

HALLENEUBAU

Moderne Logistikhalle nach höchsten Standards – Ihr neuer Platz im Hafen Trier



www.hafen-trier.de/logistikhalle



FOTO: DIERK KRUSE

Bye-bye, Interconti

Zum letzten Mal trafen sich die Teilnehmer des Deutschen Logistik-Kongresses gestern zum After-Work-Hangout. Es war ein fröhlicher Abschied. Im nächsten Jahr wird an anderer Location genetzt. **Seite 4**



Supply Chain Visibility DELIVERED.

Trusted by 1200+ of the world's most recognized brands



DELIVERY INCOMING

L-H840JIS27

LATE by 5d 04h 12m

ETA: 07/18/2024 16:32 CST



fourkites.com

MEHRWERT DURCH DATEN

Tesla fehlt

Kühne + Nagel-CEO Stefan Paul über die Chancen, die sich durch die rasante KI-Entwicklung ergeben.

Seite 2

KI-GESTÜTZTE ROBOTIK

„Spot“ ist da

Warum die Otto Group strategische Partnerschaften mit zwei Roboterherstellern aus den USA eingeht.

Seite 3

ÜBERNAHMEN

Viel selektiver

Durch drei Trends könnte der M&A-Markt mittelfristig wieder an Dynamik gewinnen.

Seite 5

KI UND CHATGPT

Große Modelle

Es gibt unzählige Tools und Apps, die auf generativer KI basieren. Was ist eigentlich das Besondere daran?

Seite 6

12

B BAUANTRAG EINGEREICHT

C IN PLANUNG

A VOLLVERMIETET

LOG PLAZA

Frankfurt (Oder)

NACHHALTIG. ZUKUNFTSFÄHIG. MULTIFUNKTIONAL.

Wir entwickeln gemeinsam den Logistikstandort der Zukunft im Güterverkehrszentrum Frankfurt (Oder): Wachsen Sie mit uns!

Wirtschaft ohne Grenzen. Gospodarka bez granic.

Stefan Paul, der CEO von Kühne + Nagel (KN), betonte am Donnerstag, wie wichtig es sei, sich als Logistiker intensiv mit künstlicher Intelligenz (KI) auseinanderzusetzen. Er zeichnete dabei ein optimistisches Bild für die Branche. Denn die Anwendung von KI werde zunehmend einfacher, was auch bei der digitalen Transformation helfe. Zugleich müssten in der Logistik immer komplexere Anforderungen erfüllt werden. Dafür brauche es auch in Zukunft Spezialisten.

Zudem ermögliche es die Cloud, die Wertschöpfungskette immer besser zu vernetzen und völlig neue Dienstleistungen zu schaffen. „Und mit unserer Kompetenz können wir Logistiker der Mastermind dieses Systems sein“, sagte Paul. Die Cloud und KI seien unabdingbar für die Zukunft der Logistik. Sprachmodelle wie ChatGPT könnten den Menschen seiner Einschätzung nach nicht ersetzen, „wohl aber signifikant entlasten“.

Autofan Paul nutzte in seiner Keynote das Bild des Elektromotors. „Die Logistik muss sich wie ein E-Motor in die Abläufe der digitalen Wirtschaft einfügen.“ So wie die Autoindustrie mit der Elektrifizierung habe die Logistikbranche in Sachen Digitalisierung zwar „die eine oder andere Entwicklung“ unterschätzt. Es sei aber noch nicht zu spät. Die Logistik kann seiner Ansicht nach eine Schlüsselrolle beim nachhaltigen Umbau zu einer digitalen Wirtschaft übernehmen.

KI, und hier vor allem die Sprachmodelle à la ChatGPT, könne heute riesige, in einer Cloud vorhandene Datenmengen in sehr kurzer Zeit auswerten und neue Inhalte erzeugen. „Bei Kühne + Nagel bringen wir derzeit 2 Millionen Gigabyte in die Cloud“, sagte der CEO. Dieses Projekt werde drei bis fünf Jahre dauern.

„Der logistische E-Motor funktioniert nur in einer vollständig digitalen Wirtschaft, in der nicht nur die Werkzeuge digitalisiert sind, sondern in der die Daten, Strukturen und Prozesse komplett transformiert sind“, sagte Paul weiter. Mit Blick auf seine Branche stellte er fest: „Wir haben digitale Werkzeuge, sind aber noch nicht gut genug in der Transformation. Wir können heute alle mehr oder weniger die zig Touchpoints einer See-, Luft- oder Landfracht managen. Aber zu oft geschieht das noch in



„Bei Kühne + Nagel bringen wir derzeit 2 Millionen Gigabyte in die Cloud“, sagte der Chef des Logistik Konzerns in Berlin.

„Unserer Branche fehlt ein Tesla“

Noch hinke die Logistik etwas hinterher. Mit generativer KI werde aber immens viel möglich sein, ist Kühne + Nagel-CEO Stefan Paul überzeugt.

Paul aber nicht ein einzelnes LogGPT, sondern das gesamte Ökosystem, das durch KI ermöglicht werde - mit den Daten der Absender und Empfänger, der Fracht und der Routen, „damit wir idealerweise vor dem Kunden wissen, was er wann transportieren will“.



„Wenn wir es richtig machen, werden wir noch unverzichtbarer“.

Stefan Paul, CEO, Kühne + Nagel

„Wenn wir die gesamte Palette von den Chatbots bis hin zur Robotik richtig einsetzen, schaffen wir neue Geschäftsmodelle und gewinnen Zeit, die wir unseren Kunden widmen können“, sagte der KN-Chef weiter. Paul zitierte in dem Zusammenhang eine Zahl von der Unternehmensberatung McKinsey. Demnach beläuft sich der potenzielle Wert von neuen generativen KI-Anwendungen für die Transport- und Logistikbranche auf bis zu 1 Billion US-Dollar pro Jahr.

„Wenn wir es richtig machen, dann werden wir in der Wertschöpfungskette noch unverzichtbarer“, ist der CEO überzeugt. Anders als in anderen Branchen werde der Mittelsmann in der Logistik auch künftig gebraucht. „Das bedeutet aber auch, dass wir in Sachen Logistik der Mastermind des Ökosystems bleiben sollten.“ Die Logistiker wüssten immer noch am besten, dass bei einem Transport nie alles wie geplant laufe. „Manche Probleme sind bekannt, andere neu. Es werden daher immer Logistiker benötigt, die in Netzwerken denken.“

Trotz der rasanten Fortschritte bei dem Thema KI ist Paul aber davon überzeugt, dass der Mensch nach wie vor die Fäden in der Hand behalten werde. Und ohne das persönliche Netzwerk gehe es auch künftig nicht. Dies sei es letztlich gewesen, das die Welt während der Corona-Pandemie am Laufen gehalten habe. Denn völlig unvorhersehbare Schockereignisse ließen sich nur dann managen, wenn man die Menschen an den Schaltstellen kenne, sich vertraue und gemeinsam improvisiere. (cs)

dezentralen sogenannten On-Premise-Datenbanken.“

Pauls Ansicht nach hinkt der Logistiksektor in Sachen integriertem Datenmanagement in der Cloud einigen anderen Branchen hinterher. Auch wenn sich in den vergangenen Jahren einige disruptive Player in der Logistik versucht hätten: „Unserer Branche fehlt ein Tesla“, sagte der KN-Chef. „Hätte Elon Musk statt Mondraketen Container zu seinem zweiten Hobby gemacht, wären wir heute womöglich weiter.“

Jetzt gebe es aber einen Schub oder, um im Bild zu bleiben: Der E-Motor der Logistik bekommt noch mehr PS. Und das „E-Auto der Logistik“ wird Paul zu-

folge mittels KI über Sprache, Sensorik und Robotik noch einfacher zu bedienen sein. „Die Entwicklung des digitalen Ökosystems der Logistik ist nicht aufzuhalten.“

Es reiche nicht mehr, nur die IT zu verbessern, Aufträge zu digitalisieren und Fracht digital zu steuern. „Vielmehr müssen wir alle Daten einheitlich in der Cloud haben und neue Systeme zur Anwendung bringen, damit der E-Motor der Logistik in der digitalen Wirtschaft auf Hochtouren läuft.“ So wie ChatGPT einen veritablen Hype in der Öffentlichkeit erlebe, „müssen wir in der Logistik vielleicht eine Art LogGPT an die Hand bekommen“. Damit meint

Immer neue Schocks für Lieferketten

Unternehmen brauchen Risikomanagement, um Störungen der globalen Supply Chains abzufedern

STRATEGIE Der Krieg im Nahen Osten hat noch keine nennenswerten Störungen weltweiter Lieferketten verursacht. Darin waren sich die Teilnehmer des Panels „Changing Global Supply Chains“ einig. Es kommen allerdings einige High-Tech-Teile für den Automobilbau aus Isreal, „sodass es durchaus noch Effekte geben könnte“, gab Robert Cameron, Leiter Abteilung Produktion, Logistik und Aftermarket

beim Verband der Automobilindustrie, zu bedenken. Momentan gebe es lediglich Störungen im israelischen Markt, ergänzte Tim Scharwath, CEO DHL Global Forwarding. Allerdings: „Niemand weiß, wie sich die Situation entwickelt.“

Die Corona-Pandemie, der Krieg Russlands gegen die Ukraine und zunehmende geopolitische Spannungen: In den vergangenen Jahren gab

es immer wieder Schocks, die sich auf die weltweiten Supply Chains teilweise massiv ausgewirkt haben. Grundsätzlich werde das aber nichts an der weltweiten Arbeitsteilung ändern, ist Cameron überzeugt: „Wir haben alle von der Globalisierung profitiert.“ Es gebe allerdings zunehmend Risiken, daher müssten Unternehmen Risikoanalysen für die Länder vornehmen, in denen sie aktiv sind. „Die Politik

setzt Rahmenbedingungen, unter denen die Unternehmen Lösungen finden müssen“, sagt Cameron.

Unsicherheit geht derzeit von China aus. „Wir müssen aber deswegen nicht unser Geschäftsmodell neu definieren“, stellt Scharwath klar. Zugleich sei zu beobachten, dass sich Kunden in neue Märkte bewegen. Diese Länder gelte es zu identifizieren, um dort rechtzeitig zu investieren. (rok)

„Rückschläge sind gut“

Otto Group setzt KI-gestützte Roboter in Logistikzentren ein

Drei Punkte sind für Kay Schiebur, Vorstand Services der Otto Group, beim Thema Künstliche Intelligenz (KI) entscheidend: Erstens sei KI ein Gamechanger, zweitens müsse man jetzt damit anfangen und drittens müsse man vor allem die Menschen mitnehmen. „KI wird bleiben, wir stehen erst am Anfang einer exponentiellen Entwicklung“, sagte Schiebur gestern auf dem Kongress.

Die Otto Group ist in diesem Jahr strategische Partnerschaften mit den beiden US-Roboterherstellern Covariant und Boston Dynamics eingegangen. Dabei gehe es um mehr als die Einführung einer neuen Technologie. „Wir suchen keinen Partner für eine Lösung, sondern sind an einer mittelfristigen Perspektive interessiert.“ Dazu gehöre auch die Erforschung und Entwicklung neuer Anwendungen.

Die Maschinen von Covariant können dreidimensionale Objekte erfassen und deren Eigenschaften erkennen. Das Besondere: Die mit KI ausgestatteten Roboter lernen, wie

sie die Objekte je nach Beschaffenheit am besten greifen. Diese Fähigkeit wird dann sofort auf alle anderen Roboter übertragen, unabhängig von deren Standort. Eine Programmierung entfällt. Diese standortübergreifende Skalierbarkeit ist laut Schiebur einer der größten Vorteile der KI-gestützten Technik.

Die vierbeinigen, mobilen Roboter des Herstellers Boston Dynamics hat wohl jeder schon einmal in einem Video gesehen. Ein Exemplar hatte der Otto-Vorstand zur Demonstration mitgebracht. Das Modell heißt „Spot“ und ist mit verschiedenen Sensoren ausgestattet. Es soll unter anderem bei Tunnelinspektionen und vorbeugenden Wartungsarbeiten helfen und Daten für maschinelles Lernen sammeln.

Mit dem Einsatz reagiert der Hamburger Versandhändler auch auf den Fachkräftemangel, denn Anlagentechniker sind schwer zu finden. „Spot“ ist mit 64 Mikrofonen ausgestattet und kann anhand von Geräuschen Unregelmäßigkeiten in automatisierten Anlagen erkennen.

Auch das Aufspüren von Gaslecks ist mit entsprechenden Sensoren möglich. Ein zweites Modell des US-amerikanischen Herstellers heißt „Stretch“. Dabei handelt es sich um einen Transportroboter, der zum Entladen von Containern eingesetzt wird.

Entscheidend bei der Einführung derartiger Technik ist laut Schiebur die Akzeptanz der Mitarbeiter. Um diese zu fördern, sei es durchaus ratsam, „einen solchen Roboter zum Beispiel mal mit in die Kantine zu nehmen“, sagt der Manager. Außerdem sei ein Qualifizierungsprogramm nötig, um den Mitarbeitenden zu zeigen, wie sich ihr Berufsbild verändert. Dabei müsse man auch auf die Ängste der Menschen eingehen.

Die Otto Group testet den Einsatz von Robotik in vielen Anwendungsfällen: „Wichtig ist, dass wir jetzt lernen, mit KI-gestützter Technik umzugehen“, betont Schiebur und weiß: „Dabei wird es Rückschläge geben, und das ist gut so. Denn sonst wären wir viel zu spät dran.“ (rok)



Kay Schiebur, Vorstand Services bei der Otto Group, demonstrierte das Robotermodell „Spot“ von Boston Dynamics.

Energiewende gemeinsam gestalten

PROGRAMMTIPP Auch die Verantwortlichen in der Logistik und im Supply Chain Management treibt die Energiewende um. Gleich zwei Fachsequenzen widmen sich deshalb heute ab 9 Uhr dem Thema. In der Runde mit dem Titel „Power of Logistics - Logistikimmobilien in der Praxis“ stehen die neuesten Entwicklungen und Fortschritte bei der Energieeffizienz von Logistikstandorten im Fokus. Die Potenziale für die Energieerzeugung und -einsparung sind enorm. Die Initiative „Power of Logistics“, die als Teil des BVL Themenkreises Logistikimmobilien ins Leben gerufen wurde, hat diese Potenziale identifiziert und arbeitet daran, die Realisierung an möglichst vielen Standorten voranzutreiben. Moderator Kuno Neumeier von Logivest, der Sprecher des BVL-Themenkreises Logistikimmobilien, diskutiert 45 Minuten mit Francisco Bähr (Four Parx), Richard Schneider (Fabrikon) sowie Volker Rügheimer (Volkswagen Group After Sales).

In der zweistündigen Fachsequenz „Sektorkopplung, Innovationen und Unternehmertum als Voraussetzung einer gelingenden Energiewende“ wird ein hochrangig besetztes Panel Lösungsansätze, Notwendigkeiten und konkrete Pilotprojekte diskutieren. Die Fragen: Funktionieren bisherige Energiebeschaffungssysteme noch, die in Versorger und Abnehmer beziehungsweise Verteilung unterscheiden? Lässt sich sektorenübergreifend, dezentral und in gemeinsamer Aktion von Wirtschaft und Kommunen/Staat eine zielführendere Alternative entwickeln? (cs)

**Potsdam III, 9 bis 9.45 Uhr
Schweizerhof, Conference Center,
9 bis 11 Uhr**

Der Konsument treibt die Handelslogistik

Prof. Christoph Tripp über die Bedeutung von Lieferservices und warum Prognosekompetenz so wichtig ist

TRENDS Vor allem die Verbraucher halten die Handelslogistiker ordentlich auf Trab. Maßgeblich dafür ist der Faktor Convenience, also die Bequemlichkeit. „Alle wollen alles möglichst schnell und überall verfügbar haben“, sagt Christoph Tripp, Professor für Distributions- und Handelslogistik an der Technischen Hochschule Nürnberg. Damit spiele das Thema Lieferservice inzwischen eine herausragende Bedeutung für die Endkunden.

In Sachen Lieferservice werde derzeit viel experimentiert. „Ich denke, dass es immer mehr Geschäftsmodelle geben wird, die nach dem Prinzip ‚Sell everywhere, deliver anywhere‘

funktionieren“, sagt Tripp. Lieferservices müssten letztlich immer individueller, nachhaltiger und auch dezentraler gestaltet werden. Endkundennähe bleibe ein wichtiger Treiber der Handelslogistik. Dabei gilt es aber nicht nur räumlich nah am Kunden sein, sondern auch bezogen auf Daten. Tripp: „Händler wissen noch zu wenig über die Lebenssituation oder die Lieferpräferenzen der Endkunden.“

Technik sei wichtig - aber nicht nur im Lager, sagt Tripp weiter. Die großen Sprünge in der operativen Logistik seien nur möglich, wenn Händler dies mit Technik für möglichst präzi-

se Prognosen kombinieren. Das sei schwierig. Doch nur mit „ausgezeichneten Prognosekompetenzen“ seien Händler in der Lage, Kapazitäten an künftige Nachfrage auszurichten und kosteneffizient zu arbeiten. Überhaupt sei die Verfügbarkeit und Leis-



Fehlerkultur ist nicht gerade etwas, was den deutschen Handel auszeichnet.

tungsfähigkeit von Technik nicht das Problem. Unternehmen brauchen laut Tripp aber eine völlig andere Kultur und den Mut, Dinge auszuprobieren. Fehlerkultur sei allerdings nicht gerade etwas, was den deutschen Handel auszeichnet, sagte Tripp.

Er sieht zudem weiterhin einen Trend zum Outsourcing. Zugleich beobachte er aber, dass gerade die Großen den Aufbau eigener Netze vorantreiben. „Da existiert dann mitunter gar keine saubere Trennung mehr zwischen Make-or-Buy-Strategie.“ Denn diese Konzerne würden in Teilen ebenfalls Outsourcing betreiben und zugleich ihre Netze öffnen. (cs)

Ein Markt mit großem Potenzial

Langfristig werden Indien größere Chancen eingeräumt als China

HOFFNUNGSTRÄGER „In Indien sind 44 Prozent der Menschen unter 25 Jahren. Damit hat das Land die jüngste Bevölkerung auf dem Globus“, sagte Dirk Matter, Geschäftsführer der Deutsch-Indischen Handelskammer, gestern auf dem Deutschen Logistik-Kongress. Zugleich sei damit jedoch auch eine große Verantwortung verbunden. Denn pro Monat müsse die Regierung dafür sorgen, 1,4 Millionen Menschen in den Arbeitsmarkt zu bringen. China hingegen mit seiner Ein-Kind-Politik würde Gefahr laufen, als Gesellschaft zu überaltern.

Das ist aber nicht der einzige Vorteil Indiens gegenüber seinem mächtigen Nachbarn. „Indien ist eine lebendige Demokratie. Auch das Rechtssystem funktioniert“, sagte Matter. Eine Politik des De-Coupling durch westliche Unternehmen sei in Indien nicht zu befürchten. Julian Zix wies zudem darauf hin, dass sich in Indien eine ausgeprägte Start-up-Szene etabliert habe.

Aber natürlich gibt es auch Bereiche, wo Indien hinterherhinkt. So entsprechen die Verkehrswege vielfach nicht dem westlichen Standard. „Hier hat Indien einen großen Nachholbedarf“, sagte Matter. Aber Indien versucht, die Lücke zu schließen und investiert kräftig. So fließt laut Matter ein Großteil der Haushaltsmittel in Logistikprojekte. Als ein weiteres Beispiel nannte er die staatliche Eisenbahn Indian Railways. Die hat Anfang des Jahres den Kauf von 1.200 Lokomotiven beschlossen. Auftragnehmer ist Siemens Mobility.

„Indien ist ein Wachstumsmarkt, während in China die Dynamik nachlässt“, sagte Matter. Nicht jedes Unternehmen könne gleich große Gewinne erwirtschaften. Man brauche Geduld und Zeit. Aber für viele sei es ein lohnendes Geschäft. Über 2.000 deutsche Firmen seien bereits in Indien präsent. Deren Umsatzrendite bezifferte Matter auf durchschnittlich 15 Prozent.

Auch Jungheinrich ist in Indien präsent. Im Jahr 2014 hatte der Flurförderzeughersteller in dem Land 6 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet. „Im vergangenen Jahr waren es 40 Millionen Euro“, sagte Vorstandsmitglied Christian Erlach auf dem Kongress in Berlin. Noch sei Indien für das Unternehmen keiner der ganz großen Märkte. „Aber es gibt noch viel Potenzial“, fügte der Manager hinzu. Manchmal werde die Ware noch in Säcken befördert statt auf Paletten. (cd)



Julianna Taundsend (li.) aus Berlin und BB Thomaz aus New York baten beim After-Work zum Tanz

FOTOS: DIERK KRUSE

Der Kongress sagt Tschüss

Der DLK im Interconti ist Geschichte. Weiter geht es 2024 im Hotel Estrel

Es heißt, Abschied zu nehmen. Der 40. Deutsche Logistik-Kongress ist der letzte im Hotel Interconti. Im nächsten Jahr treffen sich die Logistikerinnen und Logistiker in einer anderen Berliner Location: dem Estrel. Damit verschwindet auch der Name der geschichtsträchtigen Veranstaltung. Aus dem Deutschen Logistik-Kongress wird die BVL Supply Chain CX, wobei CX wahlweise für Congress und Expo oder Community und Experience steht.

Wer sich nochmal an vergangene Momente im Interconti erinnern will, findet vor den Sälen Potsdam einige Foto-Girlanden mit „DLK Memories“. Ob Vorträge, Preisverleihung, Partys oder Outdoor-Sessions - der Kongress bot stets eine unvergleichliche inhaltliche Vielfalt und beste Möglichkeiten zum Netzwerken. Das ebenso traditionsreiche Berliner Interconti mit seiner berühmt berüchtigten Marlene Bar bot dafür immer einen passenden Rahmen.

Doch nun ist es Zeit aufzubrechen. Tschüss und Danke für alles, Interconti! Hallo Estrel. Alle sind gespannt und freuen sich, eine neue Ära einzuläuten. Mit neuem Konzept, in anderen Räumen und modernem Mindset. (rok)



Must-have beim After-Work-Hangout: eine Berliner Currywurst.

Young Professionals stoßen auf einen inspirierenden Kongresstag an.



Gute Stimmung herrschte auch am Stand von Gebhardt.



Die Inhalte des Tages sorgen noch lange für Gesprächsstoff.



An gekühlten Getränken darf es bei einer Abschiedsparty nicht mangeln.



Antizyklisch investieren

M&A: Kompetenzen erweitern wird wichtiger als Finanzkennzahlen verbessern

Noch nie war der Transformationsdruck für Logistikunternehmen so hoch wie heute, machte Ingo Bauer von der Unternehmensberatung PwC in seinem Impulsvortrag auf dem Deutschen Logistik-Kongress deutlich. Grund dafür seien makroökonomische Rahmenbedingungen wie geopolitische Risiken, neue Technologien oder der Klimawandel. Sie zwingen die Unternehmen, ihre Geschäftsmodelle neu auszurichten, sonst drohe vielen in wenigen Jahren die wirtschaftliche Bedeutungslosigkeit.

Gezielte „transformative“ Übernahmen oder Fusionen hingegen würden die Zukunftsfähigkeit von Unternehmen sichern. Bauer beobachtet, dass bei solchen M&A-Deals nicht mehr nur Finanzkennzahlen eine entscheidende Rolle spielen, sondern Indikatoren zur Resilienz oder zu den Nachhaltigkeitsambitionen eines Unternehmens wichtiger werden. Ist ein Übernahmekandidat in diesen Bereichen gut aufgestellt, verspricht der Zusammenschluss einen attraktiven Werthebel.

Selektive Deals

Von ähnlichen Erfahrungen berichtete Michael Rolle, CFO von DHL Supply Chain in Europa. Bei Übernahmen sei nicht nur das Umsatzwachstum maßgeblich, sondern vielmehr die Erweiterung von Kompetenzen wie zum Beispiel in den Bereichen Speziallogistik, Automatisierung oder ESG. „Wir gehen bei möglichen Übernahmen sehr viel selektiver vor und fokussieren uns auf Akteure, mit denen wir unsere Fähigkeiten erweitern können und die eine höhere Wertschöpfungstiefe versprechen“, sagte Rolle. Es gehe bei Transaktionen weniger um die klassischen Skaleneffekte.



Diskussionsrunde zum M&A-Geschehen am Donnerstag in Berlin.

FOTO: DIERK KRUSE

„Es braucht auch Mut, antizyklisch zu investieren“, sagte Matthias Magnor, Mitglied im Vorstand von BLG Logistics, mit Blick auf das Potenzial, das sein Unternehmen in der Ukraine sieht. Nach dem hoffentlich baldigen Ende des Krieges müsse das Land wieder aufgebaut werden. Dafür bringe sich die BLG jetzt in Position, um rechtzeitig in

der Region gut aufgestellt zu sein, kündigte er an.

Gute Deals stehen bevor

Darüber hinaus prognostizierte Magnor, dass der M&A-Markt mittelfristig durch drei Trends wieder an Dynamik gewinne und gute Deals verspreche. Die Dekarbonisierung – „die sehr viel Geld kosten wird“ – werde zu einer Marktberreinigung führen, da nicht alle Unternehmen die notwendigen Mittel aufbringen könnten oder das Thema nicht ernst genug nähmen. Zudem stünden aufgrund des demografischen Wandels viele Nachfolgeregelungen in deutschen Unternehmen an. Drittens zwingt der Trend zur De-Globalisierung die Logistikdienstleister, über ihre Geschäftsmodelle nachzudenken. (alb)



Wir fokussieren uns auf Akteure, mit denen wir unsere Fähigkeiten erweitern können.

Michael Rolle, DHL Supply Chain Europa

„Angegriffen werden wir sowieso“

Cybersicherheit wird in der Logistik wichtiger

RESILIENZ Als Hellmann Worldwide Logistics im Dezember 2021 Opfer eines Hackerangriffs wurde, befand sich Chief Information Officer (CIO) Sami Awad-Hartmann auf Geschäftsreise in Dubai. Von dort aus koordinierte er erste Sofortmaßnahmen, um das Netzwerk des Logistikdienstleisters zu schützen.

Auf dem Deutschen Logistik-Kongress diskutierte der CIO mit Moderator Alpha Barry, CEO der Beratungsfirma Secida, und Prof. Gabi Dreo Rodosek, der Inhaberin des Lehrstuhls für Kommunikationssysteme und Netzsicherheit an der Universität der Bundeswehr München, wie sich Logistiker am besten vor Cyberattacken schützen können und was im Falle eines Angriffs zu tun ist. Denn die Frage ist heute nicht mehr, ob man angegriffen wird, sondern wann. „Angegriffen werden wir sowieso!“, sagte Awad-Hartmann.

Noch immer beschäftigen sich viele Logistiker nicht ausreichend mit diesem Thema. „Cybersicherheit hat ein Problem: Man sieht sie nicht“, stellte Dreo Rodosek fest. Auch für den CIO von Hellmann war die drohende Gefahr bis Dezember 2021 nur ein abstraktes Gefühl. Er empfiehlt anderen Vorständen und Logistikentscheidern daher, sich mit Betroffenen auszutauschen, um mehr über die Gefahren zu erfahren. In der digitalen Welt schreitet die Entwicklung rasant voran. Künstliche Intelligenz zum Beispiel bietet zwar viele neue Möglichkeiten zum Schutz vor Cyberattacken, aber auch die Angreifer nutzen die neuen Technologien. (fw)

ANZEIGE

DVZ-Konferenz

KOMBINIERTER VERKEHR

Unter Hochlast:
Was geht noch auf der Schiene?

29.11.2022

Jetzt Frühbucher-Rabatt sichern: www.dvz.de/kombiverkehr23

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON:

VERANSTALTER

DVZ-Talks im Videoformat

ROTES SOFA Alle Interviews sind als Video abrufbar. Gestern waren zum Beispiel zu Gast: Andre Kranke und Volker Lange, Prof. Michael ten Hompel, Stefan Paul, Andreas Rieckhof, Prof. Ulrich Müller-Steinfahrt sowie Philipp Unger. (cs)
www.dvz.de/DLK2023



DVZ-Talk

Das Rote Sofa steht im Hotel Intercontinental neben dem L.A. Café.

Zu Gast auf dem Roten Sofa
Freitag, 20. Oktober 2023

10.40 **Prof. Thomas Wimmer**,
Vorstandsvorsitzender, BVL

Must-haves der Nachhaltigkeit

PROGRAMMTIPP Die Anforderungen an nachhaltige Logistik steigen. In Ausschreibungen werden zunehmend Emissionsbilanzen gefordert, und die Verpflichtung zum Nachhaltigkeits-Reporting gilt für immer mehr und vor allem kleinere Unternehmen. Die EU-Taxonomie-Verordnung und die Corporate Sustainability Reporting Directive werden schrittweise auf den gesamten Wirtschaftsbereich zukommen.

Daher ist es an der Zeit, sich den Aufgaben zu widmen und von anderen zu lernen. Dazu bietet heute eine Sequenz Gelegenheit, in der auch die Logistikpotenziale in der Circular Economy aufgezeigt werden. Unter den Experten sind Andrea Goeman (JAS Forwarding), Carina Lebsack (Würth) sowie Prof. Ulrich Müller-Steinfahrt (TH Würzburg-Schweinfurt und Sprecher des BVL-Themenkreises „Nachhaltig gestalten“). (cs)

Potsdam I, 9 bis 11 Uhr

Impressum

DVZ Logistik Daily erscheint während des Deutschen Logistik-Kongresses in Berlin täglich in der DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg, Tel.: +49 40 23714-0

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)

Redaktion: Lennart Albrecht (alb), Amelie Bauer (ab), Michael Cordes (cd), Robert Kümmerlen (rok), Claudius Semmann (cs), Frederic Witt (fw)

Layout: Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenleiter: Florian Böhm

Vertrieb: Markus Kukuk

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Druck: Westkreuz-Druckerei Ahrens KG, Berlin

Copyright: DVV Media Group GmbH, Hamburg

Neugier auf KI-Tools gefragt

Einsatz von künstlicher Intelligenz sollte konkrete Probleme adressieren

Das Thema Künstliche Intelligenz (KI) fristete auf dem Deutschen Logistik-Kongress 2017 noch ein Nischendasein. Im vergangenen Jahr war dann von der Beta-Version von ChatGPT die Rede. Heute kennt jeder die Sprachsoftware, die von der US-Firma Open AI entwickelt wurde. Darauf wies Kerstin Höfle von Körber Supply Chain hin, die gestern eine Sequenz über KI und ChatGPT moderierte.

Mittlerweile gibt es unzählige Tools und Apps, die auf generativer KI basieren - und es werden täglich mehr. Doch was ist eigentlich das Besondere an generativer KI? Für Florian Deter von Microsoft Deutschland ist es neben der einfachen Verfügbarkeit vor allem die Sprache als Benutzeroberfläche. Die großen Sprachmodelle (Large Language Models) sind zum einen die Schnittstelle zwischen Mensch und Computer und zum anderen die Basis vielfältiger Apps, die jeder nutzen kann. Für Deter kommt dies einer „Demokratisierung von Technologie“ gleich. Da

bei könne KI Kreativität und Produktivität steigern. Aber ist KI auch ein Jobkiller? Nein, meint der Microsoft-Manager, aber ein Mensch, der KI effizient einsetze, könne einem anderen, der das nicht tue, bald den Job wegnehmen.

An KI führt also kein Weg vorbei, das Thema wird nicht wieder in einer Nische verschwinden. Die Einsatzmöglichkeiten von ChatGPT sind vielfältig: Produktentwicklung, Brainstorming, Training, Programmierung, Übersetzungen, Wissensmanagement, Zusammenfassungen, Auswertungen oder Chatfunktionen sind nur einige davon.

Entscheidend sei, sagt Ralf Belusa von Hapag-Lloyd, dass „das Verständnis der Manager breiter wird“. Benötigt werde nicht nur die richtige Technologie für die richtigen Produkte. „Man muss sich immer fragen, ob es überhaupt einen Mehrwert für den Kunden gibt“, betont Belusa. Ähnlich sieht es Dirk Hofmann, Mitgründer und CEO von Dain Studios Germany. „Am Anfang

steht die Frage, welches Problem ich lösen will. Technologie ist nur relevant wenn dieses dann konkret angegangen wird.“ In der Logistik kann KI Prozesse und den Umgang mit Ressourcen verbessern. Und sie kann Know-how und Informationen, die in vielen verschiedenen Systemen vorhanden sind, zugänglich machen. Wichtig ist laut Hofmann dabei Neugier auf neue Tools und Anwendungen. Jeder sollte sich fragen: „Wie kann ich die für meine tägliche Arbeit nutzen? - statt sie vorschnell abzutun.“

Die Umsetzung in den Unternehmen ist allerdings mit einigen Hürden verbunden. „Rund 80 Prozent aller KI-Projekte werden abgebrochen, bevor sie in Betrieb gehen, 30 Prozent sogar vor dem Proof of Concept“, sagt Ramin Assadollahi, CEO von ExB, einem Anbieter von Lösungen für die Dokumentenverarbeitung. Eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg sei die Veränderungsbereitschaft eines Unternehmens und seiner Mitarbeiter. (rok)



Diskutierten die Veränderungskraft von künstlicher Intelligenz: Kerstin Höfle (Körber Supply Chain), Florian Deter (Microsoft Deutschland), Ralf Belusa (Hapag-Lloyd), Ramin Assadollahi (ExB) und Dirk Hofmann (Dain Studios).

Diversität ist kein Selbstläufer

Logistiker schenken der Vielfalt in ihrer Belegschaft zu wenig Aufmerksamkeit

PERSONAL Deutsche Logistikunternehmen haben ein Diversitätsproblem. Sowohl beim Frauenanteil als auch mit Blick auf die kulturelle Vielfalt und Altersdiversität gibt es in der Branche dringenden Aufholbedarf, lautete das Fazit bei einer Veranstaltung der Initiative Ladies in Logistics auf dem Deutschen Logistik-Kongress.

Im Gender Equality Index landet Deutschland mit 68,6 Punkten lediglich im Mittelfeld und damit deutlich hinter Ländern wie Schweden, Dänemark oder den Niederlanden, kritisiert Martina Weihing, Head of Division Electronics & Health Care bei der LGI Logistics Group International.

„Unternehmen scheitern oft daran, dass die Geschäftsleitung nicht wirklich hinter dem Thema Diversity steht“, argumentiert Josip Tomasevic, Senior Vice President und CPO beim amerikanischen Industriekonzern AGCO Corporation. Menschen tendieren automatisch dazu, jemanden zu bevorzugen und einzustellen, der ihnen selbst ähnlich ist. Das sei die große Falle, ist Tomasevic überzeugt: „Unternehmen, die Diversität in ihrer Kultur verankert haben, wachsen schneller, sind profitabler und innovativer.“

Um das zu erreichen, dürfe das Thema in den Unternehmen aber nicht länger als Selbstläufer

behandelt werden. „Unternehmen sollten sich Diversität fest in ihren Zielen verankern und mit gutem Beispiel vorangehen“, so Tomasevic. Dabei könne es hilfreich sein, Personalkennzahlen wie das Vollzeitäquivalent (FTE) zu erheben und sich so einen auf Zahlen und Fakten basierenden Überblick zu verschaffen.

Auch Social Media gewinnt Tomasevic zufolge immer mehr an Bedeutung, wenn es darum geht, sich als divers aufgestelltes Unternehmen zu präsentieren und entsprechende Bewerbungen zu generieren. Beispielsweise durch Kurzvorstellungen von Mitarbeitenden und ihrer beruflichen Laufbahn. (ab)

Einzigartige Momente

Der Deutsche Logistik-Kongress hat im Laufe seiner Geschichte zahlreiche Vortragsperlen hervorgebracht

Der Saal Potsdam ist bis zum letzten Platz gefüllt. Es ist so ruhig, wie es maximal ruhig sein kann in einem Raum, in dem über 1.500 Personen sitzen und gespannt zuhören. Auf der Bühne steigen blaue Tabakrauchwolken Richtung Decke. Es ist der letzte Vortrag am dritten Tag des 22. Deutschen Logistik-Kongresses 2005. Und es ist ein Highlight in der Geschichte dieser Veranstaltung: Helmut Schmidt ist der Abschlussredner.

Der ehemalige Bundeskanzler erklärt die Welt, bringt Geopolitik, Globalisierung, Handelsbeziehungen und wirtschaftliche Verflechtungen präzise auf den Punkt, warnt davor, China falsch einzuschätzen. Zwischendurch macht er immer wieder Pausen, die seine Botschaften noch mächtiger wirken lassen. Nach dem letzten Satz scheinen alle Anwesenden kurz die Luft anzuhalten. Dann: tosender Applaus. Schmidt zündet sich eine Zigarette an.

Es sind diese Momente, die den Deutschen Logistik-Kongress einzigartig machen. Gerade die Abschlussvorträge setzen noch mal einen besonderen Akzent. Denn oft beinhalten sie einen Perspektivwechsel, der zugleich zeigt, wie weitreichend die Logistikwirtschaft in globale Handelsbeziehungen und Geopolitik eingebunden ist.

So hob Sigmar Gabriel 2018 die Bedeutung Europas in der globalisierten Welt hervor - eine Botschaft, die mehr denn je Bestand hat. Oder der Präsident des Deutschen Bundestages a. D. Norbert Lammert, der 2021 mit ruhiger, aber unmissverständlich ernster Stimme betonte, dass man für Demokratie kämpfen müsse. Ein freiheitliches und offenes System habe keine Garantie auf unbeschränkte Existenz, es sei sogar schneller gefährdet, als manchen bewusst sei. Dafür gibt es in der Ge-



Die Keynote-Speaker haben in der 40-jährigen Kongressgeschichte viele Botschaften vermittelt, die lange Bestand hatten und haben.



Für Demokratie muss man kämpfen.

Norbert Lammert, Präsident des Deutschen Bundestages a.D. auf dem Deutschen Logistik Kongress 2021

schichte einige Beispiele, und auch in der Gegenwart stehen einige demokratische Staaten auf der Kippe.

Natürlich haben nicht nur Politiker bemerkenswerte Reden gehalten, die mit ihrer Botschaft bis heute nachhallen. Unvergessen ist beispielsweise auch der Auftritt 2009 von Randy Lewis, damals Senior Vice President Supply Chain & Logistics der US-amerikanischen Drogeriemarktkette Walgreen. Er rückte die Inklusion von Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen in der Arbeitswelt in den Fokus: Lewis setzte sich jahrelang dafür ein, Arbeitsstellen für diese Personen in den Logistikzentren des Konzerns zu schaffen, denn sie arbeiteten seiner Erfahrung zufolge genauso produktiv wie andere Men-

schon - oder besser. Lewis nannte als Beispiel einen Autisten, der eine überdurchschnittliche Kommissionierleistung erbrachte.

Die Liste an Impulsvorträgen, Keynotes und Abschlussreden, die zum Nachdenken anregen, ist noch weit aus länger. Jede und jeder wird sich an ein anderes persönliches Highlight erinnern, und genau darin liegt der enorme Mehrwert dieser Vorträge. Denn neben den Fachsequenzen mit ihren zahlreichen Praxisbeispielen sind es diese übergeordneten Analysen und Einordnungen, die den Blick auf die hochgradig vernetzte Logistikwelt nochmals besonders schärfen. Das bietet in dieser Form keine andere Veranstaltung. Nur geraucht wird mittlerweile nirgends mehr. (rok)

Nachhaltiger, effizienter, günstiger

Logistikprodukte könnten in Zukunft verstärkt wertebasiert monetarisiert werden

NACHHALTIGKEIT Im Vertrieb von Logistikprodukten dominiert noch immer das „Per unit“-Pricing-Modell. Für technisch anspruchsvolle und „grüne“ Produkte funktioniert dieses Modell jedoch nur bedingt, wie Alexander Nowroth, Geschäftsführer der Lebenswerk Consulting Group, erklärte: „Logistikdienstleistungsunternehmen verkaufen sich damit zu weit unter dem Wert, den sie letztlich ihren Kunden bringen.“

Eine Alternative stellt die wertebasierte Monetarisierung der Produkte dar. Dieses Modell bietet für Logistikdienstleister laut Nowroth, der Unternehmen bei der Skalierung

von nachhaltigen Geschäftsmodellen berät, viele Vorteile: CO₂-Reduktion, Margensteigerung, Differenzierung gegenüber dem Wettbewerb, höhere Attraktivität für Fachkräfte und daraus resultierend ein langfristiger Wettbewerbsvorteil. Entscheidend für den Erfolg ist es hierbei, frühzeitig die relevanten Entscheider auf der Kundenseite zu identifizieren.

Ein erfolgreiches Beispiel für die wertebasierte Monetarisierung lieferte Frank Müller, der seit über 20 Jahren in unterschiedlichen vertrieblichen Funktionen für den Intralogistikdienstleister Still tätig ist.

Mit der Implementierung eines autonomen Lagerfahrzeugs konnte Still bei seinem Kunden Migros, einem Schweizer Handelsunternehmen, unter anderem eine deutliche messbare Effizienzsteigerung und weniger Unfallschäden erreichen. Auch

12

Prozent höhere Kommissionierleistung durch den Einsatz eines autonomen Assistenten.

Quelle: Still GmbH

positive gesundheitliche Einflüsse auf die Mitarbeiter und deren gestiegene Motivation konnten nachgewiesen werden. Das Fahrzeug folge den Mitarbeitern im Lager „wie ein treuer Hund“, erklärte Müller.

Am Ende sei das Projekt für Still als auch für seinen Kunden „wirtschaftlich sehr interessant“ gewesen, sagte er. Je höher der wahrgenommene Mehrwert für den Kunden sei, desto höher könne man den Preis für das Produkt setzen. Nach diesem Vorbild könnte die wertebasierte Monetarisierung laut Nowroth und Müller ein erfolgreiches Modell für viele Logistikdienstleister werden. (fw)



KRAVAG

Bringt die Dinge wieder ins Rollen

Attraktiver Versicherungsschutz
für Ihre Lkw-Flotte.

Sicher bis ins Detail.



Lassen Sie sich von
Ihrer SVG beraten.
**Persönlich. Nah.
Aus einer Hand.**



Versichert?
KRAVAG
...wo denn sonst!



SVG

Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe