

DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS | DEZEMBER 2017

LOGISTIK WELT

PORT OF HAMBURG
MAGAZINE

Liebe Leserinnen
und Leser,



die Logistikbranche boomt. Sie ist mit 258 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2016 und mehr als drei Millionen Beschäftigten nach der Automobilindustrie und dem Handel der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland und somit ein wichtiger Motor für wirtschaftliches Wachstum und den Arbeitsmarkt.

Hamburg nimmt unter den deutschen Logistikregionen eine Spitzenposition ein – nicht zuletzt wegen seines Hafens. Über 8.700 Schiffsanläufe pro Jahr, mehr als 2.000 Ganzzugverbindungen pro Woche, rund 50 spezialisierte

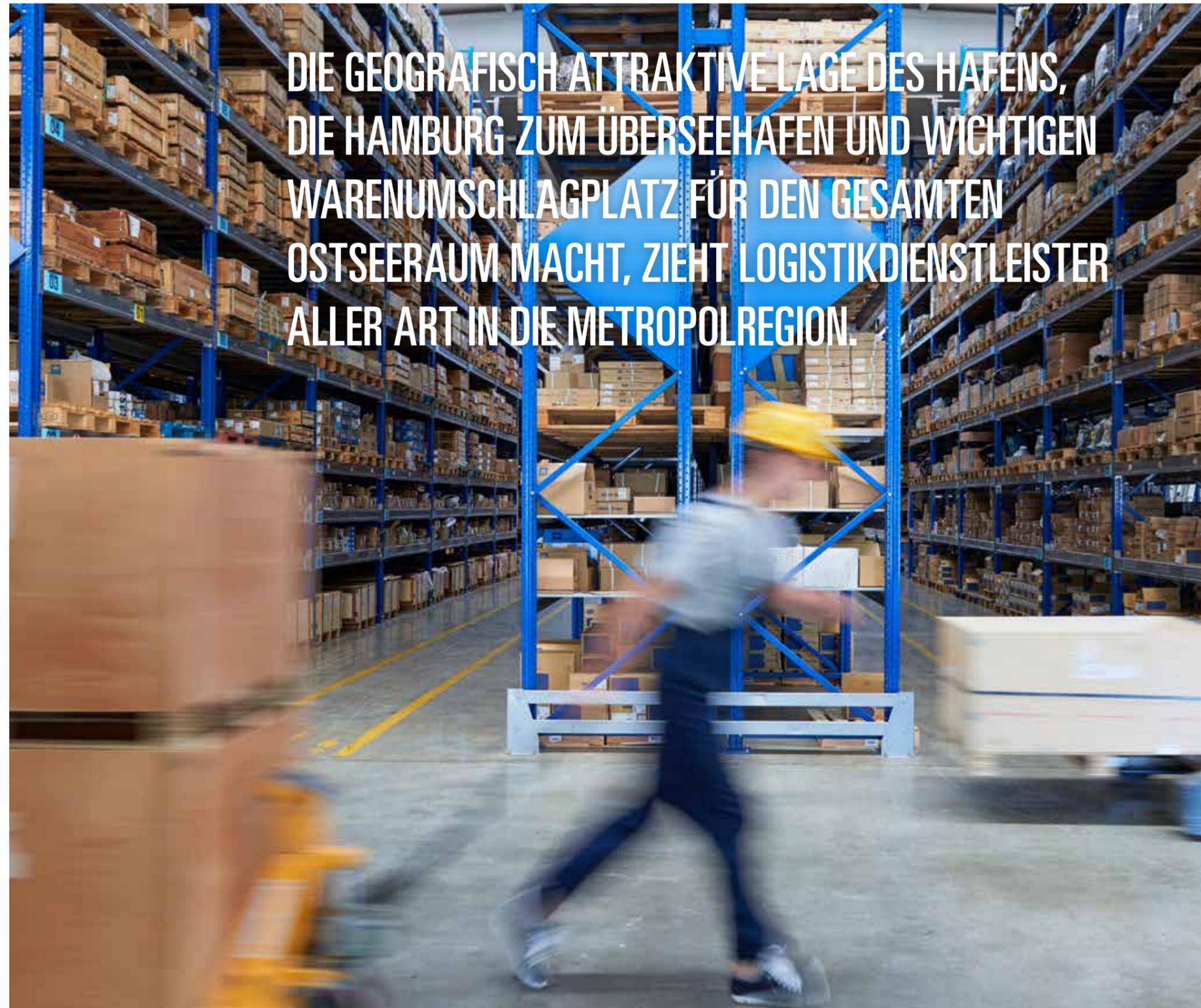
Umschlaganlagen für die Abfertigung der unterschiedlichen Güter sowie vier moderne Containerterminals sind nur einige Faktoren, die den Hamburger Hafen zu einem der flexibelsten und leistungsfähigsten Universalhäfen der Welt machen. 138,2 Millionen Tonnen Ladung gingen 2016 über die Kaikanten des Hamburger Hafens. Hafen und Logistik, das sind zwei Branchen, die in Hamburg untrennbar miteinander verbunden sind und voneinander profitieren. Die geografisch attraktive Lage des Hafens, die Hamburg zum Überseehafen und wichtigen Warenumschlagplatz für den gesamten Ostseeraum macht, zieht Logistikdienstleister aller Art in die Metropolregion. Da verwundert es nicht, dass allein in Hamburg rund 5.700 Logistikunternehmen für den reibungslosen Transport der Waren von A nach B sorgen – eine bemerkenswerte Zahl.

Und trotzdem oder gerade deswegen muss sich auch der Logistikstandort Hamburg den Herausforderungen der Zukunft stellen. Die größte Aufgabe wird es sicherlich sein, den digitalen Wandel der Branche in den nächsten Jahrzehnten mitzugestalten. Mit der smartPORT-Strategie der Hamburg Port Authority sind wir bereits auf einem guten Weg, um die Qualität und die Effizienz des Hafens als wichtigen Teil der Supply Chain zu erhöhen. Ich freue mich sehr, dass Hamburg 2021 Gastgeber der größten Branchenveranstaltung im Bereich Intelligente Transportsysteme, des ITS-Weltkongresses, ist und somit die große Chance hat, international Maßstäbe für urbane Mobilitäts- und Logistiklösungen zu setzen.

Die aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazines gibt Ihnen einen kleinen Einblick in die vielfältige und spannende Welt der Logistik. Bei unseren Recherchen und Interviews haben wir festgestellt, dass Digitalisierung, Industrie 4.0 oder Robotik mittlerweile zentrale Themen sind, die viele Akteure im Markt bewegen und sich daher auch in unseren Beiträgen wiederfinden. Die Bedeutung des Hamburger Hafens als wichtiger Logistik-Hub weltweiter Handelsströme kommt dabei natürlich nicht zu kurz.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und hoffe, dass Sie interessante Einblicke erhalten.

Ihr Axel Mattern
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



DIE GEOGRAFISCH ATTRAKTIVE LAGE DES HAFENS,
DIE HAMBURG ZUM ÜBERSEEHAFEN UND WICHTIGEN
WARENUMSCHLAGPLATZ FÜR DEN GESAMTEN
OSTSEERAUM MACHT, ZIEHT LOGISTIKDIENSTLEISTER
ALLER ART IN DIE METROPOLREGION.

Inhaltsverzeichnis

02 EDITORIAL

LOGISTIKWELT

- 06 **BIG DATA SIND DIE NEUEN CONTAINER**
Wirtschaftsexperten werfen einen Blick auf die Logistik von morgen
- 09 **TRANSPORTLOGISTIK AUF DER DIGITALEN ÜBERHOLSPUR**
Die Hamburger Container-Spedition CTD setzt auf digitale Tourenplanung via App
- 10 **„ICH WÜNSCHE MIR, DASS WIR AUCH IN ZUKUNFT DEN MUT HABEN, DEN DIGITALEN FORTSCHRITT MIT LEBEN ZU FÜLLEN“**
HPA-Geschäftsführer Jens Meier spricht über die Zukunft des Hamburger Hafens
- 14 **READY FOR DIGITAL TAKE-OFF**
Mit dem Digital Hub Logistics macht Hamburg Unternehmen in puncto digitale Prozesse fit
- 18 **RÜCKENWIND FÜR LOGISTIKIMMOBILIEN**
Logistikdienstleister zieht es nach wie vor in die Metropolregion Hamburg
- 22 **AMAZON ROBOTICS: KLEINE HELFER IM EINSATZ**
Im Amazon Logistikzentrum Winsen arbeiten Transportroboter und Menschen Hand in Hand
- 26 **EXOSKELETTE, DIE MENSCH-MASCHINE-KOMBINATION**
Hightech-Anzüge verleihen Logistik-Mitarbeitern Superkräfte
- 28 **VIELE WEGE FÜHREN NACH CHINA**
Hamburg – die Bahn nimmt im Containertransport von und nach China mehr und mehr an Fahrt auf
- 34 **3 FRAGEN AN ANDREA BRIKS, SACO SHIPPING GMBH**
Vom 2-Mann-Unternehmen zum führenden Player im NVOCC-Geschäft

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

- 36 **PETER PICKHUBENS PINNWAND**
Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe
- 38 **HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.**
Hafen Hamburg Marketing setzt auf bei Veranstaltungen auf Event-Container
- 38 **IMPRESSUM**













**Ein starker Verbund von 15 Hafen- und Logistikstandorten
in Norddeutschland und Skandinavien**






www.schrammgroup.de

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen
25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0
Fax: +49 (0) 4852 884-26
E-Mail: info-bp@schrammgroup.de



Logistik – Experten für alle Güter.

Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik

- Kundenspezifische Logistklösungen
- Vollautomatisches Hochregallagersystem
- 22.000 m³ Chemietanklager (250–5.000 m³)
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Als nötige Transportmittel können sich die Macher der McKinsey-Studie „Container Shipping: The next 50 Years“ künftig sogar fliegende Container vorstellen.



ken, das wäre dann doch zu viel erwartet. Aber sie werden viele Entscheidungen schnell treffen können, in dem sie viele Aspekte aus ihrer Umwelt erfassen und eigenständig zu Prozessen verarbeiten. Das ist die Sprunginnovation, aus der sich wie beim Smartphone dann viele neue Geschäftsmodelle ableiten lassen, die wir heute noch nicht einmal kennen.“

GAME-CHANGER DIGITALISIERUNG

Doch was bedeuten diese vielen neuen Aspekte für den Hamburger Hafen und die mit ihm verbundenen Unternehmen? Damit hat sich der Ökonom und frühere Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI), Prof. Thomas Straubhaar, ausführlich auseinandergesetzt und bestätigt die McKinsey-Aussagen: „Die Digitalisierung ist ein Game-Changer, sie führt dazu, dass ganze Geschäftsmodelle völlig neu zu denken sind.“ Das sehe man besonders deutlich am Beispiel des 3D-Druckers: „Jahrelang kamen fertige Turnschuhe aus der Produktion in Südostasien nach Deutschland. Heute kann der Turnschuh wieder vor Ort nach den Maßen jedes einzelnen Kunden vom 3D-Drucker ausgedruckt werden. Das erfordert keine großen Transaktionen mehr zwischen Adidas in Deutschland und der Produktionsstätte in China sowie dem Turnschuh, der schließlich irgendwo in Hamburg zum Kunden kommt.“

Somit stellt sich zwangsläufig die Frage, ob das Geschäft mit den Containern zumindest in der Nordrange

dauerhaft zurückgeht – und damit die maritime Wirtschaft in Norddeutschland langsam aber sicher schrumpft. „Nein“, ist Straubhaar überzeugt: „Es wäre sicherlich ein riesiger Fehler, wenn sich Hamburg vom Hafen oder der Seeschifffahrt lösen würde. Aber der Hafen muss sich die Frage stellen, in welcher Art und Weise er in der Wertschöpfungskette einer digitalisierten Logistik Geld verdienen kann. Abläufe und Prozesse könnten beispielsweise noch präziser, kundengerichteter oder schneller abgewickelt werden. Und da zählt weniger die Menge, sondern mehr die Qualität.“ Auf diese Veränderungen müsse rechtzeitig reagiert werden, mahnt Straubhaar: „Nämlich jetzt!“ Die Zukunft des Hamburger Hafens liegt nach Ansicht des Wirtschaftswissenschaftlers daher in der engen Verknüpfung und Vernetzung von Güterumschlag, verarbeitendem Gewerbe, Industrie und Logistik. „Dazu bedarf es gezielter Investitionen und einer exzellenten Infrastruktur auch jenseits der Hafenanlagen.“ Die Zukunft der Logistik gehöre nicht mehr allein dem Güterhandel, sondern den Dienstleistungen und dem Datenhandel. Mit seinem Ausblick positioniert er sich, was die Containerschiffsgrößen angeht, klar gegen die McKinsey-Prognose: „Je stärker und schneller diese Entwicklung voranschreiten wird, desto eher werden sich gigantische Containerschiffe und ausufernde Seehäfen als Dinosaurier der Wirtschaftsgeschichte erweisen.“ ■

Transportlogistik auf der digitalen Überholspur

Mit einer neuen Smartphone-Anwendung optimiert die HHLA-Tochter Container-Transport-Dienst (CTD) seit Mai ihr Container-Trucking im Hamburger Hafen. Das Fazit: effizientere Tourenplanung, papierlose Toureninformationen in Echtzeit, Zeit- und Kraftstoffersparnis, weniger Stress für die Fahrer.

Mehrmals pro Schicht fährt Samir Dedić mit seinem Sattelschlepper die großen Hamburger Containerterminals an. Auf jeder Tour nimmt er einen Container auf, fährt ihn zum Kunden und wartet bis die Stahlbox entladen wird. Danach geht es wieder zurück zum Terminal. Dedićs Touren führen überwiegend durchs Hafengebiet. Während der Arbeit brummt regelmäßig das Smartphone des gebürtigen Bosniers. Es sind keine privaten Nachrichten, die ihn erreichen, sondern jobrelevante Informationen. Denn seit Mai nutzt Dedić die neue CTD-FahrerApp. Über die mobile Anwendung ist er in Echtzeit mit seinem Disponenten verbunden und erhält Push-Nachrichten mit aktuellen Statusmeldungen zu seiner Tour. Die Vorteile: Der Fahrer kann bequem über das Handy seinen nächsten Auftrag ordern. Dazu muss er sich einmalig mit seinen Userdaten und seinem CTD-Chassis im System anmelden. Anschließend erhält er alle notwendigen Trans-

portdaten für die nächste Tour: Zoll- und Freistellungsnummern werden übermittelt, in Zukunft sogar gebuchte Zeitfenster (Slots) für die Abfertigung am Terminal. Außerdem kann er bei Bedarf Fotos von Dokumenten und Containern mit seiner Handykamera aufnehmen und an CTD übermitteln. Mittlerweile nutzen alle CTD-Fahrer die praktische Anwendung. Sie erleichtert die tägliche Arbeit und spart Zeit. Das bestätigt auch Dedić: „Die App ist viel einfacher als das Verfahren via Web-Anmeldung. Sie läuft immer im Hintergrund und meldet mir relevante Informationen. Früher musste ich für jede Tour Containernummer und Freistellungsnummer bei der

CTD-Zentrale ausdrucken und am Terminal vorlegen. Jetzt läuft alles papierlos übers Handy.“

Nach einer Testphase ist die CTD-FahrerApp auch fit für das Slotbuchungsverfahren (SBV), das seit dem 29. November an allen Containerterminals im Hamburger Hafen verpflichtend ist. Slotbuchung bedeutet, dass nur Lkw abgefertigt werden, die für ihre Transporte einen gültigen Slot zugewiesen bekommen haben. Das abgestimmte Verfahren soll für eine transparente und strukturierte Abfertigung an den Terminals sorgen. Vorher lief es nach dem Motto: Wer vorne steht, wird als Erster abgefertigt. Durch die zeitgenaue Slotbuchung werden die Boxen nun innerhalb kürzerer Zeit bereitgestellt. Ein ausführlicher Bericht über das neue SBV im Hamburger Hafen ist für die nächste Ausgabe des Port of Hamburg Magazines vorgesehen. ■

www.ctd.de



CTD-FAHRER SAMIR DEDIĆ ERHÄLT ÜBER DIE NEUE APP REGELMÄSSIG PUSH-NACHRICHTEN MIT AKTUELLEN STATUSMELDUNGEN ZU SEINER TOUR.

© HHLA / Joerg Schwaltenberg

„Ich wünsche mir, dass wir auch in Zukunft den Mut haben, den digitalen Fortschritt mit Leben zu füllen“



© HPA/Andreas Schmidt-Wriethoff

**JENS MEIER,
GESCHÄFTSFÜHRER
HAMBURG PORT
AUTHORITY (HPA)**

Wettbewerb zu behaupten. Welche Projekte wurden bereits erfolgreich umgesetzt und welche Projekte sind in den nächsten fünf, zehn oder 15 Jahren geplant?

Im Bereich smartPORT Logistics hat die HPA mit verschiedenen Partnern in den vergangenen Jahren 28 Projekte ausgetestet oder umgesetzt. Das beginnt bei der intelligenten Baustellenbake, setzt sich fort bei neuen visuellen Techniken für unsere nautische Zentrale und erstreckt sich bis zur Entwicklung von Sensoren, die eine Wartung der Hafenbahn-Weichen optimieren. Aktuell arbeitet die HPA daran, Augmented- und Virtual Reality im Hafen einzusetzen. Der Blick durch die Datenbrille könnte völlig neue Möglichkeiten eröffnen – beispielsweise bei der Bauplanung. Zudem laufen bei uns Überlegungen, die smartPORT Logistics App für eine intelligente Lkw-Steuerung im Hamburger Hafen nach den Erfahrungen aus der Praxis durch unsere Partner marktorientiert weiter zu entwickeln. Über unsere smartPORT-Projekte hinaus beteiligt sich der Hamburger Hafen aktuell an einem Feldversuch für den neuen Mobilfunkstandard 5G. Gemeinsam mit Partnern wie der Deutschen Telekom und Nokia testen wir Anwendungen wie anspruchsvolle Sensorsteuerungen oder hafenweite sichere mobile Netzwerke, die vorher nur mit Glasfasertechnik möglich gewesen wären. Die HPA hat die Chance, hier einen künftigen Standard mitzugestalten. Davon profitiert der gesamte Hafen. Wenn 5G im Jahr 2020 eingeführt wird, haben wir schon zwei Jahre praktische Erfahrung mit der neuen Technik – bei neuer Technologie ein riesen Vorsprung.

Als HPA schaffen Sie die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Hafens. Welche Investitionen und Bauvorhaben werden in den kommenden Jahren für Ihre Pläne nötig sein?



Seit 2008 steht er an der Spitze der Hamburg Port Authority (HPA): Jens Meier, studierter Informatiker mit klaren Visionen. Der Geschäftsführer hat den Hamburger Hafen in den vergangenen 10 Jahren „smart“ gemacht. Aber was steckt hinter der smartPORT-Strategie der HPA? Weist sie bereits den Weg in die Logistik der Zukunft? Ohne Frage werden sich die logistischen Abläufe in den nächsten Jahrzehnten durch neue Prozesse und die Digitalisierung drastisch verändern. Experten gehen von einer völligen Vernetzung aller Beteiligten entlang der Supply Chain aus – für den Hamburger Hafen Herausforderung und Chance zugleich.

PoHM: Die Zukunft kann niemand präzise vorher-sagen, dennoch wagen Zukunftsforscher immer wieder einen Blick in die Welt von morgen. Für die Logistik gibt es mehrere Szenarien. Wie sieht Ihre persönliche Vision der Zukunft aus und welche Rolle nimmt dabei der Hamburger Hafen ein?

Meier: Ich meine, dass das Größenwachstum der Containerschiffe ein Ende finden sollte. Höhere Wachstumsraten erreichen wir nicht durch Gigantis-

mus auf dem Wasser, sondern durch optimierte Prozesse an den Kaikanten und beim weiteren Transport der Waren. Hier ist Hamburg als größter Universalhafen Deutschlands mit einer optimalen Hinterlandanbindung grundsätzlich sehr gut aufgestellt. Um vom Megatrend Digitalisierung zu profitieren, gilt es darüber hinaus die großen Potenziale durch eine noch engere Zusammenarbeit aller Beteiligten beim Datenaustausch, aber auch bei der Ausbildung von Mitarbeitern entlang der gesamten Lieferkette zu nutzen. Ge-

meinsam könnten wir so den Transport von Tür zu Tür beschleunigen – denn das ist es, worauf es in Zukunft ankommt. Der Hafen bleibt dabei das Herzstück. Die Vernetzung aller Partner fängt bei uns im Hamburger Hafen an, sollte aber auch global vollzogen werden. Die HPA geht voran und treibt beispielsweise die Kooperation im Hafen-Netzwerk chainPORT voran, in dem sich weltweit führende Port Authorities aktiv austauschen. Bei allen technischen Möglichkeiten der Digitalisierung: Im Mittelpunkt muss immer der Mensch stehen. Erst eine Vernetzung von Expertise und der Kreativität, die bei uns im Hafen reichlich vorhanden ist, kann nachhaltige Impulse für die Zukunft liefern. In den smartPORT-Projekten wird dieser Ansatz bei der HPA bereits in der Praxis erprobt.

smartPORT steht für intelligente Hafenenwicklung – ein wichtiger Schritt, um sich im

Modernisierung, Erneuerung und Entflechtung der Verkehrswege lauten die Erfolgsfaktoren. In den vergangenen Jahren hat die HPA die Modernisierung der Hafenbahn vorangetrieben. Insgesamt wurden rund 450 Millionen Euro investiert – mit großem Erfolg, wie ein Beispiel belegt: Während die Zahl der Züge im Vergleich von 2007 zu 2016 bei rund 60.000 pro Jahr nahezu konstant blieb, stieg die Zahl der transportierten Container von jährlich 1,8 auf fast 2,4 Millionen TEU an. Das ist eine enorme Effizienzsteigerung – und sichert unsere Position als Europas größter Eisenbahnhafen. Anfang 2018 eröffnen wir die in ihrer Art einmalige Lokservicestelle am Bahnhof Alte Süderelbe. Hier entstehen 35 neue, automatisch gesteuerte Abstellflächen für Loks, durch die neue Kapazitäten auf den Gleisen geschaffen werden. Für jeden gut sichtbar im Bau befindet sich aktuell die neue Bahnbrücke Kattwyk. Hier schafft die HPA durch

Trennung von Bahn- und Autoverkehr mehr Kapazitäten auf Straße und Schiene in einem neuralgischen Bereich des Hafens. Untersucht werden bei der HPA außerdem mehrere Varianten für eine neue Querung des Köhlbrands. Auf der Zielgraden befinden wir uns auch mit dem Projekt der Fahrrinnenanpassung der Elbe, der Lebensader unseres Hafens.

Welche Voraussetzungen müssen die Unternehmen im Hamburger Hafen aus Ihrer Sicht für die digitale Zukunft schaffen? Ist die HPA in dieser Hinsicht auch Berater oder Sparringspartner?

Wichtig ist, dass alle Beteiligten die Digitalisierung als gemeinsame Aufgabe sehen, denn hinter dem Begriff verbirgt sich häufig nur der technologische Ansatz. Gute Ergebnisse können nur erzielt werden, wenn die Beteiligten optimal und richtig vernetzt arbeiten. Das gilt für Umschlagbetriebe, Reedereien, Logistiker ebenso wie für Zulieferer und die HPA als Infrastrukturbetreiber. Wir sehen uns in der Rolle des Partners, Vermittlers und auch Impulsgebers.

Wie entwickeln Sie Ideen für die Zukunft des Hamburger Hafens? Gibt es eine Projektgruppe mit verschiedenen Akteuren?

Der Hafen ist sicherlich auch ein gutes Testlabor für die Stadt Hamburg. Egal ob Innovationen zur Verkehrssteuerung, Umweltsensoren oder Logistik-Lösungen: Wir haben auf rund 8.000 Hektar die Möglichkeit, Technologien von morgen in der Praxis zu erproben. Was sich im Hafen bewährt hat, ist vielfach adaptierbar für Techniken, die später in der gesamten Stadt eingesetzt werden. Und auch wenn eine Anwendung mal nicht den erwünschten Erfolg hat, lernen wir daraus und stellen anderen unser Wissen zur Verfügung. Die HPA hat für diese Entwicklungen eigene Abteilungen mit Spezialisten für digitale Angelegenheiten, Geschäftsmodelle und Prozesse eingerichtet. Ich kann es nicht oft genug betonen: Innovationen können aber nur gemeinsam vorangebracht werden, deshalb setzt die HPA lokal immer auf eine enge Zusammenarbeit mit der Hafewirtschaft, mit Forschungseinrichtungen, Technologie- und Telekommunikationsanbietern. Global tauschen wir uns regelmäßig mit anderen Häfen über Ideen für die Zukunft des Hafens auf – man muss ja das Rad nicht neu erfinden. So haben sich Vertreter der HPA zuletzt Anfang November im Zuge des maritimen Kooperationsprojekts chainPORT in Los Angeles getroffen, um sich über neue Technologien auszutauschen. Aber auch bei der Hardware

stehen wir im engen Austausch mit unseren Partnern sowie der Freien und Hansestadt Hamburg und gehen gemeinsam voran – das beginnt bei der Ansiedlung neuer Betriebe, und setzt sich fort bei der Entwicklung des Mittleren Freihafens, bei dem wir insbesondere auf Impulse aus unserer Wirtschaft setzen.

Haben Sie einen Appell an die Akteure in der Hafen- und Logistikwirtschaft?

Wie ich aus vielen Gesprächen vor Ort bei unseren Hafenunternehmen weiß, schwingen beim Thema Digitalisierung immer auch Ängste und Vorbehalte mit. Schließlich bedeutet Digitalisierung ja auch Veränderungen in etablierten Arbeitsabläufen. Der Hamburger Hafen war auf diesem Gebiet aber immer schon sehr innovativ und zugleich auch Vorbild für die ganze Welt. Ich wünsche mir, dass wir auch in Zukunft den Mut haben, den Fortschritt mit Leben zu füllen. Genau jetzt ist der Zeitpunkt, wichtige Weichen zu stellen, um weiter voran zuschreiten. Wichtig ist aber auch hier, die Mitarbeiter, die den Betrieb im Hafen am Laufen halten, konsequent mitzunehmen. ■

HPA

Die Hamburg Port Authority (HPA) betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Hamburger Hafen geht. Den wachsenden Ansprüchen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen. Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen. Dazu stellt die HPA die erforderlichen Flächen bereit und übernimmt alle hoheitlichen Aufgaben und hafengewirtschaftlichen Dienstleistungen. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.



MIT INTELLIGENTEN LÖSUNGEN FÜR DEN VERKEHRS- UND WARENFLUSS STEIGERT DIE HPA DIE EFFIZIENZ DES HAFENS.

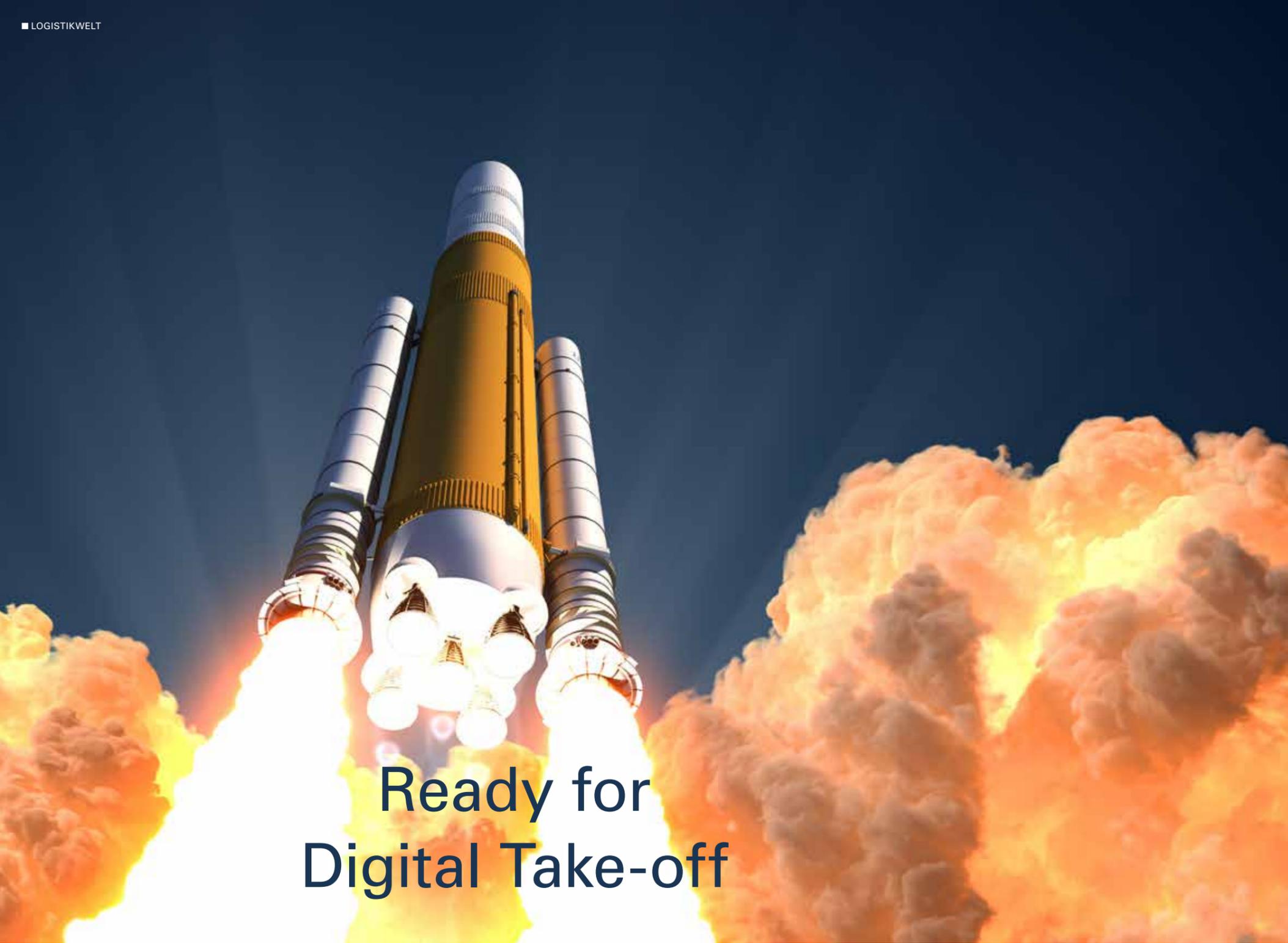
© HPA/Andreas Schmidt-Wietthoff

Innovative Solutions for Logistics Provider

CargoSoft
e-logistic solutions

- it-systeme
- e-logistic
- software
- software as a service
- services

CargoSoft GmbH, Buschhöhe 10, 28357 Bremen / Germany
Tel. +49 421 98500-0, sales@cargosoft.de www.cargosoft.de



Ready for Digital Take-off

Die Zukunft liegt in der Digitalisierung. Und Hamburg will in Sachen Logistik dabei eine führende Rolle übernehmen. Dazu wurde eigens der Digital Hub Logistics ins Leben gerufen. Was steckt dahinter?

Die Digitalisierung wird nicht kommen, sie ist bereits im vollen Gange. Ob autonomes Fahren, künstliche Intelligenz, Industrie 4.0, SmartHealth oder bargeldlose Bezahlssysteme – es gibt kaum einen wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Bereich, der vom digitalen Wandel nicht betroffen ist. Glaubt man einigen klugen Köpfen – Zukunftsforschern, Philosophen und Vordenkern – dann wird die Digitalisierung in den

nächsten Jahren mit einer Wucht über uns hereinbrechen, wie es nur mit dem gesellschaftlichen Umbruch durch die Aufklärung oder die Industrialisierung zu vergleichen ist. Deutschland tut sich bisher nicht gerade als Vorreiter der Digitalisierung hervor. Die Vorzeigebbranche der Automobilindustrie ist in Sachen E-Mobilität und fahrerlose Systeme ins Hintertreffen geraten. Und

ist hier der Anteil der Digitalisierungsskeptiker besonders hoch. 52 Prozent der Verkehrs- und Logistikfirmen sehen eine Digitalisierung des eigenen Unternehmens als nicht erforderlich an.

„Das sind alarmierende Zahlen“, sagt Karl-Heinz Piotrowski, Projektleiter des neuen Digital Hub Logistics Hamburg. Seiner Meinung nach führt kein Weg an der Digitalisierung vorbei. „Nun stellt sich die Frage, ob wir sie aktiv mitgestalten werden oder das Feld anderen überlassen.“ Hamburg hat darauf eine klare Antwort: Die Hansestadt will eine Führungsposition bei der digitalen Transformation der Logistikbranche übernehmen und auch international erster Ansprechpartner für Lösungsansätze und innovative Entwicklungen werden.

Die Hansestadt will eine Führungsposition bei der digitalen Transformation der Logistikbranche übernehmen.

Zu diesem Zweck wurde am 30. August das Projekt Digital Hub Logistics durch die Hamburger Wirtschaftsbehörde und die Logistik-Initiative Hamburg gestartet. Es basiert auf der Digital Hub-Initiative des BMWi und des deutschen Digitalverbandes Bitcom, mit deren Hilfe Deutschland auf der digitalen Weltkarte eine bedeutende Rolle zukommen soll. Dazu wurden in ganz Deutschland zwölf Hubs als digitale Anlaufpunkte mit unterschiedlichen Schwerpunktthemen geschaffen, darunter klassische Industrien wie Chemie, Finanzen oder Logistik, aber auch neue digitale Felder wie Internet of Things (IoT), künstliche Intelligenz und Smart Systems.

Als erfolgreichster Digital Hub gilt das Silicon Valley mit seiner Kombination aus Gründern, Startups, großen Technologieunternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie Investoren. An diesem Vorbild orientiert sich auch die Digital Hub-Initiative. Hamburg deckt zusammen mit Dortmund als sogenannter Twin-Hub die Logistikbranche ab.

Der Hamburger Hub soll Freiraum bieten für digitale Technologie- und Produktentwicklungen, neue Ge-

wer in letzter Zeit mal in Dänemark war, wird festgestellt haben, dass man hier mit Bargeld häufig nicht mehr sehr weit kommt. Das kleine skandinavische Land ist in Sachen mobiler Bezahlung sehr viel fortschrittlicher.

Aber wie sieht es in der Logistik aus? Gemäß des Monitoring-Reports „Wirtschaft DIGITAL 2017“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BWi)

schäftsmodelle sowie Workshops für Unternehmen und Gründer. Coworking-Areas, Prototype Labs und MakerSpace sollen das innovative Test- und Investumfeld für die Logistikkonzepte der Zukunft liefern. Rund 30 Unternehmen haben bereits ihre Bereitschaft zur Mitarbeit und Unterstützung erklärt, damit Global Player, Mittelständler und vor allem auch Startups gemeinsam an innovativen digitalen Lösungen rund um die Logistik forschen und marktreife Produkte entwickeln können. Die geplanten Aktivitätenfelder reichen von der Vernetzung von Logistikunternehmen, IT-Branche, Forschung und Wissenschaft, Startups und Politik über Schulungs- und Trainingsprogramme für Innovatoren bis hin zum Aufbau von Experimentier- und Testräumen für Prototypen und neue Produkte. „Hamburg war schnell als geeigneter Standort für einen Digital Hub Logistics gefunden“, so Piotrowski. „Wir haben hier beste Voraussetzungen: Hamburg ist ein herausragender logistischer Knotenpunkt im Weltmarkt und der bedeutendste Logistikstandort in Nordeuropa. Er verfügt über eine sehr aktive Startup-Szene, eine breit aufgestellte Logistikindustrie mit starken Branchen-Clustern und -Initiativen sowie renommierte Forschungs- und Bildungseinrichtungen.“

Die Freie und Hansestadt Hamburg setzt als „City of Solutions“ schon heute die Mobilitätslösungen für morgen um und positioniert sich gezielt als Zukunftstreiber für Intelligente Transportsysteme und Services. Die smartPORT-Strategie der Hamburg Port Authority gilt beispielsweise als Leuchtturmprojekt bei der Entwicklung intelligenter Lösungen für den Verkehrs- und Warenfluss sowie umweltfreundlicher Mobilität. Wichtigste Aufgabe des Digital Hub Logistics Hamburg ist es, sowohl Startups als auch etab-

„Die Herausforderungen der Zukunft sind nur gemeinsam und in Kooperation zu bewältigen.“

lierten Unternehmen eine Plattform zum Austausch und zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen zu bieten. Piotrowski: „Bei Kick-off-Veranstaltungen im Vorfeld haben wir versucht rauszufinden, was bisher die größten Hemmnisse sind. Dabei kam heraus, dass Startups in erster Linie Anwendungsfelder für ihre Projekte suchen. Unternehmen sind aber leider zu oft voreingenommen gegenüber neuen Ideen und scheuen davor zurück, junge Startups in bestehende Geschäftsprozesse zu involvieren.“

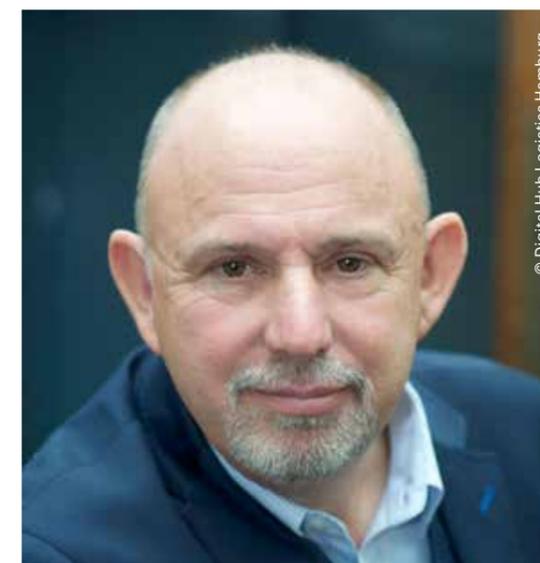
Um frei von bestehenden Geschäftsmodellen arbeiten zu können und neuen Ideen Raum zu geben, haben viele große Unternehmen, wie beispielsweise VW oder BMW, ihre Versuchs- und Innovationsfelder als Spin-offs ausgelagert. „Das ist auch die Idee des Digital Hub Logistics hier im MindSpace“, so Piotrowski. Das MindSpace ist ein Coworking-Büro am Hamburger Rödingsmarkt, wo Teams jeglicher Größe eine Wirkungsstätte finden: ob Freischaffende, junge

Startups, kleine Unternehmen oder Projektgruppen. Die Philosophie dahinter ist eine kreative, offene und transparente Arbeitskultur. Piotrowski ist es besonders wichtig, gerade für klein- und mittelständische Logistikunternehmen eine digitale Anlaufstelle zu sein. „Hier besteht häufig die Angst vor einschneidenden Veränderungen, weil man sich nicht auf sein jahrelanges Know-how verlassen kann, sondern unbekanntes Terrain betritt.“ Umso wichtiger sei es, Vertrauen zu schaffen und nicht die Risiken, sondern vor allem die Potenziale von digitalisierten Geschäftsprozessen in den Vordergrund zu stellen. „Auch wenn ein Unternehmen, egal welcher Größe, noch keine klare Vorstellung hat, in wieweit Digitalisierung in die Unternehmensstrategie passt, ist es hier herzlich willkommen. Man muss nicht gleich eine konkrete

Herausforderung oder ein klar definiertes Projekt im Gepäck haben.“

Eins sei jedoch klar, unterstreicht Piotrowski. Beim Digital Hub Logistics soll keinesfalls nur geredet, diskutiert und genetzwerkt werden. „Am Ende des Tages sollen aus den ganzen Ideen und Visionen neue Produkte, neue Geschäftsmodelle, neue Unternehmen entstehen.“

Wie so etwas in der Praxis aussehen könnte, umreißt Piotrowski mit einem Beispiel: „Meine Vision ist die Optimierung der Paketzustellung auf der letzten Meile. Wenn wir es schaffen, die großen Zustelldienste an einen Tisch zu bekommen, um die Paketauslieferung in einem neu entstehenden Stadtteil wie der Hafencity mit Hilfe von digitalen Lösungen zu bündeln, dann könnten davon alle profitieren und in den Straßen würden nicht mehr fünf verschiedene Lieferfahrzeuge stehen, sondern maximal eins.“ Und auch im Hafenumfeld sieht der Projektleiter diverse Potenziale. „Vor dem Hintergrund, dass im Hamburger Hafen ein Testfeld für die neue G5-Mobilfunktechnologie aufgebaut wird, bieten sich umfangreiche Möglichkeiten, mit den neuen Datenquellen zukunftsweisende Services und Lösungen zu entwickeln. Aber auch hier gilt: Alle Akteure müssen eng zusammenarbeiten.“ Piotrowski ist überzeugt: „Die Herausforderungen der Zukunft sind nur gemeinsam und in Kooperation zu bewältigen.“ ■



© Digital Hub Logistics Hamburg

Karl-Heinz Piotrowski
Projektleiter des neuen Digital Hub Logistics Hamburg

Weitere Informationen zum Digital Hub Logistics Hamburg, zu Partnern, beteiligten Unternehmen und anstehenden Terminen und Veranstaltungen unter: www.digitalhublogistics.hamburg

ITS-KONGRESS 2021 IN HAMBURG

Die Hansestadt Hamburg wird 2021 den Weltkongress für Intelligente Verkehrssysteme ITS ausrichten. Der ITS-Kongress ist die weltgrößte Fachveranstaltung seiner Art, bei dem alle relevanten Akteure aus Forschung, Wirtschaft und Politik zusammenkommen. Rund 10.000 Experten werden vom 11. bis 15. Oktober 2021 in Hamburg erwartet. Der Hamburger Senat arbeitet mit Hochdruck daran, Hamburg zu Deutschlands Modellstadt für intelligente Mobilität und



Logistik zu formen. In der Hansestadt laufen deshalb zahlreiche Projekten an, deren Ergebnisse beim ITS-Kongress präsentiert werden sollen. www.its2021.hamburg



Porath Customs Agents:

Located in Hamburg. Present all over Europe.

» Learn more about the services we deliver across Europe at www.porath.com

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA
ROTTERDAM
NIEUW AMSTERDAM

Rückenwind für Logistikimmobilien

Die Logistikbranche boomt – und mit ihr steigt der Bedarf an Logistikimmobilien. Das auf Immobilien-themen spezialisierte Analyseunternehmen Bulwiengesa mit Hauptsitz in Berlin erwartet bundesweit für das laufende Jahr 2017 Höchststände bei Bautätigkeit und Investitionen. Die Metropolregion Hamburg bleibt unter den Top Drei der attraktivsten Regionen.

Schon zum Stichtag der Studie am 31. Juli 2017 ist die Investitionssumme in Logistikimmobilien aus dem bisherigen Rekordjahr 2016 übertroffen worden. Das geht aus der Studie „Logistik und Immobilien 2017“ hervor, die Bulwiengesa kürzlich vorgelegt hat. „Seit 2012 wächst der Sektor Logistikimmobilien jährlich um 5,2 Prozent“, hat Studienleiter Tobias Kasser von der Hamburger Bulwiengesa-Niederlassung ermit-

telt: „Mit gut 5,1 Millionen Quadratmetern werden 2017 nach vorläufigen Hochrechnungen voraussichtlich sogar zwölf Prozent mehr Logistikflächen als im Rekordjahr 2016 fertiggestellt.“ Dabei werde deutlich spekulativer als in den Vorjahren gebaut. „Das spricht für wachsenden Optimismus und Selbstbewusstsein in

diesem Segment“, betont Kasser.

Die Metropolregion Hamburg spielt in diesem Markt traditionell eine gewichtige Rolle und ist auch 2017 wieder unter den Top Drei der attraktivsten Regionen vertreten. Aktuell belegt Hamburg im Bulwiengesa-Ranking nach München und Berlin den dritten Rang, im Vorjahr war es sogar der erste Platz. „Der Markt ist insgesamt in Bewegung und von hoher Dynamik geprägt“, berichtet Kasser, der die Marktattraktivität über ein rein immobilienökonomisches Scoringssystem errechnet hat, in das beispielsweise die Kennziffern zu Flächenumsätzen, Bau- und Investmenttätigkeit eingeflossen sind. Die Verschiebungen an der Spitze begründet der Immobilienanalyst vor allem mit der dynamischen Nachfrage nach Flächen und

Die Metropolregion Hamburg gehört zu den Top Drei der attraktivsten Logistikregionen Deutschlands.



DIE METROPOLREGION HAMBURG IST AUF DER EXPO REAL IN MÜNCHEN REGELMÄSSIG MIT EINEM GEMEINSCHAFTSSTAND VERTRETEN. LOGISTIKIMMOBILIEN GEHÖREN ZU DEN MESSESCHWERPUNKTEN.

DAS NEUE LOGISTIKZENTRUM DES INTRALOGISTIK-SYSTEMANBIETERS STILL IN HAMBURG WURDE FÜR SEIN INNOVATIVES KONZEPT BEREITS ZWEIMAL MIT PREISEN AUSGEZEICHNET.



Investments in München sowie dem starken Mietpreiswachstum in Berlin.

Dass Hamburger Logistikimmobilien deutschlandweit eine Leuchtturmfunktion haben, beweist die Verleihung des Logix-Awards an die ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Dieser Award wird seit 2013 alle zwei Jahre von der Initiative Logistikimmobilien (Logix) als Auszeichnung für herausragende Logistikimmobilien-Entwicklungen von einer unabhängigen Jury vergeben. Die Hamburger ECE erhielt die Auszeichnung Anfang Oktober 2017 auf der Immobilienmesse Expo Real in München für das neue Logistikzentrum des Intralogistik-Systemanbieters Still (Investitionssumme: rund 30 Millionen Euro). Der Gebäudekomplex in Hamburg-Billbrook umfasst zwei Hallen mit einer Gesamtfläche von 30.000 Quadratmetern und erhielt zuvor bereits das Gold-Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). „Die Jury hat vor allem die intensive und konstruktive Zusammenar-

beit aller Beteiligten beeindruckt“, hob der Würzburger Prof. Dr. Christian Kille in seiner Laudatio als Vorsitzender der Logix-Jury hervor: „Eine bebaute Brachfläche mit ungünstigem Zuschnitt, enormen Altlasten im Boden und einer quer verlaufenden Hochspannungsleitung konnte einer erneuten produktiven Nutzung zugeführt werden und so dem Mieter und seinen Mitarbeitern eine langfristig wirtschaftliche Perspektive sichern.“ Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch nutzte die Expo Real dazu, um die Neuaufstellung der Hamburger Wirtschaftsförderung anzukündigen: „Die Immobilienwirtschaft ist für den Hamburger Senat ein strategischer Partner bei der Entwicklung der Stadt. Um die Zusammenarbeit zu vereinfachen, haben wir die HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH zur One Stop Agency für Investitionen ausgebaut. Sie wird künftig unter der Dachmarke ‚Hamburg Invest‘ firmieren und die gesamte Vermarktung städtischer Gewerbe- und Industrieflächen übernehmen.“ ■

LOTSEN FÜR LOGISTIKIMMOBILIEN

Arbeitskreis

Die Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) ist ein wichtiger Ansprechpartner für Investoren und Nutzer von Logistikimmobilien in der Metropolregion. Ende September 2017 hat sich der Arbeitskreis Logistikimmobilien der LIHH neu aufgestellt. An der Auftaktsitzung nahmen rund 30 Experten aus Wirtschaft und Verwaltung teil, um Themenfelder zu identifizieren, die in den nächsten Monaten von den Teilnehmern des Arbeitskreises bearbeitet und in Maßnahmen und Projekten ausgearbeitet werden.

www.hamburg-logistik.net

Wirtschaftsförderung

Neben der mit Hamburg Invest neu aufgestellten Wirtschaftsförderung steht auch die Süderelbe AG für Wirtschafts- und Immobilienkompetenz in der Metropolregion. Mit ihren Geschäftsbereichen Immobilien und Clusterentwicklung bietet

sie in Zusammenarbeit mit den lokalen Wirtschaftsförderungen umfangreiche Dienstleistungen für Unternehmen, Investoren und öffentliche Einrichtungen an. Die Anteile der Gesellschaft werden von Landkreisen und Kommunen, Sparkassen und Unternehmen in Form einer Public Private Partnership gehalten.

www.hamburg-invest.com

www.suederelbe.de

Marktinformationen

Die Serie „Logistik und Immobilien“ besteht aus unabhängigen Studien, die Logistikimmobilien umfassend aus verschiedenen Perspektiven beleuchten und sich als führende Kompetenzreihe für diese Assetklasse in Deutschland etabliert haben. Herausgeber ist das Analyseunternehmen Bulwiengesa, das dazu die Marktbewegungen im Zeitraum von 2011 bis 2017 untersucht hat. Die Auswertung erfolgt

jeweils in den Themenbereichen Projektentwicklung, Bautrends, Investment und Finanzierung. Der Download ist kostenlos.

www.logistik-und-immobilien.de

Initiative

Die Initiative Logistikunternehmen (Logix) hat sich zum Ziel gesetzt, die Akzeptanz für Logistikansiedlungen nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit zu erhöhen. Dazu engagiert sich Logix seit 2012 mit der Schaffung von Dialogangeboten sowie mit der Initiierung von Studien und Forschungsarbeiten. Im zweijährigen Rhythmus vergibt die Initiative den Logix-Award für herausragende Logistikimmobilien in Deutschland. Logix gehören mehr als 30 Unternehmen der Branche an, zu den Kooperationspartnern zählt unter anderem der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB).

www.logix-award.de

VERTRIEBS- MITARBEITER GESUCHT?



BIRDIEMATCH ist das Job-Matching-Portal, mit dem Sie genau passende Mitarbeiter für Ihre Logistik-Jobs finden. Der Direkt-Zugriff auf qualifizierte Bewerberprofile und der Online-Dialog mit potenziellen Kandidaten macht Ihr Recruiting so einfach, schnell und kostengünstig wie nie zuvor.

Das Job-Matching-Portal der Logistik
www.birdiematch.de



BIRDIEMATCH

HIER FINDEN SIE IHRE WUNSCHKANDIDATEN

WINSEN IST DER ERSTE STANDORT IN DEUTSCHLAND, AN DEM AMAZON SELBST ENTWICKELTE LAGERROBOTER EINSETZT. DIE KLEINEN TRANSPORTHELFER WIEGEN RUND 145 KILOGRAMM UND SIND MIT EINEM TEMPO VON RUND 5,5 STUNDENKILOMETERN IM LOGISTIKZENTRUM UNTERWEGS.



Amazon Robotics: Kleine Helfer im Einsatz

Suchen, klicken, kaufen – das ist der Kaufprozess bei Amazon, einem Global Player und dem mit Abstand größten Onlineshop Deutschlands. 25 Prozent des Umsatzes des gesamten deutschen Online-Handels wird über Amazon.de generiert. Amazon.com ist mit über 40 Logistikzentren europaweit gut für weiteres Wachstum aufgestellt und international der führende Online-Versandhändler.

Bei Amazon finden Käufer neue und gebrauchte Waren aus beinahe allen Bereichen der Konsumgüterindustrie. Bücher, Musik, DVDs, Elektronikprodukte, Fotos, Digitale Downloads, Software, PC- und Videospiele werden ebenso angeboten wie Geräte für Küche, Haus und Garten, Spielwaren, Sport- und Freizeitartikel, Schuhe und Schmuck, Gesundheits- und Kosmetikprodukte, Kleidung, Autos, Lebensmittel und Zeitschriften. Der Kaufprozess auf Amazon besteht aus drei einfachen Schritten. Nutzer suchen nach bestimmten Produkten, sie klicken einige Produkte an und kaufen letztendlich eines davon. Über den Marktplatz ermöglicht Amazon auch externen Händlern einen einfachen Zugang zu diesem enormen Potential. Mittlerweile bieten in Deutschland knapp zehntausend Händler ihre Produkte auf Amazon.de an.

Euro in die Anlage investiert und sieht bei der vorteilhaften verkehrsgünstigen Lage zum Hamburger Hafen, dem Flughafen sowie der guten Anbindung an die Autobahn sehr gute Voraussetzungen für schnelles Wachstum im Online-Handel, von dem auch vermehrt Händler aus der Region als Amazon Partner profitieren werden. Für die



Amazon Betriebsleiter Norbert Brandau

Belieferung der vielen Kunden im Hamburger Stadtraum und südlich der Elbe wird Amazon zukünftig in Kombination mit „HAM2“ ein 18.000 qm großes Verteilzentrum an der Peutestraße nutzen.

ROBOTER ÜBERNEHMEN DIE ZULIEFERUNG

Amazon Betriebsleiter Norbert Brandau steuert im dreistöckigen Hallenkomplex bereits in der Anlaufphase die Lager- und Versandlogistik für rund sechs Millionen Artikel im Dreischichtbetrieb. „Mit Aufnahme des Vollbetriebs zum Ende des Jahres führen wir in ‚HAM2‘

ÜBER 1.400.000.000 ARTIKEL DURCHLAUFEN IN EUROPA DIE AMAZON LOGISTIKZENTREN

Der Kunde bestellt bei Amazon und erwartet dann eine schnelle Lieferung. Um die effiziente Lagerung und den schnellen Versand der Online-Artikel kümmern sich bei Amazon alleine in Deutschland 12.000 festangestellte Mitarbeiter in zehn Logistikzentren. Seit Juli 2017 ist vor den Toren Hamburgs das neue Logistikzentrum „HAM2“ im Winsener Gewerbegebiet Lohdorf im Anlaufmodus. Es wird nach einer mehrmonatigen Einarbeitungs- und Startphase im Dezember voll den Betrieb aufnehmen. Rund 2.000 Mitarbeiter finden auf der 64.000 Quadratmeter großen Anlage eine Beschäftigung. Gebaut hat das Logistikzentrum der Logistikkonzeptionsinvestor IDI Gazeley. Der Mieter Amazon hat selbst rund 90 Millionen

dann bis zu elf Millionen Artikel. „HAM2“, haben wir in Anlehnung an die Kurzbezeichnung des in der Nähe befindlichen Hamburger Flughafens gewählt - das ist bei allen Amazon Logistikzentren weltweit so. Da wir über ‚HAM2‘ in Winsen auch internationale Kunden versorgen und im Eingang Ware für unser Lager nicht nur aus Deutschland beziehen, sind Hafen und Flughafen für unsere Transportlogistik ideal nutzbar“, erläutert Brandau die Standortvorteile der Metropolregion Hamburg. „HAM2“ ist unter den in Deutschland betriebenen Amazon Logistikzentren etwas ganz Besonderes. Winsen ist der erste Standort, an dem Amazon selbst entwickelte Lagerroboter einsetzt. In Schrittgeschwindigkeit gleiten die orangefarbenen Transportfahrzeuge wie von Geisterhand gelenkt durch die Lagerhallen, nehmen die per Funk als



IM NEUEN 64.000 QUADRATMETER GROSSEN LOGISTIKZENTRUM „HAM2“, VOR DEN TOREN HAMBURGS, FINDEN RUND 2.000 MITARBEITER BESCHÄFTIGUNG.

© Gezeley

Abholauftrag übermittelten Regale auf und bringen diese dann zur vorgegebenen Pick-Station. Dort entnimmt dann ein Mitarbeiter die Kundenbestellung. Bereits seit 2015 gibt es computergesteuerte Transportsysteme, sogenannte Amazon Robotics, in Europa an den Standorten in Polen und Großbritannien. „Die Roboter-Transportsysteme helfen dabei, die Laufwege unserer Mitarbeiter in den großflächigen Logistikzentren zu reduzieren und die Prozessdurchlaufzeiten zu optimieren. So können wir Online-Bestellungen, in deutlich kürzerer Zeit bearbeiten“, sagt Brandau. Die kleinen Transporthelfer wiegen rund 145 Kilogramm und sind mit einem Tempo von rund 5,5 Stundenkilometern im Logistikzentrum unterwegs.

Im neuen Logistikzentrum „HAM2“ bringen ausschließlich Roboter die online bei Amazon bestellten Artikel zum Picker. Das sind die Amazon-Mitarbeiter, die an Kommissionier-Stationen die Artikel für die Online-Bestellungen zusammenstellen. Vom Lagerplatz werden die zur Bearbeitung einer Bestellung vom Picker benötigten Regale mit den Artikeln direkt vom Roboter zu der per Funk zugewiesenen Empfangsstation gebracht. Der Picker erhält jederzeit auf seinem Monitor die Information zur aktuellen Bestellung des Amazon Kunden. Die für die Bestellung erforderlichen Artikel werden von ihm nach Anlieferung durch den Roboter entnommen und nehmen dann ihren Weg über Förderbänder weiter zum Verpacken und Etikettieren, bevor die Verladung auf die im Versandbereich bereitstehenden Lieferfahrzeuge erfolgt.

ROBOTIK ENTWICKELN HELFEN – DIE AMAZON PICKING CHALLENGE

Amazon hat 2012 mit einer Investition von 775 Millionen USD in den USA den Hersteller von Roboter- und Lagerhaustechnologie Kiva Systems übernommen und sich damit gleich den direkten Zugriff auf Zukunftstechnologie gesichert. Um über den eigenen Tellerrand hinaus die Entwicklungen in Forschung und Produktion im Blick zu behalten und einen kontinuierlichen Austausch mit der Wissenschaft zu fördern, veranstaltet Amazon jährlich die Amazon Picking Challenge. Im vergangenen Jahr fand diese von Amazon geförderte Veranstaltung im Rahmen des RoboCup 2016 vom 30. Juni bis 3. Juli 2016 in Leipzig statt. Die Challenge verfolgt das Ziel, die Beziehungen zwischen den industriellen und akademischen Robotergemeinschaften zu stärken, um die Entwicklung von angewandten und offenen Lösungen im Bereich der unstrukturierten Automatisierung zu fördern. Zu den besonderen Herausforderungen zählen Kommissionierungs- und Versetzungsaufgaben, die im fachlichen Austausch mit der akademischen Robotergemeinschaft bearbeitet werden. Der Wettbewerb legt hierbei seinen Fokus auf die Vision sowie den Umgang mit dem Gesichtsfeld, den Greifbewegungen, der Bewegungsplanung und einiger Ausnahmehandlungen. Punkte werden während der Challenge nach der Anzahl der erfolgreich übergebenen Gegenstände während eines bestimmten Zeitfensters vergeben. Preise im Wert bis zu 80.000 USD werden an die teilnehmenden Teams vergeben. ■



IPKIS.de - Der 360° Blick auf Ihre Zollabwicklung.
 Webinare zu ipkis.de unter ip-zoll.de/ipkis
 Florian Ledebauer
 Geschäftsführer



FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

www.ip-zollspedition.de Telefon +49 40 333 97 60



Exoskelette, die Mensch-Maschine-Kombination

Für Robert Weidner, Ingenieur an der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg, ist es immer noch ein ganz besonderes Erlebnis, wenn er ohne körperliche Anstrengung schwere Werkstücke immer wieder mit seinem Arm hochheben kann. Die Erklärung für seine anscheinend unbeschränkten Kräfte ist einfach. Robert Weidner trägt ein Exoskelett.

Das ist ein Stützroboter, den er mit seinen Kollegen an der Helmut-Schmidt-Universität in der Arbeitsgruppe smartASSIST im Laboratorium Fertigungstechnik entworfen hat. Das Exoskelett „made in Hamburg“ umschließt seinen Oberkörper wie ein maßgeschneidertes Korsett.

Die eingebauten Feder- und Seilzugsysteme kann Robert Weidner zum Beispiel bei Hebetätigkeiten zur Unterstützung einsetzen. Die Belastung für den Körper wird durch das Exoskelett reduziert und die Gefahr von Verletzungen verringert sich. Neben passiven Exoskeletten, die den Träger durch mechanische Hilfsmittel, wie Feder- und Seilzugsysteme unterstützen, gibt es mittlerweile auch aktive Exoskelette, die zusätzlich durch Elektromotoren oder pneumatische Systeme eine externe Kraftunterstützung bieten. Auch wenn Exoskelette sich noch in der Entwicklung und Erprobung befinden, setzen einige Unternehmen sie bereits im Betrieb

ein. In der Logistik bieten sich als Einsatzfeld vor allem Arbeitsfelder an, in denen der Mensch hohe körperliche Belastungen über längere Zeiträume zu erbringen hat. Mit dem Einsatz von Exoskeletten in Packbereichen der Logistik können auch körperliche Handicaps der Mitarbeiter ausgeglichen sowie Haltungsschäden und körperlicher Verschleiß vermieden werden.

GEODIS ERPROBT EXOSKELETTE

Der Logistikdienstleister GEODIS setzt in einem seiner europäischen Distributionszentren bereits Exoskelette ein. Lagermitarbeiter heben und tragen dort täglich Güter mit einem Gesamtgewicht von rund 4.000 Kilogramm. Mit den von GEODIS eingesetzten passiven Exoskeletten erhält der Mitarbeiter bei der Entnahme von schweren Gütern aus dem Lager, dem Kommissionieren und Verpacken eine deutliche Entlastung. Die Funktionsweise ist genial einfach: Das von GEODIS

eingesetzte Exoskelett ist mit einem Federsystem ausgerüstet, das als Gegengewicht fungiert. Wenn der Mitarbeiter sich beugt, drücken die Federn in die Gegenrichtung. So wird die Beanspruchung des Rückens um 40 Prozent verringert. Für den Mitarbeiter ist das eine enorme Erleichterung und eine wertvolle Entlastung bei den sich sehr oft täglich wiederholenden Packarbeiten. Die Erprobung durch drei Mitarbeiter, die jeweils eine maßgeschneiderte Stütze erhielten, läuft bisher sehr erfolgreich. Die Exoskelette tragen auch dazu bei, Rückenverletzungen vorzubeugen. Das Unternehmen erkundet zudem weitere Einsatzmöglichkeiten. Die bisher erprobten Exoskelette sind passiv, das heißt, sie folgen den Bewegungen der Benutzer und passen den Druck an, ohne die Bewegung einzuschränken. Das Interesse für ein aktives Exoskelett mit zusätzlichen Funktionen wächst. Es könnte die Arme der Mitarbeiter unterstützen. Bei GEODIS verfolgt und begleitet man die Entwicklung im Bereich der Exoskelette sehr aufmerksam. Ein Einsatz weiterer Systeme im weltweiten GEODIS Netzwerk ist nach Auswertung der Testergebnisse aus dem Erprobungsbetrieb nach Ansicht von Laurent Parat, European Vice Presi-

dent von GEODIS Contract Logistics, ein wichtiges Ziel.

GEHÖRT DEN EXOSKELETTEN DIE ZUKUNFT?

Experten aus der Logistik gehen davon aus, dass in naher Zukunft aktive Exoskelette kompakter werden. Über Sensoren werden sie erfassen, wann der Träger welche Art von Unterstützung braucht, um dann gezielt zu unterstützen. Die sensorische Erfassung kann dann zum Beispiel mittels spezieller Handschuhe erfolgen, durch die das System die Beanspruchung erkennt und über eine Gewichtsabschätzung ermittelt, wie viel externe Energie zur Unterstützung des Trägers benötigt wird. Im Rahmen des Forschungsprojekts SensHand des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) wird in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer IPA daran gearbeitet. Wenn die Forschung und Entwicklung die individuelle Zusammenstellung einzelner Exoskelett-Komponenten für verschiedene Einsatzgebiete ermöglicht, wird sich der Einsatz von Exoskeletten im Markt ausweiten. Geringere Investitionskosten werden bei standardisierten Exoskeletten die Beschaffung und den Einsatz in der Logistik und der Industrie erleichtern. ■



Für den Mitarbeiter ist das Exoskelett eine enorme Erleichterung und eine wertvolle Entlastung bei den sich sehr oft täglich wiederholenden Packarbeiten.



C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. and ICE Futures Europe
- ▶ International forwarding
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
- ▶ Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG
 Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
 Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
 Email: hamburg@de.steinweg.com
 www.hamburg.steinweg.com



Viele Wege führen nach China

China ist der größte Handelspartner des Hamburger Hafens. Die Hansestadt gilt als das Tor nach Europa für chinesische Waren. Hamburg will aber nicht nur im Seehandel die Nase vorn haben, sondern positioniert sich auch als bedeutender Eisenbahnknoten für China-Verkehre.

„Ein Weg entsteht, wenn man ihn geht“, besagt ein chinesisches Sprichwort. Vielleicht hat sich Chinas Staatspräsident Xi Jinping an diese Weisheit erinnert, als er der Welt 2013 seine Vision von „One Belt – One Road“ (OBOR) mit der Neuen Seidenstraße im Mittelpunkt präsentierte. Vor allem die westlichen Industrienationen, die anfangs noch irritiert mit dem Kopf geschüttelt haben angesichts der gigantischen Dimensionen des Jahrhundertprojekts, sind heute beeindruckt, mit welchem Tempo das Reich der Mitte seine Strategien vorantreibt, ohne das Für und Wider endlos abzuwägen. Frei nach dem Motto: Neue Lösungen und Ideen können sich nur bewähren, wenn man sie ausprobiert. Und die bisher erreichten Erfolge sprechen für diese Theorie.

Neben Pipelines, Stromtrassen, Tiefseehäfen und dem Zugang zu Rohstoffvorkommen steht die Wiederbelebung der Neuen Seidenstraße durch schienen-gebundenen Güterverkehr im Zentrum der OBOR-Überlegungen. Seit Jahrhunderten wird der Verkehr zwischen dem Fernen Osten und Europa durch die Schifffahrt dominiert. Das wird sich auch nicht ändern, aber China arbeitet daran, mit dem Landweg eine Alternative zu entwickeln. Die Bahn soll als neue ökonomische und politische Brücke zwischen Europa und China dienen.

Wie schnell aus einer Vision Realität werden kann, zeigt ein Blick in die aktuelle Studie des Internationalen Eisenbahnverbands UIC und der Unternehmensberatung Roland Berger aus September 2017 über die Eurasischen Bahnkorridore. Demnach sind allein 2016 über 1.700 Züge mit einem Containervolumen von 145.000 TEU auf den Strecken der Neuen Seidenstraße zwischen China und Europa gefahren. Nach UIC-Prognosen soll das Aufkommen in zehn Jahren, also 2027, auf 670.000 TEU steigen. Unrealistisch ist das nicht, wenn man bedenkt, dass die Zahlen 2014 noch bei rund 800 Zügen und 25.000 TEU lagen.

Hamburg spielt bei dieser Entwicklung eine wichtige Rolle und will sich auch zukünftig noch stärker als Eisenbahnknoten für China-Verkehre positionieren. Dass die Hanse-

stadt das Tor nach Europa für den seeseitigen Handel mit der Volksrepublik ist, ist keine Neuigkeit. Allein 2016 wurden in Deutschlands größtem Seehafen 2,6 Mio. TEU im China-Verkehr umgeschlagen. Fast jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen über die Kaikante geht, hat sein Ziel oder seinen Ursprung im Reich der Mitte.

Aber was hat der Hamburger Hafen mit dem Gütertransport per Bahn auf der Neuen Seidenstraße zu tun? „Der Hafen ist Europas größte Logistikkreuzung und im Handel mit China der führende Hafenplatz. Zur Logistik des Standorts trägt im Zu- und Ablaufverkehr des Hafens der Bahnverkehr entscheidend bei. Mit 2.000 angebotenen Containerzugverbindungen pro Woche ist Hamburg mit großem Abstand der stärkste Player im Markt“, erläuterte Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing (HHM), bereits im vergangenen April auf der Veranstaltung „Hamburg – Gateway zur Neuen Seidenstraße“, zu der HHM eingeladen hatte.

Als Europas Bahnhof Nummer eins und mit der weitreichenden China-Expertise im Rücken sei es nur konsequent, dass Hamburg auch bei der Neuen Seidenstraße eine Schlüsselrolle einnimmt.

Aber sehen das die chinesischen Initiatoren genauso? „Hamburg wird in China als einer der wichtigsten Endpunkte der Seidenstraße betrachtet, sowohl bei den seeseitigen als auch bei den landseitigen Transportverbindungen“, bestätigt Lars Anke. Als Hafen-Hamburg-Repräsentant in Shanghai kann Anke die Betrachtungsweise der chinesischen Seite gut beurteilen. In den vergangenen Jahren wurde er in ganz China zu zahlreichen Veranstaltungen mit Schwerpunkt Neue Seidenstraße zu Diskussionsrunden und als Referent eingeladen. Die wachsende Bedeutung Hamburgs als Eisenbahn-Hub im China-Verkehr ist vor allem auf das zunehmende Leistungsangebot zurückzuführen: Schon heute werden zwischen China und der Hansestadt wöchentlich 177 Containerzugverbindungen angeboten. Und ständig kommen neue Services, verbesserte Bahnprodukte, zusätzliche Destinationen und damit auch zusätzliche Ladungsvolumen hinzu.

Als Europas Bahnhof Nummer 1 ist es nur konsequent, dass Hamburg bei der Neuen Seidenstraße eine Schlüsselrolle einnimmt.

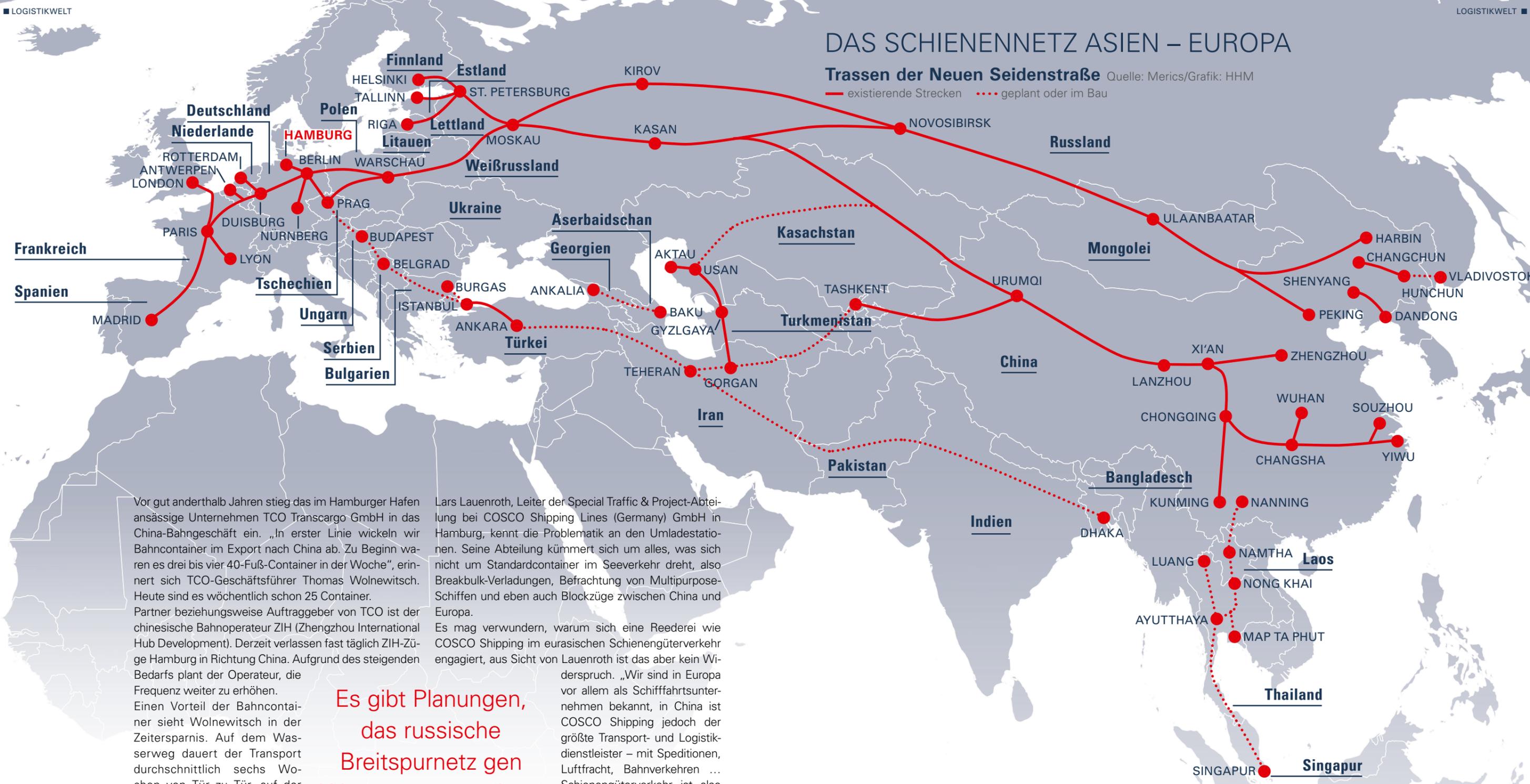


2016 SIND ÜBER 1.700 ZÜGE MIT EINEM CONTAINERVOLUMEN VON 145.000 TEU AUF DEN BAHNTRASSEN DER NEUEN SEIDENSTRASSE ZWISCHEN CHINA UND EUROPA GEFAHREN.

DAS SCHIENENNNetz ASIEN – EUROPA

Trassen der Neuen Seidenstraße Quelle: Merics/Grafik: HHM

— existierende Strecken ····· geplante oder im Bau



Vor gut anderthalb Jahren stieg das im Hamburger Hafen ansässige Unternehmen TCO Transcargo GmbH in das China-Bahngeschäft ein. „In erster Linie wickeln wir Bahncontainer im Export nach China ab. Zu Beginn waren es drei bis vier 40-Fuß-Container in der Woche“, erinnert sich TCO-Geschäftsführer Thomas Wolnewitsch. Heute sind es wöchentlich schon 25 Container. Partner beziehungsweise Auftraggeber von TCO ist der chinesische Bahnoperator ZIH (Zhengzhou International Hub Development). Derzeit verlassen fast täglich ZIH-Züge Hamburg in Richtung China. Aufgrund des steigenden Bedarfs plant der Operateur, die Frequenz weiter zu erhöhen.

Einen Vorteil der Bahncontainer sieht Wolnewitsch in der Zeitersparnis. Auf dem Wasserweg dauert der Transport durchschnittlich sechs Wochen von Tür zu Tür, auf der Schiene geht es mit knapp drei Wochen 50 Prozent schneller.

„Zeitlich ist die Bahn also sehr interessant im Vergleich zum Seetransport. Und preislich ist sie sehr attraktiv im Vergleich zur Luftfracht“, so Wolnewitsch. Trotzdem ist er überzeugt, dass das neue Transportsystem keinen nennenswerten Einfluss auf die Transportvolumen im Seefrachtbereich haben wird. Dafür seien die Kapazitäten einfach zu gering. Denn durch den Erfolg stößt das Zugsystem teilweise an seine Grenzen. Vor allem an den Umladestationen, beispielsweise zwischen Polen und Weißrussland, wo der Wechsel zwischen russischer Breit- und europäischer Normalspur stattfindet, kommt es häufiger zu Engpässen und Zeitverzögerungen.

Lars Lauenroth, Leiter der Special Traffic & Project-Abteilung bei COSCO Shipping Lines (Germany) GmbH in Hamburg, kennt die Problematik an den Umladestationen. Seine Abteilung kümmert sich um alles, was sich nicht um Standardcontainer im Seeverkehr dreht, also Breakbulk-Verladungen, Befrachtung von Multipurpose-Schiffen und eben auch Blockzüge zwischen China und Europa.

Es mag verwundern, warum sich eine Reederei wie COSCO Shipping im eurasischen Schienengüterverkehr engagiert, aus Sicht von Lauenroth ist das aber kein Widerspruch. „Wir sind in Europa vor allem als Schifffahrtsunternehmen bekannt, in China ist COSCO Shipping jedoch der größte Transport- und Logistikdienstleister – mit Speditionen, Luftfracht, Bahnverkehren ... Schienengüterverkehr ist also wahrlich kein Neuland für uns.“ Seit 2014 ist COSCO Shipping

Deutschland im China-Zug-Geschäft tätig. Das Unternehmen bietet von Hamburg aus wöchentlich drei Abfahrten zu verschiedenen Hubs in Mittel- und Südchina an. Gefahren werden hauptsächlich Auto parts, Ersatzteile, Maschinen und auch Sammelladung.

„Das Zugsystem ist in den letzten drei Jahren extrem schnell gewachsen. Angefangen haben wir mit einer Teilzeitkollegin, mittlerweile sind es zwei Vollzeitkräfte, die sich ausschließlich um die China-Züge kümmern“, so Lauenroth. Allein zwischen 2016 und 2017 hat sich das Ladungsaufkommen um 85 Prozent erhöht. Der Nachteil: Knappe Kapazitäten auf den Trassen und an den Umlade-

stationen. „Transitzeiten von 17 bis 18 Tagen, wie sie vor ein bis zwei Jahren kein Problem waren, verlängern sich derzeit auf 21 bis 25 Tage“, beschreibt Lauenroth die Situation. Das ist zwar immer noch schneller als das Seeschiff, zeigt aber auch die Krux: Die weitere Entwicklung des Zugsystems wird derzeit durch den eigenen Erfolg ausgebremst.

Far East Land Bridge (FELB), mit zehn Jahren Erfahrung einer der Pioniere auf dem Gebiet der Bahntransporte zwischen Europa und Asien, sucht deshalb bereits nach neuen Routen und Umlademöglichkeiten. Im Oktober hat das Unternehmen, das schon heute jährlich fast 50.000 TEU auf dem Schienenweg zwischen Europa und Fernost bewegt, einen neuen wöchentlichen FCL-Ser-

vice zwischen Hamburg und der Provinzhauptstadt Changsha eingerichtet. Dabei wird in ostgehender Richtung erstmals eine Route über die Grenzstadt Erlan zwischen der Mongolei und China genommen. FELB will diese neue Option als Erweiterung seiner ostgehenden Dienste und als alternative Route zur Vermeidung von Grenzstaus nutzen.

Um das Nadelöhr der Umladestationen zu entlasten, gibt es auf europäischer Seite unter anderem die Idee, das russische Breitspurnetz gen Westen auszuweiten. So schmieden die Österreichischen Bundesbahnen und Unternehmen aus der Slowakei, der Ukraine und Russland seit knapp zehn Jahren Pläne, die Breitspur um 450 km bis in die Region Wien-Bratislava auszubauen.

Es gibt Planungen, das russische Breitspurnetz gen Westen auszuweiten.

Um die geplanten und prognostizierten Transportmengen bewältigen zu können, müssten zudem die Trassenkapazitäten ausgebaut werden. Derzeit bahnen sich die Züge entlang von zwei Haupttrouten ihren Weg: Die Schiene verbindet Europa und China zum einen über die nördliche Route via Mongolei, Russland und Belarus, zum anderen über die Südroute via Kasachstan. Letztere verzweigt sich in mehrere Linien und kann entweder durch Russland oder Zentralasien verlaufen. Eine weitere Trasse, die über die Türkei, den Iran, Pakistan und Indien führen soll, ist in der Planung. China-Experte Lars Anke ist allerdings skeptisch, ob es tatsächlich auf neue Schienenverbindungen hinausläuft. Er glaubt eher daran, dass bestehende Trassen zweigleisig ausgebaut werden. Die Umsetzung wäre deutlich schneller und unkomplizierter.

Die Container rollen durch mindestens fünf Länder, wo man von stabilen Volkswirtschaften und harmonisierten Prozessen häufig noch weit entfernt ist.

Wie stark die Wachstumspotenziale im Zugsystem zwischen Fernost und Europa sind, zeigt auch das Beispiel von DHL Global Forwarding. Die Deutsche Post-Tochter ist seit 2011 im eurasischen Bahngeschäft aktiv. „Das Frachtvolumen auf der Schiene zwischen Deutschland und Asien hat sich innerhalb eines Jahres verzehnfacht. Um der steigenden Nachfrage weiter gerecht zu werden, mussten auch wir weiter wachsen, Prozesse optimieren und Kompetenzen bündeln. Deshalb haben wir uns für den Aufbau eines zentralen Chi-

na Rail Competence Centers entschieden“, sagte Volker Oesau, CEO DHL Global Forwarding Deutschland und Mitteleuropa im Mai 2017. Insgesamt bietet DHL Global Forwarding 15 Zugverbindungen und damit siebenmal pro Woche einen Haus-zu-Haus-Schienenverkehr zwischen Deutschland und Fernost. Die Züge folgen dem transkasachischen Westkorridor und dem transsibirischen Nordkorridor, mit einem dichten Netz von Rail-Hubs in allen wichtigen Wirtschaftszentren in China, Taiwan, Japan und Korea.

Es zeigt sich also, dass mit der Bahn eine transportökonomische Alternative zwischen Ost und West heranwächst. Anfängliche Startschwierigkeiten sind bei einem derartigen Mammutprojekt unvermeidbar. Eine Zugfahrt nach China ist von ihrer Komplexität nicht mit einer inner-europäischen Beförderung zu vergleichen, wo der Zugverkehr weitgehend liberalisiert ist. Die Container rollen durch mindestens fünf Länder, wo man von stabilen Volkswirtschaften und harmonisierten Prozessen häufig noch weit entfernt ist. Aber Lars Anke macht auch klar: „Für die Kürze der Zeit läuft es erstaunlich gut. Rom wurde nicht an einem Tag erbaut.“ Die Zuverlässigkeit hat sich seit den Anfangsjahren enorm verbessert, und das ist für die Verladerschaft häufig noch wichtiger als die Transitzeiten. Der Hafen Hamburg-Repräsentant ist überzeugt, dass die schienengebundene Seidenstraße noch viel Potenzial für Kooperationen zwischen chinesischen und europäischen Firmen bietet. „Den chinesischen Operateuren fehlt meist die Erfahrung im europäischen Netz, anders herum ist das chinesische Netz Neuland für europäische Anbieter. Wenn sich zwei passende Partner finden und neue, sinnvolle Bahnprodukte entwickeln, dann kann man einiges bewegen. Die chinesische Seite steht dem auf jeden Fall sehr offen gegenüber.“ Und wie sagte schon Konfuzius: Auch der weiteste Weg beginnt mit einem ersten Schritt. ■



© Deutsche Bahn AG/Michael Rauhe

Am Bahnterminal DUSS Hamburg-Billwerder werden fast täglich China-Züge abgefertigt.

LOGISTIKZENTRUM FÜR DEN CHINAHANDEL

In Itzehoe, nördlich von Hamburg, hat Anfang 2016 das sogenannte CLC China Logistic Center den Betrieb aufgenommen. Seither hat sich das Areal zu einer stetig wachsenden Logistikkreislauf entwickelt. Hinter dem Projekt steht eine deutsch-chinesische Investorengruppe mit der Logistik-erfahrenen Familie Tietje und der chinesischen Weijing Logistics Group. Das CLC umfasst 70.000 qm Lager- und 8.000 qm Bürofläche. Zudem stehen zusätzlich Flächen auf dem Gelände der ehemaligen Gruner & Jahr-Druckerei zur Entwicklung weiterer Logistikkapazitäten bereit. China spielt im Portfolio der Kunden und Waren eine wichtige Rolle. In Itzehoe werden B2B- und B2C-Waren eingelagert, kommissioniert und konfektioniert, die über den Hamburger Hafen im Seecontainer umgeschlagen werden. Vereinzelt kommen die Güter auch schon im



© Tietje Group

Bahncontainer aus China. „Wir sind immer offen für neue Entwicklungen“, erklärt Gustav Tiedje, einer der drei CLC-Geschäftsführer. „Deshalb denken wir mit unseren chinesischen Partner auch darüber nach, ein eigenes Zug-Produkt zu entwickeln – eventuell über Kaliningrad.“

www.china-logistic-center.de

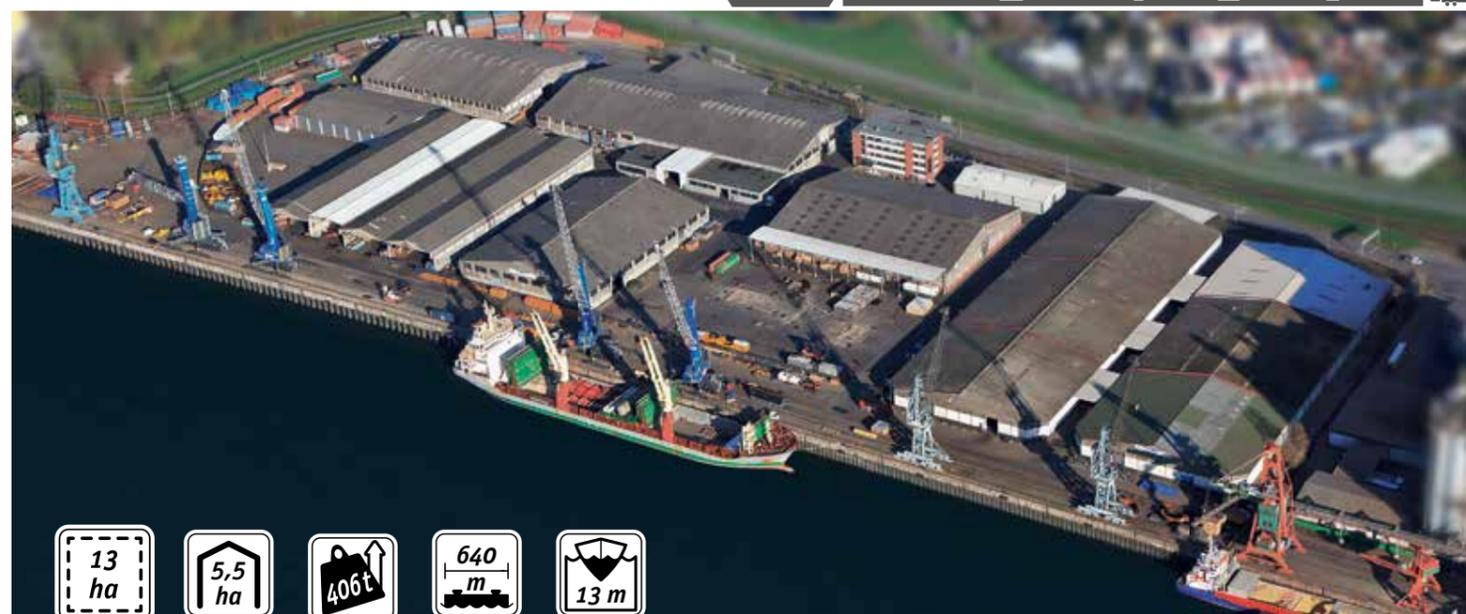
WALLMANN & CO

Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

- ▶ General cargo
- ▶ Heavy lifts
- ▶ Iron products
- ▶ Steel products

Your Partner in the Port of Hamburg



Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

Visit us at

www.wallmann-hamburg.de

Andrea Briks, geschäftsführende Gesellschafterin der SACO Shipping GmbH



© Hafen Hamburg Marketing/Michael Zapf

3 Fragen an ...

... Andrea Briks, geschäftsführende Gesellschafterin der SACO Shipping GmbH

Andrea Briks managt täglich den Transport von hunderten Kisten und Containern, das Geschäft mit Sammelcontainern ist ihre Leidenschaft. Gemeinsam mit Co-Inhaber Harald Pahl ist Andrea Briks verantwortlich für rund 280 Mitarbeiter – dabei fing alles ganz klein an. Anfang 1988 machten sich die zwei Logistikexperten mit SACO Shipping in einem kleinen Büro im Hamburger Hafen selbstständig. Heute ist das inhabergeführte Unternehmen einer der führenden Player im NVOCC-Geschäft und aus der Hamburger Logistikbranche nicht mehr wegzudenken.

SACO Shipping ist seit fast 30 Jahren erfolgreich am Markt. Was ist Ihr Erfolgsrezept?

Vor allem Leidenschaft für die Logistik. Natürlich spielt aber auch Glück eine wichtige Rolle. Wir haben Anfang der 90er Jahre den richtigen Zeitpunkt erwischt, um unser Geschäft zu etablieren. Mit einem kleinen Büro, einem kompakten Team und fünf Fahrtgebieten waren wir anfangs gut aufgestellt. Mit den Kosten im Blick haben wir nach und nach weitere Liniendienste aufgenommen. Mittlerweile bieten wir unseren Kunden pro Woche 180 direkte Export-Dienste sowie 85 direkte Import-Dienste. Darüber hinaus bedienen wir mehr als 400 weitere Destinationen im Transshipment und bieten so, dank zuverlässiger Geschäftspartner, auch Nischen und Häfen an, die die großen Speditionen nicht im Angebot haben. Als eines von 19 Gründungsmitgliedern der WorldWideAlliance, einem Netzwerk weltweitführender NVOCCs, bieten wir unseren Kunden darüber hinaus seit nunmehr 10 Jahren noch umfassendere, globale Transportlösungen: Mehr als 2.300 direkte wöchentliche LCL-Exportdienste sind buchbar. Das A und O ist letztendlich erstklassiger Service. Ohne Frage hat uns auch die Standortwahl in die Hände gespielt – die geografisch attraktive Lage des Hafens, die Hamburg zum Überseehafen und wichtigen Warenumserschlagplatz für den gesamten Ostseeraum macht, begünstigt die erfolgreiche Positionierung eines Unternehmens im NVOCC-Geschäft.

Der Mangel an qualifizierten Fachkräften ist in allen Logistikbereichen ein zentrales Thema. Neben qualifizierten Mitarbeitern im operativen Betrieb fehlt es auch an gut ausgebildeten Führungskräften. Wie ist die Situation bei SACO Shipping?

Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter, die unsere Unternehmensphilosophie leben, sind die wichtigste und wertvollste Ressource für unseren Erfolg, denn das weltweite Transportgeschäft basiert auch heutzutage noch immer stark auf persönlichen Verbindungen und auf Vertrauen. Etliche unserer Mitarbeiter sind seit 10, 20 oder mehr Jahren bei uns, viele sogar seit ihrer Ausbildung – das schätzen un-

sere Kunden sehr. Letztlich wird es aber auch für uns schwieriger qualifizierte Mitarbeiter zu finden. Wir engagieren wir uns daher stark im Ausbildungsbereich, qualifizieren regelmäßig rund 20 junge Erwachsene in verschiedenen Berufen – die meisten im Bereich Spedition und Logistikdienstleistung, aber auch Bürokommunikations- und Informatikkaufleute sind dabei. Die größte Herausforderung ist aktuell, die Auszubildenden nach dem Abschluss im Unternehmen zu halten. Viele haben den Wunsch im Anschluss noch ein Vollzeitstudium zu beginnen. Hier wollen wir zukünftig mit neuen Konzepten entgegenwirken.

Wohin geht die Reise für SACO Shipping in der Zukunft – sehen Sie sich mit speziellen Herausforderungen konfrontiert?

Ich sehe der Zukunft mit Spannung entgegen. In den kommenden Jahren werden sich die logistischen Abläufe durch die zunehmende Digitalisierung stark verändern, davon bin ich überzeugt. Prozesse werden schneller, effizienter und mehr und mehr automatisiert. Infolgedessen werden wir mehr IT-Fachkräfte benötigen. Aber auch die IT lebt von Leuten, die sich mit logistischen Abläufen auskennen. Wir müssen uns dementsprechend gut aufstellen. Sicherlich bedeutet Digitalisierung vor allem, sich neuen Herausforderungen zu stellen, ich verstehe sie aber auch als Chance. Das NVOCC-Geschäft ist mit viel Detailarbeit, einschließlich der immer aufwendigeren Dokumentation verbunden – für direkten Kundenkontakt bleibt wenig Zeit. Hier kann Digitalisierung Entlastung schaffen. Abseits dieses Megatrends beschäftigen wir uns auch mit ganz konkreten Projekten. So bringen wir bereits jetzt neue Mitarbeitergruppen in verantwortliche Leitungspositionen, um einen späteren Übergang in die nächste Generation zu stützen und zu fördern. Natürlich möchten wir auch unser Geschäft weiter ausbauen, es gibt viele Entwicklungsmöglichkeiten, unter anderem im Vollcontainer- und Projektverladungsbereich. Unsere Devise ist: Nur nicht stehen bleiben. ■

www.saco-shipping.de



Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND



© Logistik-Initiative Hamburg / Peter Vogel

EINMAL REINSCHNUPPERN BEI DEN GROSSEN LOGISTIKUNTERNEHMEN ...

... diese Möglichkeit bietet der „Tag der Logistik“ einmal im Jahr. Initiiert wurde er 2007 von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und konnte somit dieses Jahr sein 10-jähriges Jubiläum feiern. Unter dem Motto „Tag der Logistik“ bieten Unternehmen und Organisationen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen einen Tag lang kostenlosen Einblick in ihre Betriebe. Aber auch Logistik- und Bildungsinstitute öffnen ihre Pforten und stellen Forschungsprojekte sowie Bildungsangebote in der Logistik vor. Die BVL hat sich als großes Ziel gesetzt, vor allem junge Menschen für eine Karriere in der Logistik zu begeistern. Zu den Unternehmen, die seit der ersten Stunde ununterbrochen beim „Tag der Logistik“ dabei sind, zählen unter anderem DHL, GEODIS, Audi und DB Schenker. Dieses Jahr fand der „Tag der Logistik“ am 27. April mit 40.000 Teilnehmern statt. 670 Unternehmen boten deutschlandweit rund 400 Veranstaltungen an. Der „Tag der Logistik“ steht jedes Jahr unter dem Motto „Logistik macht's möglich“. 2018 findet er am 19. April statt. Interessierte Unternehmen, Forschungsinstitute, Initiativen o.ä., die den „Tag der Logistik“ mitgestalten und unterstützen wollen, können sich unter www.tag-der-logistik.de noch anmelden.



© BVL

ROBOTERTECHNIK IN DER LOGISTIK

Roboter sind aus der deutschen Wirtschaft, vor allem aus großen Produktionswerken, nicht mehr wegzudenken. Doch in der Logistik hatten sie bisher noch keinen großen Stellenwert, sie kamen allenfalls zum Transport von Waren durch große Lagerhallen zum Einsatz. Doch wo können Roboter noch helfen? Vor allem in der Kommissionierung von Waren, denn diese gilt als einer der arbeits- und kostenintensivsten Prozesse. Statistiken zufolge wird noch zu 90 Prozent von menschlicher Hand kommissioniert. Das Problem ist: Um die Waren zu kommissionieren, müssen sich die Roboter im Lagerhaus frei bewegen und anderen Systemen selbstständig ausweichen. Eine noch größere Schwierigkeit stellt die Heterogenität der Waren dar. Die Roboter müssen in der Lage sein, die Waren zu erkennen und dann stückgenau zu greifen. Um dies zu schaffen, müssen die Roboter verschiedene Greif-Techniken beherrschen. An der Entwicklung wird vielerorts fleißig geforscht. Roboter werden sicherlich schon bald bei der Einlagerung und Bereitstellung von Waren unverzichtbar sein – aber immer in Zusammenarbeit mit dem Mensch.

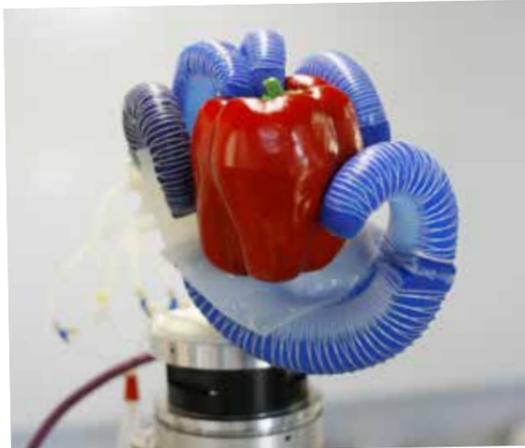
Boom-Branche Logistik: Talente gesucht!

Die Logistik ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Ohne Logistik würde der Joghurt nicht im Kühlregal unseres Supermarkts stehen oder die per Mausclick bestellten Sneaker nicht in kürzester Zeit direkt an unsere Haustür geliefert werden. Doch welche Berufe stehen hinter dem großen Wort Logistik? Einige der vielen Ausbildungsberufe, die man in der Logistik erlernen kann sind Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachkraft für Lagerlogistik, Fachkraft für Hafenlogistik, Fachlagerist/in, Berufskraftfahrer/in oder Kaufmann/Kauffrau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen. Ein Arbeitsplatz in der Logistik ist ein Arbeitsplatz der Zukunft – denn Logistik wird es immer geben und sie wird auch immer gebraucht. Laut einer Umfrage der Bundesvereinigung Logistik (BVL) macht sich zurzeit ein großer Fachkräftemangel in der Logistik bemerkbar. Die Berufs- und Karrieremöglichkeiten in der Logistik sind nicht bekannt genug und deshalb gibt es ungenügend Bewerber. Fachkräfte mit einer kaufmännischen oder einer technischen Ausbildung werden zurzeit besonders gesucht. Auf der Internetseite www.logistik-lernen-hamburg.de können sich Schüler, Studenten und auch Lehrer über Praktika, Ausbildungen, Studiengänge und allem was sonst noch mit Logistik zu tun hat informieren.



Die Transportverpackung der Zukunft ist intelligent

Was sehen wir vor unserem inneren Auge, wenn wir an die Transportverpackung der Zukunft denken? Den uns seit Jahrzehnten bekannten Pappkarton? Smarte Verpackungen im schnittigen Design? Oder intelligente Behälter, die mit uns kommunizieren? Digitalisierung und Industrie 4.0 sind derzeit die dominierenden Themen in der Logistik. Welche Auswirkungen der technische Wandel auf die Transportverpackung haben wird, hat daher das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML untersucht. Das Forscherteam geht davon aus, dass die Transportverpackung auch in Zukunft aus der uns bekannten Wellpappe bestehen wird. Papier besitzt eine zufallsabhängige, individuelle Faserstruktur, die sich als Identifikationsmerkmal für eine kostengünstige und automatische Produktidentifikation (AutoID) eignet – die Anbringung von Labeln auf der Verpackung würde somit entfallen. Neu sind auch elektronische Sensoren zur Transportüberwachung. So lassen sich jederzeit Informationen zum Zustand des Pakets erfassen, an die Datenzentrale weiterleiten und die Unversehrtheit des Packguts überwachen. Der Zusteller liefert dann die möglicherweise beschädigte Ware erst gar nicht aus. Auch die Art und Weise der Paketzustellung wird sich in den nächsten Jahren wohl verändern: Es wird vor allem auf einen umweltfreundlichen Transport mit Lastenrädern, Drohnen oder sogar Robotern gesetzt. Die Verpackung der Zukunft wird also intelligent und wird vielleicht auch irgendwann auf digitalem Weg mit uns kommunizieren.



© Robotics and Biology Laboratory, TU Berlin

Kürzlich wurde eine weiche Roboterhand vorgestellt, die auch Obst, Gemüse und andere leicht zu beschädigende Dinge greifen kann.



Zwei Container erobern Hamburgs Hinterland

Container sind das Symbol der internationalen Transport- und Logistikbranche. Da liegt es auf der Hand, die faszinierenden Stahlboxen auch für Veranstaltungen fernab der klassischen Eventlocations zu nutzen. Hafen Hamburg Marketing hat seit einigen Monaten zwei ausgebaute Container für Kundenevents im Einsatz: einen 40-Fuß High Cube Container für Informations- und Ausstellungszwecke sowie einen 20-Fuß High Cube Catering-Container. Die zwei Container im schicken Cargo-Look sind intermodalfähig und somit ideal im In- und Ausland einzusetzen. Mit dem neuen Veranstaltungsformat „Container Roadshow“ veranstaltet die Marketingorganisation künftig gemeinsam mit Partnern und Mitgliedsunternehmen auf Terminals und anderen interessanten Plätzen im Binnenland Informations- und Networking-Events, um für die hervorragenden Seehafen-Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens zu werben und Fachinformationen direkt in den Markt zu bringen. Der Branchentreff zum Thema Kombierter Verkehr auf dem DUSS-Terminal Leipzig-Wahren im September war die Premierenveranstaltung und ein voller Erfolg.

Schon Anfang Mai kam der Informations- und Ausstellungscontainer auf dem Hamburger Hafengeburtstag zum Einsatz und zog die Besucher in seinen Bann. Unter dem Motto „Hamburg – Dein Hafen“ stellten 16 Unternehmen und Organisationen der Hafen- und Logistikwirtschaft Berufs- und Ausbildungsperspektiven in der Hafen- und Logistikbranche vor.

Für das kommende Jahr sind bereits viele weitere Events geplant. Für alle Hafen- und Logistikinteressierte sind die Eventcontainer wieder für vier Tage auf dem HAFENGEBURTSTAG HAMBURG rund um das Thema „Arbeitswelt Hafen“ im Einsatz. Zudem wird es anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Containerisierung in Hamburg“ eine Roadshow mit Fachveranstaltungen in den deutschen und europäischen Hinterlandmärkten geben.

Weitere Informationen zu den Eventcontainern, die auch für Veranstaltungen vermietet werden, erhalten Sie unter info@hafen-hamburg.de.

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dezember 2017:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Annette Krüger, Hafen Hamburg Marketing e.V., Behrend Oldenburg, BONUM

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2017:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dezember 2017:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Dezember 2017:** Lehmann Offsetdruck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2017:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH

■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 2017:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de

www.portofhamburg.com



DEIN HAFEN

JUST ONE CLICK AWAY.



WWW.HAFEN-HAMBURG.DE

Hafen Hamburg Marketing e.V.
 Pickhuben 6, 20457 Hamburg
 Telefon: +49 40 377 09-0
 E-Mail: info@hafen-hamburg.de



UM- SCHLAG- BAR

HAMBURG

POZNAN

WARSAWA

CESKA
TREBOVA

PRAHA

KOSICE

DUNAJSKA
STREDA

KREMS

BUDAPEST

○→ Die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind Knotenpunkte eines Netzwerks, das Häfen mit Wirtschaftsregionen im Binnenland verbindet. Als führender europäischer Hafen- und Transportlogistiker bietet die HHLA hocheffizienten Containerumschlag für die größten Schiffe der Welt und leistungsfähige Containertransporte aus einer Hand – in Hamburg, Odessa, in Mittel- und Osteuropa, zwischen Nordsee, Ostsee und Mittelmeer.

