

ZEIT KONFERENZ BOXEN STOPP?

Was kommt neben dem Container? Transportströme im digitalen Wandel

Foto: Phil Dera für DIE ZEIT



Wie kommt der Fisch aus dem Meer auf unsere Teller? Marcus Rohwetter (ZEIT, links) sprach mit TV-Koch Nelson Müller über praxisnahe Lieferketten. Müller erzählte, dass frischer Fisch heutzutage selten sei – selbst bei Restaurants direkt am Meer.



»Sie werden uns Beine machen, aber vielleicht ist das per se nichts Schlechtes«, sagte Prof. Sebastian Heilmann (Universität Trier). Der Experte betonte, dass Chinas Vorpreschen in der Digitalisierung viele Chancen und Möglichkeiten zur Kooperation biete.



Reisen fast in Schallgeschwindigkeit: Dirk Ahlborn (Hyperloop Transportation Technologies Inc.) will den Transport revolutionieren. Im Gespräch mit Claas Täte (ZEIT) prognostizierte er, dass es bis zur ersten Hyperloop-Fahrt nur noch drei Jahre dauern werde.

Eine volle Ladung Zukunft

Die Digitalisierung bringt enorme Veränderungen für globale Transportströme. Was bedeutet das für die maritime Wirtschaft – und welche Chancen ergeben sich für die Logistikbranche?

Drohnen heben am Hafen Container in die Lüfte, unbemannte Schiffe fahren Waren über die Meere und der 3D-Druck macht es möglich, Produkte vor Ort auszudrucken, statt sie mühsam um die Welt zu schippern. Für manch einen mag dieses Szenario nach Science-Fiction klingen, im Kleinen ist es aber schon Realität. Was bedeutet der digitale Wandel für den Hamburger Hafen, die Logistik- und Transportindustrie? Darüber diskutierten Experten aus Theorie und Praxis bei der ers-ten ZEIT KONFERENZ »Boxen Stopp?«, die in Zusammenarbeit mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) stattfand.

Dirk Ahlborn, Co-Gründer und CEO der Hyperloop Transportation Technologies Inc., war für die Konferenz aus den USA angereist und erzählte, wie er den Transport revolutionieren will: Mit dem Hyperloop

Mut statt Skepsis: digitale Transformation als Chance sehen

sollen Menschen und Güter knapp unter der Schallgeschwindigkeit durch Röhren mit Unterdruck befördert werden. Eine Reise von Berlin nach München würde so nur rund 30 Minuten dauern. Ahlborn prognostizierte: »Die erste Fahrt ist in drei Jahren möglich.« Doch ganz so einfach ist die Umsetzung natürlich nicht: Weil der Hyperloop weder Zug noch Flugzeug ist, sondern ein völlig neues System, werden komplett neue Regelwerke benötigt – inklusive Versicherungen. Ahlborn: »Gerade in Deutschland

gibt es sehr viele Neinsager und zu viel Skepsis. Es braucht immer einen, der es einfach macht.«

Mehr Mut forderte auch Sebastian Heilmann von der Universität Trier. Der China-Experte erklärte, dass digitale Transformationen der Logistikbranche in China sehr viel schneller vorangetrieben werden als in Europa, weil es weniger Hemmnisse gibt. »Acht der zehn größten Häfen sind in China. Hinzu kommt, dass die Chinesen die erste regierungsgestützte Kryptowährung basierend auf Blockchain einführen wollen«, so Heilmann. Damit Europa nicht abgehängt wird, riet er, die Bedeutung Chinas als Handelspartner zu stärken. Er betonte, dass es international eine große Skepsis gegenüber chinesischen Investoren gebe, und sieht darin eine Chance für Deutschland: »Chinesen brauchen glaubwürdige europäische und vor allem deutsche Partner. Ich empfehle, schnellstmöglich konkrete Pilotprojekte zu starten. Auf diese Weise kann man eine Zusammenarbeit testen, ohne die Kontrolle zu verlieren.«

Olaf Merk, zuständig für Schifffahrt und Häfen beim International Transport Forum (ITF), präsentierte während der Konferenz erstmals die Ergebnisse einer neuen OECD-Studie: Merk und sein Team fanden heraus, dass zielgerichteter Datenaustausch aller Akteure einen erheblichen Einfluss auf die Kosten-

Datenaustausch für mehr Effizienz und Kostenminimierung

reduzierung und Transporteffizienz im maritimen Logistiksektor haben kann. Merk erkennt in seiner Studie Bedenken verschiedener Akteure der Lieferkette, teilweise sensible Daten miteinander auszutauschen, und fehlende Standards, um diesen Austausch zu koordinieren.

Über Gründe der stagnierenden Globalisierung sprach Lisa Nienhaus (ZEIT) mit ihren Podiumsgästen. Alle Teilnehmer waren sich einig: Die Politik der Trump-Administration ist nicht der Auslöser für Tendenzen zur Deglobalisierung. Dalia Marin von der LMU München erklärte, dass der Welthandel bereits seit dem Jahr 2011 stagniere: »Das war weit vor Trumps Protektionismus. Der Offenheitsgrad der Weltwirtschaft konnte nicht ewig steigen. Irgendwann war Schluss, das ist ein automatischer Effekt«, so Marin. Trumps Handelspolitik



Machen bald »fliegende Lagerarbeiter« die Inventur? Benjamin Federmann (doks, Innovation GmbH) über den Einsatz von Drohnen in der Logistik.

hält sie für extrem kurzichtig: »Es ist nicht bedacht worden, dass die Wirtschaft aus Wertschöpfungsketten besteht, die teilweise nicht im Inland passieren.« Zudem sei es unvorstellbar, dass Amerikaner so arbeiten wie chinesische Fabrikarbeiter: »Niemand wird Tag und Nacht malochen, in Fabriken schlafen und parat stehen, sobald das Kommando kommt.« Marc Levinson, Ökonom, Historiker und Autor, mahnte, dass nicht automatisch neue Arbeitsplätze in den USA entstehen, wenn die Produktion aus China zurückgeführt werde: »Die

Tendenz geht zu einer Roboterisierung.« Levinson erklärte die Gründe der stagnierenden Globalisierung so: »In den 90er-Jahren sind viele Firmen daran kaputtgegangen, dass sie ihre Produktion nur nach Asien verlagert haben.« Hinsichtlich der Minimierung von Risiken würde man heute mit vielen verschiedenen Produktionsorten zusammenarbeiten und den Handel eher auf kürzere Strecken ausrichten.

Kürzere Transportwege scheinen im Fischhandel noch kein großes Thema zu sein. TV- und Sterne-Koch Nelson Müller erklärte praxisnah, wie der Fisch aus dem Meer auf dem Teller landet. Er berichtete, dass der beliebte Alaska-Seelachs in der Regel einen sehr

Drohnen und 3D-Druck – neue Symbole der maritimen Branche

langen Weg hinter sich habe: »Idealerweise wurde er dabei nur einmal gefroren. Beim Seeweg über China und Russland muss er jedoch noch einmal abgetaut und wieder eingefroren werden«, so Müller. Es gebe hierzulande zwar einen Trend, wieder mehr regionale Fische, etwa Forellen, zu servieren, doch für den Massenmarkt sieht er noch keine Alternative zum Container aus Übersee. Einige Konferenzteilnehmer scherzten, dass der zukunftsweisende 3D-Druck in diesem Fall leider keine Lösung sei.

Auch Norbert Brackmann, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, glaubt nicht an einen »Boxen Stopp«. Drohnen und 3D-Druck seien die neuen Symbole der maritimen Wirtschaft, aber der Container habe noch lange nicht ausgedient. Seine Forderung: »Wir müssen Container smart, pünktlich und effizient machen.«

Hafen als digitaler Motor



HHLA-Chefin Angela Titzrath über den Hamburger Hafen und den Gütertransport der Zukunft

Frau Titzrath, unter Ihrer Führung hat sich die HHLA in den vergangenen zwei Jahren sehr erfolgreich entwickelt. Wie haben Sie das geschafft?

Weil wir motivierte Mitarbeiter haben, die in den Häfen von Hamburg, Odessa und seit Juni auch in Tallinn sowie auf den Hinterlandverbindungen und den Terminals unserer Bahntochter Metrans dafür sorgen, dass die Waren unserer Kunden pünktlich und zuverlässig das Ziel erreichen. Denn ohne das Vertrauen unserer Kunden in die Leistungsfähigkeit der HHLA können wir nicht erfolgreich sein.

Die HHLA soll Motor des digitalen Wandels im Hafen sein. Was bedeutet das konkret und wie digital ist der Hamburger Hafen schon jetzt?

Der Hamburger Hafen ist heute schon ein erfolgreiches Testfeld für digitale Projekte. Die HHLA beteiligt sich daran aktiv durch eigene Vorhaben, etwa im Bereich Drohnentechnik oder intuitive Mobilität. Wir arbeiten dabei mit Partnern aus der Industrie wie etwa dem Lkw-Hersteller MAN genauso zusammen wie mit vielversprechenden Start-ups.

Die maritime Wirtschaft ist in Deutschland ein zentraler

Wirtschaftszweig. Wie können wir auch zukünftig im Welt-handel mitspielen?

Indem wir auf politischer Ebene den freien Warenaustausch gegen alle Formen des Protektionismus verteidigen. Seine führende Position im Welthandel wird Deutschland jedoch nur behaupten, wenn wir mutig sind und uns Neuem öffnen. Dass wir in vielen Rankings zur Digitalisierung auf hinteren Plätzen rangieren, sollte uns zum entschlossenen Handeln veranlassen.

Wie wird der Gütertransport der Zukunft aussehen?

Der Container wird auch weiterhin eine wichtige Rolle beim Gütertransport spielen. Aber mit dem 3D-Druck und der Drohnentechnik entstehen neue Möglichkeiten, um Produkte herzustellen und noch effizienter als bisher in Containern zu transportieren.

Was wünschen Sie sich für den Hamburger Hafen?

Der Hafen ist der Dienstleister für die Industrialisierung Deutschlands und trägt damit zu unserem Wohlstand bei. Deshalb müssen wir durch Investitionen und Innovationen seine Leistungsfähigkeit auch in der Zukunft weiter stärken.



Anhand von Praxisbeispielen erklärte Güngör Kara (EOS GmbH), wie industrieller pulverbasierter 3D-Druck die Lieferkette verändert.



Woran liegt es, dass die Globalisierung stagniert? Prof. Dalia Marin (LMU München) über Digitalisierung und Trumps Protektionismus.



Olaf Merk (ITF) sprach über Potentiale des Datenaustauschs in der maritimen Branche und präsentierte Ergebnisse seiner neuen Studie.



Norbert Brackmann (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) über Deutschland als Exportweltmeister und leistungsfähige Logistik.

Veranstalter:

CONVENT.de
EIN UNTERNEHMEN DER ZEIT VERLAGSGRUPPE

In Zusammenarbeit mit:

HHLA