www.dhl-freight-connections.com

Ausgabe 2/2018

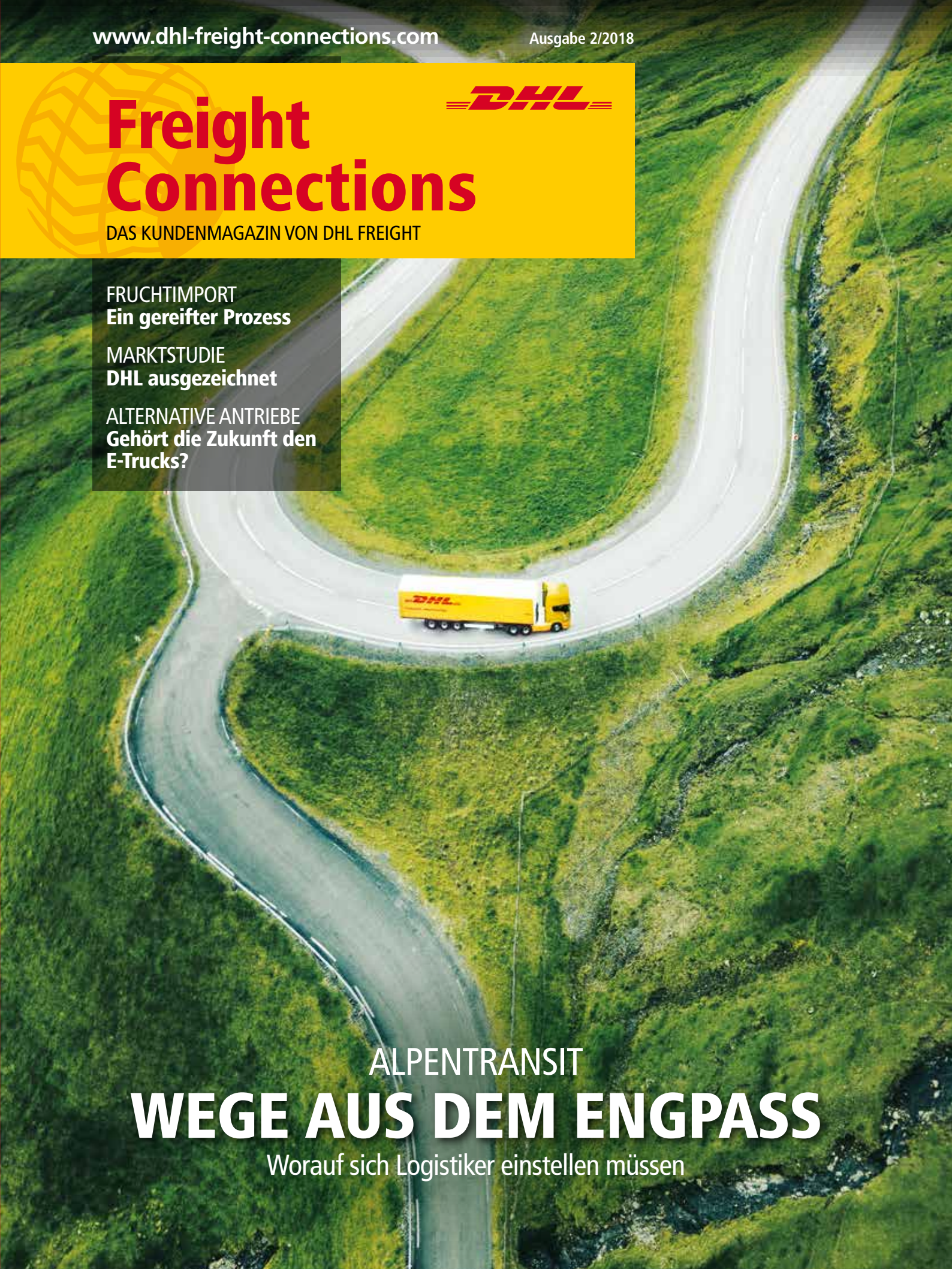
Freight Connections

DAS KUNDENMAGAZIN VON DHL FREIGHT

FRUCHTIMPORT
Ein gereifter Prozess

MARKTSTUDIE
DHL ausgezeichnet

ALTERNATIVE ANTRIEBE
Gehört die Zukunft den E-Trucks?



ALPENTRANSIT

WEGE AUS DEM ENGPASS

Worauf sich Logistiker einstellen müssen

AUSGABE 2/2018

INHALT

MANAGEMENT MESSAGE

STARKES NETZ 04
Dr. Thomas Vogel

SPOTLIGHT ON

NAGELNEU FÜR DIE STRASSEN 06
Zahl des Monats

WEGE AUS DEM ENGPASS 08
Transitstrecken

LOGISTIK-KNOW-HOW: UNIVERSITÄTEN 11
Bestenlisten

GEHÖRT DIE ZUKUNFT DEN E-TRUCKS? 12
Alternative Antriebe

EU-DSGVO: ES IST NIE ZU SPÄT 14
Neue Verordnung

KÖPFCHEN FÜR DIE LIEFERKETTE 16
Trendreport Künstliche Intelligenz

BUSINESS INSIDE

FRÜHINDIKATOR FÜR DEN WELTHANDEL 18
Neuer Index

EIN GEREIFTER PROZESS 20
Fruchtimport

STARKER PARTNER DER AUTOMOBILINDUSTRIE 22
Länderreport Tschechische Republik

ALLES IM BLICK 24
Augmented Reality

SPITZENREITER IN DER LOGISTIK 25
Marktstudie

NEUES AUS DEM DHL FREIGHT NETZWERK 26
Aktuelle Verbesserungen

MARKET NEWS

STABILER AUFWÄRTSTREND 28
Frachtauslastung

KI KANN BACKOFFICE REVOLUTIONIEREN 30
Umfrage-Ergebnis

JAHRESTREND ZEIGT BERGAUF 31
Zulassungszahlen schwerer Lkw

ANSTIEG WIRD NICHT LANGE ANHALTEN 32
Dieselpreis-Kommentar

SIMPLY DELIVERED

FAHRENDE KUNSTWERKE 33
Video des Monats

OUT OF THE BOX 34

AUF EINEN BLICK 35
DHL Freight in Zahlen

IMPRESSUM

Mit Freight Connections möchten wir unsere Kunden sowohl über DHL Freight als auch über den Transportmarkt auf dem Laufenden halten. Mit einem breiten Angebot an branchenrelevanten Themen möchten wir Ihnen bei der Optimierung Ihrer Logistikprozesse helfen und Ihnen Inspirationen für den Arbeitsalltag mitgeben. ▪ **Herausgeber:** DHL Freight Germany Holding GmbH, P.O. Box 20 03 62, D-53133 Bonn **Inhaltlich Verantwortlicher gem. § 55 Abs. 2 RStV:** Martin Leopold, Chief Sales Officer, Godesberger Allee 102-104, D-53175 Bonn ▪ **Redaktion:** Martin Leopold, Antje Huber, Torsten Arnold ▪ **Board of Management (Vertretungsberechtigte):** Uwe Brinks, Antje Huber, Janina Spiegelburg, Thomas Vogel ▪ **E-Mail-Adresse:** freight-ho-marketing@dhl.com

▪ **Realisation:** Goergen Kommunikation GmbH, Lungengasse 48-50, D-50676 Köln, Anne Goergen, Michael Wayand, Sonja Terbrüggen, Kai Ortmann, Grafik: Necmettin Atlıalp, Xenia Fink ▪ **Bildnachweise:** Adobe Stock: Sergey Nivens (S. 24), Commerzbank: S. 32; iStock: franckreporter (S. 1), kokouu (S. 6-7), Edwardward (S. 8-10), bluecinema (S. 3, 11), Chesky_W (S. 3, 12), BirgitKorber (S. 14-15), PhonlamaiPhoto (S. 2, 16), tostphoto (S. 18), DebraLee Wiseberg (S. 21), Velishchuk (S. 22-23), pixelliebe, Eyematrix (S. 3, 25), topae (S. 28), Monsitj (S. 30), paul-branding (S. 31), sbayram (S. 35); Youtube, Junkin Media, RM Videos: S. 33; alle anderen DHL

20 Ein gereifter Prozess
FRUCHTIMPORT

04 Starkes Netz
MANAGEMENT MESSAGE

25 Spitzenreiter in der Logistik
MARKTSTUDIE

11 Logistik-know-how
DIE BESTEN UNIVERSITÄTEN

12 Gehört die Zukunft den E-Trucks?
ALTERNATIVE ANTRIEBE

STARKES NETZ

Kontinuierlich steigende Frachtmengen sind eine Herausforderung für Logistiker in Europa. DHL Freight stellt bei Organisation, Infrastruktur und Personal bereits jetzt die operativen Weichen für die Herausforderungen von morgen.

Die Wirtschaft in Europa wächst und beschert den Transportunternehmen weiter steigende Auftragszahlen und Transportvolumina. Das ist erst einmal natürlich eine gute Nachricht – stellt auf der operationellen Seite aber eine echte Herausforderung dar. Denn wir wollen Ihnen, unseren Kunden, jetzt und in Zukunft höchste Qualität bieten. Deswegen arbeiten wir mit vollem Einsatz daran, unser Netz und unsere Produkte an den entscheidenden Stellen für die Zukunft fit zu machen. Das fängt bei Baumaßnahmen zur Kapazitätsausweitung an, geht mit der Produktentwicklung und -anpassung weiter und schließt natürlich auch das Thema Digitalisierung mit ein.

NEUE HUBS

In Hannover-Langenhagen und in Fischamend bei Wien bauen wir innerhalb des nächsten Jahres zwei hochmoderne Frachtterminals, die unser europäisches Netzwerk an strategischen Knotenpunkten verstärken. In Hannover beispielsweise schlagen zukünftig unsere Mitarbeiter auf 8.300 Quadratmetern Hallenfläche Sendungen unserer Services Euroconnect und Eurapid um. Hier testen wir im „Terminal of the future“ zudem innovative Lösungen und Technologien wie intelligente Gabelstapler oder ein zentrales Control Center. Zudem spielt der Standort eine wichtige Rolle für den Komplettladungsservice Euronet von DHL Freight. In Fischamend entsteht in unmittelbarer Nähe des Airports Wien-Schwechat der DHL Campus Wien Flughafen. Das gemeinsame Frachtdrehkreuz von DHL Global Forwarding und DHL Freight optimiert den Übergang zwischen Luft-, See- und Landfracht und stärkt zudem die Anbindung nach Osteuropa. Neben diesen Flagship-Projekten prüfen wir kontinuierlich, an welchen Knotenpunkten unseres Netzes wir durch Baumaßnahmen auf den künftigen Bedarf reagieren müssen. Darüber hinaus hilft unser derzeit laufendes Programm zur Terminal-Zertifizierung, weitere Standardisierungspotenziale zu erkennen und unser Netz auch auf diesem Weg leistungsfähiger zu machen. Die besten Terminals werden gegen Ende des Jahres mit Bronze, Silber und Gold-Plaketten ausgezeichnet. Mit den Investitionen in unser Netzwerk stellen wir für Sie auch in den kommenden Jahren höchste Servicequalität sicher. So halten wir auch in Zukunft unsere Versprechen ein, wie wir das beim Relaunch von Eurapid bereits getan haben. Die Wiederaufnahme unseres Premium-Stückgutservice ist mit dem Ziel an den Start gegangen, 95 Prozent aller Lieferungen zeitgenau an den Bestimmungsort zu befördern. Und diese Quote liefern wir. Für die nahe Zukunft planen wir auf unserem Stückgutnetzwerk Euroconnect ähnliches mit der Einführung eines Requested Delivery Day. Sie können dann bereits Tage im Voraus bestimmen, wann Ihre Fracht am Zielort ankommen soll. Wir garantieren dieses Datum durch entsprechende Prozesse und die notwendige IT-Unterstützung.

GUT VORBEREITET

Veränderungen in der politischen Landschaft zählen zu den ständigen Einflussfaktoren im Logistikgeschäft. Insofern kann der bevorstehende Brexit zwar erhebliche Umstellungen im europäischen Straßengüterverkehr mit sich bringen, ist aber mit guter Vorbereitung absolut zu bewältigen. In bewährter Zusammenarbeit mit Gerlach Customs Services stehen wir Ihnen bei allen Fragestellungen zum grenzüberschreitenden Verkehr mit Rat und Tat zur Seite. Und damit sowohl unser Backoffice als auch Ihre Mitarbeiter mehr Zeit haben, sich diesen grundlegenderen Problemen zu widmen, arbeiten wir noch stärker an der Automation der Auftragsbearbeitung. So gehen wir mit der breiten Einführung von E-Billing einen großen Schritt in Richtung papierloser Logistik voran. Damit wir uns auch in Zukunft ganz unserem eigentlichen Kerngeschäft widmen können – effizienten und kundenorientierten Logistik- und Transportlösungen für Ihre Fracht.

Ihr Dr. Thomas Vogel,
Chief Operations Officer (COO) DHL Freight

DHL
DHL
DHL
DHL

ZAHL DES MONATS

NAGELNEU FÜR DIE STRASSEN

Lkw über 6 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die 2017 verkauft wurden:

3'

3 Mio.

Quelle: Manager Magazin

TRANSITSTRECKEN

WEGE AUS DEM ENGPASS

Die Alpen sind weltweit das am besten erschlossene Hochgebirge. Trotzdem besteht die Gefahr des Verkehrsinfarkts.

Wie die Zukunft des Alpentransits aussieht, ist noch nicht ausdiskutiert. Eines gilt als sicher: Es wird weniger Schwerlastverkehr auf der Straße geben. Darauf stellen sich auch die Logistiker ein. „Wir unterstützen eine stärkere Verknüpfung von Lkw- und Schienenverkehr gerade auf hochfrequentierten und damit auch hochbelasteten Strecken“, sagt Robert Ziegler, COO Non-Terminal Based Operations & Value Added Services DHL Freight. „Wir beobachten zudem neue Transportoptionen und versuchen, sie zeitnah in unser Angebot einzubauen.“

Am Beispiel der Schweiz zeigt sich, welch wichtigen Beitrag etwa der Umstieg von der Straße auf die Schiene leistet, wenn es darum geht, den Schwerlastverkehr besser zu verteilen. So sank seit 2010 der Straßentransit dort um 21 Prozent. Der Anteil der Schiene ist dagegen auf über 71 Prozent gestiegen. Möglich wird dies unter anderem durch große Eisenbahntunnel, die die Schweiz schon realisiert hat und noch baut. Am österreichisch-italienischen Brenner liegt der Schienenanteil – noch – bei 29 Prozent. Ein Eisenbahntunnel steht auch hier auf der Agenda. Der Brennerbasistunnel wird voraussichtlich 2026 fertig.

STREITPUNKT VERKEHRSPLANUNG

Baumaßnahmen sind ein Fortschritt, reichen allerdings nicht, um die Probleme durch den Alpentransit zu reduzieren. Für eine zukunftsfeste Verkehrsplanung diskutieren Anrainerländer und viele Aktionsbündnisse von Bürgern seit Jahren über Maßnahmen, die vor allem darauf abzielen, den Straßenverkehr mehr zu steuern und zu reduzieren. Die angedachten Minderungen sind teils drastisch: Tirol beispielsweise überlegt, den Transit über den Brenner bis 2030 zu halbieren, mit einer Obergrenze von einer Million Lkw pro Jahr. Zum Vergleich: 2017 registrierte die Zählstelle in Schönberg 2,25 Millionen Lastwagen, ein Plus von acht Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Da viele Konzepte aufgrund der internationalen Absprachen Zeit brauchen, greifen Regionen auch zu Notmaßnahmen, die sofort wirken. Dazu zählt etwa die Blockabfertigung – ein umstrittenes Mittel mit Nebenwirkungen. Ende 2017 war es zu langen Staus auf Bayerns Autobahnen gekommen, als nur 300 Lkw pro Stunde die deutsch-österreichische Grenze auf der Inntalautobahn vor Kufstein passieren durften. Zudem stehen Blockabfertigungen dem EU-Grundsatz des freien Warenverkehrs entgegen.
Ab Juli 2018 tritt zudem die nächste Stufe des sektoralen Fahrverbots für die Inntalautobahn in Kraft. Dann dürfen Lkw der Kategorie Euro 6 mit bestimmten Gütern wie Abfällen, Steinen, Erden, Erzen oder Kraftfahrzeugen nicht mehr durch Tirol fahren. Bis jetzt waren Euro 6-Lkw vom Fahrverbot ausgenommen.

SCHWERLASTVERKEHR PER LKW – EIN PROBLEM FÜR DIE ALPEN

- Täler und Städte werden zu Verkehrsengpässen
- Hohe Belastung von Bevölkerung, Fauna und Flora durch Lärm und Abgase, in der Folge Gesundheits- und Umweltschäden
- Versiegelung der Landschaft, dadurch verstärktes Auftreten von Muren (Schlammlawinen), Lawinen und Überschwemmungen
- Kilometerlange Rückstaus bei Sperrungen oder Blockabfertigung
- Beeinträchtigung von Wirtschaftszweigen wie Tourismus und Landwirtschaft

Auch mit dem Maut- und Vignettensystem wollen Verkehrsexperten Transporte noch stärker lenken. Damit eine höhere Maut in einem Land den Verkehr nicht verlagert, ist die Idee einer Korridormaut entstanden. Das ist eine einheitliche Abgabe für eine Transittrasse. Die Regionen Tirol, Südtirol und Trentino haben sich schon Anfang 2018 zu abgestimmten Mautgebühren zwischen München und Verona bekannt. Als Instrument für die Verlagerung der Transporte weg von der Straße denkt die Politik auch an schärfere Schwerverkehrskontrollen. Kontrollkriterien können etwa Masse, Gewicht, Lenk- und Ruhezeiten oder Fahrzeugzustand sein. Ebenso gilt ein straff durchgesetztes Nachtfahrverbot als Hebel für weniger Verkehr.

NEUE STANDARDS SOLLEN HELFEN

Während Sofortmaßnahmen, Abgaben und Kontrollen viele Konflikte bergen, sind die Vorteile von Standards kaum umstritten. Von einer Vereinheitlichung der technischen Systeme für den Huckepack-Verkehr, also den Transport von Lkw auf der Schiene, erwarten die Experten beispielsweise mehr Effizienz. Und durch einen genormten Containerverkehr wird es möglich sein, dass die Lkw-Fahrer nicht mehr wie bei der Rollenden Landstraße (RoLa) →

WEITERFÜHREND

Schweizer Bundesamt für Statistik zum alpenquerenden Güterverkehr

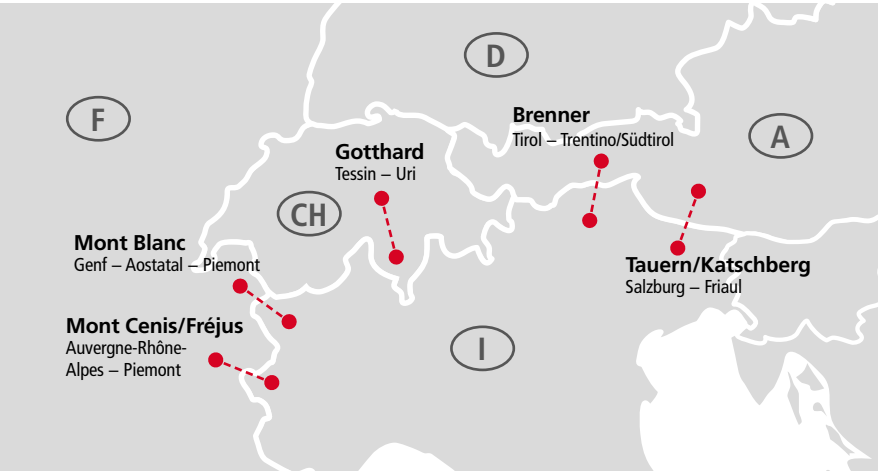
auf dem Zug mitreisen müssen. Die Hoffnung auf mehr Effizienz verbindet sich auch mit den großen Tunnelprojekten. So gehören beispielsweise zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz der Ceneri-Basistunnel – Eröffnung voraussichtlich 2020 – sowie die Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg. Österreich und Italien bauen am Brennerbasistunnel. Nur: Die europäische Vernetzung dieser Projekte ist derzeit nicht optimal. Es hakt unter anderem beim Bau der Zulaufstrecken. Im bayerischen Inntal zum Beispiel haben die Probebohrungen für den nördlichen Zulauf des Brennerbasistunnels gerade erst begonnen. Kritiker rechnen damit, dass die Strecken nicht vor 2040 nutzbar sind.

STEUERUNG VIA INTERNET

Beim Gotthardbasistunnel, der schon in Betrieb ist, stimmt die Produktivität nicht mit den Erwartungen überein. Gründe sind die Trassenplanung, die international schleppend abgestimmt wird, und die langwierige Verknüpfung der Netze. Auch können Züge nicht in allen Anrainerländern in der wirtschaftlichsten Länge fahren. Ein ganz neuer Ansatz ist das Konzept einer Alpentransitbörse. Sie behandelt den Straßengüterverkehr als beschränktes Gut und definiert eine mengenmäßige Obergrenze – zum Beispiel eine Million Durchfahrten pro Jahr. Die Idee ist, das Internet zu nutzen, um mit Transitbewilligungen zu handeln. Nur damit wird es dann möglich sein, über einen festgelegten Alpenübergang zu fahren. Der Preis richtet sich dabei nach der Nachfrage. Als oberer Preisdeckel werden sich vermutlich die Kosten für einen Transport per Zug etablieren. Da die EU-Politik ein vorsichtiges Interesse an einer Alpentransitbörse unter Einschluss der Schweiz zeigt, ist mit einer entsprechenden Anpassung der EU-Gesetze zu rechnen.

Fazit: Die Zukunft des Alpentransits ist ein Balanceakt zwischen freiem Warenverkehr und Umweltgesichtspunkten. Das Transportmittel Lkw ist dabei klar in der Defensive und wird stärker reglementiert werden. JÜRGEN ESCHMEIER

WICHTIGE ALPENTRANSIT-ROUTEN



BESTENLISTEN

LOGISTIK-KNOW-HOW: GEWUSST WO!

Das sind weltweit die Top-Universitäten der Branche.

Welche Universitäten schneiden für den Bereich Logistik weltweit am besten ab? Ein Blick aufs „Academic Ranking of World Uiversities“ schafft Klarheit: Ganz vorn liegt die University of Technology im niederländischen Delft.

SONJA TERBRÜGGEN

TOPS WELTWEIT

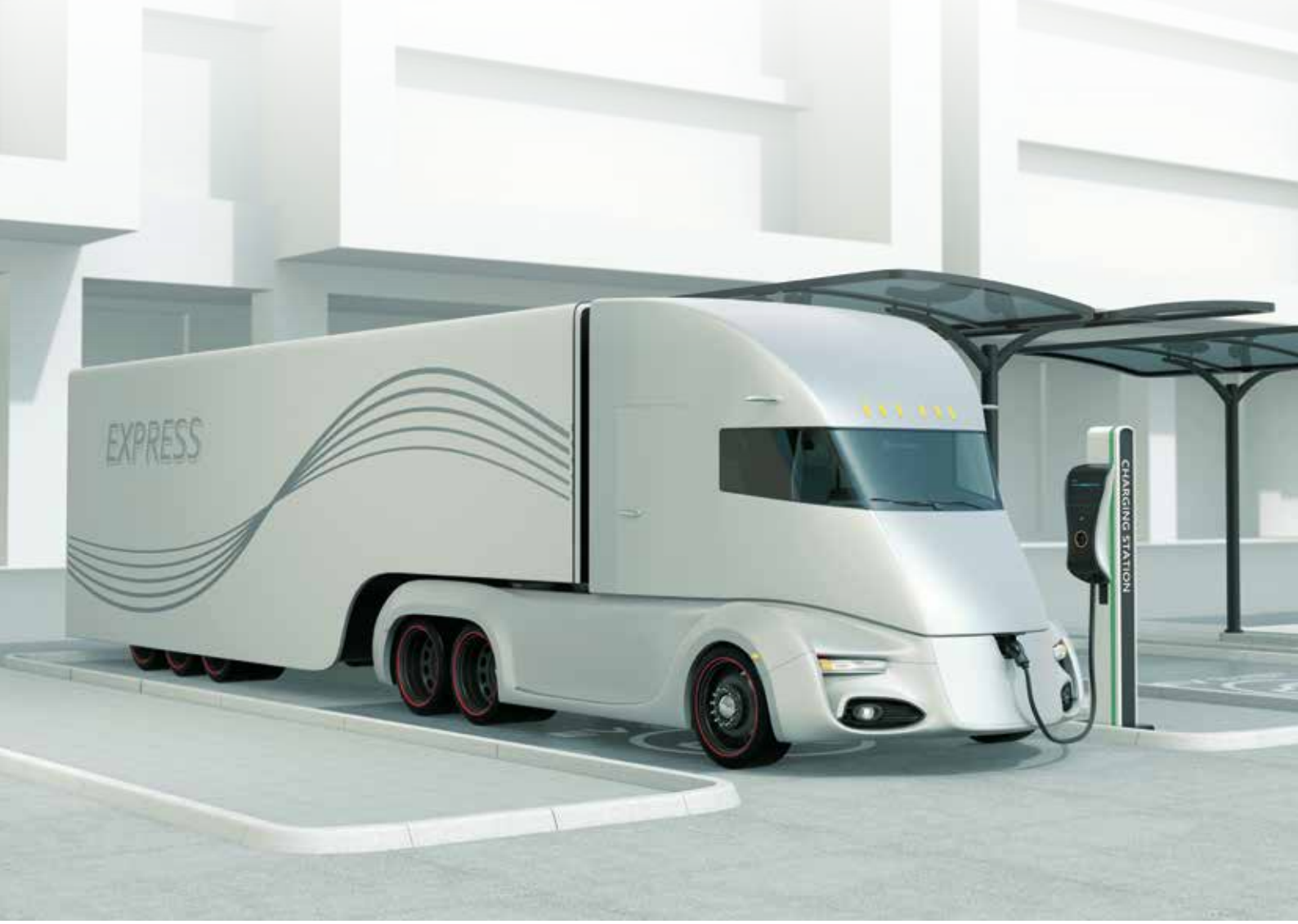
1. Delft University of Technology	Niederlande	(274,9)
2. Beijing Jiaotong University	China	(267,5)
3. University of California, Berkeley	USA	(265,5)
4. University of Leeds	Großbritannien	(245,6)
5. National University of Singapore	Singapur	(241,8)
6. The Hong Kong University of Science and Technology	China/Hong Kong	(237,4)
7. University of Sydney	Australien	(236,7)
8. The Hong Kong Polytechnic University	China/Hong Kong	(234,7)
9. The University of Texas at Austin	USA	(230,9)
10. MIT – Massachusetts Institute of Technology	USA	(228,7)

Quelle: Jiaotong-Universität Schanghai, „Academic Ranking of World Universities“, März 2018; Gesamtpunktzahl in Klammern

ALTERNATIVE ANTRIEBE

GEHÖRT DIE ZUKUNFT DEN E-TRUCKS?

Immer mehr Lkw-Hersteller setzen auf Elektromotoren. Etablierte Marken und Newcomer liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen.



Spätestens seit dem Dieselskandal sind alternative Antriebe ein großes Thema – auch im Bereich Nutzfahrzeuge. Neben Erdgastechnologien und Wasserstoffantrieben rücken reine Elektrofahrzeuge jetzt stärker in den Fokus. Die Hersteller arbeiten mit Hochdruck an Technik und Wirtschaftlichkeit der Lösungen.

Daimler hat hier gleich mehrere Eisen im Feuer. Der **FUSO eCanter** ist das vollelektrische Leichtgewicht des Unternehmens. Seit Juli 2017 wird der 7,5-Tonner in Portugal und Japan in Kleinserie produziert. Für 2019 plant Daimler den großen Rollout. DHL Freight hat Mitte Dezember zwei Fahrzeuge übernommen und testet diese nun 24 Monate lang in Berlin und Umgebung. Im Fokus: die Innenstadtbelieferung von Geschäfts- und Privatkunden.

Der größere Bruder des eCanter hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 23 Tonnen. Ab 2021 soll der **E-Fuso Vision One** in Japan, Europa und den USA in Serie gehen.

Dritter im Bunde ist der **eActros**. Der 26-Tonner befindet sich derzeit in Deutschland und der Schweiz im Livetest. Zehn Kunden nutzen die Fahrzeuge zwölf Monate lang im Realbetrieb, dann gehen die Lkw für ein weiteres Jahr an eine zweite Gruppe Kunden. Das Ziel: die Serienreife bis 2021.

HINGUCKER UND KRAFTPAKETE

Das US-Unternehmen **Tesla** hat mit dem **Semi** bereits große mediale Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Der Truck kann rund 36 Tonnen Güter – das Maximum für Sattelschlepper in den USA – bis zu 800 Kilometer weit transportieren. DHL Supply Chain hat die E-Trucks gerade für den Shuttle-Betrieb und für Kundenlieferungen in amerikanischen Großstädten bestellt. Die Auslieferung soll 2020 erfolgen.

Der **MAN eTruck** ist die logische Weiterentwicklung des Hybridfahrzeugs MAN Metropolis. 2016 präsentierte das Unternehmen seine erste vollelektrisch angetriebene Sattelzugmaschine, die sich zum Beispiel für Einsätze in der innerstädtischen Nachtbelieferung eignet. Es folgten weitere E-Konzeptfahrzeuge in den Gewichtsklassen 18 bis 26 Tonnen. 2018 geht der MAN eTruck bei neun Partnerunternehmen in den Praxistest.

Volvo Trucks hat im Mai 2018 auf der IFAT, der Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft, erstmals einen E-Lkw für den Regional- und Stadtverkehr vorgestellt. Er soll in Europa voraussichtlich ab 2019 auf den Markt kommen.

Auch **Renault Trucks** plant, 2019 mit der Serienproduktion rein elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge zu starten. In den vergangenen neun Jahren hat das Unternehmen mehrere Versuchsfahrzeuge und Prototypen in der Gewichtsklasse zwischen neun und zwölf Tonnen unter realen Einsatzbedingungen getestet und daraus wichtige Erkenntnisse über die für E-Lkw nötige Batterietechnik, Ladeinfrastruktur, den Service und die Wartung gewonnen.

NEWCOMER MIT POTENZIAL

Das US-Start-up **Thor Trucks** kommt mit dem **ET1** daher. Der Sattelschlepper transportiert rund 36 Tonnen Güter bei einer Reichweite von etwa 480 Kilometern. Ein Verkauf ist ebenfalls ab 2019 geplant.

Der Schweizer Umrüster **E-Force One** testet derzeit zusammen mit einem Kunden seinen ersten schweren Elektro-Lkw, den 44-Tonner **E44**, auf Basis des **Iveco Stralis**. Dieser soll Reichweiten von 200 bis 300 Kilometern erzielen. Die ersten Zwischenergebnisse des für ein Jahr konzipierten Praxistests seien vielversprechend, teilte das Unternehmen mit.

ENTSCHEIDUNG OFFEN

Wie schnell sich reine Elektroantriebe bei mittelschweren und schweren Lkw durchsetzen können und welcher Hersteller im Wettlauf um Wirtschaftlichkeit die Nase vorn haben wird, ist noch offen. Klar ist schon jetzt: Es bleibt spannend.

SONJA TERBRÜGGEN

NEUE VERORDNUNG

EU-DGSVO: ES IST NIE ZU SPÄT

Seit dem 25. Mai 2018 gilt die neue Europäische Datenschutzgrundverordnung. Aber noch längst nicht alle Unternehmen haben sich entsprechend aufgestellt. Höchste Zeit, genauer hinzuschauen.

Dass die neuen Datenschutzregeln der EU kommen, war seit zwei Jahren bekannt. Trotzdem zeichnete eine Umfrage des Branchenverbands Bitkom eine Woche vor dem Gültigkeitstermin der EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO), ein überraschendes Bild: Nur rund ein Viertel der deutschen Unternehmen war nach eigenen Angaben vollständig auf die neuen Vorschriften vorbereitet. In der Theorie sind seit dem 25. Mai für jeden Verstoß gegen die neuen Regulierungen Bußgelder von bis zu 20 Millionen Euro oder vier Prozent des Jahresumsatzes möglich – von eventuellen Abmahnkosten einmal ganz zu schweigen. Daher heißt es rasch handeln. Für größere Unternehmen macht es in jedem Fall Sinn, eine Arbeitsgruppe aus allen betroffenen Bereichen einzurichten, also Datenschutz, IT, HR, Rechtsabteilung, Security- und Risk-Management, aber auch Sales und Customer Service sind betroffen. Für kleinere Firmen und für die Arbeitsgruppe kann die rechts aufgeführte Checkliste einen ersten Anhalt für das weitere Vorgehen darstellen.

√ DATENSCHUTZBEAUFTRAGTER

Ein Datenschutzbeauftragter ist Pflicht, sobald personenbezogene Daten automatisch verarbeitet werden. Davon ist in aller Regel auszugehen, wenn Kunden oder Mitarbeiterdaten auf einem Computer gespeichert sind. Von der Verpflichtung ausgenommen sind Betriebe, in der sich weniger als zehn Personen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten befassen. Vorsicht: Hier zählt jeder mit, der auch nur kurz einmal auf die entsprechenden Daten zugreift. Firmen mit besonders sensiblen Daten wie biometrische oder Gesundheitsdaten oder ähnlichem, kommen um den Datenschutzbeauftragten in keinem Fall herum. Der zu bestellende Beauftragte muss seine Fachkunde nachweisen, etwa durch Schulungen.

√ DOKUMENTE AKTUALISIEREN

Alle AGBs, Datenschutzerklärungen, Datenschutzrichtlinien und Standardverträge sind auf die Übereinstimmung mit der EU-DSGVO zu überprüfen und anzupassen. Viele Verbände stellen entsprechendes Informationsmaterial und Muster zur Verfügung oder bieten dazu Beratung an.

√ VERARBEITUNGSVERZEICHNIS

Das sogenannte „Verzeichnis der Verarbeitungstätigkeiten“ muss auflisten, wie, wo und zu welchem Zweck Daten erhoben und gespeichert werden. An sich reicht dazu eine simple tabellarische Aufstellung der IT-Systeme, aber hinter diesem Schritt steckt eine Menge Fleißarbeit. Enthalten sein sollten folgende Angaben pro IT-System:

- Prozessverantwortlicher im Unternehmen
- Zweck der Datenerhebung
- Wessen Daten werden erfasst?
- Welche Informationen werden gespeichert?
- Löschfristen
- Wie wird die Einwilligung des Betroffenen sichergestellt?

√ PROZESSE SCHRIFTLICH FIXIEREN

Was geschieht mit den einmal erhobenen Daten, wer hat Zugriff darauf, wer ist für ein Löschungsersuchen zuständig und was passiert bei einem Datenleck? All diese Dinge sollten in einem Handbuch festgelegt sein, um allen Mitarbeitern klare Vorgaben für den Umgang mit Daten zu machen. Neben dem Weg der Informationen von der Erhebung über die Speicherung und Nutzung bis hin zur Löschung sollten die Prozessbeschreibungen auch Verantwortlichkeiten definieren. Also wer informiert die Kunden und Mitarbeiter oder wer übernimmt die rechtzeitige Anzeige von Datenpannen innerhalb der vorgeschriebenen 72-Stunden-Frist?

√ FOLGEABSCHÄTZUNG

Für besonders sensible Daten verlangt die EU-DSGVO eine sogenannte Datenschutz-Folgeabschätzung. Dort ist sehr dezidiert darzulegen, warum die Informationen nötig sind und wie sie geschützt sind. Die Datenschutzbehörden sollten eine Liste aller von dieser Sonderregelung betroffenen Vorgänge herausgeben, diese existiert bislang aber noch nicht.

√ DOKUMENTATION

Besonders wichtig: Alle Anstrengungen rund um die EU-DSGVO müssen nachweisbar sein. Fortbildungen von Geschäftsleitung und Datenschutzbeauftragten, Vereinbarungen und Verträge mit Dienstleistern oder IT-Security-Maßnahmen wie die Installation neuer Firewalls oder ähnliches gilt es, genau zu dokumentieren. Damit im Zweifelsfall schnell nachgewiesen ist, dass das Unternehmen alle Anstrengungen zur Einhaltung der neuen Rechtsvorschriften unternommen hat.

KAI ORTMANN

WEITERFÜHREND

Unternehmensleitfaden von BDI und Linklaters zur EU-DSGVO

Deutsche Post DHL Group: Maßnahmen zur Compliance (Englisch)

TRENDREPORT

KÖPFCHEN FÜR DIE LIEFERKETTE

Mit ihrem neuen Bericht zu Künstlicher Intelligenz in der Logistik zeigen DHL und IBM, wie die Branche Chancen und Vorteile der Zukunftstechnologie nutzen kann.

Die **digitale Revolution** definiert unser modernes Leben neu – und eine zentrale Rolle dabei spielt Künstliche Intelligenz (KI), die bereits weiter verbreitet ist, als so manchem bewusst sein mag. Technologischer Fortschritt in den Bereichen Big Data, Algorithmus-Entwicklung, Konnektivität, Cloud Computing und schnellere Datenverarbeitung machen KI für immer mehr Branchen und Lebensbereiche zugänglich. Auch die **Logistikbranche ist im Umbruch**: KI bringt eine neue Generation von intelligenten Logistikanlagen sowie operative Innovationen hervor. Das stellen DHL und IBM im aktuellen Bericht „Artificial Intelligence in Logistics“ fest. KI-Systeme sind heute leistungsfähiger, zugänglicher und kostengünstiger denn je. DHL und IBM zeigen in ihrem Papier, wie Supply-Chain-Experten die Vorteile und Chancen der Künstlichen Intelligenz nutzen können. „Da der technologische Fortschritt im Bereich der Künstlichen Intelligenz sehr schnell voranschreitet, sehen wir es als unsere Aufgabe,

zusammen mit unseren Kunden und Mitarbeitern zu erforschen, wie KI-Systeme die Zukunft der Logistikbranche gestalten können“, sagt Matthias Heutger, Senior Vice President und Global Head of Innovation bei DHL. Und Keith Dierkx, IBM Global Industry Leader for Freight, Logistics and Rail, erläutert: „Durch die Nutzung von KI in Kernprozessen können Unternehmen **mehr in strategische Wachstumsfelder investieren** und gleichzeitig eventuell veraltete Anwendungen modernisieren. Dies macht bestehende Anlagen und Infrastrukturen effizienter und gibt Mitarbeitern zum Beispiel Zeit, ihre Fertigkeiten zu erweitern oder zu verbessern.“ KI ermöglicht in der Logistik unter anderem:

- **Neue Wertschöpfungsmodelle** durch vermehrten Einsatz von Künstlicher Intelligenz in Kombination mit physischen und digitalen Logistiknetzwerken
- Unterstützung durch Selbstlernsysteme, die mithilfe von Big Data neue Erkenntnisse generieren und **Routineaufgaben reduzieren**
- **Automatisierung des Backoffice**, Erstellung von **Prognosen** und **intelligenten Logistikanlagen**

Komplexität und Wettbewerb nehmen immer weiter zu, Unternehmen mit globalen Lieferketten geraten unter Druck: Bei steigenden Ansprüche an den Service bleiben die Preise gleich oder sinken sogar. Gleichzeitig werden Unternehmen intern belastet durch aufwendige, sich stets wiederholende Aufgaben in der Buchhaltung, Personalabteilung, IT- oder Rechtsabteilung. KI bietet hier die Chance, Zeit und Kosten zu sparen und gleichzeitig Präzision und Produktivität zu steigern.

VORAUSSCHAUENDE LOGISTIK

Die Geschäftswelt ist unsicher und volatil – KI kann der Logistikbranche helfen, ihr Business grundlegend zu verändern: von reaktiven Aktionen aufgrund von Prognosen hin zu proaktiven Operationen mit vorausschauender Intelligenz. Dies betrifft sowohl globale Vorhersagen auf Netzwerkebene als auch prozessspezifische Möglichkeiten der Vorausschau.

Auch bei den physischen Anforderungen kann Künstliche Intelligenz für die Branche von großem Vorteil sein. Der Einsatz von KI-fähiger Robotik, autonomen Fahrzeugen oder maschinellem Sehen und Objekterkennung erweitert die Möglichkeiten der modernen Logistik immens.

Die Dynamik zwischen Logistikanbietern und Kunden verändert sich. Für die meisten Verbraucher beginnt der Kontakt zu Logistikunternehmen an der Kasse des Online-Händlers und endet mit der erfolgreichen Lieferung des Produkts – oder mit der Retoursendung. Für Unternehmen sind die Kontakte zum Logistikanbieter geprägt durch langfristige Verträge, Servicevereinbarungen und den Betrieb von komplexen, globalen Lieferketten. KI kann helfen, die Kundenkontakte zu personalisieren und so Kundenbindung und -loyalität zu steigern.

KI ist anwendbar über die ganze Lieferkette hinweg und ermöglicht eine ganz neue Form betrieblicher Effizienz, Zeit- und Kostenersparnis und erhöhte Kundenbindung. Es ist allerdings nicht einfach, bestehende logistische Operationsmodelle umzuwandeln in proaktive, personalisierte, autonome, vorausschauende Abläufe. Diese Transformation wird Jahre dauern und benötigt eine effektive Führung, ein gutes Verständnis der Werttreiber der Branche, KI-Fähigkeiten und -Talente im Unternehmen und eine Firmenkultur, die die fortlaufende Entwicklung hin zu einem KI-getriebenen Geschäft unterstützt.

PROAKTIV STATT REAKTIV

Mithilfe der Künstlichen Intelligenz wird die Logistikbranche ihr Betriebsmodell erneuern: weg von reaktivem Handeln, hin zu einer proaktiven und vorausschauenden Vorgehensweise. Dies wird sich positiv auf verschiedene Tätigkeiten und Sektoren auswirken, wie zum Beispiel das Backoffice, den operativen Bereich und Aktivitäten mit Kundenkontakt. So nutzen KI-Technologien modernste Bilderkennung, um den Zustand von Sendungen und Anlagen zu verfolgen, um einen vollständig autonomen Transport zu ermöglichen oder Schwankungen der globalen Sendungsmengen zu prognostizieren. **Künstliche Intelligenz erweitert die menschlichen Fähigkeiten und reduziert repetitive Aufgaben.** Damit verlagert sich der Fokus der Logistikmitarbeiter auf anspruchsvollere Aufgaben.

CHRISTINA GRUBER

WEITERFÜHREND

Trendreport „Artificial Intelligence in Logistics“ (Englisch)

NEUER INDEX

FRÜHINDIKATOR FÜR DEN WELTHANDEL

DHL setzt Künstliche Intelligenz für Handelsprognosen ein. Damit haben Unternehmen eine zusätzliche Informationsgrundlage für ihre Geschäftsentscheidungen.

Das DHL Global Trade Barometer fühlt dem Welthandel den Puls. Der neue Index, den DHL in Kooperation mit Accenture entwickelt hat, basiert auf der Auswertung großer Mengen von Logistikdaten mithilfe Künstlicher Intelligenz. DHL Kunden können so ihre Logistikprozesse optimieren. Der Index liefert beispielsweise wertvolle Informationen für Entscheidungen über Investitionen oder Lieferketten. Auch DHL wird ihn zur Optimierung der Ressourcenplanung nutzen.

Der Nutzen des DHL Global Trade Barometers reicht noch weiter: Da der Welthandel ein Motor für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ist, stellen die Prognosen auch wertvolle Hinweise zum Verlauf der Weltkonjunktur dar. Dank der hohen Datenqualität ist es zudem möglich, den Index als Indikator in die Prognosemodelle von Banken, Verbänden und Wirtschaftsforschungsinstituten zu integrieren. „Als weltweit führender Logistikanbieter wissen wir bei DHL sehr genau, welche Triebfedern den globalen Handelsströmen zugrunde liegen. Außerdem verfügen wir über das entsprechende Know-how, um die anfallenden Marktdaten auszuwerten und zu interpretieren. Mit unserem Netzwerk, unseren Spezialisten und unserer Branchenerfahrung ist DHL prädestiniert, aus der

Analyse globaler Lieferketten Prognosen für die Entwicklung des Welthandels abzuleiten“, sagt Tim Scharwath, CEO DHL Global Forwarding, Freight. „Das DHL Global Trade Barometer zeigt eindrucksvoll, welche Chancen uns die Digitalisierung eröffnet und wie wir Big Data und Künstliche Intelligenz zum Vorteil unserer Kunden nutzen können.“

MESSVERFAHREN

Den Input liefern Import- und Exportdaten für Zwischenprodukte und frühzyklische Güter, die als Grundlage für weitere industrielle Wertschöpfung dienen. Das sind zum Beispiel Textiletiketten für Kleidung, Stoßstangen für Autos oder Touchscreens für Mobilgeräte. Der Index reflektiert die aggregierten Marktdaten aus der Luft- und Container-Seefracht von China, Deutschland, Großbritannien, Indien, Japan, Südkorea und den USA – Ländern, die über 75 Prozent des Welthandels ausmachen. Die Daten werden zu einem Indexwert verdichtet und außerdem für jedes der sieben Länder einzeln berechnet. Der Index entspricht dem gewichteten Durchschnitt des aktuellen Wachstums und dem der nächsten zwei Monate. Ein Indexwert von über 50 steht für eine positive Entwicklung, ein Wert unter 50 deutet auf einen Rückgang des Welthandels hin. Testreihen haben gezeigt, dass Vorhersagen für einen Zeitraum von drei Monaten getroffen werden können. Entsprechend veröffentlicht DHL das Barometer vierteljährlich.

KIM LIESSFELD

WEITERFÜHREND

Deutsche Post DHL Group Special zum Global Trade Barometer

FRUCHTIMPORT

EIN GEREIFTER PROZESS

Der Transport von Bananen zählt aufgrund ihrer hohen Empfindlichkeit zu den großen Herausforderungen in der Lebensmittellogistik. DHL FoodLogistics hat optimale Wege für die begehrten Früchte gefunden.

13,3 Grad Celsius – das ist die magische Zahl beim Bananentransport. Überschreitet die Lufttemperatur währenddessen diesen Wert, beginnt die Frucht zu reifen und kommt braun und matschig beim Verbraucher an. Mehr als ein Grad weniger und es entstehen Kälteschäden. Letztere machen die Bananen grau und ungenießbar. Ziel aller Beteiligten in der Transportkette ist also eine möglichst konstante Kühlung von der Ernte bis zum tatsächlich gewollten Beginn der Reifung unmittelbar vor der Auslieferung an den Endverbraucher.

DHL FoodLogistics, eine Geschäftseinheit von DHL Freight, ist Spezialist für Lebensmitteltransporte. Frank Terpoorten, Niederlassungsleiter in Duisburg, hat für den Kunden Biotropic, Importeur für Bananen aus nachhaltigem Anbau, einen eigenen Prozess für eine verzögerungsfreie Einfuhr entwickelt. „Neben der Temperatur gilt es auch, die Gesamttransportdauer im Auge zu behalten“, sagt der erfahrene Logistiker. Bei mehr als 21 Tagen besteht die Gefahr, dass die Früchte kippen und nicht mehr kontrolliert reifen.

ZOLLABFERTIGUNG IM INLAND

Anstatt die Bananen durch einen Drittanabieter in Rotterdam zu entladen, zwischenzulagern und für die Verzollung vorbereiten zu lassen, geht die Reise ohne

Links: Frank Terpoorten, Niederlassungsleiter DHL FoodLogistics Duisburg, bei der Temperaturkontrolle der importierten Bananen.

Umladen direkt im Kühlcontainer nach Duisburg weiter. Abnahme und Verzollung geschehen dort. Die Behälter sind dabei die ganze Zeit mit speziellen Hologrammaufklebern versiegelt. Der Kunde war skeptisch, ob diese Lösung mit den Zollbestimmungen in Einklang zu bringen war, da bisher kein anderer Importeur diese Methode nutzte.

Aber Frank Terpoorten spielte seine 20-jährige Erfahrung und Detailkenntnisse der Rechtsvorschriften aus. „Hier mussten wir kreativ sein. Wir haben alle Optionen im Zollverfahren genutzt und für Biotropic die Zulassung als ‚Bewilligter Verwieger' und für uns als ‚Zugelassener Empfänger' beantragt. So konnten wir die Ware direkt beim Kunden zustellen, ohne einen Zollstopp einlegen zu müssen oder bei der Entladung auf die Öffnungszeiten des Zolls angewiesen zu sein", sagt der Niederlassungsleiter.

ÜBER DEN TELLERRAND SCHAUEN

Denn mit diesen Genehmigungen ist es DHL FoodLogistics möglich, ein sogenanntes Verwahrlager zu betreiben, in dem dann die Zollabfertigung stattfindet. Dort stellen vom Zoll als Verwieger geprüfte und registrierte Mitarbeiter von Biotropic exemplarisch das Gewicht von 13 Kartons aus einer Charge fest. Daraus berechnen sich dann die fälligen Abgaben. Die Früchte kommen bei diesem Verfahren aus dem Kühlcontainer direkt in die Reifekammer, es geht keine Stunde unnötig Zeit verloren und der Einzelhandel erhält die Ware garantiert mit der gewünschten Qualität.

Kunde und Behörden waren anfangs skeptisch, aber inzwischen läuft dieses Procedere völlig einwandfrei über mehrere Jahre. Es hat dazu beigetragen, den Schwund durch verdorbene Früchte auf dem Weg von der Plantage bis auf den Ladentisch zu minimieren. Frank Terpoorten und sein Team aus sieben Mitarbeitern sind bereit, auch ungewöhnliche Wege zu gehen und Überzeugungsarbeit bei allen Beteiligten zu leisten, wenn es sein muss. „Uns ist es wichtig, Möglichkeiten zu finden und nicht zu sagen, hier ist Stop im Denken!"

KAI ORTMANN

WEITERFÜHREND

DHL FoodLogistics (Kontaktformular)

KLEINES 1×1 DER BANANE

Bananen wachsen in feuchtwarmen Gebieten und werden heute in der Regel als Kulturpflanzen auf Plantagen angebaut. Die noch unreifen, grünen Früchte werden in Stauden mittels Bananenmesser von den bis zu neun Meter hohen Bäumen geerntet und in kleinere sogenannte Fingerbüschel zerteilt. Für deren Transport werden in der Regel standardisierte Bananenkartons und Kühlcontainer verwendet. Im Zielland kommen die Früchte bei den Importfirmen in Reifekammern, in denen die Begasung mit Ethylen und eine entsprechende Klimatisierung den Reifeprozess künstlich auslösen. Bis zum Erreichen der für den Handel idealen Farbstufe bleiben die Bananen in der Kammer. Allein 2015 importierte Deutschland 1,35 Millionen Tonnen.

REIFEGRADE DER BANANE

Farbstufe 1
Dunkelgrün: Die Banane wird geerntet.

Farbstufe 2
Hellgrün: Der Reifeprozess hat eingesetzt.

Farbstufe 3
Mehr Grün als Gelb: Die Auslieferung an den Einzelhandel bei höheren Außentemperaturen startet.

Farbstufe 4
Mehr Gelb als Grün: Jetzt ist der übliche Zeitpunkt der Auslieferung an den Einzelhandel.

Farbstufe 5
Gelb mit grünen Spitzen: Das beste Reifestadium zum Verkauf an den Konsumenten ist erreicht.

Farbstufe 6
Vollgelb: Die Banane hat ein ideales Verzehraroma.

Farbstufe 7
Vollgelb mit Zuckerflecken: Der sofortige Verzehr wird empfohlen.

LÄNDERREPORT

PARTNER DER AUTOMOBILINDUSTRIE

DHL Freight in der Tschechischen Republik profitiert von der günstigen Lage in Zentraleuropa. Der Export nach Deutschland und die Belieferung der Automobilindustrie stehen im Fokus der Geschäftstätigkeit.

DHL FREIGHT TSCHECHIEN IN ZAHLEN (2017)

- Mitarbeiter: 932
- Terminals: 6
- Lagerfläche: > 50.000 m²
- Fahrzeuge von Subunternehmen: > 7.500
- LTL-Transporte: 297.434
- FTL-Transporte: 186.630

In der Tschechischen Republik wird noch produziert: Der Industrieanteil am Bruttoinlandsprodukt des Landes zählt mit über 37 Prozent zu den höheren in der Europäischen Union. Einen gewichtigen Teil davon machen die Automobilindustrie und ihre Zulieferfirmen aus. Dementsprechend ist auch die Kundenstruktur von DHL Freight Tschechien angelegt, mit einem klaren Schwerpunkt auf die Lieferketten der Autobauer. Mehr als 900 Mitarbeiter an sechs Terminalstandorten und in den vier Kundenservicecentern stellen höchste Servicequalität sicher. Die Bandbreite der Leistungen für die wichtigsten Kunden aus der Automobilbranche ist groß. Beispiele sind die Lagerhaltung im Produktionsvorlauf und -nachlauf einschließlich

des firmeninternen Transports oder die Materialsammlung bei über einhundert Zulieferern mit anschließendem Transport in europäische Länder. Auch ein Short Sea Concept mit unbegleiteten Trailern, beispielsweise nach Sunderland in England, wurde realisiert.

WEITERFÜHREND

DHL Freight Tschechische Republik

HOHES MASS AN ERFAHRUNG

„Wir sind seit 1992 im tschechischen Markt aktiv und daher bestens im Land und seinen Märkten vernetzt. Unseren Kunden steht ein breites Portfolio an Transportlösungen zur Verfügung. Durch die enge Kooperation mit anderen Geschäftsbereichen von DHL können wir auch für komplexe Problemstellungen zielgenau zugeschnittene Lösungen anbieten“, sagt Vít Návrat, Managing Director DHL Freight Central Eastern Europe. Dabei spielt es keine Rolle ob Zolldienste, Lagerhauslogistik oder komplette End-to-End-Prozesse gefragt sind.

GUTE ZAHLEN

Neben der Automobilindustrie als Fokusbranche ist der Export nach Deutschland ein weiteres starkes Standbein der tschechischen Wirtschaft. Fast ein Drittel des Außenhandelsvolumens wird mit dem Nachbarland erwirtschaftet. Davon profitiert auch DHL Freight: Der Umsatz stieg im Jahr 2017 auf 182,8 Millionen Euro, ein Plus von 5,1 Prozent gegenüber 2016. Für Vít Návrat ist das aber auch ein Erfolg der Mitarbeiter: „In der Kundenzufriedenheitsumfrage belegen wir in den vergangenen drei Jahren konstant die vorderen Plätze. Viele Kunden in den verschiedensten Branchen verlassen sich bei der Logistik komplett auf uns. Das ist ein Zeichen für unsere Kompetenz.“

PROBLEM FACHKRÄFTEMANGEL

Die Herausforderungen für die kommenden Jahre sieht DHL Freight in der Tschechischen Republik vor allem bei den Kapazitäten. „Der Fahrermangel macht uns zu schaffen, wir versuchen mit sehr aktiver Werbung, langfristigen Verträgen für unsere Subunternehmer und dem Einkauf zusätzlicher Ladefläche Abhilfe zu schaffen“, sagt Vít Návrat. Für die Zukunft wichtig ist neben den noch unklaren Auswirkungen der EU-Mobilitätspakete eine generelle Verbesserung der Straßeninfrastruktur im Land – vor allem mehr Parkplätze entlang der Hauptstraßen.

Vít Návrat, Managing Director DHL Freight Central Eastern Europe

KAI ORTMANN

AUGMENTED REALITY

ALLES IM BLICK

Datenbrillen sind der neue Branchentrend in der Kommissionierung.

Sie blenden Schritt für Schritt Arbeitsanweisungen und Hinweise ein, zeigen den Mitarbeitern, wo sich der gesuchte Artikel gerade befindet und wo er auf dem Wagen zu positionieren ist. Vision Picking per Smart Glasses ist ein neuer Trend in der Logistik. DHL Supply Chain bietet den Einsatz der Datenbrillen jetzt standardmäßig weltweit in ihren Lagern an. So ausgerüstet gehören für die Lagerarbeiter schriftliche Anweisungen auf Papier der Vergangenheit an. Stattdessen zeigen die Smart Glasses dem Träger alle notwendigen Informationen auf dem Brillendisplay. Der Kommissionierer hat dabei beide Hände frei und kann besser arbeiten. Das Ergebnis: Die Produktivität lässt sich durch den Einsatz der Brillen um bis zu 15 Prozent steigern, gleichzeitig sinkt die Fehlerquote. Das haben internationale Testläufe in den USA, Europa und Großbritannien gezeigt.

DHL ALS TRENDSETTER

„Als eines der ersten Logistikunternehmen, das diese Technologie nutzt, setzen wir damit neue Maßstäbe in der Kommissionierung“, sagt Markus Voss, Chief Information Officer & Chief Operating Officer bei DHL Supply Chain. „Unsere Kunden sind begeistert über die erzielten Produktivitätsverbesserungen und den Einsatz innovativer Technologie in ihren Lagern.“ Auch die Mitarbeiter sind mit den Smart Glasses zufrieden: Die Brillen sind sehr leicht und intuitiv zu bedienen. Dadurch hat sich auch die notwendige Zeit für Einarbeitung und Trainings halbiert. Drei Partner unterstützten DHL Supply Chain dabei: Ubimax, der seine Software xPick beisteuerte, sowie Google und Vuzix, die die Brillenmodelle Glass Enterprise, M100 und M300 zur Verfügung stellten. Momentan laufen weitere Machbarkeitstest mit anderen Anbietern in Australien und Asien. Auch hier sind vielversprechende Ergebnisse zu erwarten. Die Anzahl der eingesetzten Datenbrillen wird dementsprechend kontinuierlich zunehmen.

DHL prüft aktuell weitere Anwendungsgebiete für die Augmented Reality-Technologien. Dies könnten beispielsweise Schulungen, Wartungsarbeiten oder die Berechnung von Sendungsmaßen sein.

KIM LIESSFELD

WEITERFÜHREND

DHL Supply Chain

DHL Produktfilm Vision Picking

MARKTSTUDIE

SPITZENREITER IN DER LOGISTIK

DHL wurde in Gartners aktuellem „Magic Quadrant“ für 3PL-Logistikanbieter als „Leader“ ausgezeichnet und erzielt innerhalb des Leader-Quadranten die höchsten Werte bei den Kriterien „Vision“ und „Umsetzung“.

MAGIC QUADRANT

Gartner’s Untersuchungsmethode des „Magic Quadrant“ stellt dar, wie sich bestimmte Anbieter innerhalb eines Marktes nach klar definierten Kriterien positionieren. Unterschieden werden Vorreiter („Leader“), Herausforderer („Challengers“), Visionäre („Visionaries“) und Nischenakteure („Niche Players“). Untersuchungsbegleitend bieten Gartner Critical Capabilities Notes tiefergehende Analysen der Fähigkeiten und Produkte eines Dienstleisters in Bezug auf reale oder eigens konstruierte Fallbeispiele.

Gartner Inc., weltweit führendes Research- und Beratungsunternehmen für Informationstechnologie, hat 15 Third-Party-Logistikdienstleister (3PL) im Hinblick auf Vollständigkeit der Vision („completeness of vision“) und Umsetzungsfähigkeit („ability to execute“) analysiert. Diese Kriterien bildeten die Grundlage für die Positionierung im Gartner’s Magic Quadrant.

DHL erhielt im Mai 2018 nicht nur die Auszeichnung als Leader, sondern erzielte innerhalb dieses Quadranten bei beiden Kriterien die höchsten Werte. „Bei DHL können wir die unterschiedlichsten Kundenwünsche abdecken, von Standardleistungen der Logistik bis hin zu hochspezialisierten Lösungen für einzelne Märkte“, erläutert Katja Busch, Chief Commercial Officer DHL und Leiterin des Unternehmensbreiches Customer Solutions & Innovation. „Besonders freuen wir uns darüber, dass unsere Arbeit in der Trendforschung und der Innovation Anerkennung findet. Ich denke hier beispielsweise an unsere aktiven Investitionen in die Zukunft der Supply Chain 4.0, mit denen wir die Entwicklung in diesem Bereich vorantreiben wollen. Und mit unserem strukturierten Forschungsansatz identifizieren wir immer wieder Anwendungsbereiche für neue Technologien, in denen wir für unsere Kunden echten Mehrwert schaffen können.“

Leader verfügen nach Gartner über umfangreiche Services und Infrastruktur mit globaler Reichweite. Sie erarbeiten passende, gut umgesetzte Lösungen für unterschiedlichste Branchen. Ihr Logistikgeschäft ist höchst professionell, breit aufgestellt und perfekt umgesetzt. Gut durchstrukturierte Strategien und Geschäftsmodelle tragen dazu bei, ihre Fähigkeiten sowie ihre Präsenz in Branchen und Regionen auszubauen. Einige der größten Unternehmen der Welt verlassen sich beim Betrieb ihrer globalen Lieferketten auf das Können der Leader. „Die höchsten Werte im Leader-Quadranten erzielt zu haben, ist eine große Leistung und ein Beweis für die Breite unserer Service- und Produktpalette“, sagt Katja Busch. „Unser großes Ziel ist es, für Unternehmen auf der ganzen Welt die erste Wahl unter den Logistikanbietern zu werden. Als das internationalste Unternehmen der Welt können wir auf ein globales Logistiknetzwerk zurückgreifen und so unseren Kunden Logistikleistungen der Spitzenklasse bieten. Unsere Platzierung im Magic Quadrant von Gartner macht den Erfolg unseres Konzepts noch sichtbarer – sowohl für bestehende als auch für neue Kunden.“ TORSTEN ARNOLD

WEITERFÜHREND

Informationen zu Laufzeiten:
der DHL Freight LeadTime Rechner

AKTUELLE VERBESSERUNGEN

NEUES AUS DEM DHL FREIGHT NETZWERK

ART	ROUTE	IM DETAIL
Neuer Euroconnect Service	Von West- und Mitteleuropa nach Zypern	Ab sofort ist das DHL Freight Netzwerk um einen neuen Standardservice in Zypern reicher. Mit der Kombination aus Straßen- und Seefracht haben wir die Laufzeit für unsere Kunden im Vergleich zu reinen Seefrachtlösungen aus West- und Mitteleuropa um 30 bis 50 Prozent reduziert.
Neue Direktverbindung	Von Belgien und den Niederlanden nach Ungarn	Es gibt eine neue tägliche Direktverbindung von Belgien und den Niederlanden nach Ungarn. Das ermöglicht einen zuverlässigen 48-Stunden-Service von den wichtigsten Industriegebieten Budapests aus sowie einen 72-Stunden-Service vom restlichen Ungarn aus.
Schnellere Verbindung	Von Zentralspanien nach Deutschland und zurück	Durch die neue Verbindung von Madrid nach Freiburg und zurück haben wir den Service für unsere Kunden um einen Tag verbessert, so dass jetzt für alle Abholtage ein 48-stündiger Service von und zu den wichtigsten Industriegebieten beider Länder möglich ist.
Schnellere Verbindung	Von Schweden ins Baltikum	Eine neue HUB-Lösung von Schweden gewährleistet einen zuverlässigen 72-Stunden-Service zu allen wichtigen Industriegebieten in Litauen, Lettland und Estland.
Schnellere Verbindung	Von Norddeutschland in die Beneluxstaaten	Norddeutschland und die Beneluxländer sind jetzt noch besser verbunden. Unsere Kunden erwartet ein zuverlässiger 24-Stunden-Tür-zu-Tür-Service aus der Region Hannover nach Belgien und von Neumünster nach Belgien und in die Niederlande.
Schnellere Verbindung	Von Belgien in die Schweiz	Die Verbindung zwischen Belgien und der Schweiz wurde optimiert, so dass nun ein täglicher 48-Stunden-Service von der Abholung bis zur Zustellung möglich ist.
Schnellere Verbindung	Von Europa in den Osten der Schweiz	DHL Freight hat das Line-Haul-Setup im Terminal in Buchs (Schweiz) verändert. So kommen Lieferungen von vielen Regionen Europas in die Ostschweiz einen Tag früher als bisher an.

FRACHTAUSLASTUNG

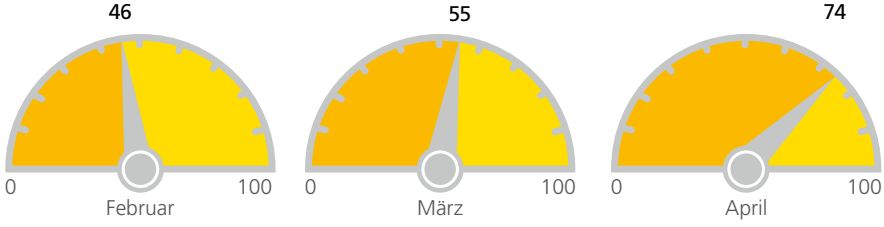
STABILER AUFWÄRTSTREND

Kommentar zur aktuellen Marktlage in der europäischen Logistikbranche und zur Frachtauslastung von Martin Veen, Leiter M&A & strategische Projekte, DHL Freight.

Die makroökonomischen Rahmenbedingungen für den europäischen Straßengüterverkehr sind weiterhin gut. So wurde die Wachstumsprognose für das europäische Bruttoinlandsprodukt von zwei Prozent auf 2,4 Prozent nach oben korrigiert. Allerdings ist die Stimmung insgesamt zurückhaltender, nicht zuletzt aufgrund der instabilen Gesamtlage der Weltpolitik und einem leichten Absinken von Indikatoren wie dem deutschen Geschäftsklimaindex. Dieser ist gegen Ende des ersten Quartals moderat zurückgegangen und liegt jetzt auf

TRANSPORTBAROMETER

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, Juni 2018

dem durchschnittlichen Niveau von 2017. Ebenso hat der europäische Purchasing Managers Index (PMI) von IHS Markit leicht verloren, liegt mit 56,6 aber immer noch auf einem hohen Niveau und impliziert einen weiteren Ausbau der Produktionsmengen.

BRANCHENSPEZIFISCHE FAKTOREN

Nachdem den verladenden Unternehmen zu Jahresbeginn zunächst mehr Kapazitäten zur Verfügung standen als Ende 2017, hat sich dieser Trend schon im März wieder umgekehrt. Der Transportpreisindex des Transporeon Transport Market Radar lag dagegen um 6,9 Punkte über den Werten am Ende des ersten Quartals des Vorjahres. Das deutet darauf hin, dass dem Markt nach wie vor nicht genügend Transportraum zur Verfügung steht und sich dieser Umstand graduell verschärft.

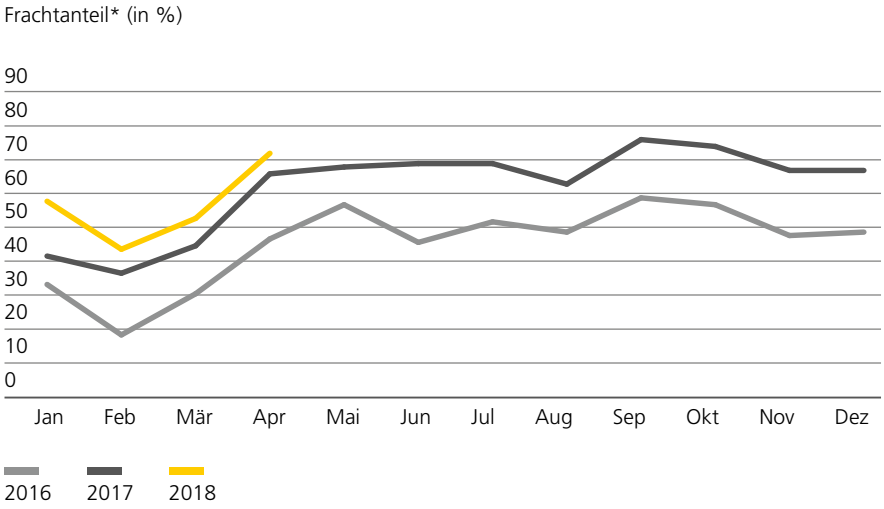
Diese Sicht stützt auch das TimoCom Transportbarometer für Europa, das ein Nachfrage-Angebotsverhältnis von 74:26 errechnet hat. Dieser Engpass wird nicht zuletzt durch den in der Branche eklatanten Fachkräftemangel verursacht. Vor allem Fahrer fehlen. Daraus folgen absehbar steigende Löhne, was in Kombination mit den aktuell gegenüber 2017 höheren Dieselpreisen (siehe auch Seite 32) die Kosten im Transportsektor nach oben treibt. Auf lange Sicht können diese Faktoren das Wirtschaftswachstum bremsen, erste Anzeichen für eine geringere Industrieauslastung durch stockende Lieferketten sind vorhanden.

AUSBLICK

Ungeachtet des saisonalen Rückgangs zu Jahresbeginn liegen die Frachtvolumina im Straßengüterverkehr auf stabil hohem Niveau. Sowohl im Bereich Terminal Based Operations (TBO) als auch bei NTBO sind im Vergleich mit dem Vorjahreszeitraum Zuwächse zu verzeichnen. Das dürfte nach dem European Road Freight Forwarding Index der Danske Bank erst einmal so bleiben. Dieser prognostiziert weiterhin steigenden Transportbedarf.

Auf der politischen Seite ist die längste Regierungsbildung der deutschen Geschichte zum Abschluss gekommen, die Anpassung der politischen Prioritäten auch bezüglich des Straßengüterverkehrs dauert aber bis in den Sommer hinein an. Insofern lässt sich der Einfluss der Entscheidungen auf den Markt noch nicht absehen. MARTIN VEEN

BELEGUNG IM JAHRESVERGLEICH



*Anteil 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, Juni 2018

IHRE MEINUNG

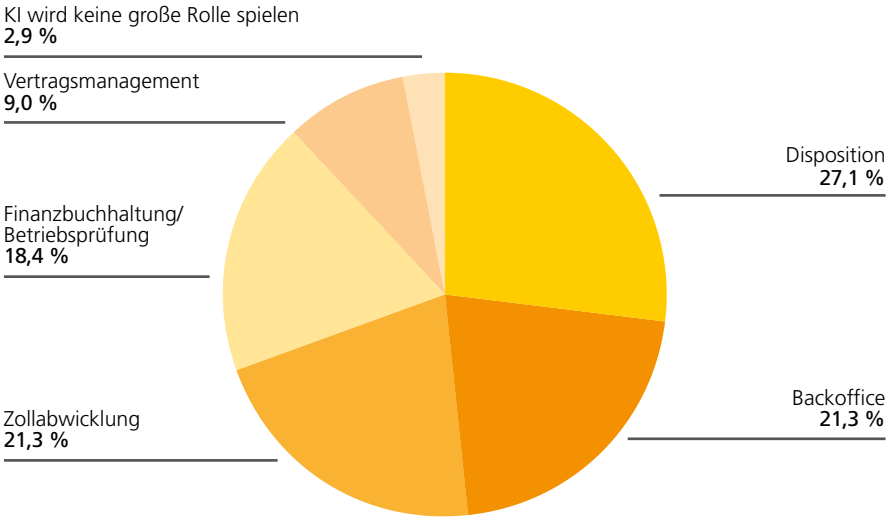
KÜNSTLICHE INTELLIGENZ KANN DAS BACKOFFICE REVOLUTIONIEREN

Ergebnis der Freight Connections-Umfrage im zweiten Quartal 2018.

Künstliche Intelligenz (KI) ist eines der zurzeit meist erforschten Themen (siehe hierzu auch die Beiträge auf den Seiten 16 und 18). Aber gibt es denkbare Einsatzfelder für KI in der Logistikbranche? Die nebenstehende Grafik zeigt die Ergebnisse unserer Umfrage im Detail.

Für Ihre Beteiligung ein herzliches Dankeschön! Die Gewinner der Slim Powerbanks im exklusiven DHL Design wurden von uns per E-Mail benachrichtigt.

WO SEHEN SIE BEREICHE, IN DENEN AUFGABEN IN ZUKUNFT VON COMPUTERN MIT KI ÜBERNOMMEN WERDEN KÖNNEN?



ZULASSUNGSZAHLEN

JAHRESTREND ZEIGT BERGAUF

Neuanmeldungen schwerer Lkw auf dem EU-Markt

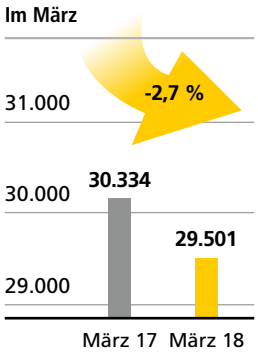
Die Monate Januar bis März 2018 zeigen EU-weit eine Zunahme der Neuregistrierungen schwerer Lkw von 2,9 Prozent gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum. Damit kletterte die Anzahl der neuen Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen auf 77.952 Stück. Auf den großen Märkten gab es die stärksten Zuwächse in:

- Polen (+15,5 Prozent)
- Frankreich (+12,1 Prozent)
- Italien (+10,5 Prozent)

Deutlich zurückgegangen ist die Zahl der Registrierungen in:

- Großbritannien (-7,8 Prozent)
- Deutschland (-6,4 Prozent)

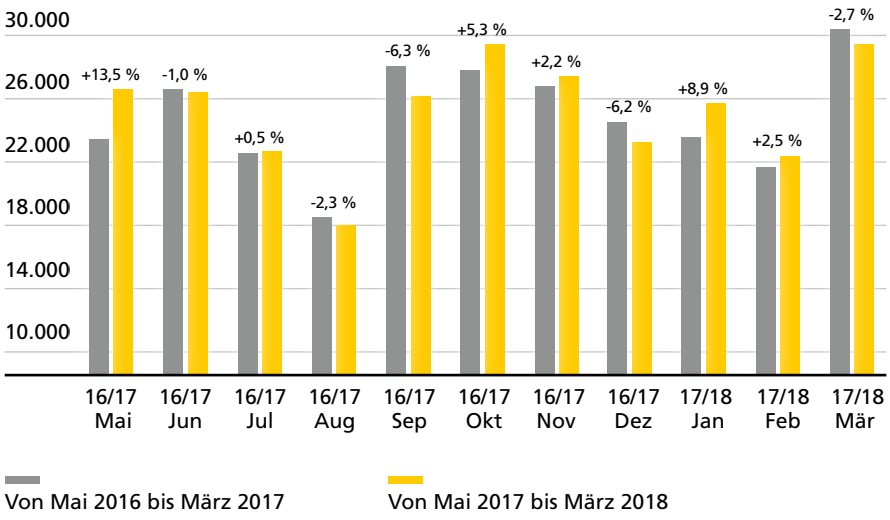
NEUREGISTRIERUNGEN SCHWERER LKW* IM DETAIL



	Von Januar bis März 2018	ggü. Vorjahreszeitraum
EU	77.952	+2,9 %
Deutschland	15.746	-6,4 %
Frankreich	11.963	+12,1 %
UK	8.101	-7,8 %
Polen	6.705	+15,5 %
Italien	5.768	+10,5 %
Spanien	5.081	+4,9 %

Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), April 2018 * über 16 Tonnen, EU-weit

IM JAHRESVERLAUF*



Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), April 2018 * Lkw über 16 Tonnen, EU-weit

DIESELPREIS-KOMMENTAR

ANSTIEG WIRD NICHT LANGE ANHALTEN

Von Eugen Weinberg, Leiter Rohstoffanalyse der Commerzbank

Für den gestiegenen Dieselpreis war neben dem Plus beim Ölpreis auch die Schwäche des Euro mitverantwortlich. Die Abwertung gegenüber dem US-Dollar verteuert das zumeist importierte Rohöl tendenziell, da Energieträger traditionell in US-Dollar gehandelt werden.

Hauptschuld an der Entwicklung trägt jedoch der Ölpreis. Dieser ist im zweiten Quartal – wegen weiterhin starker Nachfrage und beträchtlicher Produktionsausfälle insbesondere in Venezuela – zeitweise auf über 80 US-Dollar je Barrel gestiegen. Die hohe Produktionsdisziplin der OPEC hat ebenfalls dazu beigetragen. Denn die meisten OPEC-Staaten haben sich an die Vereinbarung zur freiwilligen Produktionskürzung gehalten und diese teilweise sogar übererfüllt.

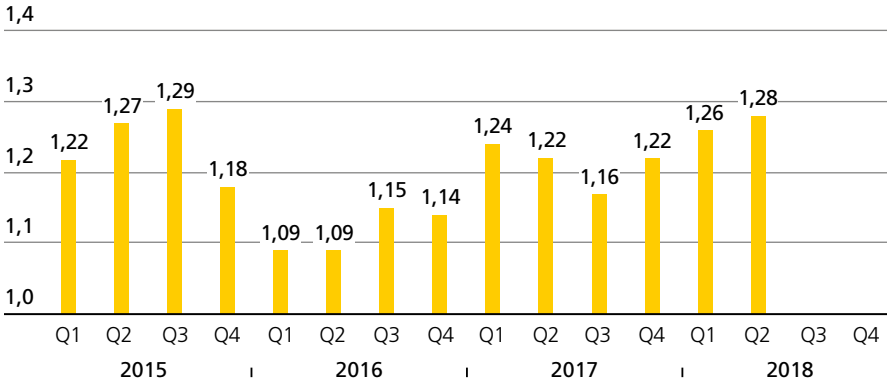
ENTSPANNUNG IN SICHT

Die Situation dürfte sich jedoch in der zweiten Jahreshälfte wieder ändern. Zum einen ist mit einem steigenden Ölangebot zu rechnen. So haben die beiden größten Ölexporteure Russland und Saudi-Arabien, die auch über hinreichend freie Kapazitäten verfügen, eine Fördermengenausweitung in Aussicht gestellt. Zudem wird in den USA die Ölproduktion wegen der hohen Preise weiter ausgeweitet.

Zum anderen dürfte die Nachfrage auf die gestiegenen Kraftstoffpreise reagieren und sich etwas abkühlen. Auf der Währungsseite ist zudem keine weitere Abschwächung des Euro zu erwarten, weil sich für 2019 die Zinswende abzeichnet. Das Risiko großer geopolitischer Kapriolen scheint dagegen gering. Auto- und Lkw-Fahrer können daher etwas entspannter in die zweite Jahreshälfte schauen und mit einem Preisrückgang bei Diesel rechnen.

DIESELPREISE VON 2015 BIS 2018

Kosten für einen Liter (in Euro)



Am 4. Juni 2018: 1,37 Euro

Quelle: Eurostat, Weekly Oil Bulletin, Juni 2018

VIDEO DES MONATS

FAHRENDE KUNSTWERKE

„Dekotora“ nennen es die Japaner, wenn sie ihre Trucks zu Leinwänden machen. Mit viel Leidenschaft und Hingabe kommt hier Farbe auf die Straße, sehen Sie selbst.

VIDEO ABSPIELEN

Quelle: Youtube, Junkin Media, RM Videos

OUT OF THE BOX

DHL FREIGHT

AUF EINEN BLICK

Mehr als
208
Terminals

Fachliche Kompetenz in
8
Sektoren
Automotive | Chemicals
Consumer | Energy | E&M
LS&H | Retail | Technology

In mehr als
40
Ländern

44 Mio.
Tonnen Transporte pro Jahr

Exzellentes Stückgut-NETZWERK mit mehr als
2.200
Linehauls

43 Mio.
Sendungen pro Jahr

12.500
Mitarbeiter

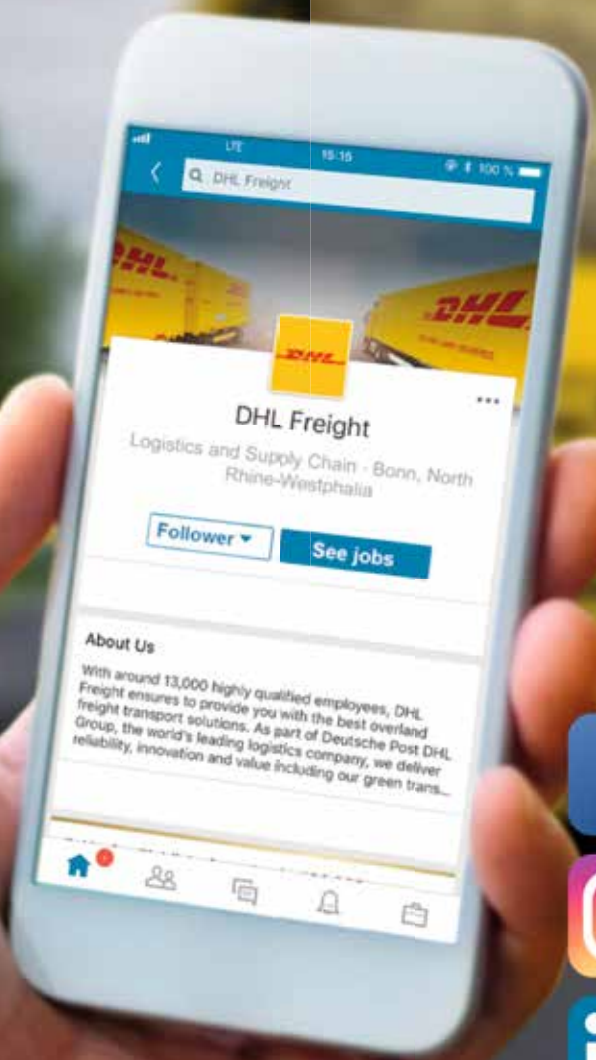
DHL Freight – Excellence. Simply delivered.

FOLGEN SIE UNS AUF SOCIAL MEDIA

Erhalten Sie exklusive Einblicke in unser Unternehmen und Informationen aus der Logistikbranche auf unseren DHL Freight Unternehmensauftritten in den sozialen Medien.

Treten Sie unserer Online-Community bei und bleiben Sie informiert.

DHL Freight – Excellence. Simply delivered.



facebook.com/dhlfreight

instagram.com/dhlfreight

linkedin.com/company/dhlfreight