

transport logistic DAILY

Mehr als 100 Themen aus allen Bereichen

EVENT Ein umfangreiches Rahmenprogramm und das neue Format Campus Plaza kennzeichnen die Messe. **SEITE 2**

Freight rates return to normal

MARITIME After the special boom caused by Corona, major challenges await the liner shipping companies. **PAGE 9**

The future of the truck is electric

TREND Emission-free trucks will dominate the market from 2030 onwards, according to a market analysis. **PAGE 12**

ANZEIGE

DSV

Halle B4 – Stand 301/402

International wie nie zuvor

Rekord Etwa 60 Prozent der Aussteller kommen aus dem Ausland

TREND Die Messe München hat in den vergangenen Wochen für die transport logistic viele Anfragen von Ausstellern aus dem Ausland erhalten. „Die Messe wird immer internationaler“, sagt Stefan Rummel, Geschäftsführer der Messe München.

Etwa 2.300 Aussteller aus 67 Ländern präsentieren bis Freitag ihre Services, Produkte und Neuheiten. Sie verteilen sich auf rund 127.000 Quadratmeter Fläche in insgesamt zehn Hallen (B1 bis B6, A3 bis A6) sowie auf dem weitläufigen Freigelände mit Gleisfläche. Rund 1.375 Unternehmen – das entspricht 60 Prozent – kommen aus dem Ausland. Damit ist die Veranstaltung in diesem Jahr ausstellerseitig so international wie noch nie. **■ rok SEITEN 2/6**



„Hohes Interesse aus dem Ausland“: Stefan Rummel, CEO der Messe München.

FOTO: STEFAN HEIGL

Kooperation für mehr Nachhaltigkeit

PLATTFORM Am Donnerstag erfolgt auf der transport logistic am DVZ-Stand der Launch von DVZ Zero, der neuen digitalen Informationsplattform mit dem Themenfokus Nachhaltigkeit in der Transport- und Logistikwelt. Wie das digitale Speditionsunternehmen Forto mit dem Tech-Start-up Cozero seine Treibhausgasemissionen erfasst, lesen Sie heute. **■ fw SEITE 11**

Minister Volker Wissing live auf dem Roten Sofa

POLITIK Auf dem Roten Sofa der DVZ begrüßt Chefredakteur Sebastian Reimann Branchengrößen und Politiker: Erster Gast des heutigen Tages: Bundesverkehrsminister Volker Wissing.

10:40 Uhr - Halle B3, Stand 302

DVZ-Talk



News, Hintergründe und Videos zur transport logistic finden Sie auf der Seite:

dvz.de/tl23

TODAY @ THE RHENUS STAND

Visit us in **Hall B6 at Stand no. 201/302** and listen to exciting presentations by our logistics experts.



02PM INNOVATION IN LOGISTICS
André Remy

04PM OPEN LOGISTICS FOUNDATION:
The Future of Logistics is Open Source!
Andreas Nettsträter
Dr. Stephan Peters

Besuchen Sie uns:
Halle B1, Stand 108

www.runair.net

RUNAIR
Ihr Partner für Luftfrachtlogistik

Save the Date

wichtige Termine und
Veranstaltungen



- 11.00** Eröffnung der Messe mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing, Halle B2 / Stand 329
- 13.00** Der Einfluss der Geopolitik auf ihre Supply Chain, BVL, Halle B2 / Stand 329
- 13.00** Sustainability Programs: Critical for Industry Growth, Tiaca, Halle B2 / Stand 264
- 13.00** Klimaschutz in der Transportlogistik, BGL, Halle A4 / Stand 335
- 14.30** High Capacity Transport in Support of Sustainable and Efficient Road Freight, Clecat, Halle B2 / Stand 264
- 14.30** Digital Supply Chain: Die Rolle von AutoID als Enabling Technology, AIM-D, Halle A3 / Stand 236
- 14.30** Zukunft in der Logistik: EMacht Sinn! Wie bringen wir's hin?, Die Wirtschaftsmacher, Halle A4 / Stand 335
- 16.00** mariLOG - 12. internationale Konferenz für maritime Logistik, DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung, Halle B2 / 329
- 16.00** How to Wende - Digital meets Sustain, DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung, Halle A3 / Stand 236
- 16.00** ESG bei Logistikimmobilien: Was die Branche braucht sind Standards! Logix, Halle A4 / Stand 335

2 PROGRAMM

DIENSTAG, 9. MAI 2023 / N°1



Podiumsdiskussionen und Vorträge liefern Know-how und Analysen zu aktuellen Themen.

FOTO: XXXXXXXX

Vernetzen und informieren

Die Messebesucher erwartet ein **Rahmenprogramm** mit vielfältigen Themen

Es ist das Branchen-Highlight, auf das Besucher, Aussteller und Veranstalter vier Jahre gewartet haben. Heute um 11 Uhr eröffnen Stefan Rummel, CEO der Messe München, und Bundesverkehrsminister Volker Wissing die transport logistic. Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Fachkräfte, Infrastruktur, Märkte, Geopolitik, Lieferkettenmanagement - das sind einige der großen Themenfelder, die in diesem Jahr bei Ausstellern und in Veranstaltungen im Fokus stehen.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die transport logistic 2021 turnusgemäß lediglich als virtuelle Konferenz stattfinden. Dabei zeigte sich mehr denn je, dass Inhalte entscheidend sind. Der Anspruch in diesem Jahr ist also

hoch. Mit 56 Sessions und mehr als 100 Themen listet das Konferenzprogramm der transport logistic rund 20 Prozent mehr Vorträge und Podiumsdiskussionen auf als 2019. Referenten aus unterschiedlichen Bereichen der Logistikwirtschaft liefern Know-how sowie Analysen zu aktuellen Themen, Herausforderungen und Innovationen. „Unser Konferenz- und Rahmenprogramm vernetzt die Messebesucher mit Hands-on-Informationen für den betrieblichen Alltag“, sagt Dr. Robert Schönberger, Head of transport logistic exhibitions. Zugleich würden die auf der Messe gezeigten Innovationen einen Blick in die Zukunft gewähren. „Die Bandbreite und thematische Tiefe des

Programms unterstreicht den Stellenwert der transport logistic als Weltleitmesse. Eine systemrelevante Branche zeigt in München, was sie kann und wie sie unsere Zukunft sichert“, so Schönberger.

Resilienz ist dabei ein Stichwort, das fast jede Diskussion über Lieferketten prägt. Dementsprechend steht es im Konferenzprogramm ganz oben auf der Agenda. So beleuchtet heute eine Session der Bundesvereinigung Logistik (BVL) den Einfluss von Geopolitik auf Supply Chains (13 bis 14 Uhr, Forum Halle B2). Die BVL hat jüngst ein Whitepaper veröffentlicht, das Ansätze zeigt, Resilienz in Wertschöpfungsnetzen zu erhöhen. ■rok

Etablierte treffen Start-ups

Das neue Format **Campus Plaza** bietet jeden Tag einen neuen Fokus

FORUM Netzwerken ist in den Corona-Jahren bei vielen Beschäftigten in der Logistik zu kurz gekommen - ganz gleich in welcher Position. Das wird die transport logistic nun wieder ermöglichen. Wer auf der Suche ist nach neuen Impulsen, Perspektiven und kompetenten Ansprechpartnern aus verschiedenen Fachgebieten, dürfte beim neuen Format Campus Plaza fündig werden. Hier verspricht die Messe jede Menge

Networking-Chancen. Auf der transport logistic Campus Plaza in der Halle B2 präsentieren sich etablierte Unternehmen und Start-ups am Stand B2.215/314.

Jeden Tag steht ein anderes Themenfeld im Fokus. Campus Plaza greift wesentliche Herausforderungen auf, denen sich die Branche stellen muss. So können die Teilnehmer heute beim Thema Nachhaltigkeit diskutieren, welche Lösungsansätze

die Prozesse entlang der Supply Chain wirklich verbessern, die Kundenzufriedenheit erhöhen, Kosten senken oder die Wettbewerbsfähigkeit steigern. Experten informieren am Mittwoch über alternative Antriebe in der Praxis, als Brückentechnologie und Zukunftsvision. Donnerstag präsentieren Start-ups ihre Innovationen. Und am Freitag wird die Campus Plaza zu einer Plattform für Karriere in der Logistik. ■rok

Mautsätze steigen kräftig

Klimamaßnahme Einführung einer CO₂-Komponente verdoppelt die Abgabe

Ab dem 1. Dezember 2023 wird die Lkw-Maut auf deutschen Straßen erheblich steigen. Dann wird ein zusätzlicher Mautteilsatz für die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen fällig. Das geht aus dem Entwurf eines „Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften“ der Bundesregierung hervor. Die Befürchtungen des Transportgewerbes, dass sich die Mautsätze nahezu verdoppeln könnten, haben sich damit bestätigt.

Der Entwurf sieht für die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse 1, zu der derzeit der weit überwiegende Teil der Lkw zählt, folgende Aufschläge vor: Für Lkw der Euro-6-Klasse über 18 Tonnen mit drei Achsen werden zusätzlich 12,4 Cent pro Kilometer fällig. Lkw und Lastzüge mit vier Achsen müssen 13,4 Cent mehr zahlen, und für Lastzüge mit fünf und mehr Achsen ist ein Aufschlag von 15,8 Cent pro Kilometer vorgesehen. Derzeit zahlen Lkw ab vier Achsen einheitlich eine Gesamtmaut von 19 Cent pro Kilometer.

Dieser Betrag ist auch weiterhin fällig. Damit wird die Mautbelastung für diese Fahrzeuge um 70 und 83 Prozent pro Kilometer steigen. Emissionsfreie Fahrzeuge werden zunächst bis Ende 2025 von der Mautpflicht befreit, heißt es in dem Entwurf weiter. Anschließend sollen diese Lkw einen um 75 Prozent reduzierten



FOTO: PICTURE ALLIANCE / JOCHEN TACK

Der Straßengütertransport wird ab Dezember 2023 deutlich teurer.

Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung entrichten.

Die Gewichtsgrenze für die Mautpflicht soll per 1. Juli 2024 von derzeit 7,5 auf dann 3,5 Tonnen abgesenkt werden. Die leichten Lkw und Transporter mit Lkw-Zulassung werden dann pro Kilometer mit einem Aufschlag

zwischen 15,1 Cent (Euro 6) und 24,8 Cent (Euro 1 und schlechter) belastet. Die Regelung betrifft in erster Linie die Fahrzeuge der KEP-Dienste. Die sogenannten Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen sollen von der Mautpflicht ausgenommen werden.

Angesichts der neuen Mautsätze sowie der Einbindung kleinerer Lkw in die Mautpflicht sollen die Mauteinnahmen von 7,4 Milliarden Euro in 2022 auf knapp 16,5 Milliarden Euro im Jahr 2027 steigen, so die Erwartungen des Bundesverkehrsministeriums. 7,3 Milliarden der Mehreinnahmen sollen aus der CO₂-Maut stammen, rund 1,15 Milliarden Euro durch die Absenkung der Gewichtsgrenze eingewonnen werden. ■ la/ben

15,8

Cent pro Kilometer werden für einen Euro-6-Lastzug fällig.

Quelle: 3. Gesetz zur Mautänderung

Plenty of opportunity for networking

EVENTS It is the industry highlight that visitors, exhibitors and organisers have been waiting four years for. Today at 11 a.m. Stefan Rummel, CEO of Messe München, and Federal Minister of Transport Volker Wissing will open transport logistic. Sustainability, digitalisation, skilled workers, infrastructure, markets, geopolitics, supply chain management - these are some of the major topics that exhibitors and events will be focusing on this year.

Due to the Corona pandemic, transport logistic 2021 could only take place as a virtual conference. It became more apparent than ever that content is crucial. The standard for this year is therefore high. With 56 sessions and more than 100 topics, the transport logistic conference programme lists around 20 percent more lectures and panel discussions than in 2019.

Speakers from different areas of the logistics industry will provide know-how as well as analyses on current topics, challenges and innovations. „Our conference and supporting programme networks trade fair visitors with hands-on information for everyday operations,“ says Robert Schönberger, Head of transport logistic exhibitions, adding: „At the same time, innovations point the way to the future. In Munich, a system-relevant industry shows what it can do and how it can secure our future.“ ■ rok

ANZEIGE

DIGITALES AUFTRAGSMANAGEMENT

INTELLIGENTES TRANSPORTMANAGEMENT

ABRECHNUNG UND FAKTURIERUNG

STATISTIK UND REPORTS

Logistische Software
soloplan.de

ZUR ONLINE-ANMELDUNG

WIR FREUEN UNS AUF SIE!

RELAXED DIGITALISIEREN MIT CarLo® – LIVE HALLE A3 | STAND 505/606

ANZEIGE

transport logistic
Messe München:
Halle B5,
Stand 111/210

PANATTONI

DVZ-Talk



VIPs auf dem Roten Sofa

Brancheninfos aus erster Hand gibt es auf dem Roten Sofa der DVZ. Die Redaktion freut sich darauf, heute zehn interessante Köpfe der Logistikbranche zum Gespräch auf der Weltleitmesse begrüßen zu dürfen.

HALLE B3, STAND 302

- 10.40 Volker Wissing,** Bundesminister für Digitales und Verkehr
- 11.30 Stephan Opel,** CEO von NG.network
- 12.00 Marco van Kalleveen,** CEO von DKV
- 12.30 Matthias Magnor,** COO von BLG Logistics Group
- 13.00 Tim Scharwath,** CEO von DHL Global Forwarding Freight
- 13.30 Doug Brown,** Head of Europe von Flexport
- 14.00 Götz Ahmelmann,** CEO Flughafen Leipzig/Halle
- 14.30 Dr. Sigrid Nikutta,** CEO von DB Cargo
- 15.00 Reiner Heiken,** CEO von Hellmann
- 16.30 Prof. Peter Klaus,** Autor des Profitmonitors

Alle Sofa-Termine unter:
www.dvz.de/tl2023



FOTO: GETTY IMAGES/WICHIAN DUANGSRI

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz verlangt, jeden einzelnen Frachtführer in einer Risikoanalyse genau zu betrachten.

Größtmögliche Sorgfalt

Gesetz Auftraggeber müssen wissen, wie ihre Lieferanten arbeiten

Mit dem Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) sollen Unternehmen von Anfang an den richtigen Weg einschlagen - im Hinblick auf Arbeitsbedingungen, Menschenrechte und Umweltschutzstandards. Seit Januar ist das Gesetz in Kraft und gilt zunächst für Firmen mit mehr als 3.000 Beschäftigten. Im kommenden Jahr wird es auch auf Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitern ausgeweitet.

Das LkSG soll das Einkaufsverhalten von Unternehmen an ihrer sozialen Verantwortung ausrichten und Menschenrechte sowie Umweltschutzstandards entlang der gesamten Supply Chain durchsetzen. Das gilt auch für Transport und Logistik als zentrale Bestandteile weltweiter Lieferketten.

Internationale Normen

Die Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen verpflichten Staaten dazu, den Einfluss von Unternehmen für den Schutz von Menschenrechten und Ar-

beitsbedingungen einzusetzen. Die Firmen sollen systematisch negative Auswirkungen ihres Wirtschaftens vermeiden, verringern oder ausgleichen. Sie müssen Menschen, deren Rechte verletzt werden, ein über einen leicht zugänglichen Beschwerdeweg schnelle Abhilfe gewähren. Die Verantwortlichen der Unternehmen sollen sich darum bemühen, Missstände zu erkennen und so schnell wie möglich zu beheben. Eine Erfolgspflicht darüber besteht jedoch nicht.

Zur Wahrung dieser internationalen Anforderungen sollen Firmen eine Grundsatzerklärung abgeben, zuständige Personen für die Einhaltung des LkSG festlegen

und regelmäßig Risikoanalysen ihrer Lieferanten durchführen. Außerdem haben sie die Aufgabe, ein Risikomanagement zu etablieren und wirksame Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Über die Erfüllung ihrer Sorgfaltspflichten müssen sie zudem jährlich einen Bericht veröffentlichen. Als weitere Schutzmaßnahme sieht das LkSG vor, ein Beschwerdeverfahren einzurichten. Darüber können Betroffene und Hinweisgeber Unstimmigkeiten adressieren. Das Gesetz definiert einen weit ausgelegten Rechtsrahmen für die Einhaltung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten.

Neue Kontrollinstanz

Für die Kontrolle nach LkSG ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) verantwortlich. Es überprüft die jährlichen Berichte der Unternehmen. Dabei erwartet die Kontrollbehörde, dass sich jedes Unternehmen ein eigenes Bild der Arbeits- und Umweltbedingungen seiner Lieferanten macht. Schriftliche Bestätigungen genügen dafür nicht. ■ loe

100

Prozent der Lieferanten müssen Unternehmen überprüfen

Quelle: LkSG

Drehscheibe einer neuen Zeit

Lieferketten Singapur wird als Diversifizierungs-Hub zu China immer wichtiger

Alle Zeichen stehen auf Singapur. Der südostasiatische Stadtstaat wird seine Rolle als Logistik- und Produktionsdrehscheibe in den kommenden Jahren weiter ausbauen. Das machten Vertreter aus Logistik und Verladerschaft am Montagmittag bei einem Presse-Event im Vorfeld der transport logistic 2023 deutlich.

Das Land profitiert von gleich drei Faktoren: seiner hervorragenden Lage, der wachsenden Konsumnachfrage in Südostasien und der Notwendigkeit vieler Unternehmen, die Abhängigkeit von China zu reduzieren. Die Messe München trägt dieser Entwicklung mit der Anfang November erstmals stattfindenden transport logistic Southeast Asia Rechnung.

Die südostasiatischen Länder kämen auf 540 Millionen Einwohner, sagte Asok Kumar. Die Region stehe für eine wachsende Mittelschicht und eine rasant steigende Konsumnachfrage, so der Executive Vice President Global Airfreight bei DB Schenker. Daher sei Singapur für ihn neben Shanghai einer der zwei weltweit wichtigsten Fulfillment-Standorte, betonte Peter Dress-

ler, Vice President Logistics bei Infineon.

Singapur investiert kräftig. Mit dem Tuas Port entsteht bis 2040 ein neuer Mega-Hafen mit 65 Millionen TEU Kapazität. Daran angegliedert wird eine Logistikzone Tuas Port + Hub. Die erste Phase soll 2027 abgeschlossen sein, sagte Law Chung Ming von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Enterprise Singapore. ■ sr



FOTO: ATE PICTURES

Präsentierten die transport logistic Southeast Asia (v.l.): Reinhard Pfeiffer (Messe München), Prof. Thomas Wimmer (BVL), Stefan Rummel (Messe München) und Michael Wilton (MMI Asia).

Singapore: Hub for a new era

MARKETS The Southeast Asian city-state Singapore will expand its role as a logistics and production hub in the coming years. Representatives from the logistics and shipping industries made this clear on Monday afternoon at a press event in the run-up to transport logistic 2023. The country is benefiting from three factors: its excellent location, growing consumer demand in Southeast Asia and the need of many companies to reduce their dependence on China. Messe München is taking this into account with transport logistic Southeast Asia, which will be held for the first time at the beginning of November. The region represents a growing middle class and rapidly increasing consumer demand, said Asok Kumar, Executive VP Global Airfreight at DB Schenker. ■ ben

ANZEIGE

KRONE COOL LINER

WEIL ICH BEIM KÜHLTRANSPORT KEINE KOMPROMISSE EINGEHE.

JETZT QR-CODE SCANNEN UND MEHR ERFAHREN!

tl transport logistic Besuchen Sie uns! 9. - 12. Mai 2023 Messe München Halle A6 | Stand 201/302

KRONE COMMERCIAL VEHICLE SE
Bernard-Krone-Straße 1, 49757 Werlte, DEUTSCHLAND,
Tel.: +49 5951 209-0, info.nfz@krone.de, www.krone-trailer.com



KRONE
Wir transportieren Zukunft

tl Daily: Nach 2019 wieder eine transport logistic in Präsenz. Ist jetzt alles wieder wie vor der Pandemie?

Stefan Rummel: Noch nicht ganz, aber wir sind definitiv auf einem sehr guten Weg. Ausstellerseitig stehen wir exzellent da: Die zur transport logistic verfügbare Fläche ist ausverkauft und bei den Vorregistrierungen der Besucher sieht es ebenfalls sehr gut aus. Insbesondere das Entscheiderlevel ist laut unserer bisherigen Auswertungen sehr vielversprechend vertreten. Auch der Trendindex der transport logistic, an dem mehr als 2.500 Dienstleister, Verlader und Ausrüster teilgenommen haben, bestätigt die Wichtigkeit von Messen wie der transport logistic: Branchenveranstaltungen sind für drei Viertel gleich und für jeden zweiten Befragten sogar wichtiger denn je.

Die transport logistic 2021 fand rein virtuell statt. Haben Sie irgendetwas aus dieser Erfahrung für die jetzige Organisation der Messe mitnehmen können?

Wir wurden in dem bestätigt, was wir an sich bereits wussten - auch bei Messen gilt: „Content ist King“ und Inhalte sind entscheidend. Daher freuen wir uns besonders, dass wir mit den fachlichen Trägern der transport logistic wieder ein interessantes und vielfältiges Programm zusammenstellen konnten - im Übrigen das umfangreichste in der Geschichte dieser Messe mit einer enorm hohen Qualität.

Wie entwickelt sich die internationale Beteiligung der Aussteller und Besucher?

Die Messe wird immer internationaler. Gerade die Anfragen, die uns in den letzten Wochen erreicht haben, kamen zum allergrößten Teil aus dem Ausland. Leider konnten wir aber nicht allen Interessenten Ausstellungsfläche anbieten. So wie sich die transport logistic aber gerade entwickelt, werden wir uns 2025 bemühen, mehr Ausstellungsfläche zur Verfügung zu stellen.

Welche Schwerpunktthemen ziehen sich durch das Rahmenprogramm?

Wie in vielen anderen Industrien, ist auch für die Logistik das Thema Nachhaltigkeit ein ganz zentrales - das sehen wir bei allen unseren Messen. Zusätzlich dazu stehen bei der transport logistic aber auch weitere, sehr spezielle Themen im Fokus, wie beispielsweise alternative Antriebe, Lösungen in der Stadtlogistik oder Standards im Bau.

Und mit welchen Themen präsentieren sich die Aussteller, zeichnet sich da ein Trend ab?

Auch hier ist der Trend ganz klar auf Nachhaltigkeit. Aber auch Themen wie Verlässlichkeit und Resilienz gewinnen immer mehr an Bedeutung. Unser Trendindex hat darüber hinaus ergeben, dass es für Unternehmen immer wichtiger wird, mit anderen Akteuren Kooperationen einzugehen. Auch der Einsatz alternativer Antriebe, Umweltschutz, Digitalisierung von Geschäftsprozessen oder auch Informations- und IT-Sicherheit inklusive Cybersecurity bewegen die Branche und werden auf der transport logistic diskutiert werden.



FOTO: STEFAN HEIGL

Stefan Rummel kann eine ausverkaufte Ausstellerfläche vermelden und das umfangreichste Programm in der Geschichte der transport logistic.

„Auch bei Messen gilt: Inhalte sind entscheidend“

Stefan Rummel, Geschäftsführer Messe München, über Themen, Trends, die Bedeutung des persönlichen Kontakts und die Weiterentwicklung der transport logistic

ANZEIGE

CTL CARGO
TRANS
LOGISTIK
STÜCKGUT • NETZWERK • MITTELSTAND

Stand 315, Halle A5
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Welche politischen Diskussionen erwarten Sie bei der diesjährigen transport logistic?

Zunächst einmal freuen wir uns, dass mit dem Bundesverkehrsminister, Volker Wissing, und dem Bayerischen Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter, zwei hochrangige Politiker die transport logistic eröffnen und sich vor Ort direkt über die Themen der Branche informieren werden. So gesehen hat die transport logistic natürlich eine hohe politische Aufmerksamkeit. Wichtig ist aber auch zu erwähnen, dass es im Konferenzprogramm auch Sessions gibt, die keine politische Beteiligung haben, aber hoch politisch sind, so wie die Themen Brenner-Transit, Infrastruktur oder das Lieferkettengesetz.

Die vergangenen Jahre haben wir alle an vielen Videokonferenzen teilgenommen und sind weniger gereist. Welche Bedeutung haben Präsenzver-

anstaltungen nun nach der Corona Pandemie?

Zweifelsfrei eine sehr große. Wir sehen bei eigentlich all' unseren Messen, dass die Zahlen wieder nach oben gehen. Die Menschen möchten sich persönlich treffen, austauschen und sich bei einem Business Deal in die Augen schauen.

Müssen Messen und Kongresse heutzutage mehr bieten als früher, um Besucher und Aussteller anzulocken?

Für Messen galt schon immer, dass sie Besuchern und Ausstellern ein hohes Servicelevel bieten müssen - sei es bei der Betreuung der Kunden, beim persönlichen Kontakt, bei den Werbe- und Marketingmaßnahmen, bei der Wegeführung vor Ort oder beim Catering. Das hat sich nicht verändert. Beim Thema Customer Journey sehen wir seit Corona aber einen Nachholbedarf, dem wir gerade Stück für Stück nachkommen.



Das Entscheiderlevel ist sehr vielversprechend vertreten.

Stefan Rummel, Messe München

Wie hat die Messe München ihr Angebot internationaler Ausstellungen in den Corona-Jahren weiterentwickelt?

Seit Jahren baut die Messe München erfolgreich ihr Portfolio rund um internationale Leitmessen weltweit aus. Dieses Engagement führte das Unternehmen auch in Corona-Jahren weiter fort. So wurde während der Zeit von Lockdowns und Abstandsregelungen das Portfolio der Auslandsmessen in der Region Südostasien um neue Veranstaltungen erweitert. Durch Launch, Kauf oder Koope-

ration sind hinzugekommen: die Glasstech Asia/Fenestration Asia, ASEAN Ceramics, das Asia Climate Forum, die transport logistic und air cargo Southeast Asia. Zuletzt haben die Messe München Singapur und die IFAT eine langfristige Kooperation mit der „Singapore International Water Week“ geschlossen. Auch in anderen Ländern wurden in den Corona-Jahren neue Veranstaltungen entwickelt oder bestehende Veranstaltungen und Services konzeptionell weiterentwickelt, die „post-Corona“ Zug um Zug an den Start gehen werden.

Worauf freuen Sie sich bei der transport logistic am meisten?

Zunächst einmal auf den ersten Messetag. So kurz vor der Drehkreuzöffnung im Eingang zu stehen und all' die Leute zu sehen, ist nach den Jahren der Vorbereitung immer ein ganz besonderes Moment, den ich gerne gemeinsam mit dem Messteam erlebe. ■rok

ANZEIGE

So gelingt die Digitalisierung ihrer Logistikprozesse!

Wie können Lieferketten agiler und widerstandsfähiger werden? Und wie kann auf sich schnell ändernde wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen noch flexibler reagiert werden?

3 Punkte, die sie bei der digitalen Transformation ihrer Lieferketten berücksichtigen sollten:

1) Individuelle Herausforderungen erkennen und Ziele formulieren

Am Anfang sollte eine möglichst genaue Bestandsanalyse stehen, mit der sie Verständnis für externe Gegebenheiten wie (neue) Kundenwünsche, Wettbewerber oder Geschäftsmodelle entwickeln



und einen Überblick über interne Möglichkeiten bekommen. Das schafft die Basis für fundierte Entscheidungen und hilft dabei, einen klaren Anforderungskatalog für die Digitalisierung der Logistikprozesse zu erarbeiten.

2) „Culture eats (digital) Strategy for Breakfast“ - oder: Das Team kommt zuerst!

Digitale Lösungen entlasten Mitarbeitende und beschleunigen ihre Arbeitsabläufe. Dennoch kann die digitale Transformation auch als Einschnitt empfunden werden und Unsicherheit auslösen. Wichtig ist daher, Mitarbeitende auf allen Ebenen von Anfang an einzubeziehen und ein Bewusstsein für die Notwendigkeit, Chancen und Herausforderungen zu vermitteln. Es liegt in den Händen der Führungskräfte, ihre Teams aktiv an der digitalen Transformation teilhaben zu lassen.

3) Die richtige (IT-)Unterstützung

Bei der Auswahl der passenden Software und des richtigen Partners für den Digitalisierungsprozess gilt es, die richtige Kombination von Funktionalität und Usability zu finden. Dazu zählen:

flexport.

- Cloud-basierte Softwarelösungen mit geringen oder keinen Kosten, die keine lokale Installation erfordern und vollständig über den Browser zugänglich sind. So ist eine Nutzung und Zusammenarbeit unabhängig von Ort und Zeit möglich.
- Wenig Schulungsaufwand durch intuitive Bedienung.
- Individuell konfigurierbare Dashboards, um die relevantesten Informationen auf einen Blick übersichtlich darzustellen.
- Die Möglichkeit, Daten und Informationen zentralisiert zu speichern und automatisch zu aktualisieren.
- Unkomplizierte Datenintegration durch Schnittstellen.

Mit Unterstützung von smarten Softwarelösungen können verlässlichere Prognosen erstellt und fundiertere Entscheidungen für die gesamte Supply Chain getroffen werden. Ziel ist es, in Zeiten unberechenbarer Entwicklungen und volatiler Märkte einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

www.flexport.com

Besuchen Sie
uns auf
der transport logistic
Halle B2, Stand 411

Sustainability is a central topic for logistics

Stefan Rummel, CEO
Messe München

tl Daily: After 2019 transport logistic again in presence. Is everything now back on track like before the pandemic?

Stefan Rummel: Not quite yet, but we are definitely on a very good path. On the exhibitor side, we are in an excellent position: The space available for transport logistic is sold out and the pre-registrations of visitors are also looking very good. According to our evaluations to date, the decision-maker level in particular is very promisingly represented.

How is the international participation of exhibitors and visitors developing?

The trade show is becoming increasingly international. Especially the inquiries that have reached us in recent weeks came for the most part from abroad. Unfortunately, we were not able to offer exhibition space to all interested parties. However, the way transport logistic is currently developing, we will endeavor to make more exhibition space available in 2025.

What are the main themes running through the supporting program?

As in many other industries, the topic of sustainability is also a very central one for logistics - we see this at all our trade fairs. In addition to this, however, transport logistic also focuses on other very specific topics, such as alternative drive systems, solutions in urban logistics, or standards in construction. ■ **rok**

Von Michael Hollmann

So steil wie die Frachtraten durch die Decke gingen, rauschen sie auch wieder nach unten. Seit Spätsommer vergangenen Jahres tendieren viele Kennzahlen in der Container-Linienschifffahrt - finanziell und operativ - wieder in Richtung früherer Durchschnittswerte. Viele waren davon ausgegangen, dass sich die Normalisierung nach dem unglaublichen Corona-Boom, der den Linienreedereien mehr Profit bescherte als vorher in sechs Jahrzehnten Containerisierung zusammen, über einen längeren Zeitraum erstrecken würde.

Bei sinkenden Auslastungsquoten kehrten die Spot-Frachtraten schon bis Ende 2022 ungefähr auf den Durchschnitt der Jahre direkt vor der Pandemie zurück. Gegenüber dem Spitzenjahr 2022 betragen die Preisabschläge rund 80 Prozent, teils sogar über 90 Prozent (Intra-Asien/Shanghai-Singapur). Ausnahme: der Transatlantik-Trade von Nordeuropa zur US-Ostküste. Vor allem der hohen Auslastung der Ostküstenhäfen aufgrund der Verlagerung von Asien-Importen von der US-Pazifikküste ist es zu verdanken, dass sich die Normalisierung der Verkehre dort länger hinzieht. Das stützt die Frachtraten, die mit 3.000 bis 4.000 Dollar/FEU zuletzt noch mehr als doppelt so hoch wie im Jahr 2019 um die gleiche Zeit lagen; Tendenz hier ebenfalls kontinuierlich fallend.

Zwischen (theoretischem) Transportangebot und -nachfrage tut sich eine gewaltige Kluft auf. Angesichts eines auf 29 Prozent der in Fahrt befindlichen Kapazität angeschwollenen Schiffbauauftragsbuchs rechnet der britische Schiffsmakler Clarksons für 2023 mit einem Flottenwachstum von 7 Prozent. Bei den weltweiten Buchungen wird aufgrund

Kein weiter so vor dem Boom

Nach der Sonderkonjunktur durch Corona warten große Herausforderungen auf die Linienreedereien. Die Märkte müssen stabilisiert und neue Vorgaben für die CO₂-Effizienz umgesetzt werden.



Der Verfall der Frachtraten aus Fernost wurde seit März gebremst. Auf einigen Routen gab es sogar eine Erholung.

der Inflation und des stockenden Wachstums in den Industriestaaten hingegen ein Rückgang von 1,2 Prozent einkalkuliert - auf den Hauptstrecken von Fernost nach Nordamerika sowie nach Europa sogar von minus 8 beziehungsweise 5 Prozent. Gerade letztere sind kritisch, weil in diesen Trades die Spitzenkapazitäten abgefragt werden, mit denen das Geld verdient wird.

Überhänge bei der Flottenkapazität in der prognostizierten

mariLOG - Internationale Konferenz für maritime Logistik:
16 Uhr, Forum 1, Halle B2 Ost

ANZEIGE



proLogistik
GROUP

Collective Supply Chain Excellence
Warehouse | Transportation | Hardware | Consulting



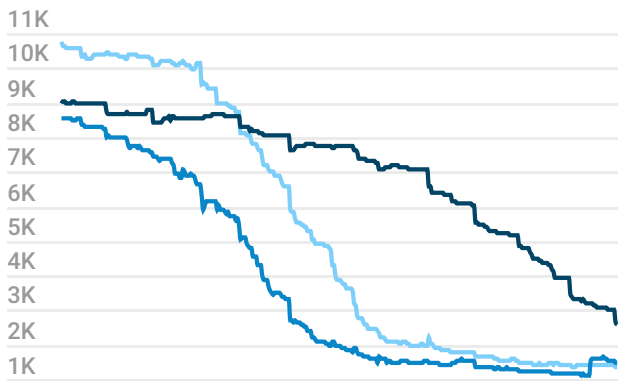
FOTO: ISTOCK/BFK92

Seefrachtraten

in USD/FEU mit Veränderung zur Vorwoche in Prozent

Container FCL* (Xeneta) 3. Mai 2023

Fernost - Nordeuropa	1.379	↘	-2,1
Fernost - US-Westküste	1.479	↓	-8,5
Nordeuropa - US-Ostküste	2.617	↓	-14,5



3. Mai 2022 – 3. Mai 2023

European Short Sea Index 5. Mai 2023

EUSSIX	28,87	↘	-4,1
--------	-------	---	------

Deepsea Dry Bulk Index 5. Mai 2023

BDI	1.558	↘	-1,1
-----	-------	---	------

*Container-Spotraten ohne Hafenumschlaggebühren; Quellen: Xeneta, Baltic Exchange, BMTI; Grafik: DVZ

Größenordnung führten in der Vergangenheit regelmäßig zu gnadenlosem Verdrängungswettbewerb. Die Frachtenmärkte brachen dermaßen weg, dass die Linien mehr Geld verloren, als sie in den guten Jahren verdienen konnten. Eine Stilllegung von Schiffen wäre sie günstiger gekommen als die Fortsetzung des Schiffsbetriebs.

Haben die Linien daraus gelernt? Einiges spricht dafür. Fakt ist, dass der Verfall der Frachtraten aus Fernost heraus seit Ende März

gebremst wurde, noch bevor der harte Boden erreicht wurde. Auf einigen wichtigen Routen war sogar eine Erholung zu verzeichnen, zum Beispiel Richtung Nordamerika, Südamerika und Persischem Golf. Grund ist eine bewusste Verknappung der Stellplatzkapazitäten.

Mit der Einführung neuer Vorgaben für die CO₂-Effizienz in der Schifffahrt kommt ab diesem Jahr ein weiterer limitierender Faktor für die Kapazitäten ins Spiel. Der „Carbon Intensity Indicator“ (CII)

der UNO-Schifffahrtsorganisation IMO sieht ein laufendes Rating-Verfahren für Schiffe in puncto Emissionen auf einer Notenskala von A bis E vor. Die Anforderungen werden dabei von Jahr zu Jahr angehoben. Sofern Schiffe nicht mit Biotreibstoff betankt werden - was nur bei den allerwenigsten der Fall ist - werden viele dazu gezwungen sein, ihre Fahrtgeschwindigkeit zu drosseln, um ein befriedigendes „C“-Rating zu erzielen. ■ rok

ANZEIGE

TIME FOR A TMS

Meet us at booth A3/603



No more like before the boom

Challenges await the liner shipping companies

ECONOMY As steeply as freight rates went through the roof, they are also rushing back down again. Since late summer last year, many key figures in container liner shipping - both financial and operational - have been trending back towards earlier averages. Many had assumed that the normalisation after the incredible Corona boom, which brought the liner shipping companies more profit than in six decades of containerisation combined, would take a longer period of time.

But then the trend reversal in the market came faster than expected. After all, the decline in freight rates from the Far East had been slowed since the end of March, even before the hard bottom was reached. There has even been a recovery on some important routes, for example towards North America, South America and the Persian Gulf. The reason is a deliberate shortage of slot capacity. ■ mph/rok

mariLOG - International Conference for Maritime Logistics:
16 h, Forum 1, Hall B2 East

Transport Management System

Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung als Booster für das optimierte Transportmanagement

Besuchen Sie uns auf unserem Stand in Halle A3 Stand 104!

Containerschifffahrt in kabbeliger See

Wohin steuern die Containerreedereien? Im **Thesencheck** ordnet Hapag-Lloyd-Chef **Rolf Habben Jansen** aktuelle Trends und Fragestellungen ein.



FOTO: THIES RAETZKE

Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen ist für klare Worte bekannt.

Zeit für Solisten: Die Entscheidung der beiden Reedereien MSC und Maersk, ihre Schifffahrtsallianz 2M ab Januar 2025 zu beenden, ist eine Scheidung mit Ansage. Ab dann wird es in der Containerschifffahrt keine Allianzen mehr geben.

Falsch. Allianzen bleiben für die Branche wichtig. Sie helfen, operative Prozesse zu optimieren und Kapazitäten besser einzusetzen. Wir sind ein Gründungsmitglied von The Alliance und arbeiten mit unseren Allianzpartnern weiterhin daran, unseren Kunden ein optimales Netzwerk an Diensten zu bieten.

Tiefer Fall: Die Frachtraten zwischen Europa und Fernost fallen aufgrund von sinkender Nachfrage bei steigender Kapazität bald wieder auf das Niveau von rund 1.000 US-Dollar vor Beginn der Coronapandemie.

Richtig. Die Nachfrage hat sich aufgrund eines geringeren Konsums und hoher Lagerbestände abgeschwächt, und das Ratenniveau hat sich normalisiert. Wie sich das Ratenniveau künftig entwickeln wird, ist schwer vorzusagen.

Der Westen verliert: Das Handelsvolumen mit den USA wird sich aufgrund der Hegemonialpolitik - auch der demokratischen Regierung unter Joe Biden - in den nächsten fünf Jahren deutlich verringern.

Falsch. Das ist sehr schwer vorzusagen, und bisher sehen wir dafür keine Anhaltspunkte. Es könnte sein, dass wieder mehr lokal produziert wird. Andererseits könnte das globale Gefüge die USA und seine europäischen Handelspartner auch wieder stärker zusammenschweißen.

Freier Markt: Der Trend der Containerreedereien, ihr Geschäft zu diversifizieren und die vertikale Integration voranzutreiben, wird anhalten. Die Regulierungsbehörden werden nichts dagegen unternehmen.

Teilweise richtig. Während wir uns weiterhin auf unser Kerngeschäft konzentrieren, zu dem auch strategische Investitionen in Hafenterminals gehören, dringen andere Linienreedereien noch tiefer in den Logistikmarkt ein. Wir sehen bereits eine zunehmende Regulierung in vielen Bereichen, was auch wichtig ist, um für einheitliche und klare Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer zu sorgen.

Geht doch: Für umweltfreundlichere Verbindungen durch den Einsatz von alternativen Antrieben und Treibstoff sind die Verlagerer bereit, höhere Frachtraten zu bezahlen.

Teilweise richtig. Viele Verlagerer sind grundsätzlich dazu bereit, einen Aufschlag zu zahlen, um ihre Lieferkette nachhaltiger zu gestalten und somit ihren ökologischen Fußabdruck zu verkleinern. Letztlich spielen dabei aber auch immer individuelle wirtschaftliche Fragen eine Rolle beziehungsweise die Höhe des Preisaufschlags.

TEU-Deckel: Der Trend zu immer größeren Containerschiffen ist vorbei. Aufgrund der fragmentierten Märkte und weil weitere Flussvertiefungen politisch nicht mehr durchsetzbar sind, werden künftig nur noch Schiffe mit einer Kapazität von 24.000 TEU gebaut.

Teilweise richtig. Auch wenn es sicherlich infrastrukturelle Einschränkungen gibt, könnten Schiffe mit mehr Kapazität gebaut werden, ohne dass sie wesentlich größere Abmessungen haben müssten. Die betriebswirtschaftlichen Vorteile nehmen mit zunehmender Größe jedoch ab. ■ cb/ben

ANZEIGE

See you worldwide

MESSE MÜNCHEN

transport logistic
EXHIBITIONS



FOTO: VIKTOR STRASSE

ANZEIGE

Intermodal booking platform

Das Cozero-Gründungsteam (v.l.):
Tiago Taveira, Helen Tacke und
Fabian Schwarzer.

Nachhaltige Kooperation

Cozero unterstützt Forto für mehr Emissionstransparenz

Forto kooperiert ab sofort mit Cozero zur Erhebung der Treibhausgasemissionen an Fortos Standorten in Asien und Europa. Die Softwarelösung des Tech-Start-ups schafft vollständige Transparenz über Emissionen, auf deren Grundlage Forto Emissionsreduktionsmaßnahmen treffen kann. Dazu gehören unter anderem Veränderungen der Reise- und Beschaffungsrichtlinien, Büro- und IT-Infrastrukturen sowie Fortos Logistikangebote. In Zukunft soll diese Partnerschaft dem digitalen Speditionsunternehmen ermöglichen, Fortschritte im Hinblick auf die Science-Based Targets zu verfolgen und konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

„Gemeinsam werden wir Emissionen datengestützt bilanzieren und auf das Erreichen der

Science-Based Targets von Forto hinarbeiten. Forto geht mit gutem Beispiel in einer Branche voran, die sich dringend weiterentwickeln muss“, sagt Helen Tacke, Gründerin und Geschäftsführerin von Cozero. Der Ansatz des 2020 in Berlin gegründeten Start-ups beinhaltet eine Vielzahl aktueller Emissionsfaktoren, wie den Energieverbrauch von Gebäuden und Transportmitteln, den Einkauf von Gütern und Dienstleistungen sowie die Nutzung von IT-Infrastrukturen.

Über den Lösungsansatz von Cozero wird Helen Tacke auch heute Nachmittag bei der Veranstaltung „How to Wende - Digital meets Sustain“ sprechen. Gemeinsam mit Moderator Tim-Oliver Frische und vielen Branchenexperten wird auf der Bühne über die Verbindung von

Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Kreislaufwirtschaft und Energiewende gesprochen.

Am Donnerstag erfolgt schließlich der Launch von „DVZ Zero“, der neuen digitalen Informations-

plattform mit dem Themenfokus Nachhaltigkeit in der Transport- und Logistikwelt. Alle Informationen dazu gibt es am Donnerstag ab 9.30 Uhr inklusive Frühstück am DVZ-Stand in Halle B3. ■ **fw**

Lkw Walter lockt Fahrer

Trucker Points als Wertschätzungssignal

BONUSPROGRAMM Der österreichische FTL-Spezialist Lkw Walter stellt heute auf der transport logistic sein neues Fahrer-Bonusprogramm „Trucker Points“ vor. Damit will das Unternehmen nicht nur ein Zeichen der Wertschätzung für die Lkw-Fahrer seiner Transportpartner setzen, sondern auch die Qualität der Prozesse verbessern. Erbringen die Fahrer definierte Leistungen wie das Hochladen von Ladungsdokumenten

in die Loads-Today-App des Unternehmens, die Dokumentation der Ladungssicherung oder die Zustandskontrolle des Trailers, sammeln sie Punkte, die sie gegen Prämien tauschen können. Das Programm ist so angelegt, dass sich auch andere Spediteure oder Unternehmen der verladenden Wirtschaft beteiligen können. ■ **ben**

Halle A4, Stand 303/402

ANZEIGE

Vernetzte Daten bringen den Erfolg auf die Straße.

So zahlen sich digitale Prozessstandards für
die Transport- und Logistikbranche aus.

Erfahren Sie mehr
kpmg.de/transport

Kontakt:
Dr. Steffen Wagner
Head of Transport & Leisure
steffenwagner@kpmg.com

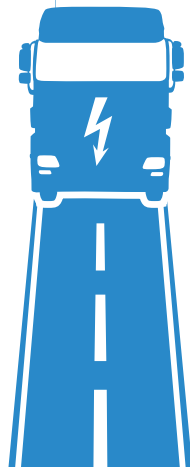
Emission-free trucks will dominate

TREND No other technical development in freight transport has caused as much discussion as the switch from diesel trucks to vehicles with alternative drives. The alternatives available were too diverse. But a recent report by the National Organisation Hydrogen and Fuel Cell Technology (NOW) has provided certainty: in the so-called Cleanroom Talks - i.e. confidential consultations with representatives of the Federal Ministry of Transport and NOW - the European truck manufacturers confirmed that the future of the truck will be electric.

Pure battery electric vehicles (BEVs) will play a significant role in this, with a market share of 9 per cent predicted as early as 2025 - by 2030 the share of e-trucks in newly registered units will already be 57.8 per cent. The driving element is primarily that electric technology now has sufficient technology and series maturity for regional and distribution transport. In addition, the proponents of e-trucks also see great progress in the development of the Megawatt Charging System (MCS), which is necessary so that e-trucks can also be used on long distances. The authors of the NOW report predict that the all-electric variants will be able to cover up to 650 kilometres on one battery charge as early as 2025. ■ **rok**

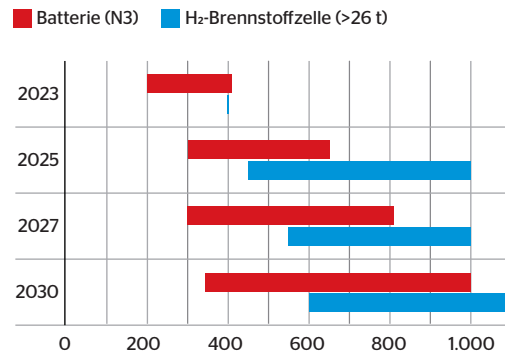
Der Weg der E-Antriebe

NOW-Analyse Ab 2030 werden emissionslose Lkw den Markt dominieren



Kein Reichweitenproblem ab 2025

Entwicklung der Reichweitenspanne von Batterie und Brennstoffzellen-Lkw in km, Prognose



Quelle: Herstellerangaben/NOW / Grafik: DVZ

Keine andere technische Entwicklung im Güterverkehr hat für so viel Diskussionsbedarf gesorgt wie der Umstieg vom Diesel-Lkw auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Zu vielfältig waren die zur Auswahl stehenden Alternativen. Doch jüngst hat ein aktueller Bericht der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) für Gewissheit gesorgt: In den sogenannten Cleanroom-Gesprächen - also vertraulichen Konsultationen mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und von NOW - bestätigten die europäischen Lkw-Hersteller, dass die Zukunft des Lkw elektrisch sein wird.

Maßgeblichen Anteil daran werden rein batterieelektrische

Fahrzeuge (BEV) haben, für die bereits im Jahr 2025 ein Marktanteil von 9 Prozent prognostiziert wird - bis 2030 soll der Anteil der E-Lkw an den neu zugelassenen Einheiten bereits bei 57,8 Prozent liegen. Treibendes Element ist vor allem, dass die Elektrotechnik mittlerweile eine ausreichende Technologie und Serienreife für den Regional- und Verteilerverkehr aufweist. Zudem sehen die Befürworter der E-Lkw aber auch große Fortschritte bei der Entwicklung des Megawatt Charging Systems (MCS), das notwendig ist, damit E-Lkw auch auf langen Strecken eingesetzt werden können.

Hinzu kommt, dass sich mit den weiteren Fortschritten in der Batterietechnik auch die Reich-

weiten der E-Lkw deutlich erhöhen werden. So prognostizieren die Autoren des NOW-Berichts, dass die rein elektrisch betriebenen Varianten bereits 2025 bis zu 650 Kilometer mit einer Batterie-ladung zurücklegen können. Zwei Jahre später soll eine maximale Reichweite von bis zu 800 Kilometern möglich sein - und im Jahr 2030 soll dann die Marke von 1.000 Kilometern erreicht sein.

Doch auch Lkw mit Brennstoffzellen-Antrieb (FCEV) bleiben eine wichtige Option, obwohl die Verkaufszahlen erst ab 2026 spürbar steigen sollen. Für 2030 rechnen die Hersteller damit, dass die FCEV einen Marktanteil von 17,2 Prozent bei den Neuzulassungen ausmachen. Bereits mit ihrer breit angelegten Markteinführung im Jahr 2025 sollen die wasserstoffbetriebenen Lkw mit einer Tankfüllung rund 1.000 Kilometer weit kommen können.

Damit der Markthochlauf der alternativ angetriebenen Lkw allerdings dem prognostizierten Zeithorizont folgen kann, müssen nach Ansicht der Lkw-Hersteller auch auf politischer Ebene die Weichen richtig gestellt werden, heißt es in dem Bericht. So müsse Sorge dafür getragen werden, dass der Anteil grüner und günstiger Energie am Strommix in den kommenden Jahren erheblich ausgebaut wird. Nur so wäre gewährleistet, dass die Fahrzeuge nachhaltig betrieben werden können. ■ **ben**

ANZEIGE



dvzzero.de

Frühstück gefällig?

Einladung zur Vorstellung der neuen digitalen Plattform für die Nachhaltigkeit in der Logistik.

Donnerstag, 11. Mai, 09.30 Uhr
DVZ-Stand, B3, 302



4

Prozent beträgt die zweithöchste Durchschnittsmarge bei einem Umsatz von 20 bis 50 Millionen Euro.

5,4

Prozent beträgt die durchschnittlich höchste Marge der Umsatzmilliardäre.

3,4

Prozent beträgt die durchschnittliche EBIT-Marge der Dienstleister.
Quelle: Profit-Monitor

Transparente Profitabilität

Marktuntersuchung zeigt **Wirtschaftlichkeit** mittlerer Logistikdienstleister

Logistikdienstleister in Deutschland erzielen eine durchschnittliche EBIT-Marge von 3,4 Prozent bezogen auf den Umsatz. Das geht aus der neuen Studie „Profitabilität in der Logistik-Dienstleistungswirtschaft“ hervor, die wie die DVZ in der DVV Media Group erscheint. Autor ist der renommierte Logistikexperte Prof. (i.R.) Peter Klaus.

Der Profit-Monitor stellt eine betriebswirtschaftliche Analyse von Geschäftsberichten der 700 mittleren und größten Logistik-Dienstleistungsunternehmen in Deutschland und somit eine Ressource für relevante Entscheider in der Logistikwirtschaft dar. Der Ansatz ist, Transparenz in die Profitabilität der Logistik-Dienstleistungswirtschaft zu bringen: Denn finanzielle Transparenz ist eine Voraussetzung für weitere Fortschritte der Professionalisierung, der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Branche. Finanzielle Transparenz schafft Vertrauen von Investoren, Auftraggebern, Mitarbeitern und anderen

externen Ressourcen-Lieferanten und Stakeholdern.

Darüber hinaus verschafft branchenweit verbesserte Transparenz betriebswirtschaftlicher Daten dem Management der Logistikdienstleister die Möglichkeit,



Profitabilität wird nicht von Konjunktur und Mengen beeinflusst.

Prof. Peter Klaus, Autor des Profit-Monitors

ihre Position relativ zu Wettbewerbern und alternativen Geschäftsfeldern sicherer einzuschätzen sowie Schwachstellen und Verbesserungspotenziale aufzudecken. Damit verbessern sie letztendlich nicht nur die eigene Leistung, sondern Logistikwirtschaft insgesamt.

Die durchschnittliche EBIT-Marge lag zwischen 2015 und 2019

stets zwischen 3,1 und 3,4 Prozent. Prof. Klaus folgert daraus, dass „die Profitabilitätsentwicklung nicht erkennbar von den Konjunktur- und Mengenentwicklungen beeinflusst“ wird.

Die Untersuchung beruht auf der erstmaligen systematischen Auswertung von Geschäftsberichten aus dem „Bundesanzeiger“ über fünf Jahre der 700 mittleren und großen Logistikdienstleistern in Deutschland mit jeweils mindestens 20 Millionen Euro Jahres-Umsatzvolumen, die in einer „Datenbasis Profitabilität“ zusammengefasst wurde. Damit steht sie auf einem objektiven, für jedermann nachprüfaren, nahezu umfassenden und repräsentativen Datenfundament. ■ rok



Profit-Monitor,
DVV Media Group
2022, 200 Seiten,
ISBN 978-3-96892-156-3, 245 Euro.

ANZEIGE



IMPRESSUM

Herausgeber/Editor

Messe München GmbH, Messengelände,
81823 München
DVV Media Group GmbH, Postfach 1016 09
20010 Hamburg

Geschäftsführer/Managing Director

Martin Weber

Verlagsleitung/Publishing Director

Oliver Detje

Verantwortlich/responsible for editorial content

Sebastian Reimann (sr)

Leitende Redakteure/Managing Editors

Robert Kümmerlen (rok), Sven Bennühr (ben)

Redaktion/Editorial Staff

Lennart Albrecht (alb), Amelie Bauer (ab),
Claudia Behrend (cb), Stefan Bottler (bot),
Michael Cordes (cd), Constantin Gillies (cg),
Tobias Loew (loe), Behrend Oldenburg (bo),
Frederic Witt (fw)

Grafik/Art Director

Carsten Lüdemann, Björn Jagdmann

Anzeigenleiter/Advertising Director

Florian Böhm

Vertriebsleitung/Head of Distribution

Markus Kukuk

Druck

Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel

ANZEIGE

Mersin
Munich
Melbourne

We are where you are

Gebrüder Weiss
Transport and Logistics

Come and visit us!
—
Hall A5,
Booth 234

Flächennutzung mit Energiegewinn

Planung Logistikimmobilien können für das Erreichen von Klimazielen eine wichtige Rolle spielen

Der Bremer Logistikdienstleister BLG Logistics hat vorige Woche gemeinsam mit Mercedes-Benz die XXL-Logistikanlage „C3 Bremen“ eingeweiht. Zu diesem Anlass war sogar Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, angereist. „Groß und gesamtheitlich gedachte Projekte wie dieses sind genau das, was wir brauchen, um unsere Klimaziele zu erreichen und Deutschland zur Treibhausgasneutralität zu führen“, sagte Habeck.

Nachhaltigkeit stand bei der Planung und Errichtung des C3 Bremen an zentraler Stelle. Neben einem ganzheitlichen Energiekonzept für Heizung, Warmwasser und Lüftung, einer umfassenden Gebäudeisolierung und intelligenter Lichtsteuerung ist vor allem auch die Eigenenergieerzeugungskapazität des Gebäudes dabei maßgeblich. Auf der über 80.000 Quadratmeter umfassenden Dachfläche des Gebäudes wird die derzeit größte zusammenhängende Dach-Photovoltaikanlage auf einer Industrieimmobilie in Deutschland installiert.

Der Solar-Service Provider RE.source erzeugt mit der knapp 9,3 MWp Modulleistung umfassenden Anlage jährlich 8,4 Millionen Kilowattstunden Solarstrom, was der Versorgung von mehr als 2.400 Haushalten entspräche. Insgesamt kommen



FOTO: ISTOCK/CANDYRE TRIEVER

Auf Logistikzentren lassen sich großflächig Photovoltaikanlagen installieren.

rund 23.000 PV-Module und 52 Wechselrichter auf das Dach der Logistikimmobilie, die den Standort künftig mit Solarstrom versorgen werden.

Grundsätzlich können Logistikimmobilien eine wichtige Rolle spielen, Energie durch Sonne zu erzeugen. Denn dafür sind sie aufgrund der reinen Flächennutzung geradezu prädestiniert, sagte Immobilienexperte Alexander Nehm, Professor an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Mannheim in einem Interview mit der DVZ. „In Zukunft sollte aus Logistikimmobilien alles rausgeholt

werden, was energiewirtschaftlich drin - oder drauf - ist. Entsprechend wird aktuell viel ausprobiert“, beobachtet Nehm. „Durch die steigenden Energiepreise machen zusätzlich auch die Nutzer Druck, an dieser Stelle zu sparen. Dadurch entsteht viel Innovation.“ Der Markt werde sich schnell entwickeln, Lösungen würden bereits mittelfristig leistungsstark und bezahlbar sein. „Hier entsteht ein attraktiver Markt“, betont Nehm. ■ **rok**

23.000

Photovoltaik-Module werden auf dem Dach der Logistikimmobilien C3 installiert

Quelle: BLG / Mercedes-Benz

ESG bei Logistikimmobilien,
16 Uhr, Forum Halle A4

ANZEIGE



Peter Klaus
PROFIT-MONITOR
Erste umfassende Studie zur Profitabilität der Logistik-Dienstleistungswirtschaft in Deutschland

NEU!

Peter Klaus
PROFIT-MONITOR
Erste umfassende Studie zur Profitabilität der Logistik-Dienstleistungswirtschaft in Deutschland

ISBN:	978-3-96892-157-0 (Print) 978-3-96892-156-3 (E-Book)
Veröffentlichung:	19.10.2022
Seiten:	200
Autor:	Prof. (i.R.) Peter Klaus
Herausgeber:	DVV Media Group GmbH, Hamburg

Jetzt bestellen: www.dvz.de/profit-monitor22



transport
logistic
the leading exhibition



NETWORKING
STANDEVENT
STANDPARTY
AUF DER TL



TIS-STANDPARTY MIT LIVEMUSIK

Kostenfrei für alle Besucher + Aussteller:
Getränke + Fingerfood

Halle A3, Stand 319/518 • 17:00 - 21:00 Uhr



FRÜHSTÜCK GEFÄLLIG?

Einladung zur Vorstellung der neuen digitalen Plattform
für die Nachhaltigkeit in der Logistik.

Halle B3, DVZ-Stand 302 • 09:30 Uhr



Sie veranstalten auch ein Stand-Event?

Jetzt noch schnell buchen!

Buchung bis 14:00 Uhr möglich. Preise und Kontakt: anzeigen@dvz.de

FLY BETTER



THE WORLD WORKS BETTER WITH EMIRATES SKYCARGO

Keeping fruits fresh throughout their journey
to more than 140 destinations worldwide.

SKYCARGO.COM

