irans stammen aus deutscher Produktion. Durch das Inkrafttreten der internationalen Sanktionen sind die Handelsbeziehungen allerdings seit 2007 rückläufig und haben sich erst 2014 mit einem Handelsvolumen von rund 2,7 Milliarden Euro wieder positiv entwickelt. Im Zuge des sogenannten „Joint Comprehensive Plan of Action“, oder auch „Wiener Vereinbarung“ genannt, sollen nun über mehrere Phasen hinweg die Sanktionen gegen den Iran aufgehoben werden. Die zweite Phase wird spätestens im Oktober 2023 abgeschlossen sein und der komplette Sanktionsabbau soll bis 2025 vollständig im Rahmen des „Termination Day“ erfolgen. „Für die deutsche Wirtschaft besteht die Chance auf Aufträge in Milliardenhöhe“, sagte der Außenwirtschaftschef des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), Volker Treier. Iran besitzt die viertgrößten Erdölreserven und die zweitgrößten Gasressourcen weltweit. Allein im Ölgeschäft will der Staat Projekte mit einem Auftragsvolumen von rund 170 Milliarden Euro anschieben.



Aryamasir-Vorstand Amir Shirazian

ANNE GOERGEN

Weiterführend

Die Webseite von Aryamasir International Transport Co. Ltd



NEUES AUS DEM DHL FREIGHT NETZWERK

Aktuelle Verbesserungen

ART	ROUTE	IM DETAIL
Schnellere Verbindung	Von Deutschland nach Ungarn	Dank optimiertem Gateway in Nürnberg bietet DHL Freight jetzt eine 48-Stunden-E2E-Transportlösung von Deutschland nach ganz Ungarn an.
Neue Direktverbindung	Von Italien in die Schweiz	Eine neue Route von Mailand nach Zürich verbindet Norditalien und die Schweiz mit einem direkten und zuverlässigeren 48-Stunden-Service.
Schnellere Verbindung	Von Schweden nach Deutschland und Finnland	Das Streckennetz zwischen Schweden, Finnland und Deutschland wurde so umgestaltet, dass nun eine Verbindung von Land zu Land innerhalb von nur 48 Stunden möglich ist.
Schnellere Verbindung	Von Florenz nach Frankreich	Anpassungen der Verbindung aus dem Großraum Florenz nach Frankreich ermöglichen einen schnelleren und konkurrenzfähigen Service.
Neue Direktverbindung	Von Europa in den Iran	DHL Freight hat einen neuen Euroconnect-Service in den Iran mit Gateways in Frankfurt am Main und Istanbul etabliert und dazu an beiden Standorten spezielle Kompetenzzentren eingerichtet. Ein erfahrener Partner sorgt für einen reibungslosen Ablauf vor Ort.
Neue Direktverbindung	Vom Südwesten Deutschlands nach Südfrankreich und zurück	Eine neue tägliche Verbindung gibt es zwischen Herbolzheim in Deutschland und Lyon in Frankreich. Sie ermöglicht einen noch zuverlässigeren 48-Stunden-Service (E2E) vom Südwesten Deutschlands in den Süden Frankreichs und zurück.
Neue Direktverbindung	Von Berlin nach Warschau	Diese neue tägliche Verbindung bietet einen 24-Stunden-Service vom Nordosten Deutschlands zu Warschaus größten Industriegebieten.
Schnellere Verbindung	Von Dänemark nach Europa	Mit Blick auf den Service, die Qualität und die Zuverlässigkeit hat DHL Freight die Exportmöglichkeiten von Dänemark nach Österreich, in die Schweiz, in die Tschechischen Republik, nach Spanien, Frankreich und Italien deutlich optimiert.

Informationen zu Laufzeiten erhalten Sie über den DHL Freight LeadTime Rechner.

NEUANMELDUNGEN SCHWERER LKW

Großbritannien beeinflusst EU-Markt

Im September 2016 stiegen die Neuzulassungen schwerer Lkw EU-weit um mäßige 3 Prozent – bedingt durch das schwache Abschneiden Großbritanniens. Das Vereinigte Königreich verzeichnete im September ganze 34 Prozent weniger Neuzulassungen. Spitzenreiter des Monats:

- Italien (+38 %)
- Spanien (+22 %)

Betrachtet man den Zeitraum von Januar bis September 2016, wuchs der Markt für schwere Lkw dennoch um 14 Prozent. Hier gab es die größten Zuwächse in:

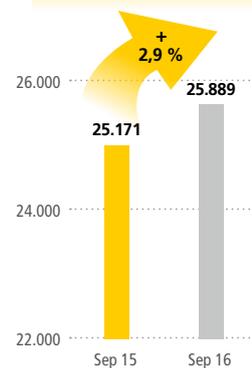
- Italien (+37 %)
- Polen (+27 %)
- Frankreich (+16 %)
- Niederlande (+ 15 %)

LKW-NEUZULASSUNGEN (ÜBER 16 T) Q1-Q3 2016

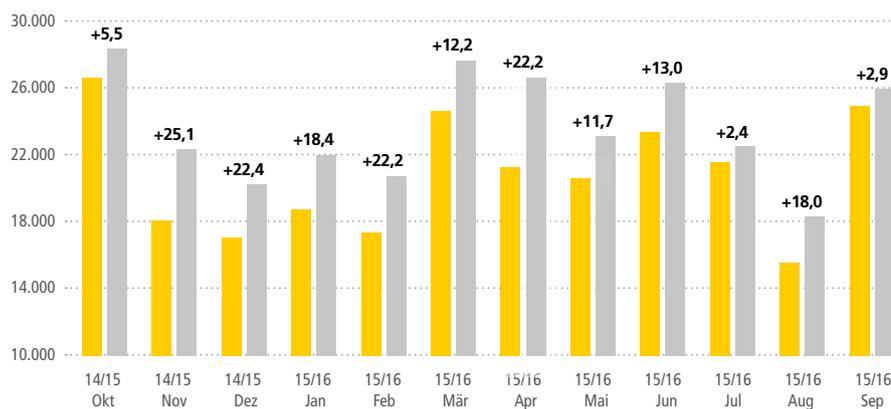
		gegenüber Vorjahreszeitraum
EU	215.495	+14 %
Deutschland	49.709	+8 %
Frankreich	30.683	+16 %
UK	24.559	-3 %
Polen	17.852	+27 %
Spanien	13.670	+10 %
Italien	12.167	+37 %

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

NEUE LKW ÜBER 16 T



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



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

■ Von Oktober 2014 bis September 2015
■ Von Oktober 2015 bis September 2016

LÄNDER-TOPS UND -FLOPS

HIN UND WEG

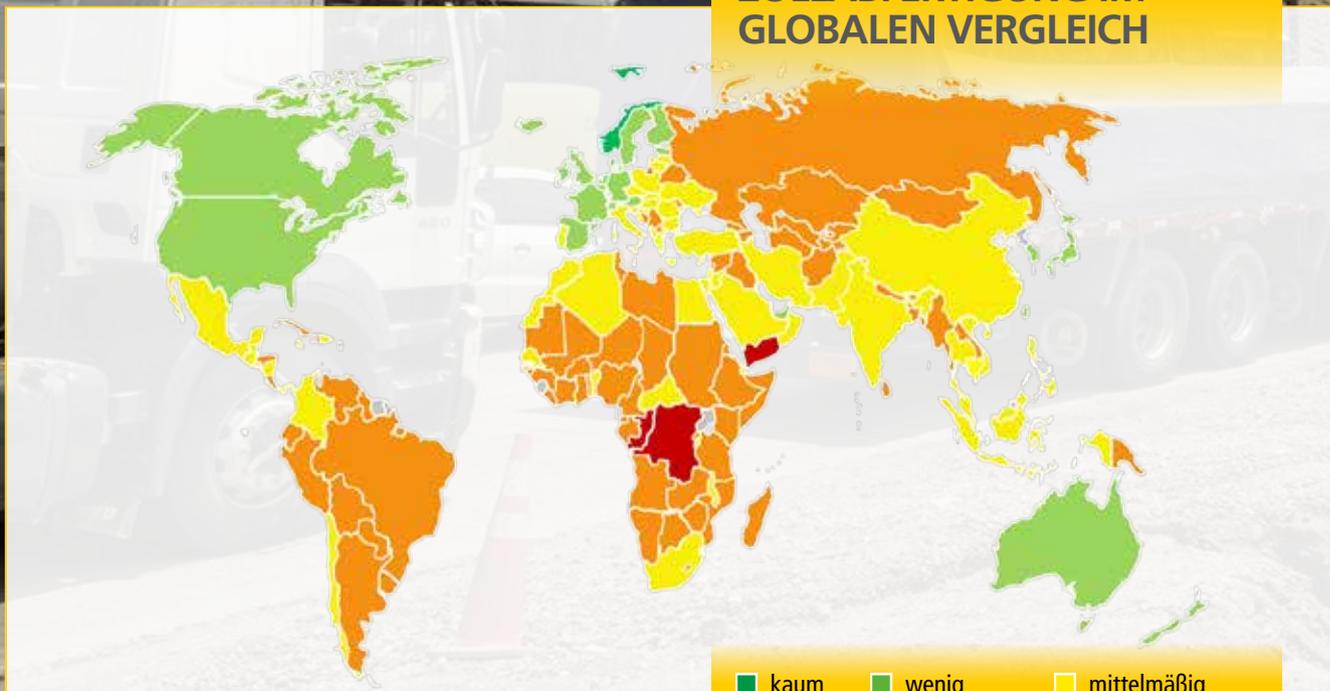
Wie effizient ist die Zollabfertigung?

Der Begriff „Customs efficiency“ beschreibt, wie schnell, einfach und planbar Waren – egal ob im Import oder Export – durch den Zoll gelangen. DHL Resilience360, die Risikomanagement-Plattform von DHL, hat untersucht, wie hoch in den einzelnen Ländern das Risiko für ineffiziente Zollabwicklungen ist. Das Resultat: Sieben der zehn effizientesten Länder in Sachen Zollabfertigung liegen in Europa. Singapur (Platz 3), Neuseeland (Platz 6) und

Australien (Platz 10) bilden die nichteuropäischen Ausnahmen. Die Customs efficiency wird durch Faktoren wie eine stabile politische Lage und eine starke Wirtschaft begünstigt. Aktuelle Beispiele hierfür sind Norwegen und Deutschland, während die Republik Kongo und der Jemen aufgrund von bürokratischer Ineffizienz und der dort vorherrschenden Korruption die unteren Ränge belegen.

RICK TILLENBURG

ZOLLABFERTIGUNG IM GLOBALEN VERGLEICH



Quelle: DHL Resilience360, „Customs efficiency“, September 2016

HIER GEHT ES BESONDERS SCHNELL



Weltweit

Tops

1. Norwegen
2. Deutschland
3. Singapur
4. Niederlande
5. Großbritannien

Flops

1. Republik Kongo
2. Jemen
3. DR Kongo
4. Usbekistan
5. Kamerun



Europaweit

Tops

1. Norwegen
2. Deutschland
3. Niederlande
4. Großbritannien
5. Schweiz

Flops

1. Russland
2. Mazedonien
3. Serbien
4. Bosnien-Herzegowina
5. Weißrussland



Quelle: DHL Resilience360, „Customs efficiency“, September 2016

LA REPUBLICA DE
RIZO LOS LIBERTADORES
CHILE
WELCOME TO
BUSES 1 AUTOS 2 CAMIONES 3

DHL Resilience360

DHL Resilience360 ist eine durchgängige Risikomanagement-Plattform für Lieferketten, die Kunden nahezu in Echtzeit über weltweite Störfälle und Gefahren für ihre globalen Lieferketten informiert. Unternehmen können somit möglichen Betriebsausfällen vorgehen beziehungsweise diese minimieren.

Resilience360 wird bereits von Kunden in Asien, Europa und auf dem amerikanischen Kontinent eingesetzt. Am intensivsten wird es in der Automobilbranche genutzt, gefolgt von der Chemieindustrie, Life Sciences und dem Technologiesektor.

Weiterführend

DHL Resilience360



TRANSPORT-BAROMETER

Aufwind im Herbst



Auf dem TimoCom Transportbarometer zeigt das dritte Quartal 2016 ein Fracht- zu Laderaumverhältnis von 55:45. Damit ist es das bisher frachtenreichste des Jahres. Alle drei Monate lagen dieses Mal über dem theoretischen Optimum von 50:50 – und waren damit deutlich besser als die Vergleichszeiträume der vergangenen zwei Jahre.

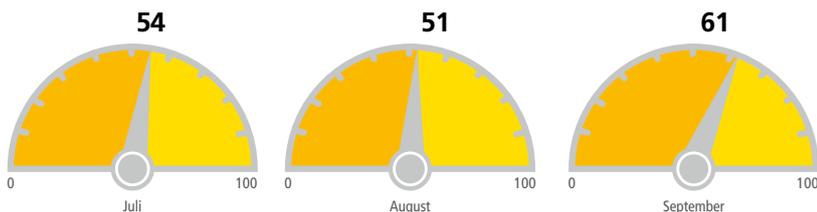
Positive Sommerauswirkungen: Mehr Frachten

- Im Juli verbuchte TimoCom einen Frachtanteil von 54 Prozent. Betrachtet man den Juli über die vergangenen Jahre, steigt der Wert von Jahr zu Jahr konstant an.
- Im August fielen die Frachten auf 51 Prozent ab. Damit sind die Frachtwerte hier verhältnismäßig beständig geblieben. Unterm Strich war der europäische Transportmarkt während der Sommerzeit dieses Mal deutlich aktiver als in den vergangenen Jahren.
- Im September bescherte ein Frachtanteil von 61 Prozent das Jahres- und Quartalshighlight und läutete damit den möglichen Start in einen goldenen Frachtherbst. „Zurückzuführen ist der deutliche Anstieg auf den guten, ausklingenden Sommer, der nochmal für viel Bewegung bei den Menschen und in der Transportbranche sorgte“, erklärt TimoCom Company Spokesman Marcel Frings. Darüber hinaus schnitt der September auch weitaus besser ab als in den vergangenen Jahren: Der Frachtanteil lag 2015 bei deutlich schwächeren 52 Prozent und 2014 bei 53 Prozent.

Ein Blick auf die absoluten Zahlen zeigt zudem, dass im dritten Quartal 2016 insgesamt mehr Fracht- und Laderaumangebote in die TimoCom Transportplattform eingestellt wurden als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

AKTUELLE FRACHTAUSLASTUNG

Frachtanteil* (in %)



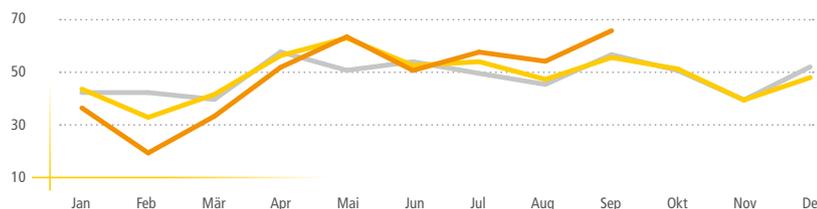
■ Fracht ■ Laderaum

*Anteil der Frachtangebote gegenüber allen Angeboten, die auf der Transportplattform TimoCom gehandelt wurden (Summe an Fracht- und Laderaumangeboten)

Quelle: TimoCom Transportbarometer: www.portatio.com/Transportbarometer, Oktober 2016

FRACHTAUSLASTUNG IM JAHRESVERGLEICH

Frachtanteil* (in %)



■ 2014 ■ 2015 ■ 2016

*Anteil der Frachtangebote gegenüber allen Angeboten, die auf der Transportplattform TimoCom gehandelt wurden (Summe an Fracht- und Laderaumangeboten)

Quelle: Transportbarometer-App, www.timocom.de/TimoCom/TimoCom-Mobil, Oktober 2016

DIESELPREISE

Kommentar von Eugen Weinberg,
Leiter Rohstoffanalyse der Commerzbank.



Der Dieselpreis ist zuletzt unter starken Schwankungen tendenziell nach oben gegangen. Dem vorausgegangen ist der erneute Anstieg des Brent-Ölpreises gepaart mit einer Stärke des US-Dollars (USD), der die in USD notierten Ölpreise für europäische Kunden zusätzlich „verteuert“ hat.

Produktionsdrosselung lässt Preise steigen

Zusätzlich haben sich die OPEC-Produzentenländer unerwartet auf die künftige freiwillige Produktionsdrosselung geeinigt. Das hat die Ölpreise um über zehn Prozent steigen lassen. Dies dürfte die Konsumenten zumindest

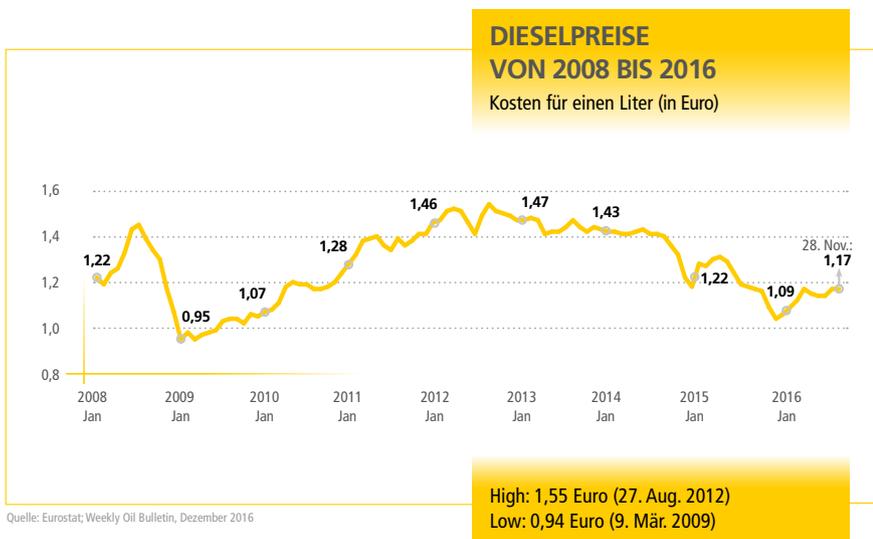
sich die OPEC-Länder an das Abkommen halten werden, denn in der Vergangenheit haben sie häufig „geschummelt“. Deutliche politische Differenzen und eine schwierige finanzielle Lage in vielen OPEC-Ländern machen einen starken Zusammenhalt und eine gute Kooperation eher unwahrscheinlich.

Vor allem aber dürfte der Preisanstieg die Schieferöl-Produzentenländer in den USA freuen. Sie können bei den aktuellen hohen Preisen ihre künftige Produktion gegen einen Preisrückgang absichern und ungeachtet der

Preiskapriolen in den kommenden Monaten ausweiten. Nicht zu vergessen: Donald Trump hat sich des Öfteren positiv zum Thema Schieferöl geäußert und wird dieses wahrscheinlich unterstützen.

Ausblick

Auch wenn wir aufgrund des OPEC-Abkommens kurzfristig von höheren Preisen für Rohöl und Kraftstoffe ausgehen, rechnen wir längerfristig mit niedrigeren Preisen. Die Einigung der OPEC-Länder in Wien dürfte sich langfristig als kontraproduktiv erweisen, weil die Nicht-OPEC-Länder ihre Produktion



kurzfristig teuer zu stehen kommen. Denn der für die günstigen Ölpreise verantwortliche Produktionsüberschuss dürfte damit für eine gewisse Zeit verschwinden. Allerdings dürfte der Höhenflug der Ölpreise nicht von Dauer sein, denn dafür müsste vor allem die Nachfrage deutlich stärker zulegen. Außerdem ist es aktuell noch fraglich, ob

und Einnahmen erhöhen und Marktanteile dazugewinnen dürften. Außerdem ist der jüngste Öl- und Dieselpreisanstieg stark spekulativ getrieben. Das macht ihn mittelfristig anfällig für Gewinnmitnahmen und stärkere Schwankungen nach unten.

CARTOON



BREIT GEFÄCHERT

Leistungsspektrum DHL Freight





DHL FREIGHT IRAN ALS NEUER MARKT

Ihr Experte mit Lösungen für Sammelgut, Teilladungen und Komplettladungen in den Iran.

DHL Freight – Excellence. Simply delivered.

