FRÜHJAHR
2022
JOURNAL
www.blogistic.net

BUSINESS + LOGISTIC

FASHION-LOGISTICS

Lojas Renner tanzt den Samba im Hängen und Liegen

Für die Automatisierung seines neuen Distributionszentrums in Cabreúva, São Paulo, setzt Brasiliens größter Fashion-Omnichannel-Händler Lojas Renner auf Technik aus Österreich. Das Distributionszentrum soll noch in 2022 in Echtbetrieb gehen.

(Foto: Jörg Blanke / www.oixelio.de)

DIESER MANN IST KEIN BUTLER.
Aber er tut alles für bestes Service.

post.at/meinesendung

Die Post ist Partner von:

AUSTRIAN LOGISTICS

Abhol-station

SB ZONE

Effiziente BUSINESS-LÖSUNGEN der Post

Die Österreichische Post bietet eine ganze Reihe von Services, damit Ihre österreichischen Kundinnen und Kunden ihre Pakete besonders bequem und rasch erhalten. Zum Beispiel 24-Stunden-Abholstationen, die Abstellgenehmigung oder die praktische Paketumleitung per kostenloser Post App. Und Sie als Versender sichern sich top Qualität und ZustellerInnen, denen die Empfänger vertrauen.

HJS Media World

immer und überall
aktuelle Magazine

laufende **Updates**
der Magazine ...
direkt in Ihrer App

Endlich wieder miteinander reden

Liebe Leserinnen und Leser.
Als wir im vergangenen Jahr unsere BUSINESS+LOGISTIC produzierten, gingen wir davon aus, dass im Frühjahr 2022 sich die Coronapandemie erheblich reduzieren würde und wir deren wirtschaftlichen Auswirkungen rasch überwinden. Und noch bis Mitte Februar 2022 gaben viele Wirtschaftsdaten und Gespräche mit Wirtschaftstreibenden in der DACH-Region unseren Prognosen Recht. Die Auftragslage in der Industrie in dieser Region war besser als erwartet und wies steil nach oben. Die Wirtschaft wurde eigentlich nur durch die globalen Lieferkettenprobleme eingebremst, wobei sich aber auch hier eine Normalisierung einzufinden schien.

24. Februar – Krieg in Europa ist zurück

Doch der 24. Februar 2022 setzte dieser Entwicklung ein jähes Ende, denn an diesem Tag startete das faschistische Russland mit Diktator W. Putin seinen Vernichtungskrieg gegen die Ukraine. Keine diplomatischen Versuche der ganzen Welt und keine Androhungen von Konsequenzen konnten den russischen Führer und seine Berater im Kreml (Silowiki) von ihrem Entschluss abbringen, die Vernichtung der Ukraine und den Genozid der Ukrainer:innen umzusetzen. Nach 77 Jahren Frieden in Europa, das der Europäischen Union (EU) einen Friedens-Nobelpreis einbrachte, war das Schreckgespenst eines umfassenden Krieges nicht nur ein Schreckgespenst, sondern bitterste Realität.

Nichts ist mehr planbar

Seit dem 24. Februar 2022 sind Millionen Menschen ausgebombt auf der Flucht vor Völkermord, Massenvergewaltigungen und Plünderungen durch die russische Armee. Seit diesem Tag werden wieder Menschen zu Hunderttausenden durch die russische Armee deportiert. Seitdem wachelt (Anm.: „wacheln" = öst. Ugspr. für „herumfuchteln", „herumwedeln") ein tollgewordener faschistischer Diktator mit seinen Atomraketen vor den Augen der Weltgemeinschaft herum. Und seitdem sind die weltwirtschaftlichen Gefüge, die durch Corona ohnehin in Mitleidenschaft gezogen waren, vollkommen aus dem Lot – von den Rohstoffen, über die Lebensmittel bis hin zu den Hightech-Produkten.

Keine Konzepte. Wenn man daher heute, zum Zeitpunkt der Ausgabe von BUSINESS+LOGISTIC 1/2022, mit den Wirtschaftsbossen spricht, so haben sie zwar Konzepte für die unterschiedlichsten Krisenszenarien in der Welt, das Krisenszenario „Krieg" war jedoch nie dabei, denn niemand erwartete das. Für dieses Szenario gibt es also keine Konzepte.

Herausforderungen annehmen, Chancen nutzen

Wie hätte so ein Konzept denn auch beispielsweise für Stapler-OEM Jungheinrich aussehen sollen? Die Hamburger produzierten Stapler für den russischen Markt in Russland und bekamen die Spezialstahle aus der Ukraine. Die einzige Entscheidung, die der Vorstand des Intralogistik-Lösungsanbieters treffen konnte, ist, diesen Markt für unbestimmte Zeit aufzugeben. Und so wie Jungheinrich ergeht es vielen anderen Unternehmen aus der Industrie, dem Bereich der Intralogistik und des Maschinenbaus etc. Sie müssen sich, angesichts der Kriegsprobleme, explodierender Rohstoffpreise und der dräuenden globalen Lebensmittelkrise und der Herausforderungen durch die Klimakrise, muss sich in kürzester Zeit vielfach komplett neu zu erfinden.

Herausforderungen annehmen, Chancen nutzen

Umso wichtiger sind daher solche Events wie die LogiMAT 2022, denn sie dienen vor allem der effizienten, direkten Kommunikation zwischen Lösungsanbietern und Anwendern aber auch untereinander. Der direkten Kommunikation der Branchen und dem effizienten Erfahrungsaustausch kommt gerade in Krisenzeiten höchste Bedeutung zu sowie seriösen Branchenmedien wie denen der RS Media Solutions / HJS MEDIA WORLD als deren Multiplikatoren.

Ihr BUSINESS+LOGISTIC-Team
H. Schlobach (Chefredakteur)

IMPRESSUM | Firma des Medieninhabers: RS Media Solutions, 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5, Tel.: +43/676/433 14 93, E-Mail: office@journalismus.at; Berufsbezeichnung: Zeitschriftenverlag; Zugang: entfällt; Aufsichtsbehörde: keine; Mitgliedstaat: Österreich; Unternehmensgegenstand: a) Verlagswesen (Herausgabe von periodischen Druckschriften), b) Anzeigenverkauf, c) sämtliche Tätigkeiten, die zur Erreichung der unter a) und b) genannten Zwecke dienlich und/oder notwendig sind. Sitz: Wien; Vertretungsbefugte Organe: Hans-Joachim Schlobach; Mitglieder des Aufsichtsrats: keine; Eigentümer RS Media Solutions: Hans-Joachim Schlobach; stille Beteiligung: keine; Treuhandverhältnisse: keine; Beteiligungen an anderen Medienunternehmen: HJS MEDIA WORLD & Partner; Firma des Herstellers: Rötzer Druck GmbH; Joseph Haydn-Gasse 32, 7000 Eisenstadt; Verlagsort: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Herstellungsort: 7000 Eisenstadt, Joseph Haydn-Gasse 32; Anschrift des Medieninhabers: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Anschrift der Redaktion: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Name des Herausgebers: Hans-Joachim Schlobach (hjs@journalismus.at); Anschrift des Herausgebers: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Grundlegende Richtung: BUSINESS+LOGISTIC ist ein österreichisches, unabhängiges Wirtschafts- und Managementmagazin für Business, Logistik, Supply-Chain-Management, Beschaffung, Technik und IT im deutschsprachigen Donauraum. BUSINESS+LOGISTIC Juni 2021; ISSN 2072-6546; Chefredaktion und Objektleitung: Hans-Joachim Schlobach; stv. Chefredaktion: Joachim Horvath; Produktionsleitung: Dagmar Schlobach; Art Direction und Prepress: Andrea Weis; Mitarbeiter dieser Ausgabe: Joachim Horvath, Dagmar Schlobach; Auflage: 2.000 Exemplare, 30.000 ePaper; Gerichtsstand: Wien. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit von elektronisch übertragenen Dokumenten oder Anzeigen kann keine Verantwortung übernommen werden. Bei nicht ausgewiesenen Bild- und Fotorechten handelt es sich um von den Unternehmen beigestelltes und zum Abdruck freigegebenes Fotomaterial. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Text auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe (Mitarbeiter, Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter/in) verzichtet und die männliche Nominalform angeführt. Gemeint und angesprochen sind natürlich immer beide Geschlechter.

FRÜHJAHR / 2022

27

10

LEUTE+NEWS

6 News aus der Logistik
Personal-News aus der DACH-Region wie etwa SSI Schäfer, DPD, Bosch, SWAN, Sigfox und EcoStar. Mehr aktuelle News & more finden sie im Internet auf blogistic.net und in der ÖVZ-Edition auf oevz.com.

BUSINESS+FINANZEN

10 TRADESHIFT
Ukraine-Krieg macht Wirtschaftsauf schwung zunichte
Noch bis Mitte Februar war die Hoffnung der Wirtschaft groß, dass sich die globalen Märkte und Lieferketten von den Corona-Lockdowns erholen würden. Doch der Vernichtungskrieg Russlands gegen die Ukraine und das Wiederaufflammen der Corona krise in China machen diese Hoffnungen zu nichte. Wie es der Weltwirtschaft geht, lesen Sie hier

14 JUNGHEINRICH 2022
Putin verhagelt Gabelstapler-Produzenten das Business
Nach einem guten Geschäftsjahr in 2021 und einem passablen Start ins Jahr 2022 bringt der Vernichtungskrieg Wladimir Putins den Hamburger Spezialisten für Gabelstapler, Flurförderzeuge und Intralogistiklösungen, Jungheinrich, ins Schlingern.
Mehr als 120 Stories aus dem Bereich Business, Geld & Investitionen finden Interessen ten im Internet in unserer Rubrik BUSINESS+FINANZEN auf blogistic.net

BEST PRACTICE

COVERSTORY
16 FASHION-LOGISTICS – Lojas Renner tanzt den Samba im Hängen und Liegen
Für die Automatisierung seines neuen Distributionszentrums in Cabreúva, São Paulo, setzt Brasiliens größter Fashion-Omnichannel-Händler Lojas Renner auf Technik aus Österreich. Die neue Lösung für seine Hänge- und Liegeware ist für die Brasilianer ein weiterer Schritt auf ihrem Expansionskurs auf dem südamerikanischen Markt. Das Distributionszentrum soll noch in 2022 in Echtbetrieb gehen.

19 KÜCHEN-SHUTTLE
Schmidt Groupe kommissioniert künftig besser
Mit einem Multishuttle-System für rund 6.000 mehrfach-tiefe Stellplätze und einer speziellen Behälter-Fördertechnik verbindet der französische Küchenhersteller Schmidt Groupe am Standort Lièpvre im Elsass das Lager mit dem Kommissionierbereich vollautomatisch. Dadurch wird der gesamte Material fluss auf komplett neue Beine gestellt. Mehr als 120 aktuelle Anwenderbeispiele finden Sie im Internet in unserer Rubrik BEST PRACTICE auf blogistic.net

TECHNIK+LÖSUNGEN

20 TOYOTA MH AUSTRIA
Mit neuer Unternehmensausrichtung in Führung gehen
Vor gut einem Jahr ist Mag. Oskar Zettl von Bosch zu Toyota MH Austria gewechselt. Ersetzt seither die Konzerntransformation zum Gesamtlösungsanbieter für Intralogistik-Herausforderungen in Österreich um. Was der Spagat vom traditionellen Gabelstapler-OEM zum Intralogistik-Lösungsanbieter für etablierte Toyota-Kunden einerseits und den Intralogistikmarkt in Österreich an dererseits bedeutet, das stellte er kürzlich im Rahmen einer Pressekonferenz vor.

FESTSTOFFAKKUS – In der Schweiz entsteht die erste Gigafactory für Li-Nachfolger

FOTOS: EUROEXPO / RS MEDIA WORLD ARCHIV

INHALT

26 HAFEN HAMBURG – 2021 SORGTE FÜR REKORDDURCHSATZ AUF ÖSTERREICH-SERVICES
5,6 Millionen Tonnen betrug der Gesamtdurchsatz von Waren zwischen dem Hafen Hamburg und Österreich. Das ist soviel wie noch nie in der Geschichte der Handels-Logistikbeziehungen zwischen den Hamburger Hanseaten und Österreich. Und die reicht immerhin bis ins 16. Jahrhundert. Damit gilt der Hafen Hamburg als einer der wichtigsten Ex- und Importhafen für die Alpenrepublik.

Special **LogiMAT** 2022

LogiMAT 2022 - „Smart – Sustainable -Safe“
27 Hier finden LogiMAT-Interessenten ausgewählte News zur Messe selbst sowie Messe-News mit Produktbeschreibungen und Standnummer unserer Partner SSI, Kardex, Bito, DS Automotion, AutoStore, Hubtex und SWAN.+

28 LOGIMAT 2022 – LOGISTIKMESSE STARTET FAST AUF VOR-CORONA-NIVEAU
Erleichterung beim Münchener Messeveranstalter Euroexpo. Im vierten Anlauf seit 2019 gelingt es, Europas bedeutendsten Logistikmessen-Event ins Laufen zu bringen: die LogiMAT – Internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement. Nach mehr als drei Jahren Durststrecke erreicht die Fachmesse in Stuttgart mit rund 1.500 Ausstellern sogar beinahe Vor-Corona-Niveau. Unter dem Motto „Smart – Sustainable -Safe“ dürften vom 31. Mai bis 2. Juni 2022 daher mindestens 50.000 Besucher in die 9 ½ Hallen auf das Messegelände in strömen.

30 LOGIMAT 2022 – EXKLUSIVE AUSSTELLER-NEWS
Hier finden LogiMAT-Interessenten ausgewählte News zur Messe selbst sowie Messe-News mit Produktbeschreibungen und Standnummer unserer Partner SSI, Kardex, Bito, DS Automotion, AutoStore, Hubtex und SWAN.
Mehr exklusive Aussteller-News finden Interessenten im Internet unter SPECIAL LOGIMAT 2022 auf blogistic.net

FOTOS: RAINER STURM / WWW.PIXELIO.DE

In der Schweiz entsteht jetzt die erste Gigafactory für Feststoffakkus. Diese sollen die Lithium-Ionen-Akkus künftig ersetzen, welche etwa in der Industrie oder in Automobilen etc. verwendet werden. Dabei sind die Aggregate der Swiss Clean Battery nicht nur extrem langlebig, sondern sollen auch unbrennbar und mindestens 50 Prozent besser in der Umweltbilanz sein als herkömmliche Lithium-Ionen-Akkus.
Mehr 200 technische News und getestete Intralogistik-Lösungen finden Interessenten im Internet in unserer Rubrik TECHNIK+LÖSUNGEN und in unserem TEST-ATLAS auf blogistic.net.

TRANSPORT+INFRASTRUKTUR

24 HAFEN WIEN – MULTIMODALES DREHKREUZ WILL BIS 2040 KLIMANEUTRAL WERDEN
Bereits jetzt schon liegt der Anteil der der für den Betrieb des Logistikzentrums verwendeten erneuerbaren Energien im Hafen Wien bei 25 Prozent. Mit Investitionen in Höhe von 40 Millionen Euro will die Wien Holding-Tocher bis 2040 klimaneutral werden.

Die weltweit führende Plattform der Intralogistik

FKM geprüft

LogiMAT

Internationale Fachmesse für **Intralogistik-Lösungen** und **Prozessmanagement**

31. Mai – 2. Juni 2022

Messe Stuttgart

INTRALOGISTIK AUS ERSTER HAND

WIEDER ZEIT FÜR BUSINESS MIT SICHERHEIT VOR ORT

Jetzt informieren und dabei sein!

+49 (0)89 323 91-259
logimat-messe.de

MARTIN BÖHMER

Neuer VP Global Technology beim Intralogistik-Konzern SSI Schäfer

Wie heute bekannt wurde, ist Dr.-Ing. Martin Böhmer seit Anfang April 2022 der neue Vice President Global Technology bei der SSI Schäfer Group. Der diplomierte Informatiker und Logistiker wird künftig das weltweite Innovations- und Technologiemanagement des deutschen Technikkonzerns verantworten.

Martin Böhmer ist seit 1. April der neue Vicepresident Global Technology der SSI Schäfer Group. Als langjähriger leitender Mitarbeiter beim Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund bringt er "wertvolle Kompetenzen und Erfahrungen für seine Position mit", heißt es in einer Presseaussendung von heute. Von 2010 bis 2022 war er dort vor allem zuständig für das Management von Logistik-IT und das betriebliche Informationsmanagement in logistischen Ökosystemen. Zuletzt war er beim Fraunhofer IML Abteilungsleiter für "Informationslogistik und Assistenzsysteme". Das Institut erlangte u.a. durch seinen langjährigen Vorstand Prof. Michael ten Hompel weltweit Bekanntheit. M. ten Hompel ist Mitglied der Logistics Hall of Fame.

Martin Böhmer - Diplomierter Informatiker und Logistiker

Davor war M. Böhmer bei einem großen, australischen Logistikdienstleister und einem IT-Consulting-Unternehmen in Bochum tätig. Sein Studium an der Technischen Universität Dortmund schloss er mit einem Diplom in Informatik und einem Diplom in Logistik ab. Im Anschluss erfolgte berufsbegleitend die Promotion an der Fakultät Maschinenbau der TU Dortmund. „Wir freuen uns, dass wir mit Dr. Martin Böhmer einen Experten in den Bereichen Logistik und Materialfluss für unser Unternehmen gewinnen konnten. Gemeinsam mit ihm werden wir die Kompetenz der SSI Schäfer Gruppe als Innovationsführer bei digitalen Komplettlösungen für die Logistik weiter schärfen", kommentiert Steffen Bersch, CEO der SSI Schäfer Group.

▶ ssi schäfer.com

Martin Böhmer ist seit 1. April Vice President Global Technology bei SSI Schäfer.

DPD-GROUP

KEP-Profi Yves Delmas hat CEO-Posten Anfang Mai übernommen

Anfang Mai gab Philippe Wahl, Präsident und CEO der La Poste-Gruppe und Vorstandsvorsitzender von GeoPost, die Ernennung von Yves Delmas zum Chief Executive Officer (CEO) von KEP-Dienstleister GeoPost – DPD-Group bekannt. Er ist jetzt auch Executive Vice President der La Poste-Gruppe und Mitglied des Vorstandes. Y. Delmas folgt dem im Dezember 2021 überraschend verstorbenen Boris Winkelmann nach

Nach dem tragischen Tod von Boris Winkelmann im Dezember 2021 übernahm Yves Delmas zunächst kommissarisch die Geschäftsführung von GeoPost – DPD-Group. Jetzt wurde er am 5. Mai von Philippe Wahl, Präsident und CEO der La Poste-Gruppe und Vorstandsvorsitzender von GeoPost, zum CEO des internationalen KEP-Dienstleisters mit Sitz in Paris (F) ernannt. Y. Delmas kann auf 30 Jahre Erfahrung in der La Poste-Gruppe zurückblicken. Er hat mehrere Führungspositionen in den Paket- und Express-Tochtergesellschaften des Unternehmens innegehabt, darunter bei Chronopost und Jet Worldwide. Er war außerdem Geschäftsführer, stellvertretender Vorsitzender und dann Vorsitzender des Expressdienstleisters SEUR, der Tochtergesellschaft von GeoPost in Spanien. Im Mai 2016 wurde er zum Managing Director Europe der GeoPost/DPDgroup ernannt.

DPD-Group – „Together & Beyond 2025"

Als CEO der GeoPost DPD-Group mit einem Umsatz von fast 15 Milliarden Euro und 2,1 Milliarden zugestellten Paketen im Jahr 2021 wird der Y. Delmas für die weitere Umsetzung der „Together & Beyond 2025"-Strategie verantwortlich sein. Die Strategie zielt darauf ab, den KEP-Dienstleister zu einem internationalen Vorreiter im Bereich der nachhaltigen Zustellung und zu einem führenden Impulsgeber für den E-Commerce zu machen.

▶ lapostegroupe.com
▶ dpd.com

Y. Delmas kann auf 30 Jahre Erfahrung in der La Poste-Gruppe zurückblicken

FOTO: SSSI SCHÄFER / RS MEDIA WORLD ARCHIV DPD-GROUP / RS MEDIA WORLD ARCHIV

BOSCH

Britisches Software Start-up Five programmiert jetzt für Mobilitätssparte der Schwaben

Europas führendes Software Start-up für selbstfahrende Autos, Five, wird Teil des deutschen Technologiekonzerns Bosch. Damit wollen die Stuttgarter Fahrt in der Softwareentwicklung für sicheres autonomes Fahren aufnehmen. Five gab dabei den Schwaben den Vorzug vor anderen Kaufinteressenten. Die Verträge wurden Anfang April unterschrieben. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

Die Entwicklung selbstfahrender Pkw und Lkw gilt als eine der Königsdisziplinen in der Autoindustrie. Der Anbieter von Mobilitätslösungen, Bosch, stärkt jetzt seine Kompetenzen in diesem Bereich mit der Akquisition des britischen Softwarespezialisten Five. Das britische Unternehmen gilt als führendes Software Start-up im Bereich des automatisierten Fahrens in Europa. An sechs Standorten in Großbritannien verfolgen derzeit rund 140 Mitarbeiter das Ziel, die Sicherheit autonomer Fahrzeuge zu erhöhen. Five hat dabei Bosch den Vorzug vor anderen Kaufinteressenten gegeben. Die Verträge wurden Anfang April unterschrieben. Über die finanziellen Details wurde Stillschweigen vereinbart. Die Kartellbehörden müssen der Übernahme allerdings noch zustimmen.

"Straßenverkehr sicherer machen"

„Automatisiertes Fahren soll den Straßenverkehr vor allem sicherer machen. Dafür wollen wir mit Five in der Software-Entwicklung weiter Fahrt aufnehmen und unseren Kunden Technik ‚made in Europe' anbieten", sagt Dr. Markus Heyn, Bosch-Geschäftsführer und Vorsitzender des Unternehmensbereichs Mobility Solutions. Five, mit Hauptsitz im britischen Cambridge, soll Teil des Bosch-Geschäftsbereichs Cross-Domain Computing Solutions werden. Stan Boland, CEO von Five erwidert darauf: „Bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens kommt es auch auf die Größe an. Bosch ist ein weltweiter Anbieter in der Fahrerassistenz und verfügt über Schlüsseltechnologien und große Mengen an Daten, die künftig für die Markteinführung sicherer selbstfahrender Systeme unerlässlich sind. Ich freue mich daher, dass Five Teil von Europas stärkstem Akteur bei der Entwicklung von Lösungen auf SAE-Level 4 wird und wir am zukünftigen Erfolg von Bosch teilhaben können."

Simulationsumgebung erlaubt Tests und Validierung von Software

Seit der Gründung im Jahr 2016 hat Five ein Team von Experten in den Bereichen Cloud-Software, Absicherung, Robotik und maschinelles Lernen aufgebaut. In der Entwicklung des automatisierten Fahrens bis einschließlich SAE-Level 4 hat sich das Start-up mit moderner Software und Lösungen auf Basis von künstlicher Intelligenz einen Namen gemacht. Inzwischen konzentriert sich Five vor allem auf eine cloudbasierte Entwicklungs- und Testplattform für die in selbstfahrenden Autos verwendete Software. Diese Plattform bietet Ingenieuren zum einen alle Programme, die sie benötigen, um Software für automatisiertes Fahren in kürzester Zeit zu erstellen. Zum anderen ermöglicht sie Tests der Software sowohl vor als auch während ihres Einsatzes in Testfahrzeugen. Mithilfe der Softwareplattform können zudem reale Daten aus einer Flotte von Testfahrzeugen analysiert, verschiedenste Testszenarien erstellt und eine Simulationsumgebung aufgebaut werden, die eine blitzschnelle Bewertung und Validierung des Systemverhaltens ermöglicht

- bosch.de
- five.ai
- atlatec.de

Der deutsche Technologiekonzern will mit der Akquisition von Five seine weltweite Position im Bereich des autonomen Fahrens weiter stärken.

FOTO: BOSCH GROUP / RS MEDIA WORLD ARCHIV

SWAN AT – SAP

Logistiker gründet österreichische Projekthaus-Tochter in Graz

Das deutsche Projekthaus für SAP-Logistik, SWAN, hat zum 1. April 2022 die Gründung ihres österreichischen Tochterunternehmens SWAN AT vollständig abgeschlossen. Sie können nun ihre Geschäftstätigkeiten am SSI Schäfer-Standort in Graz unbeschränkt fortsetzen. Alle bisherigen Mitarbeiter:innen und Projekte der Niederlassung gehen fließend in die neue Tochtergesellschaft über.
Nach über zehn Jahren Firmenhistorie mit einem Mitarbeiterzuwachs auf 135 Beschäftigte (Stand 2021), kann das deutsche Projekthaus für SAP-Logistik, Swan, einen weiteren Meilenstein verbuchen. Das Unternehmen hat am 1. April eine eigene Tochterfirma in Österreich gegründet und jetzt abgeschlossen. Dadurch bieten sich dem Logistikunternehmen mehr Möglichkeiten, seine Geschäftstätigkeiten auszuschöpfen und am österreichischen Markt vollumfassend zu agieren. Schon nach der strategischen Partnerschaft mit der SSI Schäfer Gruppe im Juli 2021 übernahm Swan deren SAP-Geschäftszweig vollständig – auch am Firmenstandort Graz. „Wir sind stolz darauf, nun auch offiziell als SWAN AT von unserem Standort Graz aus zu operieren", so Alexander Bernhard, Geschäftsführer von Swan, gegenüber den Medien.

SWAN AT -Neue Büroflächen im Grazer Zentrum

Bereits im letzten Jahr haben die Logistikexperten für SAP-Softwarelösungen neue Räumlichkeiten im Zentrum von Graz bezogen. Lichtdurchflutete Büroflächen und modern ausgestattete Arbeitsplätze mit Gemeinschafts- und Rückzugsbereichen bieten den Mitarbeiter:innen der SWAN AT eine angenehme Arbeitsumgebung mit Blick auf den Schlossberg und die Mur.

SWAN in Kürze

Das Unternehmen steht nach eigenen Angaben „für den digitalen Wandel in der SAP-Logistik." An ihren Standorten Augsburg, Altenstadt an der Waldnaab, Dortmund, Giebelstadt, Graz, Nürnberg und Walldorf implementieren die SAP-Logistikexperten manuelle und automatisierte Logistiklösungen auf Basis der SAP-Module SAP EWM und SAP TM. Der Fokus liegt auf innovativen SAP-Logistik-Lösungen, Steuerung von Automatik-Anlagen, technischen Schnittstellen sowie Service und Support. Zusätzlich bietet das Projekthaus viele Add-ons in den Bereichen Materialfluss, Direktkopplung und IoT-Anbindung, Real Time Location System (RTLS) und SAPUI5 Usability an allen Arbeitsplätzen. Zum Kundenkreis zählen Firmen aus dem Mittelstand ebenso wie internationale Konzerne.

▶ swan.de

UNABIZ

IoT-Anbieter Sigfox geht nach Südost-Asien

Der Weg für die Übernahme der Sigfox SA und Sigfox France durch den südost-asiatische IoT-Spezialisten UnaBiz mit Sitz in Singapur ist nun frei. Das französische Kartellgericht in Tolouse hat dem Merger am 21. April 2022 zugestimmt.
UnaBiz übernimmt Sigfox SA, den Erfinder des weltweiten Sigfox 0G-Funknetzwerkes, sowie den dazugehörigen französischen Netzbetreiber Sigfox France. Dem stimmte das Handelsgericht in Toulouse am 21. April 2022 zu. Der französische Technologieanbieter geriet durch die Coronakrise und deswegen gestoppter Investitionen sowie der anhaltenden Lieferkettenkrise in Turbulenzen. Im Februar 2022 hat das Unternehmen daher Insolvenzschutz beantragt und nach Interessenten gesucht, die das Tech-Unternehmen kaufen. Diese sollten dabei die langfristige Entwicklung unterstützen und Arbeitsplätze insbesondere in Frankreich erhalten.

UnaBiz – Führender Sigfox-Netzbetreiber im pazifischen Raum

Mit der Übernahme durch den asiatischen IoT- und Technologieanbieter ist der Fortbestand sowie der Ausbau der 0G-Technologie aus Frankreich und dessen globales Ecosystems gesichert. „UnaBiz bringt als großer IoT-Netzbetreiber im asiatisch-pazifischen Raum bereits langjährige Kenntnis auch des Sigfox-Ecosystems mit", kommentiert Thomas Scheibel, CEO von Heliot Europe den Merger. Als einer von 75 globalen Entwicklungs- und Integrationspartnern betreibt Heliot Europe das Internet-of-Things-Netzwerk (IoT) der Franzosen in der DACH-Region sowie in Slowien und Liechtenstein.

▶ unabiz.com
▶ heliotgroup.com

Th. Scheibel: "Gemeinsam wollen wir jetzt unseren erfolgreichen Wachstumskurs weiter vorantreiben und unser Portfolio an innovativen End-to-End-Lösungen erweitern."

FOTO: HELIOT / RS MEDIA WORLD ARCHIV

ECHOSTAR MOBILE

Europaweites, satellitengestütztes IoT-Netzwerk schafft millionenfache Konnektivität

Der irische Anbieter von mobilen Satellitendiensten, EchoStar Mobile Limited, gab kürzelich den Start seines Early-Adopter-Programms für einen neuartigen, satellitengestützten LoRa-Dienst für das Internet der Dinge (IoT) in ganz Europa bekannt. Diese bislang einzigartige Kombination von S-Band-Satellitendiensten mit dem LoRa-Protokoll eröffnet völlig neue Möglichkeiten in der Transport- und Intralogistik sowie bei der Realisierung von Industrie 4.0-Lösungen.

Disruptiver Lösungsansatz bei der Konnektivität soll jetzt Logistik-Industrie 4.0- und IoT-Lösungen weltweit via Satellit möglich machen.

Die zur EchoStar, dem börsennotierten und weltweiten Anbieter von Satellitenkommunikation gehörende EchoStar Mobile, gab gestern den Start seines Early-Adopter-Programms für den satellitengestützten LoRa-Dienst für das Internet der Dinge (IoT) in ganz Europa bekannt (Anm.: Early Adopter sind die ersten, welche eine neue Idee übernehmen, nach den eigentlichen Innovatoren) Im Rahmen des Programms werden Teilnehmer aus Sektoren wie Transport und Logistik, Landwirtschaft, Öl und Gas sowie Versorgungsunternehmen eine neuartige satellitengestützte Konnektivitätslösung testen können. Diese nutzt das sogenannte LoRa-Protokoll, ein Low-Power-Protokoll, um IoT- und Industrie 4.0-Lösungen zu realisieren. Dabei können Millionen Endgeräte, die etwa mit Sensoren, aktiven RFID-Tags usw. ausgestattet sind und auf terrestrische Verbindungen angewiesen waren, via Satellit mit dem Internet verbunden werden. Die Neuentwicklung stellt somit eine Alternative etwa von Sigfox 0G-Lösungen dar. Das dazugehörige Whitepaper mit dem Titel Satellite-based LoRa Unlocks Europe-wide IoT will dabei Anwendungsfälle untersuchen und wie weltraumgestützte Konnektivität dazu beitragen kann, IoT-Netzwerke zu rationalisieren, zu automatisieren und zu verbessern. (Hier klicken, um auf das Whitepaper zuzugreifen oder Informationen zur Teilnahme am Early Adopter-Programm anzufordern.)

Skalierbar für Millionen Geräte allein in Europa

Telemaco Melia, Vice President und General Manager von EchoStar Mobile, sagt hierzu gegenüber den Medien: „LoRa-Konnektivität macht derzeit rund 45 Prozent der heutigen globalen IoT-Netzwerke aus; Es eignet sich gut für die Verbindung von Geräten und Dingen (Things) mit geringer Sendeleistung, die aber wegen ihrer Abhängigkeit von terrestrischer Konnektivität in ihrer Nutzung eingeschränkt sind." Die Lösung von EchoStar ersetzt Glasfaser und Kabel durch Satellitenkonnektivität. Sie ist daher der bislang erste bidirektionale LoRa-Dienst in Echtzeit mit Mobile- und Remote-Funktionen. „Unser Programm beschleunigt die Einführung des flächendeckenden IoT und umfasst bereits vor Beginn des Early-Adopter-Programms bereits mehr als 10.000 Geräte. Der Service lässt sich aber auf Millionen Geräte allein in Europa skalieren", so T. Melia weiter.

LoRa von Echostar Mobile schafft Bidirektionalität

LoRa ist ein Low-Power-Netzwerk-Protokoll und eignet sich ideal beispielsweise für den Anschluss batteriebetriebener Geräte. Bisher beschränkte sich der Einsatz dieser Technologie jedoch lediglich auf den Empfang von Daten von unbeweglichen Geräten in Gebieten mit terrestrischer Konnektivität. Die LoRa von EchoStar Mobile ermöglicht es jetzt Sensoren, sich beim Senden und Empfangen von Informationen in Echtzeit frei zu bewegen. Es nutzt das lizenzierte S-Band-Spektrum und die Kapazität des Unternehmens auf dem geostationären Satelliten EchoStar XXI mit einem LoRa-fähigen Modul. Dieses lässt sich leicht in IoT-Geräte integrieren. Das Modul ist dabei mit terrestrischen ISM-Band-LoRa-WAN-Netzwerken kompatibel und verfügt über den kompakten LR1120-Chipsatz von Semtech. Das macht es sehr flexibel und portabel, denn es kann überall innerhalb der Satelliten-Reichweite unterwegs sein. Der für diesen Service „zuständige" Satellit hat einen Fußabdruck, der sich über den gesamten europäischen Kontinent erstreckt.

(Im ePaper hier klicken und Whitepaper als PDF downloaden.)

- echostar.com
- echostarmobile.com
- lora-alliance.org

FOTO: BERND DESCHAUER / WWW.PIXELIO.DE

TRADESHIFT

Ukraine-Krieg macht Wirtschaftsaufschwung zunichte

Noch bis Mitte Februar war die Hoffnung der Wirtschaft groß, dass sich die globalen Märkte und Lieferketten von den Corona-Lockdowns erholen würden. Doch der Vernichtungskrieg Russlands gegen die Ukraine und das Wiederaufflammen der Coronakrise in China machen diese Hoffnungen zunichte. Die Auftragsvolumina brechen ein und Hersteller reizen ihre Lieferantenkredite komplett aus. Gleichzeitig reißen die Lieferketten von neuem. Das geht aus dem Wirtschaftsbericht Tradeshift April 2022 der cloud-basierten Einkäufer- und Lieferantenplattform Tradeshift hervor. Gleichzeitig deuten die Daten darauf hin, dass sich die Industrienationen ihre weltweite Produktion durch Re- und Nearshoring zurückholen.

Noch vor dem Einmarsch der Russen ins Nachbarland Ukraine standen die Ampeln der Weltwirtschaft auf Grün.

Der Wandel vom reinen Hardware-Anbieter zum System-Lieferanten, den beispielsweise die Premiumanbieter der Staplerbranche längst vollzogen haben, hat seit mehreren Jahren auch die Hersteller von Nutzfahrzeugen erfasst. Ein wesentlicher Grund dafür sind die sich wandelnden Anforderungen der Flottenbetreiber in Unternehmen. Standen noch vor wenigen Jahren vor allem die Fahrzeuge und deren Leistung, Verbräuche, Motorisierung etc. im Vordergrund des Interesses, treten heute vor allem sogenannte Softskills wie Telematik, Konnektivität und Value Added Services in den Fokus. Ziel ist dabei die effiziente und umweltschonende Flotte einerseits. Andererseits wollen Anwender ihre Supply Chains so effizient wie möglich gestalten. Pandemie- und Kriegszeiten sind schlecht für die Wirtschaft. Diese Binsenweisheit bewahrheitet sich derzeit in beunruhigender Art und Weise. So hat das Jahr 2021 zwar mit optimistisch stimmenden Anzeichen von Wachstum etwa für die EU und die USA, aber auch für China abgeschlossen, denen auch Lieferkettenprobleme nur bedingt etwas anhaben konnte. Gleichzeitig konnte sich die Industrie über Neuaufträge freuen, sodass im Januar bis Mitte Februar 2022 die Hoffnung wuchs, dass die Weltwirtschaft die Coronapandemie endgültig abstreifen könnte. Doch die Spannungen in Osteuropa verunsicherten die Märkte zunehmend, weswegen sich das Wachstum bereits einzubremsen begann. Als Wladimir Putin dann auch noch den russischen Vernichtungskrieg gegen das Nachbarland Ukraine startete, legte der weltweite Aufschwung eine Vollbremsung ein. Eines der häufigsten Probleme, das

FOTO: RAINER STURM / WWW.PIXELIO.DE

seither überall in der Welt auftritt, ist der explosionsartige Anstieg der Rohstoffpreise bei Energie und Lebensmitteln. Seither dreht sich das Inflationskarussell immer schneller.

Verbraucher:innen latschen auf die Konsumbremse

Und in der Tat: Der Krieg in Osteuropa, die darauffolgenden Sanktionen der Industriestaaten gegen den russischen Präsidenten, seine Oligarchen sowie gegen tragende Wirtschaftszweige der Russischen Föderation und die rasant steigenden Energie- und Rohstoffkosten verunsichern die Märkte massiv. Das wiederum hat eine beunruhigende Kettenreaktion zur Folge: die Verbraucher:innen treten auf die Sparbremse, die nicht mehr zu kompensieren ist. Das wirkt sich logischerweise auf die gesamte Wertschöpfungskette aus..

Banken sind ziemlich machtlos

Dabei helfen auch gelpolitische Maßnahmen etwa der Zentralbanken durch Zinssenkungen nicht, die zu zur Kreditaufnahme anreizen und daher Märkte ankurbeln können. Der Zinssatz ist bereits auf null. Außerdem sind die Zentralbanken wegen der hohen Inflation geneigt, die Zinsen zu erhöhen, was wiederum ein Anreiz für Verbraucher:innen ist, ihr Geld weiter zu sparen. Experten warnen daher davor, dass Unternehmen in den nächsten Quartalen möglicherweise ihre Barreserven nutzen müssen, um den Nachfragerückgang auszugleichen. Dies dürfte allerdings bei einigen wichtigen Branchen wie etwa der Tourismusbranche oder in der Chemieindustrie ein schwieriges Unterfangen sein. Dort sind die Reserven bereits aufgebraucht.

Vernichtungskriege bringen nichts

Der Vernichtungskrieg Russlands gegen die Ukraine, aber auch die neuerlichen Abriegelungen Chinas haben somit das weltweite Auftragsvolumen in den ersten drei Monaten des Jahres 2022 einbrechen lassen. Das zeigen die neuen Daten von Tradeshift April 2022. Der Index of Global Trade Health zeigt, dass die Gesamttransaktionen, also Rechnungen und Bestellungen, zwischen Einkäufern und Lieferanten auf der Plattform im ersten Quartal 2022 um sieben Punkte unter den im letzten Quartal 2021 prognostizierten Bereich gefallen sind. Die Auftragsvolumina wurden durch eine Mischung aus hoher Inflation, längeren Lieferzeiten und Engpässen bei wichtigen Komponenten besonders stark beeinträchtigt. Die Auftragseingänge fielen im ersten Quartal global sogar um 16 Punkte, was den stärksten Schwungverlust seit den ersten Sperrungen des Pandemiejahres 2020 darstellt.

Unternehmen reizen Lieferantenkredite voll aus

Aber nicht nur die Endverbraucher, sondern auch die großen Unternehmen scheinen sich auf eine schwierige Zeit einzustellen. Sie halten ebenfalls die eigenen Bargeldreserven zurück. Gleichzeitig reizen sie die Lieferantenkredite bis zum Anschlag aus. Und das hat Auswirkungen auf die Lieferanten, die dadurch in den kommenden Monaten erneut unter

FOTO: RAINER STURM / WWW.PIXELIO.DE

Der Vernichtungskrieg Russlands gegen die Ukraine und das Wiederaufflammen der Coronakrise in China machten die Hoffnungen auf Wirtschaftserholung zunichte.

Druck geraten werden. Die aktuellen Daten von Tradeshift April 2022 zeigen, dass die Zahl der verspäteten Lieferantenzahlungen in den letzten sechs Monaten durchschnittlich 15,9 Prozent des Gesamtvolumens betrug. Das ist fast doppelt so hoch wie in den sechs Monaten vor der Pandemie.

„Konvergenz von neuem und bekanntem Druck"

„Die Aggression Russlands in der Ukraine und die Abriegelung von Großstädten in ganz China führen zu einer Konvergenz von neuem und bekanntem Druck", sagt Christian Lanng, CEO und Mitbegründer von Tradeshift. „Der Aufbau von Bargeldreserven mag wie ein Akt der Selbsterhaltung seitens der Einkäufer erscheinen. Er kann aber schnell zu einem Akt der Selbstverletzung werden, wenn die Lieferanten zu kämpfen beginnen." Er warnt daher: „Große Unternehmen müssen aufhören, Lieferanten als billige Kreditlinie zu betrachten. Stattdessen sollten sie anfangen, nach Finanzierungsoptionen zu suchen, die sowohl sie selbst als auch ihre Lieferanten in einem hochvolatilen Umfeld zahlungsfähig halten."

Tradeshift April 2022 - Euro-Raum ist weiteren Belastungen ausgesetzt

Jedoch auch im Euro-Raum fielen die Transaktionen um satte 14 Punkte gegenüber der zum Ende des Jahres 2021 erwarteten Spanne. Dadurch wurde ein Großteil der wirtschaftlichen Erholung der letzten 18 Monate in der EU zunichte gemacht. Die Auftragsvolumina fielen sogar um alarmierende 28 Punkte. Der Grund: Die Ukraine-Krise trieb die Rohstoffpreise in die Höhe und verursachte zudem erhebliche Störungen in wichtigen Lieferketten. Darum gaben etwa in Deutschland 40 Prozent der Industrieunternehmen an, dass sie Probleme mit Lieferengpässen haben bzw. erwarten, so die Zahlen des Instituts der Deutschen Wirtschaft (IW). Ein Effekt: Die Automobilhersteller haben aufgrund des Mangels an Kabelbäumen, die in der Ukraine von der deutschen Firma Leoni hergestellt werden, Montagebänder geschlossen.

Rechnungsvolumen bleibt dennoch robust

Dennoch ist derzeit noch kein Grund zur Beunruhigung, wie der Tradeshift April 2022 verdeutlicht. Denn das Rechnungsvolumen blieb im ersten Quartal 2022 trotz aller Schwierigkeiten relativ robust. Das deutet darauf hin, dass die Zulieferer immer noch einen Rückstand an bestehenden Aufträgen abarbeiten können. Einige Engpässe könnten sich zudem abschwächen, was dan Lieferkettenprobleme abbaut.

> „GROSSE UNTERNEHMEN MÜSSEN AUFHÖREN, LIEFERANTEN ALS BILLIGE KREDITLINIE ZU BETRACHTEN. STATTDESSEN SOLLTEN SIE ANFANGEN, NACH FINANZIERUNGSOPTIONEN ZU SUCHEN, DIE SOWOHL SIE SELBST ALS AUCH IHRE LIEFERANTEN IN EINEM HOCHVOLATILEN UMFELD ZAHLUNGSFÄHIG HALTEN." Christian Lanng, CEO TRADESHIFT

Schwierige Monate in Aussicht. Aber die Aussichten deuten darauf hin, dass dem Euro-Raum noch einige schwierige Monate bevorstehen, da neue Störungen auftreten. Nach Angaben von JP Morgan sind etwa die Asien-Europa-Routen am stärksten von Problemen wie akuter Überlastung der Häfen und Unterbrechungen im Frachtverkehr aufgrund der Schließung der Schiffsverkehre mit Russland und der Ukraine sowie die Sperrung des russischen und ukrainischen Luftraums betroffen. Angesichts der Starrheit bzw. Inflexibilität sehr vieler Lieferketten dürfte es sich daher als sehr schwierig erweisen, schnelle und praktikable Lösungen für diese Probleme zu finden.

Einkäufer und Lieferanten in USA, China und GB mit ähnlichen Problemen

Doch die EU steht keineswegs alleine da mit ihren Problemen. Auch die Märkte in den USA, der VR China und Großbritanniens sind mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert. So ging etwa die Transaktionsdynamik in den USA um sechs Punkte zurück. Die US-Häfen machen sich zudem derzeit auf neue Überlastungen infolge von Sperrungen in Asien gefasst. Und die steigenden Energiekosten wirken sich in den USA ebenfalls auf die Konsumfreudigkeit der Verbraucher:innen und in weiterer Folge auf die gesamte Wertschöpfung aus.

> „DER AUFBAU VON BARGELDRESERVEN MAG WIE EIN AKT DER SELBSTERHALTUNG SEITENS DER EINKÄUFER ERSCHEINEN. ER KANN ABER SCHNELL ZU EINEM AKT DER SELBSTVERLETZUNG WERDEN, WENN DIE LIEFERANTEN ZU KÄMPFEN BEGINNEN." Christian Lanng, CEO TRADESHIFT

China hinkt. Zwar ging das Transaktionsvolumen in China nicht ganz so stark zurück wie in anderen Märkten, doch blieb es lt. Tradeshift April 2022 im ersten Quartal 2022 um drei Punkte hinter den Erwartungen. Es ist zudem das dritte Quartal in Folge, in dem die Aktivitäten in Dhina hinterherhinken.

Gesamtwachstum schlecht. Einzig Großbritannien kann mit einem Transaktionswachstum aufwachsen, das sogar um einen Punkt über dem prognostizierten Bereich liegt, sagt der Tradeshift April 2022. Das Gesamtwachstum der Insel ist seit der Pandemie jedoch immer noch kaum halb so hoch wie erwartet.

Tradeshift April 2022 - Reshoring und Nearshoring im Kommen

Die ständigen Verunsicherungen der globalen Märkte dürfte nachhaltige Folgen haben. So glauben Kommentatoren wie der CEO von Blackrock, Larry Fink, dass der Krieg in der Ukraine die Unternehmen veranlassen wird, sich aus ihren globalen Lieferketten zurückzuziehen. In die gleiche Kerbe schlägt McKinsey. Das Beratungsunternehmen prognostiziert, dass in den nächsten fünf Jahren bis zu 26 Prozent der weltweiten Produktion durch Reshoring und Nearshoring verlagert werden.

"Pannen werden zur neuen Normalität"

Die Daten von Tradeshift April 2022 bestätigen diesen Trend. Sie deuten beispielsweise darauf hin, dass Zulieferer der an die USA angrenzenden Länder bereits von den "Nearshoring"-Bemühungen multinationaler Unternehmen profitieren. So ist das Rechnungsaufkommen mexikanischer Lieferanten im vergangenen Jahr um das 4,1-fache des weltweiten Durchschnitts gestiegen. Die Rechnungen kanadischer Zulieferer waren 3,1-mal so hoch wie der Durchschnitt. „Das Jahr 2022 hat ein neues Kapitel für den Welthandel aufgeschlagen", so Ch. Lanng im Gespräch. „In dieser neuen Realität werden Rückstände und Pannen zur neuen Normalität. Gleichzeitig werden Konnektivität, Transparenz und Agilität grundlegende Betriebsprinzipien." Der Manager kommt daher zu dem Schluss, dass die Globalisierung zwar auf dem Rückzug sein mag, "aber die Widerstandsfä-

higkeit wird davon abhängen, dass die Lieferketten vernetzter, vielfältiger und kollaborativer werden als je zuvor."

Tradeshift April 2022 - Weitere Index-Daten

Transport & Logistik

Die geopolitischen Spannungen und die erneuten Abriegelungen in China stellen die Logistikunternehmen vor große Herausforderungen. Die Tradeshift Daten zeigen, dass das Transaktionsvolumen in der gesamten Transport- und Logistikbranche weiterhin höher ist als erwartet, was auf einen harten Wettbewerb um begrenzte Kapazitäten hindeutet.

Hersteller

Die Lieferketten des verarbeitenden Gewerbes sind mit einer schwierigen Kombination aus Lieferkettenengpässen und steigenden Rohstoffpreisen konfrontiert. Die Tradeshift Daten zeigen, dass das Transaktionsvolumen im ersten Quartal 25 Prozent unter dem erwarteten Niveau lag. Ein Großteil dieser Verlangsamung ist auf einen steilen Rückgang der Auftragseingänge zurückzuführen, die das erste Quartal 2022 auf dem niedrigsten Stand seit der ersten COVID-Sperre beendeten.

Einzelhandel

Die Transaktionen in den Lieferketten des Einzelhandels scheinen sich nach einer Phase extremer Volatilität in den letzten zwei Jahren stabilisiert zu haben. Die Aktivität bleibt jedoch leicht hinter den Erwartungen zurück, wobei eine Kombination aus steigenden Kosten und schwindendem Verbrauchervertrauen wahrscheinliche Faktoren sind.

Technologie-Einkäufe

Auch die Einkäufe von Software und Technologie lagen im ersten Quartal unter den Erwartungen. Umfragedaten von Enterprise Technology Research zeigen, dass einige Käufer im ersten Quartal angesichts der makroökonomischen Bedingungen eine abwartende Haltung eingenommen haben.

Tradeshift in Kürze

Tradeshift ist im Bereich E-Invoicing und Automatisierung der Kreditorenbuchhaltung sowie im Bereich B2B-Marktplätze und Zugang zu Lieferantenfinanzierung tätig. Seine Cloud-basierte Plattform unterstützt Einkäufer und Lieferanten, den Einkauf und die Rechnungsbearbeitung zu digitalisieren sowie die Arbeitsabläufe in Beschaffung und der Kreditorenbuchhaltung zu automatisieren und schnell zu skalieren. Die Vision von Tradeshift mit Hauptsitz in San Francisco ist es, jedes Unternehmen auf der Welt zu vernetzen und so wirtschaftliche Chancen für alle zu schaffen. Das Tradeshift-Netzwerk umfasst eine schnell wachsende Gemeinschaft von Einkäufern und Lieferanten, die in mehr als 190 Ländern tätig sind.

Waffenlieferungen an die Ukraine helfen, den Vernichtungskrieg Russlands gegen das Nachbarland zu beenden.

▶ tradeshift.com
▶ tradeshift.com/de

FOTO: MARIO BÜTTNER / WWW.PIXELIO.DE

L. Brzoska: "Auch dieser Krieg wird ein Ende finden und dann braucht es gute Fachkräfte, um den darauffolgenden Aufschwung mitnehmen zu können"

JAHRESBILANZ

JUNGHEINRICH 2022 – Putin verhagelt Gabelstapler-Produzenten das Business

Nach einem guten Geschäftsjahr in 2021 und einem passablen Start ins Jahr 2022 bringt der Vernichtungskrieg Wladimir Putins den Hamburger Spezialisten für Gabelstapler, Flurförderzeuge und Intralogistiklösungen, Jungheinrich, ins Schlingern. Die Gründe dafür sind vor allem dramatisch steigende Rohstoffpreise in den Bereichen Stahl und Energie. Hinzu kommen Unterbrechungen in den Lieferketten, welche nicht komplett kompensiert werden können.

Es hätte eigentlich eine der nahezu gewöhnlichen Jahrespressekonferenzen von Jungheinrich werden können, zu der Vorstandschef Dr. Lars Brzoska die Journalisten aus dem deutschsprachigen Raum einlud. Denn das Jahr 2021 war, trotz anhaltender Coronapandemie und globaler Lieferketten, mal wieder ein Rekordjahr für den renommierten deutschen Hersteller von Gabelstaplern und Intralogistiklösungen; und das sowohl was die Auftragseingänge angeht als auch hinsichtlich des Umsatzes und des Gewinns.

Trotz Corona Umsatzrekord in 2021

Das können er und der Gesamtvorstand des Unternehmens auch sein, denn die bereits im Jahresverlauf angehobenen Zielkorridore für Auftragseingang und Umsatz konnten angesichts der anhaltenden sehr guten Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen von Jungheinrich im vergangenen Jahr übertroffen. Der Auftragseingang erreichte dabei mit 4,87 Milliarden Euro einen Rekordwert. Auch der Konzernumsatz verzeichnete mit 4,24 Milliarden Euro einen historischen Spitzenwert. Abgesehen davon verbesserte sich das EBIT deutlich und übertraf mit 360 Millionen Euro den Wert von 2020 um satte 142 Millionen Euro. Das entspricht einer Steigerung von 65 Prozent. Sogar die EBIT-Rendite übertraf den Vorjahreswert erheblich und erhöhte sich auf 8,5 Prozent. Das EBT lag bei 349 Millionen Euro und die EBT-Rendite betrug 8,2 Prozent. „Wir sind in das Geschäftsjahr 2021 mit dem Anspruch gestartet, auch in der Pandemie profitabel zu wachsen und nachhaltig Werte zu schaffen. Das ist uns gelungen", freut sich L. Brzoska.

Jungheinrich 2022 – Entfernung vom Fünf-Milliarden-Umsatzziel

Allerdings, und darüber können die erfreulichen Zahlen nicht hinwegtäuschen, sind "die Gelben" noch ein gewaltiges Stück von der Fünf-Milliarden-Euro Schallmauer entfernt, die bis 2025 erreichen wollen. Und sie dürften dieses Ziel bis dahin auch kaum erreichen. Der Grund dafür ist im Wesentlichen der Vernichtungskrieg, den der russische Staatschef W. Putin am 25. Februar 2022 gegen die Ukraine entfesselt hat und dessen Folgen. Dieser kostet dem Konzern rund 650 Millionen Euro Umsatz, der in Russland und der Ukraine im vergangenen Jahr gemacht wurde. Dieser erschüttert zudem die gesamte Weltwirtschaft, und zwar nicht nur in Hinblick auf die Sanktionen, welche der freie Westen deswegen gegen Russland erhoben hat, sondern auch auf sämtliche Lieferketten rund um den Erdball, die sich nach Corona gerade etwas zu entspannen begannen. Der Krieg und seine Folgen bremst schon jetzt das in 2021 hohe Wachstum im für Jungheinrich wichtigen EU-Markt. Aber auch die Prognosen für den chinesischen Markt, auf dem Jungheinrich zuletzt erfolgreich agierte, wurden zuletzt nach unten korrigiert. So prognostizierte Goldman

FOTO: JUNGHEINRICH / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Sachs Mitte Januar 2022 für die VR China ein Gesamtjahreswachstum von 4,3 Prozent wegen der Probleme mit der Corona-Omikron-Variante. Der Krieg mit ungewissem Ausgang dürfte auch für das Wachstum des Landes eher nicht förderlich sein.

Jungheinrich 2022 - Lagerbestände schaffen Sicherheit

Um der Lieferkettenproblematik entgegen zu wirken, hat Jungheinrich im vergangenen Jahr ein starkes Supply Chain-Regime aufgezogen und betreibt seither ein wirksames Lieferketten-Assembling. In diesem Zusammenhang wurden daher auch die Lager mit wichtigen Komponenten aufgefüllt, um die Materialversorgung der Produktion von Jungheinrich auch dauerhaft zu sichern. Auf diese Weise ist es dem Unternehmen gelungen, Produktionsstillstände in seinen Werken weitgehend zu verhindern. Und dank erfolgreicher Effizienzmaßnahmen und geeigneter preislicher Anpassungen konnten zudem Kostensteigerungen erfolgreich kompensiert werden.

Stahlpreise explodieren

Der Ukraine-Feldzug W. Putins veränderte die Situation insbesondere auf den Rohstoffmärkten dramatisch. Insbesondere im Bereich der für Jungheinrich wichtigen Stahlversorgung mit ihren speziellen Legierungen, ist der Nachschub teilweise völlig Unterbrochen. So wurde ein Stahlwerk in der Ukraine während der Kampfhandlungen zerstört. Gleichzeitig sind Stahllieferungen aus Russland derzeit nicht möglich. Das führt einerseits zu einer hohen Unsicherheit bei der Beschaffung und andererseits zu einer massiven Verteuerung von Stahl. Seit dem Beginn des Ukraine-Krieges hat sich der Preis pro Tonne Bandstahl von rund 800,- Euro pro Tonne zum Ende des Jahres 2021 auf aktuell 1.425,- Euro (Stand 31. März 2022) nahezu verdoppelt. "Wir denken jedoch, dass wir uns bis Mitte dieses Jahres durchaus der 2.000,- Euro-Marke pro Tonne Stahl nähern, wenn der Krieg bis dahin weiter andauert oder weiter eskaliert", so L. Brzoska auf Anfrage von blogistic.net .

Jungheinrich 2022 - "Halten an Strategie 2025+ fest"

Dennoch erwartet der Vorstand von Jungheinrich eine insgesamt gute Marktnachfrage und geht davon aus, dass der Konzern auch 2022 profitabel wachsen wird. Derzeit gehe man davon aus, dass der Auftragseingang leicht unter dem Niveau von 2021 liegen werde, ist in einer Ad hoc-Meldung des Konzerns vom 17. März zu lesen. "Der Konzernumsatz für 2022 wird aufgrund anhaltender Engpässe in den Lieferketten voraussichtlich leicht über dem Vorjahreswert liegen", heißt es dort weiter. Allerdings relativiert man die eigenen Prognosen, weil weitere negative Effekte aus dem Krieg, derzeit nicht absehbar sind.

Ausbau der Personalkapazitäten. "Trotzdem werden wir an unserer Strategie 2025+ weiterhin festhalten", bekräftigt L. Brzoska die eigenen Pläne. So halte man 2022 am geplanten Ausbau der Personalkapazitäten fest, insbesondere in den strategischen Feldern Automatisierung, Digitalisierung, Energiesysteme, Effizienz, Global Footprint und Nachhaltigkeit. "Auch dieser Krieg wird ein Ende finden und dann braucht es gute Fachkräfte, um den darauffolgenden Aufschwung mitnehmen zu können", so L. Brzoska abschließend.

▶ jungheinrich.com

FOTO: RAINER STURM / WWW.PIXELIO.DE

Um der Lieferkettenproblematik entgegen zu wirken, hat Jungheinrich im vergangenen Jahr ein starkes Supply Chain-Regime aufgezogen und betreibt seither ein wirksames Lieferketten-Assembling.

FASHION-LOGISTICS

Lojas Renner tanzt den Samba im Hängen und Liegen

Für die Automatisierung seines neuen Distributionszentrums in Cabreúva, São Paulo, setzt Brasiliens größter Fashion-Omnichannel-Händler Lojas Renner auf Technik aus Österreich. Die neue Lösung für seine Hänge- und Liegeware ist für die Brasilianer ein weiterer Schritt auf ihrem Expansionskurs auf dem südamerikanischen Markt. Das Distributionszentrum soll noch in 2022 in Echtbetrieb gehen.

Fashion-Logistics - Lojas Renner (Anm: portugiesisch für Renner Shops) gilt heute als die größte brasilianische Fashion-Handelskette.

Lojas Renner (Anm: portugiesisch für Renner Shops) gilt heute als die größte brasilianische Fashion-Handelkskette. Das Unternehmen wurde 1912 von Anthony Jacob Renner in Porto Alegre, Rio Grande do Sul unter dem Namen A. J. Renner gegründet. Es war die Zeit der Erschließung des Landes, während derer viele Hazienden in den Urwäldern gegründet wurden, aber auch Goldsucher und Abenteurer unterwegs waren – zumeist Männer. Der Geschäftsmann verkaufte daher vor allem Kleidung aus reiner Wolle, speziell Männerkleidung, die sowohl für Cowboys als auch für den „Mann in der Stadt" geeignet war.

Mehr als 600 Filialen in ganz Brasilien

Die erste Filiale von Lojas Renner wurde allerdings erst zehn Jahre später eröffnet. Und wiederum rund 20 Jahre später, im Jahr 1940, entwickelte sich daraus ein Kaufhaus für Fashion. Im Jahr 1991 schließlich wurde Lojas Renner ein auf Mode spezialisierter Kaufhauskonzern, der rund 17.000 Mitarbeiter:innen in mehr als 600 Filialen beschäftigt, welche rund 1,6 Milliarden Euro pro Jahr umsetzen. Sie sind in Einkaufszentren über ganz Brasilien verteilt. Das Unternehmen betreibt aber mittlerweile auch Filialen in Uruguay und Argentinien.

Fashion Logistics - Distributionstransformation im Eiltempo

Wie überall in der Welt ist das Fashion-Business einem starken Wandel unterzogen. Und gerade während der Zeit zwischen 2020 und 2021, als die Coronapandemie in Brasilien besonders wütete, stellte der Retailer auch seine Fashion-Logistics auf „Omnichannel" um. So mussten die Brasilianer:innen in keine Kaufhäuser gehen und waren geschützt. Gleichzeitig konnte der Retailer so seine Are verkaufen. Aus dieser Notsituation heraus nahm aber auch das E-Commerce für Mode in Brasilien an Fahrt auf. Was einerseits eine positive Entwicklung ist, stellte dies Lojas Renner gleichzeitig vor ähnliche Herausforderungen wie den Fashion-Handel in Europa oder in den USA. Es geht dabei da wie dort um die möglichst fehlerfreie Bestellabwicklung, die zeitgerechten Belieferung der Kunden bei sich zu Hause oder in der Filiale bei gleichzeitiger Bewältigung wachsender Kundenansprüche in den Filialen. Die bis dahin etablierte Fashion-Logistics, insbesondere die Distribution und das Retourenmanagement, stießen daher auch bei Lojas Renner rasch an ihre Grenzen.

Technik für Fashion-Logistics kommt von Knapp

Deswegen entschlossen sich die Verantwortlichen bei Renner-Shops, in die Fashion-Logistics, also die Distribution ihrer Waren, zu investieren. In Sao Pulo entsteht deshalb derzeit ein hochmodernes, neues Distributionszentrum. Und die Technik dafür liefert der österreichische Intralogistik-Automatisierer Knapp mit Sitz in Hart bei Graz. Die Spezialisten aus der Steiermark sollen die Fashion-Logistics des brasilianischen Retailers noch effizienter machen und die in der Pandemie besonders vorangetriebene digitale Transformation auf eine neue Stufe heben. Gleichzeitig soll das neue Distributionszentrum in Sao Paulo sämtliche Stückchen für die effiziente Abwicklung von Multichannel-Services spielen.

Zeitaufwand wird sich halbieren

Und in der Tat: Geht es nach den Plänen des Knapp-Projektteams, wird das neue Lojas Renner-Distributionszentrum in Sao Paulo den Zeitaufwand für die Versorgung der landeweiten Filialen halbieren. Gleichzeitig wird sich damit die Lieferung der online bestellten Ware dramatisch beschleunigen. Darüber hinaus wird das neue Lager einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung der internationalen Geschäftsaktivitäten des brasilianischen Retailers leisten, da im Santa Catarina Verteilzentrum Platz geschaffen und dadurch der Warenversand nach Uruguay und Argentinien, wo Renner weitere Filialen betreibt, optimiert wird.

FOTO: JÖRG BLANKE / WWW.PIXELIO.DE

146 Millionen Euro Investitionssumme

Über 146 Millionen Euro investiert Lojas Renners in das Gesamtprojekt. Der Großteil davon – etwa 88,4 Millionen Euro – fließt in die neue Distributions-Technologie aus Österreich. „Der neu gewonnene Platz im Lager und die innovativen Prozesse werden die Qualität unserer Services für unsere Kunden steigern und die Kundenbindung stärken. Die Technologie wird zudem ein wesentlicher Bestandteil der Wachstumsstrategie des Unternehmens sein, die darauf abzielt, unsere Geschäftsentwicklungen im Bereich Mode und Lifestyle nachhaltig zu gestalten", freut sich Pedro Pereia, Supply Chain Director bei Lojas Renner, gegenüber den Medien.

Integrierte Lösung für Hänge- und Liegeware

Nach Fertigstellung des neuen Distributionszentrums werden stündlich bis zu 100.000 Artikel das Lager verlassen können. Ermöglicht wird dies durch ein integriertes Gesamtkonzept für Hänge- und Liegeware. „Mit einer Kombination aus Automatisierungstechnik für Hänge- und Liegeware, dem Fokus auf einer vollständig integrierten Lösung und unserem großen Erfahrungsschatz im Fashion-Bereich können wir unseren Kunden außergewöhnliche Lösungen anbieten", betont Johannes Holas, Vice President Business Unit Fashion bei Knapp. „Unser Taschensorter, ein zentrales Element der Lösung, sorgt dabei für eine effiziente Abwicklung von unterschiedlichen Warenflüssen. So kommt etwa Liegeware ebenso aus dem automatisierten Shuttle-System wie auch die Hängeware", erklärt J. Holas die Funktionsweise der Technologie.

Fashion-Logistics mit OSR-Shuttle

Die Liegeware wird im OSR Shuttle Evo gelagert und an Pick-it-Easy Ware-zur-Person Arbeitsplätzen effizient und ergonomisch sortiert. Die Hängefördertechnik von Dürkopp Fördertechnik, einem Tochterunternehmen von KNAPP, übernimmt die Lagerung und Sortierung der Hängeware. In der ersten Ausbaustufe können 8,3 Millionen Stück Liegeware bzw. 8,1 Millionen Stück Hängeware auf sehr kompakte Weise gelagert werden.

„Haben komplexes Projekt umgesezt"

Für P. Pereira ist ein Partner wie der Intralogistik-Spezialist Knapp von großer Bedeutung für den Erfolg dieses Vorhabens. „Wir haben ein komplexes Projekt umgesetzt, das noch dazu während einer Pandemie eine Reihe von Herausforderungen zu bewältigen hatte. Trotz dieser Umstände setzte Knapp seine Zusammenarbeit mit uns fort, um eine unseren Bedürfnissen entsprechende Lösung zu realisieren. Zum Einsatz kommt künftig die modernste Automatisierungstechnik, die es derzeit auf dem Markt gibt. Dieser partnerschaftliche Teamgeist war entscheidend für die Bewältigung aller bisherigen Herausforderungen. Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir im Herbst 2022 mit dem Go-Live und darüber hinaus erfolgreich sein werden", zeigt sich P. Pereira optimistisch.

FOTO: KNAPP / NIEDERWIESER / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Fashion-Logistics - Das neue Taschensorter-System bei Lojas Renner sorgt für eine effiziente Abwicklung verschiedener Warenflüsse im Lager.

Knapp in Kürze

Als Value Chain Tech Partner ist KNAPP der Technologiepartner für intelligente Wertschöpfungsketten. Die Unternehmensgruppe mit Sitz in Österreich bietet Gesamtlösungen zur Automatisierung und Digitalisierung von Produktion über Distribution bis zum Point-of-Sale. Zusammen mit dem deutschen Tochterunternehmen Dürkopp Fördertechnik in Bielefeld kann die KNAPP-Gruppe auf namhafte Kunden im Fashion-Bereich verweisen, darunter Hugo Boss, Olymp, ASOS, Esprit und Marc Cain. KNAPPs Niederlassung in Brasilien befindet sich in Curitiba. Neben Abteilungen für Sales, Project Development und Project Management, verfügt der Standort auch über eine eigene Produktionsstätte.

Lojas Renner in Kürze

Gegründet wurde das Unternehmen im Jahr 1912 und hat sich bis heute zum größten Fashion-Retailer Brasiliens entwickelt. Im Jahr 1965 war Lojas Renner der erste brasilianische Konzern, der 100 Prozent seiner Aktien an der Börse handelte. Das Unternehmen ist am Novo Mercado notiert, dem B3-Börsensegment für höchste Corporate Governance-Standards. Lojas Renners Mode- und Lifestyle Unternehmen führt folgende Marken: Renner mit Kleidung und Accessoires für alle Geschmäcker; Camicado, ein Unternehmen im Bereich Home und Deko; Youcom, spezialisiert auf Jugendmode, Ashua Curve & Plus Size für Mode in den Größen 46–54 und Repassa, eine Wiederverkaufsplattform für Kleidung, Schuhe und Accessoires. Lojas Renner verfügt über mehr als 600 Filialen, die alle Segmente abdecken. Das Unternehmen hat auch Realize CFI als Partner an seiner Seite, die seine Verkaufsaktivitäten durch Finanzierungsprodukte unterstützen. Lojas Renner ist mit all seinen Marken nicht nur auf dem brasilianischen Markt präsent, sondern auch in anderen südamerikanischen Ländern aktiv. Im Zuge seiner Internationalisierung eröffnete das Unternehmen Kaufhäuser in Uruguay (2017) und Argentinien (2019).

▶ **lojasrenner.com/br**
▶ **knapp.com**

Fashion-Logistics - Die Liegeware wird im OSR Shuttle Evo gelagert und an Pick-it-Easy Ware-zur-Person Arbeitsplätzen effizient und ergonomisch sortiert.

FOTO: : KNAPP / NIEDERWIESER / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Das platzsparendes Multishuttle-System von Dematic sorgt im Elsass für das schnelle und genaue Handling von Möbelbestandteilen.

KÜCHEN-SHUTTLE

Schmidt Groupe kommissioniert künftig besser

Mit einem Multishuttle-System für rund 6.000 mehrfach-tiefe Stellplätze und einer speziellen Behälter-Fördertechnik verbindet der französische Küchenhersteller Schmidt Groupe am Standort Lièpvre im Elsass das Lager mit dem Kommissionierbereich vollautomatisch. Dadurch wird der gesamte Materialfluss auf komplett neue Beine gestellt. Mit ihren individuellen Küchen gehört die Schmidt Groupe zu den internationalen Marktführern für Möbelfertigung und -vertrieb. Am Elsässer Standort in Lièpvre werden Seitenwände, Türen, Beschläge und Griffe gelagert und kundenspezifisch zusammengestellt. Um die intralogistischen Prozesse hier effektiver zu gestalten, hat sich das Unternehmen für die Automatisierung des Materialflusses entschieden. Die Technik dafür lieferte der Anbieter von Automatisierungstechnik, Dematic. Hierfür entwickelten die deutschen Intralogistik-Spezialisten eine platzsparende Lösung. Sie besteht aus einem Multishuttle-System für die mehrfach-tiefe Lagerung auf 5.760 Stellplätzen sowie aus einer speziellen Behälterfördertechnik.

Zwölf Shuttles übernehmen die Transporte

Innerhalb des Multishuttle-Systems übernehmen zwölf Shuttles die Auftragssequenzbildung. Die Fördertechnik transportiert die angeforderten Artikel zu den verschiedenen Arbeitsstationen. Dadurch ermöglicht die Intralogistikl-Lösung eine vollständige Automatisierung der zuvor manuellen Ein- und Auslagerung sowie Kommissionierung der Waren und des gesamten Materialflusses.

Geschwindigkeit und Genauigkeit signifikant erhöht

„Mit dem Dematic Multishuttle lassen sich Geschwindigkeit, Lagerdichte, Genauigkeit und Verfügbarkeit innerhalb des Kommissionierungslagers signifikant erhöhen“, freut sich Boris Herrmann, Process Manager bei der Schmidt Groupe. Darüber hinaus ermögliche das Gesamtsystem hohe Durchsatzraten sowie eine fehlerlose Kommissionierung. „Das alles garantiert uns somit eine effiziente und zuverlässige Auftragsabwicklung“, so B. Hermann weiter im Gespräch.

5.760 Stellplätze auf fünf Ebenen

Die Auftragszusammenstellung startet an den Kleinteile-Arbeitsplätzen. Dort bestücken Mitarbeitende mithilfe eines Pick-by-Light-Systems Kartons individuell mit den angeforderten Artikeln. Anschließend werden diese zu den nachfolgenden Stationen mittels spezieller Rollen- und Gurtförderer transportiert. Müssen einem Auftrag größere Artikel hinzugefügt werden, wird der Kleinteilekarton auf ein Tablar geladen und im Dematic Multishuttle-Lager eingelagert oder gepuffert.

Automatische Sequenzierung. Auf zwölf Ebenen bietet dieses Platz für 5.760 Stellplätze. Ein Dutzend Shuttles übernehmen innerhalb des Multishuttle-Systems die automatische Auftragssequenzbildung sowie die Ein-, Um- und Auslagerung. Über die Fördertechnik werden die gefüllten Behälter und Tablare anschließend zu den weiteren Arbeitsstationen transportiert. Eine Durchlaufwaage kontrolliert hierbei das Gewicht. Ist der Auftrag komplettiert, werden die sequenzierten Behälter kontrolliert, die Kartons verschlossen und mit Versandetiketten versehen.

WMS gehört dazu. Dematic hat zudem ein WMS (Warehouse Management System)installiert, das Bestände und Aufträge nach ABC-Zugehörigkeit verwaltet. Für die Überwachung der technischen Vorgänge wurde das von Siemens entwickelte Prozessvisualisierungssystem WinCC mit in die Lösung integriert. Es ermöglicht einen einfachen und übersichtlichen Informationsfluss sämtlicher, anfallender Daten und fungiert als Benutzerschnittstelle, wie Thomas Meyer-Jander, Director EMEA und Head of Marketing & Communications bei Dematic, erklärt. Auf diese Weise haben Anwender jederzeit Zugang zum aktuellen Betriebsstatus und können diese Daten nutzen, um Optimierungsmaßnahmen für eine bessere Leistung abzuleiten. Entsprechend positiv fällt daher das Resümee der Schmidt Groupe aus. B. Herrmann fasst zusammen: „Unsere Ziele in Hinblick auf Durchsatz und Liefergenauigkeit wurden mehr als erfüllt.“

▶ dematic.com

FOTO: : DEMATIC / KNUD DOBBERKE / RS MEDIA WORLD

TOYOTA MH AUSTRIA

Mit neuer Unternehmensausrichtung in Führung gehen

Vor gut einem Jahr ist Mag. Oskar Zettl von Bosch zu Toyota MH Austria gewechselt. Er setzt seither die Konzerntransformation zum Gesamtlösungsanbieter für Intralogistik-Herausforderungen in Österreich um. Was der Spagat vom traditionellen Gabelstapler-OEM zum Intralogistik-Lösungsanbieter für etablierte Toyota-Kunden einerseits und den Intralogistikmarkt in Österreich andererseits bedeutet, das stellte er kürzlich im Rahmen einer Pressekonferenz vor. Fakt ist: Der japanische Weltmarktführer will damit auch in Österreich zur Nr. 1 werden.

Während der Pandemie nur von Insidern registriert, hat Mag. Oskar Zettl vor rund eineinhalb Jahren den MD-Posten von Toyota MH Austria übernommen (Anm.: MH steht für "Material Handling"). Seither setzt der diplomierte Betriebswirt die Transformation des traditionellen OEM für Materialflüsse zum Highend-Lösungsanbieter für integrierte Intralogistiklösungen um.

Toyota MH Austria – Nichts ist unmöglich

Dies umfasst freilich nach wie vor das traditionelle Staplersegment, inkludiert aber technisch gleichermaßen vom einfachen Regal über Regalbediengeräte über Shuttle-Systeme bis hin zur AutoStore-Lösung alles, was heute State of the Art in der Intralogistik ist. "Die entsprechende Software gehört natürlich dazu, um integrierte Lösungen einer modernen Intralogistik realisieren zu können", sagt O. Zettl im Gespräch mit den Medien. Hierfür werde man vor allem auf Lösungen aus dem Hause Toyota MH greifen, wie etwa auf die der schwäbischen Viastore. Das Software-Unternehmen kam erst kürzlich zum Toyota-Konzern (wir berichteten auf blogistic.net) und gilt, nach dem Erwerb von Vanderlande Industries (wir berichteten auf blogistic.net), als weiterer Meilenstein in der Entwicklung des globalen Technologie-Konzerns. Und bei der Systemintegration bis hin zu AutoStore-Lösungen werde man auf das Know-how von Bastian Solutions zurückgreifen. Mit diesem Unternehmen der Toyota Advanced Logistics habe man erst kürzlich eine E-Commerce Lösung in Ostösterreich realisiert, war auf der Pressekonferenz

O. Zettl - „Bis 2026 wollen wir unsere aktuelle Position am österreichischen Markt deutlich verbessern. Dazu werden wir in allen Geschäftsfeldern stark wachsen und unseren Gesamtumsatz verdoppeln."

FOTO: RS MEDIA WORLD ARCHIV

zu erfahren. Und in der Vergangenheit setzte man mit dem Systemintegrator Logistiklösungen für einen großen US-amerikanischen Softdrink-Produzenten in Österreich und vieles mehr um.

30 Prozent mehr Umsatz

Wie auch immer: O. Zettl dürfte ein glückliches Händchen bei der Transformation von Toyota MH Austria haben. Immerhin hat das Unternehmen alleine im vergangenen Jahr damit einen Umsatzzuwachs von rund 30 Prozent realisiert. Hierfür dürften zwar Vorzieheffekte durch Investitionsförderungen wegen der Coronapandemie auch eine Rolle für das Umsatzwachstum gespielt haben. Aber auch bei so Megatrends wie den E-Commerce Boom, der auch in Österreich durch die Coronapandemie geboostet wurde, konnte der Intralogistik-Lösungsanbieter gut mitnaschen.

20 Prozent mehr Mitarbeiter:innen

Doch das alles reicht nicht aus, wenn es um nachhaltige Entwicklungen für die Nr. 3 in Österreich (nach Linde und Jungheinrich) geht. Hierfür ist das Mitarbeiterwachstum der genauere Gratmesser. Und dieses legte bei Toyota MH Austria um 26 Personen auf mehr als 140 Mitarbeiter:innen zu. Zudem möchte O. Zettl auch im Jahr 2022 bei den Mitarbeitern wachsen. Gesucht sind High Potentials aus der IT ebenso wie Ingenieure und Techniker etc. "Wir wollen der erste Ansprechpartner für Intralogistik-Lösungen in Österreich werden", so der Anspruch des jungen Top-Managers auf Anfrage von BUSINESS+LOGISTIC / blogistic.net.

Respekt, Kaizen und Klimawandel

Dass solche Ankündigungen für den Österreicher, der seinen Weg von Bosch in Stuttgart und in Südost-Asien nach Wien zu Toyota MH Austria fand, keine leeren Worte sind, hat er mehrfach in seiner beruflichen Vergangenheit zeigen können. Und er wählte seine neue Wirkungsstätte mit Bedacht aus, verriet O. Zettl während der Pressekonferenz: "Mir gefallen die Werte, die mit dem Namen "Toyota" verbunden sind, wie etwa der Respekt vor den Menschen, das stetige Bemühen um Verbesserungen (Stichwort "Kaizen") usw. Aber auch die Tatsache, dass in Hinblick auf den Klimawandel der Toyota-Konzern ein Teil der "Race to Zero"-Kampagne der UNO ist, hat den jungen Top-Manager mit hoher Asien-Affinität dazu bewogen, den Job in Österreich anzunehmen.

Weltweite Herausforderungen als Chance

Das erste Jahr seiner Tätigkeit war (und ist noch immer) überschattet von der Corona-Pandemie. Neu hinzugekommen ist seit 24. Februar der Ukrainekrieg, dessen Auswirkungen bis dato noch gar nicht feststell- und bezifferbar sind. Dennoch sieht man bei Toyota MH in Europa die weltweiten Herausforderungen nicht nur bewältigbar, sondern der positive Aufwärtstrend des vergangenen Jahres wird sich 2022 fortsetzen. Die digitale Transformation, der Wandel hin zu Elektrifizierung und Automatisierung setzen sich, ungeachtet der Pandemie und des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine Krieges, unvermindert fort. Der Treiber ist hier vor allem der Klimawandel. Auch vor dem Hintergrund von globalen Lieferkettenproblemen und des Fachkräftemangels in den Industrienationen sowie explodierender Produktionskosten, geht dabei die Nachfrage verstärkt in Richtung vernetzter und nachhaltiger (Intra-)Logistiklösungen.

Toyota MH Austria - Erfolge in allen Geschäftsfeldern

So konnte zum Beispiel der Kernbereich von Toyota MH Austria, der Geräteverkauf, vor allem im Flottenbereich durch Kooperationen beispielsweise im öffentlichen Sektor, im Handel und der Logistik maßgeblich in Schwung gebracht werden. Bei Anschaffung von Neugeräten geht nach Aussage von O. Zettl der Trend eindeutig in Richtung Lithium-Ionen-Technologie. Die Gründe dürften hierfür in der größeren Nachhaltigkeit durch Effizienz liegen. Pandemiebedingte Lieferverzögerungen bei Neugeräten, aber auch Lieferkettenprobleme im Aftersales taten dem dynamischen Verlauf keinen Abbruch. Selbst das Mietgeschäft für Geräte konnte 2021 dynamische Zuwächse verzeichnen, weil Kunden längere Wartezeiten bei Neuanschaffungen überbrücken wollten.

Logistics Soilutions wächst am schnellsten

Logistics Solutions ist, analog zum Markt, der am schnellsten wachsende Bereich bei Toyota MH Austria. Hier wurde allein im letzten Jahr eine Verdreifachung des Umsatzes beispielsweise im Regalbereich erzielt. Innovative Gesamtlösungen wie Microfulfillment, Anbindungen von Fördertechnik, Shuttle- und Kommissionierungslösungen trugen hier ebenfalls zum Erfolg bei. "Gleichzeitig ist neben automatisierten Staplern eine stark steigende Nachfrage nach Komplettlösungen feststellbar", so O. Zettl bei der heutigen Präsentation und weiter: "Kunden wollen für die immer komplexer werdenden Anforderungen der Intralogistik 4.0 einen Ansprechpartner, der seine derzeitigen und zukünftigen geschäftlichen Herausforderungen versteht. Dies gelingt durch langfristige, enge Zusammenarbeit mit dem Kunden beginnend bei der Planungsphase von Prozessen über Ausstattung und Servicierung bis hin zur Wiederbeschaffung.

Toyota MH Austria in Kürze

Toyota Material Handling Austria ist die österreichische Landesgesellschaft der Toyota Material Handling Group und ein Unternehmen der Toyota Industries Corporation (TICO), dem weltgrößten Hersteller von Flurförderzeugen und Lagertechnik. Das Unternehmen bietet ein umfangreiches Produkt- und Lösungsportfolio an, das alle Fragen und Bereiche der Intralogistik abdeckt. Dazu zählen gängige Flurförderzeuge, sowie teil- und vollautomatisierte Logistiksysteme mit intelligenten Softwarelösungen, die Arbeitsabläufe optimieren und Maschinen, Systeme sowie Prozesse miteinander vernetzen.

- ▶ toyota-forklifts.at
- ▶ toyota-forklifts.eu
- ▶ bastiansolutions.com
- ▶ vanderlande.com
- ▶ viastore.com

(v.l.) P. Koch, R. Jung und Th. Lützenrath bauen die erste Gigafactory der Welt für Feststoffakkus.

FESTSTOFFAKKUS

In der Schweiz entsteht die erste Gigafactory für Li-Nachfolger

In der Schweiz entsteht jetzt die erste Gigafactory für Feststoffakkus. Diese sollen die Lithium-Ionen-Akkus künftig ersetzen, welche etwa in der Industrie oder in Automobilen etc. verwendet werden. Dabei sind die Aggregate der Swiss Clean Battery nicht nur extrem langlebig, sondern sollen auch unbrennbar und mindestens 50 Prozent besser in der Umweltbilanz sein als herkömmliche Lithium-Ionen-Akkus. Den Schweizern dürfte die Beseitigung eines technischen Problems gelungen sein, welches die wirtschaftliche Produktion von Feststoffakkus bis dato verhinderte.

Rasant steigende Energiekosten, die Energiewende und die Versorgungs-sicherheit von Staaten können nur über die erneuerbaren Energien gelöst werden. Effiziente Stromspeicher sind eine zentrale Voraussetzung dafür. Bislang gelten vor allem Lithium-Ionen Batterien als die alternative Zukunftsalternative etwa für verbrennungsmotorisch angetriebene Fahrzeuge. In der Welt der Flurförderzeuge laufen sie hingegen auch der Blei-Säure-Batterie in vielen Bereichen den Rang ab, werden diese jedoch nicht zur Gänze ersetzen. In der Automotivbranche wird allerdings auch mit Brennstoffzellen experimentiert, welche mit Wasserstoff die nötige Energie erzeugen. Das Problem bei dieser

FOTO: SCB / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Technologie ist jedoch, dass die Erzeugung von umweltfreundlichem Wasserstoff noch sehr kostspielig ist und man daher noch fossile Brennstoffe benötigt für dessen großangelegter Produktion.

Feststoffakkus – Vielversprechend weil Leistungsfähig

Daher gelten Feststoffakkus als eine vielversprechende Ersatzvariante nicht nur für Blei-Säure-Batterien oder Brensstoffzellen, sondern vor allem als Nachfolgetechnologie der Lithium-Ionen-Akkus. Das Besondere an Feststoffakkus ist nämlich, dass der Elektrolyt nicht mehr flüssig ist, sondern eben fest. Daher weisen sie eine höhere Speicherdichte auf als herkömmliche Lithium-Ionen-Akkus. Das liegt insbesondere an der Verwendung von reinem Lithium. Weil der Elektrolyt fest ist, können Feststoffakkus zudem dünner und damit leichter sein. Abgesehen davon ermöglichst das ein schnelleres Laden und reduziert die Brandgefahr nahe Null.

Verdopplung der Reichweiten. Was aber diese Batterieentwicklung ganz besonders interessant macht sowohl für den Automotivbereich als auch die industrielle Nutzung, ist jedoch deren Leistungsdauer. Sie ermöglicht als Antriebsalternative im Auto vor allem hohe Reichweiten, weil man reines Lithium an die Anode anlagern kann. Und reines Lithium hat eine viel höhere Speicherkapazität, nämlich 2.860 mAh/g (mAh/g = Milliamperestunden pro Gramm), während aktuelle Anoden gerade einmal auf ca. 370 mAh/g kommen. Ein mit Feststoffakkus angetriebener VW Golf könnte damit statt 350 Kilometer rund 800 Kilometer weit kommen.

Schweizer Feststoffakkus sind Kobaltfrei

Ein Nachteil von Feststoffakkus ist allerdings, dass diese rund 20 Prozent mehr Lithium benötigen als herkömmliche Lithium-Ionen Akkus. Angesichts der Diskussion von Abhängigkeiten insbesondere von totalitären Regimen wie China. Ein Blick auf die tatsächlichen Lithium-Vorkommnisse in der Welt zeigt jedoch, dass die VR China im Ranking der Länder mit den meisten Li-Vorkommen mit 1,5 Millionen Tonnen auf Rang vier liegt, hinter Argentinien (2,2 Millionen Tonnen), Australien (5,7 Millionen Tonnen) und Chile, das mit 9,2 Millionen Tonnen auf dem ersten Rang liegt. (Quelle: Statista.com) Zudem arbeiten etliche Forschungsunternehmen wie etwa Fraunhofer an Verfahren des Lithium-Recyclings. Insofern dürfte es hier also gut gelingen, eine entsprechende Diversität zu erreichen und sich völlig unabhängig von der Diktatur in China zu machen. (Quelle: Statista.com) Zudem

Auf Kobalt verzichten. Der bislang größte Nachteil der Feststoffakkus ist allerdings, dass als Kathodenmaterial bislang vor allem Kobalt eingesetzt wird. Auf Kobalt verzichten zu können wäre darum ein großer Schritt in die Zukunft, denn das Zeug ist nicht nur giftig und teuer, sondern auch nur begrenzt verfügbar. Außerdem wird es unter teils menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen vor allem in Afrika gewonnen. Dieser Schritt dürfte vor geraumer Zeit Schweizer Forschern gelungen sein. Der von ihnen entwickelte Akku kommt gänzlich ohne Kobalt aus.

Neues Produktionsverfahren macht es möglich

Gleichzeitig haben sie ein Verfahren entwickelt, welche die wirtschaftliche Serienproduktion von kobaltfreien Feststoffakkus erlaubt. Den Schweizern ist es dabei gelungen, ein zentrales technisches Problem zu lösen.

Problem der „Modularität". Das technische Problem besteht darin, den Festionenleiter in den Batteriezellen mit den Elektroden in eine stabile Verbindung zu bringen. Viele Forschungsvorhaben basieren auf einer „modularen Bauweise", bei der Einzelteile außerhalb der Zelle kombiniert und anschließend in das Gehäuse eingeführt werden. Dabei kommt es zu Problemen beim Übergang der Ionen an den Materialgrenzen zwischen Elektroden und Festionenleiter.

Festionenleiter jetzt in der Batterie. Nach mehr als 30jähriger Grundlagenforschung ist es gelungen, dieses Problem zu lösen: In diesem neuen Lösungsansatz entsteht der Festionenleiter ähnlich einem Mehrkomponentenkleber in der Batteriezelle selbst. Dadurch werden die Übergangsprobleme im Vergleich zur modularen Bauweise überwunden.

SCB AG – Neugründung baut erste Gigafactory

Mit dieser Entwicklung geht nun die Frauenfelder Swiss Clean Battery (SCB) als erstes Unternehmen weltweit in die Serienproduktion. Mit einer Produktion, skalierend von 1,2 GWh bis 7,6 GWH, wird das Unternehmen ab 2024 sowohl den Schweizer Heimatmarkt als auch den internationalen Markt mit nachhaltigen Batteriespeichern bedienen. Die Schweizer haben dabei aus der Corona Krise, der Chip-Krise sowie der Ukraine-Krise gelernt und setzen dabei auf den europäischen Markt. Alle Maschinen sowie die Chemie werden regional aus der Schweiz und aus Deutschland bezogen. Kurze Wege, minimierte Logistikkosten und Versorgungssicherheit sind hierbei das Primat unseres Handelns.

Akku hält „unendlich". Der dann von der SCB produzierte Feststoffakku hält nach Angaben des Unternehmens nahezu unendlich und soll 50 Prozent besser in der Umweltbilanz sein als herkömmliche Lithium-Ionen-Akkus. „Ferner ist er unbrennbar und damit sicher in der Anwendung, enthält keine kritischen Rohstoffe wie beispielsweise Kobalt, ist tiefentladefest und schnellladefähig", heißt es in einer Presseaussendung vom 6. April.

Schweizer haben viel vor

In der ersten Produktionsphase von 1,2 GWH ist ein Umsatz von 318 Millionen Schweizer Franken (CHF)geplant. Hierfür sind 246 Millionen CHF Investitionsvolumen in den Maschinenpark geplant. In dieser ersten Stufe will die SCB 181 Mitarbeiter:innen beschäftigen. Es werden dabei 20.000 qm Produktionsfläche gebaut, um dann 7,2 Millionen Batteriezellen pro Jahr zu fertigen. Der Unternehmenswert beträgt in dieser ersten Stufe 1,3 Milliarden CHF, bei einem konservativen Multiple von 18. Neben eine Fremdkapitalfinanzierung der Produktionsstätte, wird ein Börsengang (IPO) für Oktober 2022 an der Züricher Börse angestrebt, heißt es in der Presseaussendung.

In der Endphase soll die SCB AG 7,6 GWH produzieren, bei einer Investitionssumme von 775 Millionen CHF und einem Umsatz von über zwei Milliarden CHF. Dafür sollen rund 100.000 qm Produktionsfläche gebaut werden. In dieser Ausbaustufe ist geplant, 48 Millionen Batteriezellen pro Jahr zu produzieren. Auch ist dann ein Mitarbeiterbestand von 1061 Personen geplant. Der Unternehmenswert beträgt dann 8,6 Milliarden CHF.

Swiss Clean Battery in Kürze

Das Unternehmen wurde im Februar 2022 in Frauenfeld im Kanton Thurgau gegründet. CEO ist Roland Jung, CFO Peter Koch und COO Thomas Lützenrath. Er ist gleichzeitig in Personalunion der COO der High Performance Battery AG, der Lizenzgebenden Technologiegesellschaft. Es erfolgt ein Aufbau der Produktionsstätte skalierend von 1,2 GWH bis 7,6 GWH in den nächsten Jahren.

▶ **swisscleanbattery.ch**

Hafen Wien - (v.l.) P. Hanke, D. Pulker-Rohrhofer, K. Gollowitzer, F. Angerer

HAFEN WIEN

Multimodales Drehkreuz will bis 2040 klimaneutral werden

Bereits jetzt schon liegt der Anteil der der für den Betrieb des Logistikzentrums verwendeten erneuerbaren Energien im Hafen Wien bei 25 Prozent. Mit Investitionen in Höhe von 40 Millionen Euro will die Wien Holding-Tocher bis 2040 klimaneutral werden.
An der Schnittstelle internationaler Handelswege im Zentrum Europas nehmen der Hafen Wien, ein Unternehmen der Wien Holding, und mit ihm die WienCont eine wichtige Funktion im österreichischen Verkehrssystem ein. Sie haben jedoch auch für den Wirtschaftsstandort Österreich sowie die Transportbranche eine Vorbildwirkung, auch in Bezug auf den Klimaschutz. Denn gerade im Verkehrssektor besteht noch erheblicher Handlungsbedarf in Richtung Dekarbonisierung. 30 Prozent der Treibhausemissionen in Österreich kommen aus diesem Bereich.

Energieagentur liefert Entscheidungshilfe für Investitionen

Um den Status und mögliche weitere Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion zu identifizieren, hat der Hafen Wien die Österreichische Energieagentur mit der Erstellung einer Energie- und CO_2-Bilanz für den Hafen Wien und die WienCont auf Basis der Daten 2019 beauftragt. Daraus werden jetzt die Konsequenzen für die notwendigen Investitionsschritte in Richtung Klimaneutralität gezogen, war auf der gestrigen Pressekonferenz der Wien Holding, die gemeinsam mit dem Hafen Wien und der WienCont im Thinkport Vienna veranstaltet wurde. 40 Millionen Euro sind dafür eingeplant.

Hafen Wien - Klimaneutralität bis 2040 anvisiert

„Wien wird bis 2040 klimaneutral: Daher ist es wichtig, schon jetzt Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion zu identifizieren und zu setzen, um das Ziel zu erreichen. Der Hafen Wien ist hier auf einem guten Weg, wie die aktuelle Studie der Österreichischen Energieagentur zeigt. Der Anteil der erneuerbaren Energien liegt im Hafen Wien bereits jetzt schon bei 25 Prozent. Und bis zum Jahr 2040 wollen wir weitere 40 Millionen Euro in alternative Energien und weitere CO-reduzierende Maßnahmen am Standort investieren", so Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke im Rahmen der Pressekonferenz gegenüber den Medien.

FOTO: WIEN HOLDING / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Umsetzung an allen vier Hafen-Standorten

„An allen vier Standorten des Hafen Wien – Albern, Freudenau, Lobau und HQ7 – wurden bereits zahlreiche Projekte umgesetzt", erläutert Kurt Gollowitzer, Geschäftsführer der Wien Holding das Investitionsprogramm. So wird beispielsweise der Containerterminal der WienCont schon seit dem Jahr 2018 mit 100 Prozent grüner Energie aus Wasserkraft versorgt. Seit Anfang des Jahres befindet sich die dritte Solaranlage am Areal im Probebetrieb und eine vierte Solaranlage wird noch heuer projektiert. "Die bis 2040 geplanten Investitionen umfassen unter anderem den weiteren Ausbau klimafreundlicher Energien, die CO_2-sparende Umgestaltung des Fuhrparks aber auch die verstärkte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene bzw. aufs Wasser", weist K. Gollowitzer auf Anfrage von blogistic.net hin.

Green Logistics - Österreich ein Vorreiter?

Österreich sieht sich in Europa als Vorreiter bei der Nutzung erneuerbarer Energien. Ob das flächendeckend so ist, ist an dieser Stelle nicht nachprüfbar. Fakt ist jedoch, dass die Politik sich generell zu einer aktiven Klimaschutz- und Energiepolitik bekennt. Hier fungiert der Hafen Wien als Best Practice Beispiel: „Als multimodales Logistikzentrum verbindet der Hafen Wien die CO-sparenden Verkehrswege Schiene und Binnenwasserstraße. Bis zum Jahr 2040 wollen wir kontinuierlich die Klimabilanz für den Hafen Wien und die WienCont verbessern, durch Investition in den Ausbau unserer nachhaltigen Aktivitäten zur Stärkung von Green Logistics", bekräftigt die technische Geschäftsführerin des Hafen Wien, Doris Pulker-Rohrhofer.

Verkehr verursacht 30 Prozent CO_2

„Auf dem Weg in die klimaneutrale Zukunft ist der Verkehr nach wie vor eine der größten Herausforderungen. Dieser Sektor ist immerhin für ganze 30 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in Österreich verantwortlich", sagt Franz Angerer, Geschäftsführer der Österreichischen Energieagentur. „Doch gerade Unternehmen wie der Hafen Wien haben die Möglichkeit, einen großen Beitrag zu leisten, damit auch für unsere Kinder ein Leben in einer intakten Umwelt und die ökologische Vielfalt gesichert sind."

Klimaneutral bis 2040 – 40 Millionen Investitionen

Um einerseits die Klimaneutralität im Hafen Wien zu erreichen und andererseits auch zum klimaneutralen Wien beizutragen, wird der Hafen Wien daher bis 2040 insgesamt 40 Millionen Euro investieren. Eines der wichtigsten Ziele dabei ist, noch mehr Güter vom Transport auf der Straße zur Beförderung auf die Schiene und auf das Wasser zu verlagern. Deshalb wird der Hafen Wien seinen Containerterminal nochmals ausbauen und dafür 20 Millionen Euro in die Hand nehmen.

Redimensionierung Hafenbecken schafft mehr Umschlag

Außerdem werden weitere Landflächen im Hafen Freudenau gewonnen, um zusätzliche Umschlageinrichtungen ansiedeln zu können. Diese Redimensionierung des Hafenbeckens ist deshalb möglich, da der Hafen Freudenau noch aus einer Zeit stammt, in der ein Hafenbecken viel größer dimensioniert werden musste. Denn heute brauchen die Schiffe beispielsweise weniger Platz zum Wenden und können auch rascher be- und entladen werden. Für das Projekt Landgewinnung stehen zehn Millionen Euro zur Verfügung. Sieben Millionen Euro werden in neue moderne und umweltfreundlichere Kräne und Umschlagsinfrastruktur investiert. Um weitere drei Millionen Euro werden die Heizanlagen auf dem Hafenareal modernisiert.

Hafen Wien – 25 Prozent Energie aus erneuerbaren Quellen

Der Gesamtenergieverbrauch von Hafen Wien und WienCont liegt bei 8.967 MWh pro Jahr (4.571 MWh/Jahr bei Hafen Wien sowie 4.396 MWh/Jahr bei WienCont). Beide Unternehmen konnten in Summe bereits 1.312 MWh fossile Energie im Jahr 2019 durch erneuerbare Energie ersetzen. Über alle Standorte zusammen liegt der Anteil der erneuerbaren Energien immerhin bereits bei 25 Prozent (Hafen Wien: 20 Prozent, WienCont: 30 Prozent). Das entspricht im Vergleich zu einem jährlichen österreichischen pro-Kopf-Energieverbrauch von 38 MWh (BMK, 2020 und Statistik Austria, 2019) etwa dem Energieverbrauch von 236 Österreicher*innen. Die Ergebnisse der Untersuchung der Österreichischen Energieagentur zeigen also, dass beide Unternehmen, Hafen Wien und WienCont, durch ihre wirtschaftlichen Aktivitäten im Jahr 2019 in Summe Emissionen von 1.702 Tonnen CO_2-Äquivalenten verursachten.

Multimodalität schont die Umwelt

Innerhalb der Studie wurde zudem der Vorteil der trimodalen Infrastrukturbereitstellung (Kombination aus Schiff-Straße-Schiene) im Zuge einer Nutzenkorbanalyse untersucht und hinsichtlich der eingesetzten Energie und klimarelevanten Emissionen bewertet. Hierbei zeigt sich, dass der Hafen Wien durch die Kombination der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße gegenüber einem monomodalen Standort für die Transportleistung von 1.000 Tonnen-Kilometern (tkm) rund 42,7 Prozent der Energie bzw. 44 Prozent der Emission an CO_2-Äquivalenten einspart.

- hafen-wien.com
- wiencont.com
- wienholding.at
- energyagency.at

HAFEN HAMBURG

2021 sorgte für Rekorddurchsatz auf Österreich-Services

5,6 Millionen Tonnen betrug der Gesamtdurchsatz von Waren zwischen dem Hafen Hamburg und Österreich. Das ist so viel wie noch nie in der Geschichte der Handels-Logistikbeziehungen zwischen den Hamburger Hanseaten und Österreich. Und die reicht immerhin bis ins 16. Jahrhundert. Damit gilt der Hafen Hamburg als einer der wichtigsten Ex- und Importhafen für die Alpenrepublik. Doch wirft auch hier der Vernichtungskrieg Putins gegen die Ukraine seine langen Schatten für 2022 voraus.

Hafen Hamburg – Für Österreich ist er ein großes Tor für die Welt.

Dass der Hafen Hamburg einer der wichtigsten Seehäfen für österreichische Importe und Exporte ist, zeigte sich im Jahr 2021, trotz anhaltender Coronapandemie und mehrerer Lockdowns. Mit einem neuen Rekordwert lag der Umschlag mit 320.776 TEU mit 20-Fuß-Standardcontainern. Das waren 6,46 Prozent mehr als im Vorjahr 2020. „Trotz der Coronapandemie sorgten sowohl die allgemein gute Nachfrage nach Exportgütern in Österreich als auch stabile Importe nach Österreich für eine positive Entwicklung. Auch das Jahr 2022 hat gut begonnen", sagt Alexander Till, Leiter der HHM - Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz für Österreich in Wien. Seit Beginn der Containerisierung in den 1970er Jahren ist der Hafen Hamburg damit der der wichtigste Hafen für Österreich in diesem Segment geblieben. In den letzten Jahrzehnten lag ihr Marktanteil nach Angaben der Repräsentanz des Hafen Hamburg in Wien konstant zwischen 40 und 50 Prozent..

5,6 Millionen Tonnen Durchsatz

Noch erfreulicher für die Hanseaten ist der Wert für den Gesamtdurchsatz. Mit 5,6 Millionen Tonnen bescherte ihren das Jahr 2021 ein Plus von 26,74 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die wichtigsten aus Österreich exportierten Produkte waren dabei Holz, Papier, Getränke, Armaturen, Maschinen und Anlagen. Österreich importierte über den Hafen Hamburg hauptsächlich Waren wie Möbel, Baustoffe, Sportartikel und Massengüter wie Kohle und Eisenerz. „Seit 2019 importiert beispielsweise die voestalpine wieder regelmäßig Eisenerz und Kohle über Hamburg. 2021 waren es 2,3 Millionen Tonnen. In dieser Branche ist das ein bedeutendes Geschäft für den Hamburger Hafen", bestätigt A. Till im Gespräch.

Hafen Hamburg - Mehr als 100 Liniendienste

Österreichische Unternehmen nutzen in besonderem Maße das breite Angebot der Norddeutschen von über 100 Liniendiensten, die rund 1.000 Seehäfen weltweit bedienen. Sie profitieren dabei auch von Hinterlandverbindungen vor und nach der Reise. „Kein anderer Hafen bietet der österreichischen Industrie so günstige Konditionen" sagt hierzu A. Till. Dabei dominiert die Schiene das Transportgeschehen von und nach Österreich. 98 Prozent des österreichischen Containervolumens von und nach Hamburg wird per Bahn transportiert. Gut ausgebaute Bahnstrecken nach Hamburg ermöglichen den Betrieb von Ganzzügen mit maximalem Gewicht und Maximallänge. „Das macht die Frachtrate pro Container unschlagbar", freut sich A. Till. Im Jahr 2021 verbanden 160 Ganzzüge pro Woche Österreich mit Hamburg. Rund 30 davon verbinden den Hafen Hamburg mit dem Hafen Wien als bedeutendster Binnenhafen Österreichs.

Mit Wien verbunden seit dem Mittelalter

Die Bedeutung des Hafen Hamburg für die österreichische Wirtschaft wurde übrigens schon sehr frühzeitig erkannt. Die Handels- und politischen Beziehungen zwischen Österreich und Hamburg reichen Jahrhunderte zurück bis ins Zeitalter Kaiser Maximilians. Das erste österreichische Konsulat in Hamburg wurde 1570 eröffnet. Und die Hanseaten eröffneten 1951 ihre erste Repräsentanz weltweit in Wien. Nach einer pandemiebedingten Pause plant sie heuer vier Veranstaltungen in Österreich, bei denen über 600 Teilnehmer erwartet werden.

Hafen Hamburg und der Putin-Krieg

Allerdings dürfte im Jahr 2022 kaum ein Wachstum des Gesamtdurchsatzes zu erwarten sein, obgleich man gut ins Jahr startete. Die Ursache ist der Krieg, den Russland gegen die Ukraine führt. Sämtliche Reedereien haben beispielsweise ihren Schiffsverkehr mit russischen und ukrainischen Häfen eingestellt. Auch kappte der Hafen Hamburg sämtliche Verbindungen von und nach Russland. Wie weit der Hafenumschlag zwischen Österreich und Hamburg dadurch zurückgehen wird, lässt sich jetzt allerdings noch nicht sagen und hängt davon ab, wie lange der Krieg dauert.

▶ hafen-hamburg.de

FOTO: MICHAEL LINDNER (WWW.PIXELIO.DE)

„Smart – Sustainable -Safe“ für Österreich unrealistisch

Erleichterung beim Münchener Messeveranstalter Euroexpo. Im vierten Anlauf seit 2019 gelingt es, Europas bedeutendsten Logistikmessen-Event ins Laufen zu bringen: die LogiMAT – Internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement. Nach mehr als drei Jahren Durststrecke erreicht die Fachmesse in Stuttgart mit rund 1.500 Ausstellern sogar beinahe Vor-Corona-Niveau. Unter dem Motto „Smart – Sustainable -Safe“ dürften vom 31. Mai bis 2. Juni 2022 daher mindestens 50.000 Besucher in die 9 ½ Hallen auf das Messegelände in Stuttgart strömen.

LOGIMAT 2022

Logistikmesse startet fast auf Vor-Corona-Niveau

Erleichterung bei Ausstellern und Besuchern. Es geht wieder los.

Erleichterung beim Münchener Messeveranstalter Euroexpo. Im vierten Anlauf seit 2019 gelingt es, Europas bedeutendsten Logistikmessen-Event ins Laufen zu bringen: die LogiMAT – Internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement. Nach mehr als drei Jahren Durststrecke erreicht die Fachmesse in Stuttgart mit rund 1.500 Ausstellern sogar beinahe Vor-Corona-Niveau. Unter dem Motto „Smart – Sustainable -Safe" dürften vom 31. Mai bis 2. Juni 2022 daher mindestens 50.000 Besucher in die 9 ½ Hallen auf das Messegelände in strömen.

Beim Münchener Messeveranstalter Euroexpo zeigt man sich erleichtert. Soll doch nach dem vierten Anlauf nach 2019 die LogiMAT 2022 endlich steigen. Unter dem Motto „Smart – Sustainable – Safe" öffnet Europas größter Logistik-Event nämlich vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2022 auf dem Stuttgarter Messegelände seine Tore. „Die Aussteller und wir freuen sich auf den direkten Kontakt mit ihren Kunden und dem Fachpublikum. Sie planen dabei wirklich Großes", sagt Euroexpo-Messeleiter Michael Ruchty gegenüber blogistic.net und weiter: „Für die Messebesucher halten sie einen umfassenden Mix aus neuesten Technologien sowie intelligenten, effizienten Systemen und Lösungen für Nachhaltigkeit und sichere, zuverlässige Automatisierung in der Intralogistik bereit. Das bewährte Rahmenprogramm der LogiMAT wird zudem den weiteren Informationsbedarf der Interessenten decken.".

LogiMAT 2022 – 1.500 Aussteller

Mit erwarteten 1.500 Ausstellern, davon gut ein Drittel aus dem Ausland, und einer Ausstellungsfläche von mehr als 120.000 Quadratmetern in allen zehn Hallen, ist die LogiMAT 2022 fast so groß wie die LogiMAT 2019, die letzte Messe vor der Coronapandemie. „Würden wir die obligatorischen Sicherheitsstandards nach aktuell gebotenem Hygienekonzept herausgerechnet, lägen wir sogar bei mehr Ausstellungsfläche als vor der Pandemie", freut sich M. Ruchty. Sein Team konnte somit faktisch alle wesentlichen Aussteller bei der Stange halten.

Gesamtes Spektrum der Logistiklösungen abgebildet

Die Fachbesucher bekommen also in den zehn Messehallen zahlreiche Neuheiten und Innovationen für nachhaltige, ressourceneffiziente Prozesse präsentiert. Dabei sind Automatisierung, Digitalisierung und Omnichanneling sowie der anhaltende Fachkräftemangel als prägende Faktoren für die Entwicklungen in der Logistik zu erkennen. Das entsprechende Produkt- und Lösungsspektrum der LogiMAT 2022 umfasst dabei sowohl leistungsstarke Roboter, Stapler-Innovationen als auch Fahrerlose Transportsysteme (FTS/AGV). Hinzu kommen Konzepte für die skalierbare und flexibel mitwachsende Lagerautomation. Aber auch energieeffiziente Antriebs- und

FOTO: EUROEXPO / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Speichermodule sowie smarte Cloud-Modelle für intelligente Lagerverwaltungs-, Datenanalyse- und Steuerungssoftware gehören zum Repertoire der Ausstellung.

Hallen 1, 3, 5 und 7

Demnach präsentieren die Maschinen- und Anlagenbauer, Systemanbieter und -integratoren ihr aktuelles Leistungspektrum in den Hallen 1, 3, 5 sowie in weiten Teilen der Halle 7. Diese stärkste der insgesamt neun Ausstellergruppen kommt mit zahlreichen Neuheiten und Innovationen nach Stuttgart. So werden unter anderem neue Shuttlesysteme, Carry-Robots, autonom arbeitende Pickroboter und platzsparende Sortierlösungen vorgestellt. Zusätzlich werden modernste Kommissionierautomaten und Fördertechnik-Komponenten präsentiert. Aber auch neuartige Taschensorter und Cobots für Picking und Palettierung warten auf die Interessenten. Mehrere Systemintegratoren sind zudem mit AutoStore-Anlagen vor Ort und präsentieren die jüngsten Innovationen für das automatisierte Lagersystem. Weitere Exponate fokussieren IT-gestützte Leistungsoptimierungen durch System- und Datenvernetzung für durchgängigen Datentransfer und umfassende -analysen.

Hallen 7 und 9

Im weiteren Bereich der Halle 7 sowie der Halle 9 schließen sich die Aussteller der Produktangebote und Neuentwicklungen aus den ergänzenden Bereichen Krane, Verladetechnik, Handlingsysteme, Tore, Brandschutz- und Sicherheitssysteme an.

Halle 2 und Foyer

Aufgrund der hohen Ausstelleranmeldungen und des Zuwachses im Bereich Roboter und FTF ist für dieses Produktsegment auf der LogiMAT 2022 zudem erstmals die gesamte Halle 2 nebst Foyer als Ausstellungsfläche eingerichtet. Mehr als 80 Aussteller zeigen dem internationalen Fachpublikum dort ihre jüngsten Entwicklungen für FTF- und Roboter-basierte Automatisierung in der Intralogistik.

Hallen 6 und 8

In Halle 8 und Teilen der Halle 6 weisen die Entwickler und Anbieter von Logistiksoftware vielfach den Weg in die Zukunft. Als Basis dafür unterstützen die IT-Systeme durchweg die digitale Transformation in den Unternehmen und die nahtlose Integration von unternehmensübergreifenden Prozessen. Neben Systemen etwa für Flottenmanagement, Transport Management, Ressourcenmanagement, Yard Management und Zeitfenstermanagement sowie aktuellen Softwarelösungen in den Bereichen Zoll-, Versandabwicklung und Exportkontrolle werden auf der LogiMAT 2022 Neuentwicklungen von Applikationen, Modulen und Systemen zu sehen sein, die die Basis für schnelle Datenzusammenführung, -analyse und Prozessoptimierung bilden. Gestützt auf Methoden und Verfahren der Künstliche Intelligenz (KI) und hoch performanten Algorithmen werden Anwendungen für das Internet der Dinge (IoT) oder Analysen in Big Data Konzepten unterstützt und so die operativen Prozesse der Intralogistik wie der Supply Chain optimiert. Mehrere Aussteller bieten überdies vollumfängliche Lagerverwaltungssysteme als smarte Cloud-Lösung, die mit individuell kombinierbaren Modulen, Funktionalitäten und unterschiedlichen Abrechnungsmodellen auch kleineren und mittelständischen Unternehmen einen komfortablen Einstieg in die Digitalisierung bieten.

Noch einmal Halle 6 und Halle 4

Die Halle 6 teilen sich die Software-Unternehmen mit den Anbietern von Behälter- und Lagerlösungen, Verpackungen und Verpackungsmaschinen sowie Kennzeichnungs- und Identifikationstechnik, die zudem in der Halle 4 konzentriert sind. Dort warten auf das internationale Fachpublikum unter anderem Neuentwicklungen bei Transportboxen für die Last-Mile-Logistik im Lebensmittel-E-Commerce, neue Rollcontainer-Ausstattungen, dynamische Frachtvermessungslösungen und Lösungen moderner Objekterkennung sowie modifizierte Sicherheitsetikettendrucker, (RFID-)Label und Scanner. Zum Thema Nachhaltigkeit durch Dekarbonisierung stellt zudem ein namhafter Logistikdienstleister sein Net Zero Carbon-Programm für CO2-neutrale Transporte entlang der gesamten Supply Chain vor.

Hallen 9 und 10

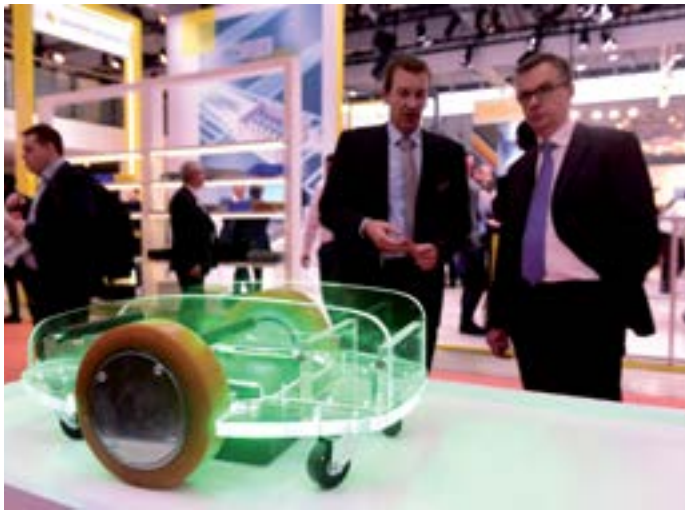
Als weitere wichtige Ausstellergruppe präsentieren die Flurförderzeuge-Hersteller und namhaften Anbieter nutzwertiger Anbaugeräte und der Verladetechnik in den Hallen 9 und 10 sowie im Rothauspark und auf den Außenflächen zwischen den Hallen ihre Neuentwicklungen bei den Flurförderzeugen und Zubehör, Fahrerassistenz- und Flottenmanagementsystemen sowie aktuelle Lösungen im Bereich Antriebsalternativen, Batterie- und Energiemanagement.

Flurförderzeuge und Stapler. Auf der LogiMAT 2022 sind nahezu alle weltweit führenden Flurförderzeuge-Hersteller mit einer umfassenden Auswahl ihres aktuellen Produktportfolios vertreten. Zudem sind zahlreiche Premieren angekündigt; etwa in den Bereichen selbstfahrender Plattformtransporter, Mehrwege-Seitenstapler und verbrennungsmotorischer und elektrischer Gegengewichtsstapler im Traglastbereich von 2,0 bis 3,5 Tonnen. Highlights sind dabei unter anderem Automatisierte Mobile Roboter und Schubmaststapler, neue, skalierbare Staplerserien oder, bei den Antriebskonzepten, innovative Füllstandsensoren für Elektrolytstände von Batterien sowie mobile Stromversorgungen auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie.

„Intralogistik im direkten Vergleich"

„Damit bietet die LogiMAT 2022 wieder einen spannenden Mix aus wissenswerten Informationen und einem umfassenden Überblick über die jüngsten Produkt- und Lösungsangebote für effiziente Intralogistik im direkten Vergleich", resümiert Peter Kazander, Geschäftsführer der EUROEXPO. „Die Besucher der LogiMAT 2022 dürfen sich auf ein Feuerwerk zukunftsfähiger Innovationen und intelligenter Steuerung effizienter Prozesse freuen. Mehr Intralogistik wird dem Fachpublikum nirgendwo geboten."

▶ **logimat-messe.de**



Die Messe wird heuer fast das Aussteller- und Besucherniveau von 2019 erreichen.

FOTO: EUROEXPO / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Um die vielschichtigen Anforderungen in effiziente Logistikstrukturen zu überführen, benötigen Unternehmen flexible Logistiksysteme.

SSI SCHÄFER

Intralogistik für dynamische Anforderungen

Zukunftsfähige Logistiksysteme sind flexibel, skalierbar und nachhaltig. Logistiksoftware ist dabei der Schlüssel für die Prozessoptimierung entlang der Supply Chain. Damit präsentiert sich der deutsche Intralogistik-Multi SSI Schäfer in Stuttgart. (LogiMAT 2022; Halle 1, D21) Im Zeitalter des E-Commerce mit höchster Kundenorientierung und vielen Services haben sich die Auftragsstrukturen und Durchlaufzeiten in der Intralogistik drastisch verändert. Um die vielschichtigen Anforderungen in effiziente Logistikstrukturen zu überführen, benötigen Unternehmen flexible Logistiksysteme, die perfekt vernetzt zusammenarbeiten - gesteuert in transparenten Prozessen von einer leistungsstarken Logistiksoftware. SSI Schäfer deckt diese komplexe Bandbreite ab und präsentiert auf der LogiMAT 2022, wie seine Kunden mit zukunftsfähiger Intralogistik einen Wettbewerbsvorteil erzielen. Dazu Steffen Bersch, CEO der SSI Schäfer Gruppe: „Als ein führender Lösungsanbieter im Markt haben wir den Anspruch, mit innovativen Produkten, herausragender Projektarbeit und in vertrauensvoller Partnerschaft für unsere Kunden einen Wert zu schaffen, der sie sicher in die intralogistische Zukunft führt."

Plug & Play bei der Automatisierung

Auf dem Messestand zeigt SSI Schäfer, wie kleinere und mittelständische Unternehmen Abläufe teilautomatisieren können – auf einfache Weise im Sinne von „Plug & Play" und zu attraktiven Kosten. Im Ergebnis werden die Lager-, Transport- und Kommissionierprozesse beschleunigt, der vorhandene Raum effektiver genutzt und ergonomische Arbeitsabläufe garantiert. Bausteine dieser Lösungen sind unter anderem Fahrerlose Transportsysteme, Verschieberegalsysteme, Kanallager-Applikationen mit dem SSI ORBITER® und der Lagerlift SSI LOGIMAT®, die auf der Messe ausgestellt werden.

Robotik – Omnichannel auch für den Mittelstand

Ein weiterer Schwerpunkt sind intelligente Automatisierungslösungen wie Robotik-Anwendungen, Shuttles und Hängefördertechnik, die innerhalb einer effizienten Omnichannel-Logistik die vielschichtigen Aufträge abwickeln. Auf dem Messestand werden unter anderem Lösungen für die Branchen Retail, Fashion, Healthcare & Cosmetics und die Produktionslogistik präsentiert.

WAMAS – Ohne Software geht gar nichts

Tragendes Element der dynamischen Anlagen ist die Logistiksoftware WAMAS®, die mittels Echtzeit-Analysen, smarter Datenverarbeitung und Optimierungsalgorithmen die komplexen Prozesse im Lager optimal steuert und lückenlose Transparenz gewährleistet. Die modulare SSI Schäfer Software, deren Qualität mehrfach von offizieller Seite bestätigt wurde, fügt sich nahtlos in die Prozess- und Systeminfrastruktur der Unternehmen ein und verbindet vor- und nachgelagerte Systeme zu einem Gesamtsystem. Auch SAP-Lösungen zählen zur Softwarekompetenz von SSI Schäfer – seit der Mehrheitsbeteiligung an SWAN in 2021 rangiert man gemeinsam unter den Top 5-Anbietern für SAP-Logistik.

Vertical Farming für Urban Farming

Ein besonderes Highlight auf dem Messestand ist das Exponat zur Vertical Farming Lösung, die SSI Schäfer als offizieller Partner des Konsortiums des Deutschen Pavillons gerade erst auf der Expo 2020 in Dubai vorstellte. Die innovative wie nachhaltige Lösung wurde in Zusammenarbeit mit Infarm, dem schnell wachsenden Urban Farming Unternehmen mit weltweiter Präsenz, entwickelt und wird nun in Europa präsentiert.

▶ ssi-schaefer.com

FOTO: SSI SCHÄFER / RS MEDIA WORLD ARCHIV

KARDEX – Gesamtes modulares Lösungsportfolio wird in 3D erlebbar

Der Schweizer Spezialist für Intralogistik und Materialflusssysteme, Kardex, macht sein gesamtes modular strukturiertes Lösungsportfolio begreifbar. Und zwar digital, interaktiv und in 3D. Hierzu haben die Intralogistiker eine Virtual-Reality-Area aufgebaut, in der Messebesucher ohne VR-Brillen praxisnah in die Materialfluss-Systeme des Technikkonzerns eintauchen können. Das Portfolio reicht dabei von halbautomatisierten Kommissionier- und Lagerlösungen über Kommissionierroboter und komplette AutoStore-Installationen mit einer Höhe von bis zu 45 m. (LogiMAT 2022; Halle 1, Stand H49)

Den Messebesucher erwartet als zentraler Blickfang auf dem Stand von Kardex die großformatige Virtual-Reality-Area. Sie soll den Weg in die zukünftige Planung von Lager- und Materialflusssystemen im Hightech-Konzern nicht nur weisen, sondern dem Interessenten die Lösungen vor Ort erlebbar und nahezu begreifbar machen. In Echtzeit lassen sich hier nämlich in der virtuellen Welt reale Anlagen konfigurieren und Abläufe simulieren, was den Planungsaufwand erheblich reduziert. „Der Aufbau steht symbolisch für das Zusammenwachsen von virtueller und realer Welt im Lager, was sich auch in der Optimierung der manuellen Abläufe widerspiegelt", so Hans-Jürgen Heitzer, Head of Division der Kardex Mlog.

Kardex – Globaler Autostore-Partner

Als globaler AutoStore-Partner bietet Kardex zudem eine leistungsstarke und platzsparende Lösung zur schnellen und effizienten Abwicklung von Kleinteilebestellungen. Der Einsatz autonomer Handling-Roboter von Robomotive ergänzt hier das Angebot insbesondere im Bereich umfassender Auftragsabwicklungslösungen mit einem bewährten Stand-Alone-Subsystem. Der Robomotive Item Picker unterstützt dabei die Mitarbeiter bei ihren Kommissioniertätigkeiten. Durch den Einsatz der integrierten Auge-Hand-Koordination (3D-Vision-System) ist der Item Picker sehr flexibel und zugänglich.

▶ kardex.com
▶ rocketsolution.de
▶ robomotive.nl
▶ sumobox.se
▶ kardexhandlingsolutions.co

Auf der LogiMAT macht der Intralogistikspezialist sein gesamtes Portfolio via 3D erleb- und nahezu begreifbar.

FOTO: KARDEX / RS MEDIA WORLD)

FOTO: BITO /RS MEDIA WORLD ARCHIV

BITO

Neues aus der unkomplizierten FTS-Familie Leo

Der deutsche Intralogistik-Komplettanbieter Bito Lagertechnik wartet nach mehrjähriger, Corona-bedingter LogiMAT-Pause mit Neuerungen aus der Leo-Familie fahrerloser Transportsysteme auf. (LogiMAT 2022; Halle 6, Stand C31)

Wie automatisiert man Transporte in Logistik und Produktion möglichst unkompliziert? Wie erleichtert man Kunden den Einstieg in die Automatisierung von Materialflussprozessen, ohne hohe Investitionskosten und langwierige Softwareprojekte? Mit der Familie fahrerloser Transportsysteme (FTS) mit dem einfachen Namen „Leo" bietet Bito nach eigenen Angaben „die am einfachsten am Markt verfügbare Serie an fahrerlosen Transportsystemen im Portfolio". Alle Transporter dieser Serie können tatsächlich ohne großen Aufwand vom Nutzer selbst installiert und in Betrieb genommen werden.

Leo – Rasche Einbindung in laufende Prozesse

Die Systeme lassen sich in unterschiedliche Prozesse einbinden und je nach Anwendung als Lager-Transportmittel für Behälter und Kartonagen, Pufferlager in der Produktion oder als Fließbandersatz einsetzen. Der 2021 eingeführte Leo custom lässt sich beispielsweise, je nach Einsatz, durch individuelle Aufbauten ergänzen und macht damit als variable FTS-Lösung die einfache Automatisierung des Materialtransports in der Produktion möglich. Die Produktfamilie wächst hierbei weiter und passt sich den verschiedenen Marktrends an.

▶ bito.com

Bito - Alle Leo FTS können unkompliziert vom Nutzer selbst installiert und in Betrieb genommen werden.

DS AUTOMOTION – Planbare Autonomie, richtungsweisende FTS-Innovationen

Der österreichische FTS-Spezialist DS Automotion zeigt neben dem neuen fahrerlosen Gegengewichts-Stapler ARNY vor allem seine Software-Innovationen. So verleiht die neue Fahrzeugsoftware ARCOS den FTF des Premiumherstellers die Fähigkeit zum autonomen Navigieren. (LogiMAT 2022; Halle 2, Stand D04)

Fachbesucher können erstmals den fahrerlosen Gegengewichtsstapler ARNY von DS Automotion mit bis zu 8,5 Metern Hubhöhe und 2,5 Tonnen Tragfähigkeit live erleben. Er beherrscht alle Navigationsverfahren und kann mit verschiedenen Akku-Technologien und Ladekonzepten operieren. Sein sehr kleiner Wendekreis ermöglicht das navigieren auch in sehr engen Gängen.

Flexibel und effizient

Die von den Ingenieuren der Linzer neu entwickelte Fahrzeugsoftware ARCOS (Autonomous Robot Control & Operating System) ermöglicht hingegen den FTF ein kooperatives und kollaboratives Navigieren als Autonomous Mobile Robots (AMR). Die neue Generation des hauseigenen FTS-Leitsystems NAVIOS kommuniziert über VDA 5050 und stellt damit eine offene standardisierte Schnitte zur Verfügung. Ein neuer innovativer Lösungsansatz aus Österreich ist das Konzept der planbaren Autonomie. Dieses ermöglicht mehr Flexibilität und sorgt zugleich für die in industriellen Anwendungen nötige hohe Zuverlässigkeit und mehr Effizienz.

▶ ds-automotion.com

DS Automotion - Fachbesucher können erstmals den fahrerlosen Gegengewichtsstapler ARNY von DS Automotion mit bis zu 8,5 Metern Hubhöhe und 2,5 Tonnen Tragfähigkeit live erleben.

FOTO: DS AUTOMOTION / RS MEDIA WORLD ARCHIV

AUTOSTORE – Cube Storage-Pionier demonstriert mit Live-System die Stärken seiner Lösungen

Der norwegische Cube Storage-Pionier, AutoStore, wird mit einem Live-System seiner neuesten Lagerautomatisierung auf der LogiMAT in Stuttgart vertreten sein. (LogiMAT 2022; Halle 1, B61)

Als Marktführer im Bereich Cube Storage hat sich AutoStore in den letzten 20 Jahren als die Lösung für Unternehmen etabliert, die vorhandene Räume maximal nutzen und ihre Lieferkettenprozesse automatisieren wollen. Das automatisierte Lager- und Kommissioniersystem, ASRS (Anm.: ASRS = Automated Storage and Retrieval System) des Unternehmens ermöglicht es Anwendern, bis zu viermal mehr Produkte im selben Raum zu lagern als mit herkömmlichen Storage-Lösungen. Im Januar hat AutoStore seinen neuesten Roboter, den R5+, vorgestellt. Er kann auch die höchsten im AutoStore-System verfügbaren Behälter mit einer Höhe von 425 mm handhaben. Damit ist er ein wirtschaftlich wettbewerbsfähigeres Angebot für Unternehmen, die in einer großen Vielfalt von Märkten tätig sind, wie z. B. in der Schuhindustrie, der Halbleiterindustrie oder Branchen mit ähnlichen Anwendungsfällen.

AutoStore - Fokussierung auf fünf Branchen

Künftig werde man dabei den Fokus auf fünf Kernbranchen legen: Lebensmittelhandel, industrielle Fertigung, 3PL/Kontraktlogistik, Einzelhandel und Health Care. Der AutoStore-Stand wird das widerspiegeln. „Nach mehr zwei Jahren eingeschränkter sozialer Interaktion als Folge der COVID-19-Pandemie freuen wir uns sehr, wieder persönlich mit unseren Kunden in Kontakt treten zu können", sagt Peter Bimmermann, Business Development Manager D/A/CH & CEE und Geschäftsführer von AutoStore Deutschland.

▶ autostoresystem.com

P. Bimmermann – „Wir freuen uns sehr, unsere Kunden wieder direkt begrüßen zu dürfen."

FOTO: RS MEDIA WORLD ARCHIV

Hubtex - Der selbstfahrende SFX stemmt bis zu 65 t Traglast.

HUBTEX

Fahrerlos zwischen 30 und 65 Tonnen Gewicht

Im Schwerlasthandling gibt es keine Lösungen von der Stange. Daher setzt der deutsche Staplerspezialist Hubtex bei seinen Produktfamilien PhoeniX (bis 30 t) und SF-X (bis 65 t) auf eine integrative Beratung. Themen wie Automatisierung, Lageroptimierung und Energiemanagement fließen in die Planung des Kundenfahrzeugs ein – speziell bei AGV (LogiMAT 2022; Halle 10, Stand D05).

Wer echte Schwergewichte der Intralogistik sehen möchte, dürfte auf dem Messestand des deutschen Stapler-OEMs auf seine Kosten kommen.

SFX - Selbstfahrender Plattformtransporter bis 65 t

So ist ein Schwerpunkt von Hubtex auf der LogiMAT 2022 der im Sommer 2021 vorgestellte SFX-Baukasten. Erstmalig für ein Fachpublikum sichtbar, zeigt sich der neue selbstfahrende Plattformtransporter in den Traglastvarianten 25 t, 40 t und 65 t. Er ist für den Innen- und Außenbereich konzipiert. Die Basis des Transporters lässt sich dank ihrer modularen Bauweise mit verschiedenen Lenksystemen und einem Plattformhub ausstatten. Der SFX-Baukasten ist für manuelle Anwendungen entwickelt und kann in weiteren Stufen zu einem AGV ausgebaut werden.

PhoeniX - 30 t und noch mehr

Hubtex stellt zudem seine Flaggschiffproduktreihe PhoeniX in Stuttgart vor: zwei Exponate aus dem Baukasten für Elektro-Mehrwege-Seitenstapler mit Tragfähigkeiten bis zu 30 t sind mit dabei. Eyecatcher am Stand ist der PhoeniX aus der Serie 2831. Das Handling großvolumiger Lasten bis fünf Tonnen, z.B. bei Plattenwerkstoffen in der Holzindustrie, ist sein Spezialgebiet – im und außerhalb des Lagers. Alle Fahrzeuge der PhoeniX-Reihe lassen sich unkompliziert automatisieren. Speziell im Handling von Kunststoff- und Aluminiumprofilen bei Fenster- und Türenherstellern sind bereits einige PhoeniX-Modelle als AGV im Einsatz. Für 2022 hat sich Hubtex in diesem Bereich eine noch höhere Integrationstiefe in die Softwaresysteme der Kunden auf die Fahnen geschrieben. Zudem werden 2022 bestehende Fahrzeugserien mit über 30 t Tragfähigkeiten sukzessive durch PhoeniX-Lösungen ersetzt. Alle Modelle verfügen standardmäßig über eine elektrische Lenkung, die bereits im Stand für einen niedrigeren Energieverbrauch und reduzierte Emissionen sorgt.

Hubtex – Jede Kundenanforderung wird in Produktentwicklung integriert

Wenn eine Flurförderlösung die Produktion von Hubtex verlässt, ist die Arbeit noch längst nicht getan. Die Berater sind in allen Phasen der Produktlebenszyklus beteiligt. Hubtex begleitet Kunden von der Lösungsidee bis zum eventuellen Retrofit nach einigen Jahren Laufzeit. „Wir haben zwar einige standardisierte Produktbaukästen, beziehen aber jede Kundenanforderung und die individuelle Lagerumgebung mit in die Beratung ein", erklärt Hans-Joachim Finger, Geschäftsführer Vertrieb und Einkauf bei Hubtex. „Die LogiMAT 2022 ist eine schöne Gelegenheit, nochmal ins persönliche Gespräch mit Unternehmen verschiedener Branchen zu kommen und sich über deren aktuelle Herausforderungen auszutauschen." Teil- oder vollautomatisierte Transportfahrzeuge, die Optimierung des Lagerumfelds sowie ein „grünes" Energiemanagement sind dabei immer wichtigere Themen, denen sich die Hubtex-Berater in jedem Projekt intensiv widmen.

▶ hubtex.com

FOTO: HUBTEX / RS MEDIA WORLD ARCHIV

SWAN – Deutsches Projekthaus für SAP-Logistik zeigt in Stuttgart sein aktuellstes Leistungsportfolio, inklusive seines 3D-Logistics Cockpit.

SWAN – Projekthaus für SAP-Logistik präsentiert 3D-Logistics Cockpit

Im Zentrum des Messeauftritts des deutschen Projekthauses für SAP-Logistik, SWAN, steht dessen hauseigenes und stetig erweitertes SAP-Lösungsportfolio, darunter das SAP EWM Add-On „SWAN 3D-Logistics Cockpit". Es bietet Anwendern eine realitätsgleiche Echtzeit-Anzeige und intuitive Steuerung von Bestands- und Bewegungsdaten in SAP EWM über eine browsergestützte 3D-Oberfläche auf SAPUI5-Basis (LogiMAT 2022; Halle 8, Stand D47).

Dieses 3D-Logistics Cockpit liefert dem Anwender eine Echtzeit-Analyse und ist zu einem Key-Produkt des deutschen Projekthauses avanciert. Es erzeugt dabei mit den vorhandenen Daten aus SAP EWM ein virtuelles 3D-Lagerabbild als „Digital Twin". Nutzer:innen erhalten so eine realitätsgleiche Darstellung von Beständen und Lagerhallenstrukturen. Das erleichtert die Arbeit im Leitstand und minimiert komplexe, fehleranfällige Lagerprozesse erheblich. Lageraufgaben können damit per Drag-and-Drop erstellt werden, Zusammenhänge sind dank der Verbindung von baulichen Lagerstrukturen, Regalen sowie aktuellen Bestands- und Lagerplatzdaten in einem dreidimensional dargestellten Raum leicht erkennbar und helfen so Abweichungen im Prozess schnell zu erfassen.

SWAN 3D-Logistics Cockpit ist als Fiori-Anwendung

Das SWAN 3D-Logistics Cockpit ist als Fiori-Anwendung in jedes SAP-EWM-System integrierbar und kann problemlos in bestehenden Installationen nachgerüstet werden. Anwender:innen können zudem (optional) Ortungs- und Bewegungssysteme aller Anbieter oder Real-Time-Location-Systeme (RTLS) zur Übermittlung von Stapler-Bewegungen in Echtzeit an SAP einbinden. So wissen sie immer genau, wo die Paletten im Lager stehen, und erkennen die Ware automatisch bei der Aufnahme auf ein Fahrzeug. Dadurch entfallen Scan- und Identifikationsprozesse im Lager beinahe vollständig.

Digitalisierung von Lagerprozessen

Daneben präsentiert SWAN auf der LogiMAT weitere Kernprodukte ihres Portfolios, wie neue Logik- und Schnittstellen-Add-Ons für Materialflusssysteme und automatische Lagertechnik. Eine digitalisierte Intra-logistik bringt viele Vorteile mit sich. Aus der klaren Durchsicht und Überprüfung aller zu digitalisierenden Daten und Prozesse resultieren eine umfassende Transparenz und die Einführung standardisierter Abläufe. Etablierte Standards senken Fehlerquellen, minimieren Durchlaufzeiten, beschleunigen Prozessabläufe und verkürzen Anlernzeiten neuer Mitarbeitender. So können Unternehmen ihre Ausgaben senken und die Wettbewerbsfähigkeit steigern.

SWAN in Kürze

SWAN punktet nach der strategischen Partnerschaft mit SSI Schäfer mit nunmehr 130 SAP-Expert:innen, die dank ihres Fachwissens und jahrelanger Praxiserfahrung individuell auf Kundenwünsche eingehen können. Eine agile Arbeitsweise und kontinuierliche Beratung auf Augenhöhe sorgen für maßgeschneiderte, effiziente Lösungen – und das egal in welcher Branche. In allen Projektphasen herrscht enger Kontakt und reger Austausch zwischen allen Beteiligten. Außerdem stellt die zentrale PMO-Lösung einen strukturierten, transparenten und effizienten Projektablauf sicher. Kundenservice und -support zählen ebenfalls zu den Eckpfeilern der SWAN. Die Mitarbeiter:innen im 24/7 Customer Lifecycle Support auch nach Projektabwicklung operativ und strategisch für Kunden im Einsatz.

▶ swan.de

FOTO: SWAN / RS MEDIA WORLD ARCHIV

Relevante Inhalte und Vernetzung

Der VNL Österreich orientiert sein Programm an den Herausforderungen der Wirtschaft und fungiert als Plattform für einen Vorsprung im Wettbewerb. Supply Chain- und Logistikmanager aus Industrie und Handel sowie Experten der Lösungsanbieter (Technologie, IT, Spedition, TUL, Bildung & Forschung) treffen sich bei Veranstaltungen und zum fachlichen Austausch.

Größtes Expertennetzwerk für Supply Chain- und Logistikmanager aus Industrie, Handel und Dienstleistung. Aktuell sind über 480 Unternehmen VNL-Mitglied (Stand 04/2022) bzw. 3.000 Personen aus unterschiedlichen Abteilungen involviert.

JAHRESTREFF

04.10.2022
Logistik-Future-Lab und Abendgala mit Österreichischem Logistik-Preis

05.10.2022
29. Österreichischer Logistik-Tag
Design Center Linz

VNL ÖSTERREICH | VEREIN NETZWERK LOGISTIK

Weitere Infos: **www.vnl.at**

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

öVZ EDITION NEWS

WEIL SIE NICHT AUF MORGEN WARTEN KÖNNEN!

täglich
immer
überall

www.oevz.com