LAGER[flaeche]

Wenn es um Kontraktlogistik, Logistikimmobilien und Intralogistik geht.

Dezember 2014

Profitabler Netzwerken durch LogCoop.
Mehr-Wert, als eine 450 € Kraft!

Die LogCoop ist eine innovative und schnell wachsende Einkaufs- und Vertriebsgemeinschaft mittelständischer Unternehmen in der Transport- und Logistikbranche.

Die vordergründigen Ziele sind:

- Bündelung von Einkaufsvolumen
- Gemeinsamer Vertrieb
- Durchführung von Marketingmaßnahmen
- Ressourcen teilen
- Innovationen und Know-How Transfer

Eine 450 € Kraft hat Ihren Wert. Doch eine LogCoop Mitgliedschaft bringt **Mehr**-Wert.

Gönnen Sie sich mit dem Netzwerk der LogCoop **Fachkräfte statt Aushilfskräfte**.

Unsere Module bestehen aus:

- **Club, Einkauf & Innovation**
- **Marketing & Vertrieb**

Die Module sind einzeln buchbar und kosten zusammen 450 €. Mehr Leistung kann Ihnen eine Aushilfskraft garantiert nicht bieten.

Eine Aushilfe oder ein ganzes Netzwerk
Wofür entscheiden Sie sich?

LOG CO·OP

LogCoop GmbH
Niederlöricker Str. 20
40667 Meerbusch

Fon +49(0)2132-68580-73
Fax +49(0)2132-68580-70

info@logcoop.de
www.logcoop.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ich freue mich sehr, dass unser Magazin erneut den Weg zu Ihnen gefunden hat.

Das Jahr 2014 klingt langsam aus und ein Neues steht vor der Tür. LAGERflaeche.de schaut auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück, welches von zahlreichen Neuerungen geprägt wurde. Neben den neuen Kunden, welche wir gewinnen konnten, freuen wir uns auch über jene, die uns treu geblieben sind. Wir hoffen auf weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit in 2015.

Das kommende Jahr wird, zumindest was die Messebeteiligung angeht, sowohl spannend als auch vielfältig. In 2015 wird sich LAGERflaeche.de mit dem Gemeinschaftsstand auf der LogiMAT in Stuttgart und auf der transport logistic in München präsentieren. Für beide Messen sind die Planungen in vollem Gange. Es besteht aber noch die Möglichkeit sich als Mitaussteller zu beteiligen.

Marc Possekel,
Geschäftsführer
Logvocatus GmbH

Auch in unserem Magazin geht es um Neuerungen und zukunftsorientierte Themen.

So stellt der Rechtsanwalt David-Christopher Sosna in seinem Beitrag zum Thema Mindestlohn in der Logistikbranche die Neuerungen vor und erklärt, was Sie als Unternehmer zu beachten haben.

Das Unternehmen CINRAM hat in den letzten Monaten einen Wandel vom Dienstleister zum Full Service Logistiker vollzogen. Diesen Wandel beschreibt Herr Michael Schweinsberg in dem Artikel auf Seite 10/11.

Das Thema Logistik 4.0 wurde bei der Fachtagung des Club of Logistics erörtert. Die Ergebnisse finden Sie ab Seite 12.

Spannende Themen aus der IT-Branche liefert unser Magazin im Bereich der Simulationstechnik. Hier erklärt Herr Mathias Bös, wie man mit einfachen Simulationstechniken komplexe Planungen darstellen kann (Seite 15/16).

Einen Überblick über aktuelle Möglichkeiten durch RFID-Technologie gibt der Beitrag von Herr Frank Linti ab Seite 17.

Das Logistik-Netzwerk LogCoop stellt sich und die Pläne für 2015 auf Seite 19 vor.

Nun bleibt noch, Ihnen viel Spaß mit dem aktuellen Magazin zu wünschen, einen schönen Jahresausklang und alles Gute für 2015!

Ihr

Marc Possekel

Seite

3 Editorial
Inhalt
Impressum

4-7 Mindestlohn in der Logistikbranche
David-Christopger Sosna

9-10 Veränderung als Chance
Michael Schweinsberg

12-13 Keine Industrie 4.0 ohne Logistik 4.0
Club of Logistics e.V.

14-15 Simulation zur Analyse von Transporten
Mathias Bös

16-17 RFID in der Logistik
Frank Linti

18 Erfolg im Fokus
LogCoop GmbH

[Impressum]

Herausgeber:
LAGERflaeche.de
c/o Logvocatus GmbH
Niederlöricker Str. 20
40667 Meerbusch

Tel.: +49 2132/68 58 070
Fax : +49 2132/68 58 071

info@LAGERflaeche.de
www.LAGERflaeche.de

Bildquellen:
© Bildeigentum der jeweiligen Firmen
© www.fotolia.de

Mindestlohn in der Logistikbranche

von RA David-Christopher Sosna

Seitdem am 16.08.2014 das Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns - Mindestlohngesetz (MiLoG) - in Kraft getreten ist und als Kernbereich die Einführung eines branchenübergreifenden Mindestlohns in Höhe von EUR 8,50 zum 01.01.2015 vorsieht, dominiert dieses Thema die Logistikbranche. Und dies aus gutem Grund. Denn zum einen ist gerade die Logistikbranche aufgrund ihrer internationalen Strukturen und der oft komplexen Vertragsketten von den Regelungen des MiLoG betroffen. Zum anderen lassen besonders wichtige Regelungen des MiLoG, etwa die Reichweite des Anwendungsbereiches oder die Durchgriffshaftung, für Unternehmen aus der Logistik noch viele Fragen offen. Die hierdurch entstehenden Rechtsunsicherheiten bei der Gesetzesanwendung stellen die Branche vor zahlreiche Probleme. Auch ein zwischenzeitlich geführtes Fachgespräch der zuständigen Bundesministerien hat nicht zu der erhofften Klärung der Situation beigetragen.

1. Anwendungsbereich des MiLoG im internationalen Kontext

Nahezu alle Logistikdienstleister bedienen sich bei der Ausführung von Transport- und Speditionsaufträgen nachbeauftragter Subunternehmer, oftmals auch solcher mit Sitz im Ausland. Für die Praxis stellt sich damit die Frage, inwieweit die Regelungen des MiLoG auch den Einsatz von Subunternehmern mit Sitz im Ausland erfassen. Das Mindestlohngesetz bestimmt hierzu in § 20 MiLoG, dass Arbeitgeber mit Sitz im In- und Ausland verpflichtet sind, ihren „im Inland beschäftigten Arbeitnehmern“ den gesetzlichen Mindestlohn in Höhe von EUR 8,50 je Zeitstunde zu zahlen. Welche genauen Anforderungen aber an die „Inlandsbeschäftigung“ zu stellen sind, wird durch das Gesetz nicht beantwortet.

Führt zum Beispiel ein ausländischer Transportunternehmer im Auftrag eines in Deutschland niedergelassenen Logistikdienstleisters Beförderungsleistungen von Polen nach Deutschland aus, muss für die Vertragspartner geklärt sein, ob der Fahrer des ausländischen Subunternehmers für diese Tätigkeit den Mindestlohn beanspruchen kann. Noch komplizierter ist die Konstellation dann, wenn der ausländische Subunternehmer die Beförderung von Polen nach Belgien ausführt und hierbei die Bundesrepublik Deutschland nur im Transitverkehr durchquert, ohne in Deutschland Be- oder Entladestellen anzufahren. In beiden Fällen stellt sich für die Praxis die Frage, ob das Fahrpersonal des ausländischen Subunternehmers als „im Inland beschäftigt“ gilt. Ein im September 2014 geführtes Fachgespräch der Ministerien hat die Situation für die Unternehmen noch einmal verschärft: Dem Ministerium zufolge soll das Mindestlohngesetz ausnahmslos jede Tätigkeit in- und ausländischer Unternehmer auf deutschem Territorium erfassen, ohne dass es hierbei auf Art oder Ausmaß der Tätigkeit ankommt. Sollten Gerichte die Auffassung der Ministerien bestätigen, hätte dies für alle an der Transportwirtschaft beteiligten Unternehmen weitreichende Folgen. Denn dann wären sowohl die innerhalb Deutschlands ausgeführten Kabotage-Beförderungen ausländischer Transportunternehmen als auch reine Transitbeförderungen ohne Be- oder Entladung in Deutschland ausnahmslos vom Mindestlohngesetz erfasst. Ausländische Subunternehmer müssten ihrem angestellten Fahrpersonal folglich den

innerdeutschen Streckenanteil in Höhe des Mindestlohns vergüten.

Da jedenfalls bei reinen Transitbeförderungen ein konkreter Bezug zu der deutschen Wirtschaft fehlt, darf der Sinngehalt dieser Regelungen wohl zu Recht hinterfragt werden. Zudem sehen sich Logistikdienstleister bei der Umsetzung dieser Regelungen Problemen ausgesetzt, da das Gesetz selbst keine weiteren Vorgaben enthält, wie die auf den innerdeutschen Streckenanteil entfallende Arbeitszeit erfasst und in den Stundenlohn umgerechnet werden soll.

Für auftraggebende Speditionen mit Sitz in Deutschland liegt die Brisanz auf der Hand. Als Auftraggeber haften diese Unternehmen nämlich auch dafür, dass ihre Subunternehmer den gesetzlichen Mindestlohn an ihre Mitarbeiter zahlen. Entsprechend § 13 MiLoG können ausländische Arbeitnehmer den auftraggebenden Spediteur mit Sitz in Deutschland vor den Arbeitsgerichten auf Nachzahlung des Mindestlohnes verklagen.

2. Haftungsrisiken: Verladerhaftung ungeklärt

Ein weiteres Praxisproblem zeigt sich im Bereich der zu Lasten des Auftraggebers von Werk- oder Dienstleistungen geregelten Durchgriffshaftung. Grundsätzlich gilt: Der Logistikdienstleister, der sich vertraglich zur Erbringung von Werk- oder Dienstleistungen verpflichtet und diese Leistungen nicht selbst, sondern durch Subunternehmer erbringen lässt, haftet nach § 13 MiLoG für die Einhaltung des Mindestlohns in allen Betrieben der nachfolgenden Subunternehmer. Dieses Haftungsrisiko trifft naturgemäß jeden Spediteur, dessen gesetzlich definiertes Geschäftsfeld schließlich die Transportorganisation und insbesondere die Beauftragung geeigneter Subunternehmer ist. Arbeitnehmer der eingesetzten in- und ausländischen Subunternehmer können Ansprüche somit unmittelbar gegenüber dem auftraggebenden Spediteur geltend machen.

Unerwartet geraten nun auch Verlader - also Händler und Produzenten - in den Fokus der Durchgriffshaftung, was wiederum bei den Logistikunternehmern für ein leichtes Aufatmen sorgen könnte. Waren Verlader nach bisherigem Stand mangels „Generalunternehmereigenschaft“ von der Durchgriffshaftung in § 13 MiLoG ausgenommen, scheint eine Ausweitung der Haftung auch auf die verladende Wirtschaft möglich. Dies liegt einerseits daran, dass die Haftung in § 13 MiLoG dem Wortlaut nach schlicht jeden Auftraggeber von Werk- oder Dienstleistungen erfasst und anders als die Parallelvorschrift in § 14 Arbeitnehmerentsendegesetz (AEntG) nicht ausdrücklich auf den Generalunternehmer Bezug nimmt. Andererseits sind Verlader oftmals selbst

OFFERGELD LOGISTIK

Offergeld Logistik
Grüner Weg 1-3
52146 Würselen

Tel.: +49 2405/456 215
sales@offergeld.eu
www.offergeld.de

Offergeld Logistik - Part of your Supply Chain
Wir sind ein familiengeführtes Unternehmen mit langjähriger Tradition für spezialisierte Logistik entlang der Supply Chain. Mit unseren modernen Lösungen für Warehousing, Transport und Value Added Services optimieren wir die Lieferkette unserer Kunden effizient und nachhaltig.

aufgrund ihrer vertraglichen Beziehung mit dem Sendungsempfänger zur Lieferung „frei Haus“ verpflichtet, was die Transportleistung entsprechend mitumfasst. Da der Verlader in dieser Situation gegenüber dem Empfänger vertraglich zur Erbringung der Transportleistung verpflichtet ist, die Transportorganisation aber üblicherweise auf den Spediteur übertragen wird, erfüllt der Verlader sämtliche Merkmale eines Generalunternehmers. Eine Ausweitung der Durchgriffshaftung auf Verlader wäre insofern gerechtfertigt. Da das Gesetz in diesem Punkt wenig aussagekräftig ist, werden die Gerichte über die Reichweite der Haftung entscheiden müssen.

3. Was gilt als Arbeitszeit und sind unterschiedliche Lohnbestandteile anrechenbar?

Gesetzlich sind Arbeitgeber ab dem 01.01.2015 zur Zahlung eines Mindestlohns in Höhe von EUR 8,50 (brutto) je „Zeitstunde“ verpflichtet. Weder erklärt das Gesetz, wie sich die für eine Berechnung des Mindestlohns relevante Arbeitszeit berechnet. Noch ist rechtssicher geklärt, inwieweit unterschiedliche Lohnbestandteile auf den Mindestlohn anrechenbar sind. Bei der Bestimmung der vergütungspflichtigen Arbeitszeiten wird aller Voraussicht nach auf die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) zurückgegriffen werden. Ob die für den Güterkraftverkehr maßgebliche Sondervorschrift in § 21a Abs. 3 ArbZG Anwendung findet, bleibt vorerst ungeklärt. Auch hier sind die Gerichte gefragt.

Bei der Berechnung des Mindestlohns müssen Unternehmen außerdem prüfen, inwieweit verschiedene Vergütungsbestandteile auf den Mindestlohnanspruch anrechenbar sind. Unter Berücksichtigung der zum Arbeitnehmerentsendegesetz ergangenen Rechtsprechung kann als Faustformel vermerkt werden, dass dem Arbeitslohn funktional gleichwertige Zahlungen (Bsp.: 13tes Monatsgehalt) auf den Mindestlohn anrechenbar sind, wohingegen sonstige Zahlungen, die ein sog. „Mehr an Arbeit“ vergüten sollen, zusätzlich zum Arbeitslohn zu zahlen sind (Bsp.: Überstundenvergütung). Die Anrechenbarkeit von Vergütungsbestandteilen ist insofern relevant, weil Unternehmen unter Umständen Gefahr laufen, den Lohn falsch zu berechnen und einen unter dem Mindestlohn liegenden Lohn an Arbeitnehmer zu zahlen.

4. Melde- und Aufzeichnungspflichten werden durch Rechtsverordnungen geändert

Bewegung ist derzeit im Bereich der neu eingeführten Zollmelde- und Aufzeichnungspflichten. Die Vorschriften in §§ 16, 17 MiLoG begründen für Logistikdienstleister die Pflicht, Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit aller Arbeitnehmer aufzuzeichnen und für die Dauer von 2 Jahren aufzubewahren. Arbeitgeber mit Sitz im Ausland sind zusätzlich verpflichtet, die in Deutschland durchzuführenden Beförderungsleistungen vorab schriftlich bei der zuständigen Zollbehörde vorzulegen. Das zuständige Bundesministerium hat aktuell die Mindestlohnmeldeverordnung

(MiLoMeldV) und die Mindestlohnaufzeichnungsverordnung (MiLoAufzV) als Entwurf vorgelegt. Ziel dieser Rechtsverordnungen ist eine Vereinfachung der gesetzlichen Vorschriften zur Regelung der Melde- und Aufzeichnungspflichten.

5. Risikovermeidung

Angesichts der erheblichen Haftungsrisiken, die das neue Mindestlohngesetz mit sich bringt, sind Logistikunternehmen jetzt gehalten, durch geeignete Maßnahmen - etwa bei der vertraglichen Gestaltung von Subunternehmerverträgen - das Haftungspotenzial möglichst auszuschließen oder einzuschränken.

RA David-Christopher Sosna

Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht

Kanzlei ESSER & SCHWERDLING
Am Alfredusbad 2,
D-45133 Essen
kanzlei@esser-schwerdling.de

Tel.: +49 201/18 53 50

Die nachfolgend abgedruckte Checkliste soll einen Überblick geben, welche Maßnahmen Logistikunternehmen jetzt ergreifen sollten:

CHECKLISTE:

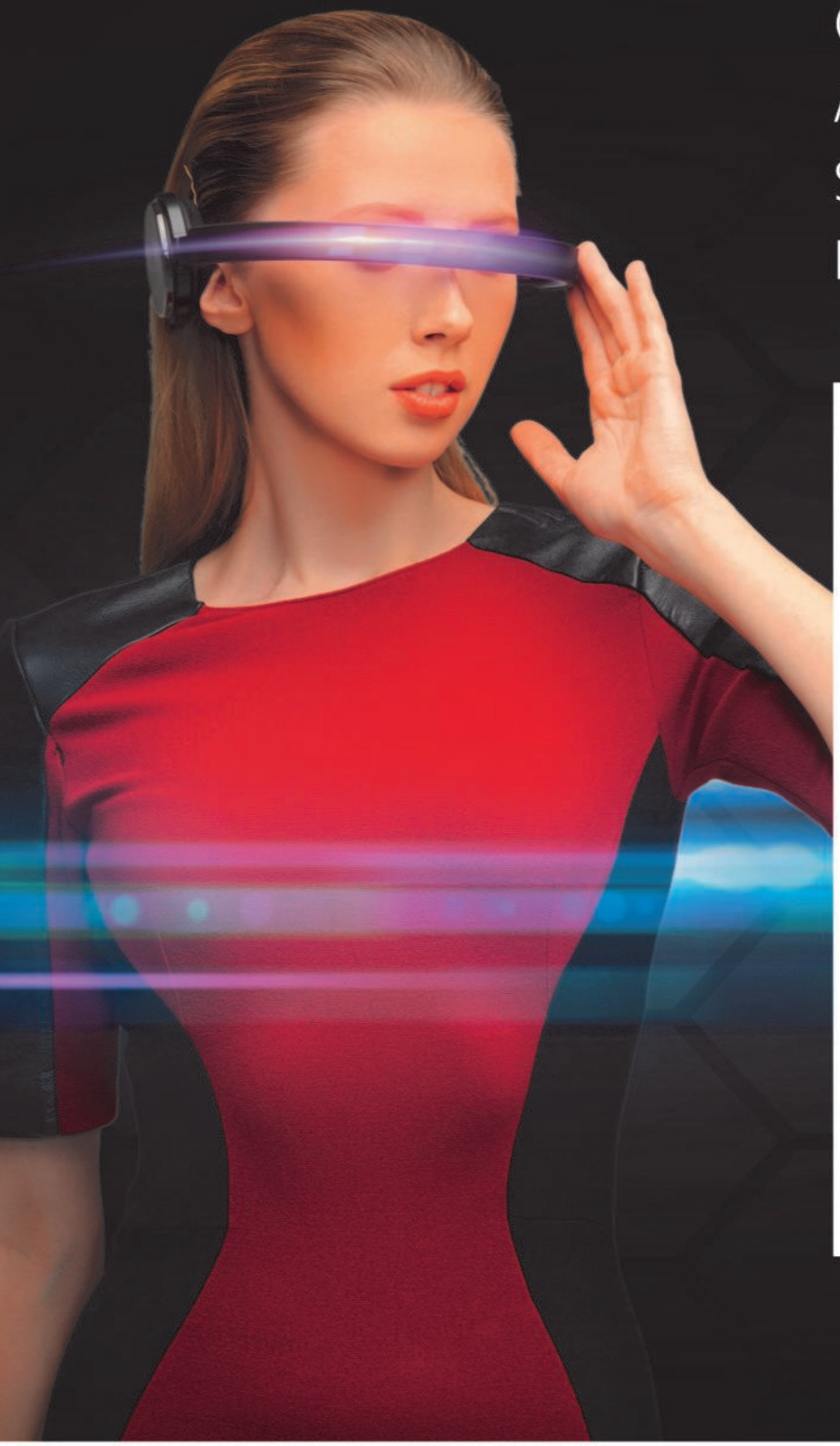
- ✔ Sorgfältige Subunternehmerauswahl
- ✔ Plausibilitätsprüfung bei Einholung von Angeboten
- ✔ Auskunft einer Wirtschaftsdatenbank einholen
- ✔ Versicherungsschutz anpassen
- ✔ Kombinierte Freistellungsvereinbarung mit Subunternehmer abschließen: (Zusicherung Einhaltung MiLoG + Freistellung von Ansprüchen Dritter)
- ✔ Stellung einer verwertbaren Sicherheit durch den Subunternehmer
- ✔ Einräumung vertraglicher Prüf- und Kontrollrechte für den Auftraggeber
- ✔ Auskunft aus dem Gewerbezentralregister einholen
- ✔ Einräumung eines Sonderkündigungsrechts des Auftraggebers
- ✔ Vereinbarung einer Vertragsstrafenregelung

Contino Transport A/S
Industrivej 32 - Postboks 239
DK-6330 Padborg
Tel.: +45 7467/01 88
www.contino.dk

Contino Transport A/S ist ein familiengeführtes mittelständisches Transportunternehmen mit Sitz in Padborg. Wir sind Ihr Partner für den Skandinavien-Verkehr - mit über 200 Fahrzeugen bieten wir Ihnen sämtliche Transportdienstleistungen von und nach Dänemark, Schweden und Norwegen. Unser moderner Fuhrpark verfügt über GPS-Überwachung und teilweise sind die Auflieger mit Hebebühnen ausgestattet. An unserem Standort in Padborg können wir Ihnen in unserem Lager zudem sämtliche speditionellen Dienstleistungen anbieten. Unsere deutschsprachigen Mitarbeiter freuen sich auf Ihre Anfragen.

Experten analysieren Zukunftstechnologien und ihre Folgen

TAGUNG DES
CLUB OF LOGISTICS
AM 27. APRIL 2015
STEIGENBERGER HOTEL
BAD NEUENAHR



Immer neue Technologiesprünge führen zu einem drastischen Wandel aller Aspekte der Gesellschaft. Besonders betroffen davon ist die Wirtschaft. Fachleute aus Politik, Wissenschaft und Industrie diskutieren in Bad Neuenahr folgende Zukunftsthemen:

Welche Technologien sind wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands?

Wie beeinflussen und verändern die Zukunftstechnologien die Logistik?

Wie viel Innovation verkraften wir als Individuen, Unternehmen und Gesellschaft?

Wie können sich Logistikunternehmen auf die kommenden Veränderungen vorbereiten?

Diskutieren Sie mit!

Engagieren Sie sich bei einer außergewöhnlich besetzten Diskussionsplattform mit zahlreichen Gästen in exklusivem Rahmen. Unter www.club-of-logistics.de erfahren Sie mehr über Inhalte, Veranstaltungsdetails und die anwesenden Talkgäste.

Club of Logistics e.V.
Wißstraße 7
D-44137 Dortmund

Fon [+ 49_2 31] 22 20 70 85
www.club-of-logistics.de

Club of Logistics®

Veränderung als Chance

Die CINRAM GmbH in Alsdorf wandelt sich vom Dienstleister zum Full Service Logistiker.

Seit 40 Jahren steht der Name CINRAM international für Qualität, Pünktlichkeit und Genauigkeit. Angefangen hat der Konzern als Produzent und Distributor für namhafte Musik- und Filmstudios. Mittlerweile haben sich die Standorte zu Logistik-Zentren gewandelt, die die bewährten Kompetenzen nutzen, um branchenübergreifend als Full Service Logistiker zu agieren. Die CINRAM GmbH in Alsdorf bringt dafür beste Voraussetzungen mit, davon ist Michael Schweinsberg, Director Sales Distribution Logistics, überzeugt: „Was CINRAM im Bereich der Logistik bietet, findet man in dieser Breite und Tiefe nicht einmal bei den bekannten Namen der Logistikbranche!“

Zentrale Lage

Dank der zentralen Lage im deutsch-niederländisch-belgischen Dreiländereck ist vom Standort Alsdorf aus die Erreichbarkeit von beinahe 80 Prozent der Konsumenten in Europa innerhalb von 24 bzw. 48 Stunden möglich. Die CINRAM GmbH verfügt über mehr als 70.000 m^2 Lagerfläche und über 115.000 Kommissionierfächer für Kleinteile. Dazu kommen die entsprechenden Kompetenzen bei der Auftragsverarbeitung, wie zum Beispiel Pick-by-Light, eine zweistufige Kommissionierung oder Mann zur Ware. Die Artikelverwaltung nach FiFo, LiFo und anderen Kommissionierverfahren ist ebenso obligatorisch wie die systemische Unterstützung von Chargen- und Seriennummernverwaltung. Ein umfangreiches Serviceangebot wie beispielsweise Softwarebetankung und Funktionsprüfungen kommen hinzu. Stand heute hält CINRAM über 450.000 unterschiedliche Artikel im Bestand. Täglich werden bis zu 50.000 Lieferscheinpositionen mit einer Pickgenauigkeit von 99,97 % verarbeitet.

Hauseigene Druckerei

Ergänzt wird dieses Angebotsportfolio durch die hauseigene Druckerei „Printing Plant“. Hier können Dienstleistungen aus den Bereichen Artwork, Verpackungs-Engineering, Erstellung von Druckkomponenten und Materialien für den POS in Anspruch genommen werden.

„Ausgezeichnete“ Dienstleistung

CINRAMs erfahrene Logistik rundet zusammen mit dem Customer Service das Angebot ab. Gemeinsam mit seinen Kunden wurde CINRAM drei Jahre in Folge von Amazon mit der „Goldenen Palette“ ausgezeichnet. Diesen Logistik-Preis vergibt das Internetkaufhaus für besondere operative Leistungen.

„Die Voraussetzungen, CINRAM erfolgreich als Full-Service-Logistiker zu etablieren, sind sehr gut“, fasst Geschäftsführer Dieter Lubberich zusammen. „Unser Portfolio an logistischen Leistungen geht weit über die reine Lagerlogistik hinaus. Planung von Wiederbeschaffung und automatische Bestellungen, Ersatzteilmanagement und technische Funktionsprüfungen sind Bereiche, die von CINRAM abgedeckt werden. Darüber hinaus bieten wir Assembling und Konfektionierung sowie Leistungen der ‚verlängerten Werkbank‘ an.“

Alle Prozesse entlang der Supply Chain

Der Standort Alsdorf bietet sich an als European Distribution Center und Region Distribution Center. Dafür bringt CINRAM alles mit, was Kunden brauchen: Sämtliche Prozesse entlang der Supply Chain werden professionell gemanagt. Schnell, zuverlässig und mit hohen Sicherheitsstandards wurde hier immer schon gearbeitet, denn die Distribution für die Medienbranche muss hohen Ansprüchen genügen. Neu ist lediglich, dass mittlerweile Unternehmen aus diversen Bereichen die Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Und alles vorfinden, was sie benötigen.

Service-Portfolio

Manchmal sogar noch mehr. Im Bereich Inbound Logistic gehört dazu neben dem Import von Waren und der Zollabwicklung in den freien Verkehr die Wareninspektion beim Lagereingang. Hier werden von den Alsdorfern nicht nur stichprobenartig die Funktionen getestet, sondern auch Software-Updates für Geräte durchgeführt. Die Waren werden mittels Lot-, Chargen- und Seriennummernaufnahme verfolgt und eingelagert. Eine Größenordnung: Täglich registriert das System bis zu 120.000 Lieferscheinpositionen.

Für Produkte und Sendungen, die noch um Komponenten ergänzt oder zu Sets zusammengestellt werden müssen, kommt die eigene, teilautomatisierte Handverpackung zum Einsatz. Sie ist versiert, spezifische Kundenwünsche umzusetzen.

Echten Mehrwert

Auch auf dem Weg zum POS oder Endkunden ist die Ware bei CINRAM dank modernstem Frachtenmanagement in den besten Händen. Mit dem Control Tower-System navigieren die CINRAM-Logistiker die Sendungen effizient und verlässlich.

Produzenten von High Tech-Produkten oder Fast Moving Consumer Goods können die Expertise der Alsdorfer nutzen, ebenso wie Retailer oder E-Commerce-Anbieter. „Gerade für Kunden, die ihren Absatz über das Internet generieren, wollen wir unsere Präsenz verstärken“, macht Michael Schweinsberg deutlich.

Firmen, die ihre Spare Part Logistics abwickeln möchten, sind in Alsdorf ebenfalls gut aufgehoben: Mit Lageröffnungszeiten rund um die Uhr steht ein Hochverfügbarkeitslager für eilige Ersatzteile und Austauschkomponenten zur Verfügung. CINRAM-Geschäftsführer Dieter Lubberich fasst das so zusammen: „Wir können horizontal und auch vertikal in die Mehrwertkette eingreifen und so unseren Kunden echten Mehrwert bieten!“

CINRAM GmbH
Michael Schweinsberg

Max-Planck-Straße 1-9
52477 Alsdorf

Tel.: +49 2404/ 58 400
Fax: +49 2404/ 58 90 400

michaelschweinsberg@cinram.com

www.cinram-logistics-germany.com

niedersachsen park
Wachstum live erleben

Niedersachsenpark GmbH
Braunschweiger Str. 15
49434 Neukirchen-Vörden
Tel.: +49 5493/5492 0
www.niedersachsenpark.de

Wachstum live erleben! - Der Niedersachsenpark ist mit einer Gesamtfläche 412 ha das größte Industrie– und Gewerbegebiet Niedersachsens. Mit der direkten Lage an der Autobahn A1 und der geringen Nähe zum Kreuz Osnabrück/Lotte (BAB 30) ist eine optimale Nord-Süd sowie Ost-West-Anbindung des Standortes gewährleistet. Von den einzigartigen Vorzügen konnte u.a. Global Player adidas, PSA PEUGOT CITROËN, die Grimmel Lndmaschinenfabrik sowie die Adolf Würth GmbH & Co. KG überzeugt werden.

Der LogiMAT-Stellenmarkt powered by LOGjobs.de

Das Logistik Jobportal für Intra-, Kontrakt- und Transportlogistik www.LOGjobs.de bietet als Exklusivpartner der LogiMAT 2015 Unternehmen die Möglichkeit, Stellenangebote auf der Messe (Eingang Ost / Stand EO40) und in den online Jobportalen zu veröffentlichen.

Wir bringen Arbeitgeber und Jobsuchende zusammen!

Neben aktiven Jobsuchern erreichen Sie auf der Messe auch Spezialisten und Fachkräfte, die Sie über allgemeine Jobportale nicht erreichen!

Ihr Nutzen:

- Präsenz vor Ort
- richtige Zielgruppe
- maximale Streuung
- zeitnahe Schaltung Ihrer Anzeige
- attraktives Preis-Leistungsverhältnis

Sie wollen weitere Informationen zum LogiMAT-Stellenmarkt powered by LOGjobs.de?

Tel.: 02132 - 68 580 70
E-Mail: info@logjobs.de

Exklusivpartner der:

LogiMAT 2015

LOGjobs.de
Das Logistik Jobportal

LOGjobs.de c/o
Logvocatus Gesellschaft für Logistik mbH
Niederlöricker Straße 20
40667 Meerbusch

www.LOGjobs.de
info@logjobs.de
Tel.: 02132 - 68 580 70
Fax.: 02132 - 68 580 71

Keine Industrie 4.0 ohne Logistik 4.0

Eine Fachtagung des „Club of Logistics“ analysierte die Auswirkungen der Vernetzung der Wertschöpfungsstufen auf die Geschäftsmodelle von Fertigungs- und Logistikindustrie

Der hochkarätig besetzte Kongress, zu dem der Club of Logistics für den 10./11. November 2014 nach Bremen eingeladen hatte, beschäftigte sich mit den Zukunftsperspektiven, die sich aus der fortschreitenden Digitalisierung aller Aspekte des Wirtschafts- und Gesellschaftslebens ergeben. Dabei kristallisierte sich heraus, dass der Logistik in diesem Prozess der kompletten Vernetzung aller Informations- und Kommunikationssysteme eine herausragende Rolle zukommt.

Die Fachtagung stand unter dem Motto: „Industrie 4.0 = Logistik 4.0“. Unter der Moderation des Publizisten Dieter Schnaas untersuchten Experten aus Wissenschaft und Industrie in Keynotes und mehreren Talkrunden die Bedeutung der Logistikindustrie bei der Umsetzung der von der Bundesregierung gestarteten Initiative Industrie 4.0.

Evolution der Technologie, Revolution der Geschäftsmodelle

In ihren Keynotes umrissen Prof. Dr. August-Wilhelm Scheer, Geschäftsführer der Scheer Group in Saarbrücken, und Dieter Schweer, Mitglied der Hauptgeschäftsführung im BDI, den gegenwärtigen Stand und die mittelfristige Entwicklung der Industrie 4.0-Technologien sowie deren Einfluss auf die Geschäftsmodelle in Herstellung und Logistik. Übereinstimmend hoben sie hervor, dass es bei Industrie 4.0 nicht um die großangelegte Neuentwicklung von Technologien geht, sondern um die Integration und Vernetzung vorhandener und evolutionär weitergeführter Ansätze. Nicht die technischen Aspekte des Wandels in der Wertschöpfungskette stellten eine Revolution dar, sondern ihre Anwendung innerhalb völlig neuer Geschäftsmodelle, die auch die Rolle der beteiligten Industrien komplett umgestalten würden: Nicht mehr die Hersteller der materiellen Güter (etwa die „Blechbieger“ der Autoindustrie) werden das Sagen haben, sondern die Softwarehersteller, die im Besitz der Kundendaten sind und Zugang zum Endkunden haben.

Industrie 4.0 krempelt die Wirtschaftslandschaft um

In der Talkrunde „Wie verändert Industrie 4.0 unsere Wirtschaft“ diskutierten Dr. Reinhard Geissbauer von PricewaterhouseCoopers (PwC), Martin Hofer, Vorstand der Wassermann Unternehmensberatung, und der Wirtschaftswissenschaftler Prof. Dr. Hans-Georg Kemper (Universität Stuttgart) die Frage nach den konkreten Auswirkungen der Industrie 4.0-Agenda auf die Unternehmen.

Die Runde war sich darin einig, dass das Hauptthema, das der Dachbegriff Industrie 4.0 aufgreift, nämlich die Digitalisierung aller wesentlichen Unternehmensprozesse in Fertigung und Logistik, einen enormen Effizienz- und Produktivitätsschub bewirken kann. Nach einer PwC/VDMA-Studie erwarten Unternehmen etwa der Maschinenbau-, Auto- und Prozessindustrie durch Digitalisierungstechnologien eine Kostenreduzierung von 2 bis 3 Prozent pro Jahr. Darüber hinaus prognostizieren sie eine jährliche Umsatzsteigerung von 4 Prozent durch die Produktion neuer digitalisierter Produkte und Services. Die Logistikindustrie, so die einhellige Meinung, werde in besonderer Weise von der Digitalisierung profitieren,

da die neuen Geschäftsmodelle und Herstellungsverfahren eine intensive Einbindung und Vernetzung aller Logistikelemente erforderlich mache.

Logistik als Treiber und Profiteur von Industrie 4.0

Über den Themenkomplex „Industrie 4.0 fördert Logistik 4.0“ diskutierten anschließend Prof. Dr. Michael Henke, Institutsdirektor des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML, Sabine Hucke, Geschäftsführerin der Bundesvereinigung Logistik (BVL), Prof. Dr.-Ing. Thorsten Schmidt, Direktor des Instituts für technische Logistik und Arbeitssysteme der TU Dresden, und Prof. Dr.-Ing. Klaus-Dieter Thoben, Geschäftsführer des Bremer Instituts für Produktion und Logistik BIBA.

Die Gesprächsrunde stellte die wegweisende Rolle der Logistik bei der Implementierung der Industrie 4.0-Strategie heraus. So seien viele der Digitalisierungs-Voraussetzungen für Industrie 4.0, die die meisten Fertigungsbetriebe und -konzerne derzeit noch nicht durchgängig erfüllen können, in modernen Logistikunternehmen bereits Alltag, beispielsweise die Nutzung von RFID-Systemen. Zudem sei der Vernetzungsgrad in der Logistik durch die Schnittstellen zu den produzierenden Unternehmen und Zulieferern auf der einen und den Kunden auf der anderen Seite außerordentlich hoch.

Noch wichtiger, so die Experten, werde in Zukunft die Möglichkeit der Logistiker, durch Nutzung des Informationsschatzes (bspw. über die Materialflussdetails in den Herstellungsunternehmen) und Anwendung von Big-Data-Software zusätzliche und neue Services anzubieten.

Einstieg in kleinen Schritten

„Wie können Logistikunternehmen sich auf den Wandel vorbereiten?“ lautete der Titel der dritten Podiumsrunde, die mit Prof. Dr. Julia C. Bendul, von der Jacobs University Bremen, Prof. Dr. Michael Feindt, Gesellschafter der Blue Yonder GmbH, Prof. Dr. Otto Jockel, Präsident der Hochschule Neuss für internationale Wirtschaft, Dr. Marcus Schreibauer von Hogan Lovells International sowie Jan Westerbarkey, Geschäftsführer Technik bei der Westaflexwerk GmbH besetzt war.

Die Experten der Runde stellten fest, dass gerade in mittelständischen Unternehmen der Begriff Industrie 4.0 häufig Unverständnis, Unbehagen oder gar Versagensängste hervorrufe. Grund hierfür sei neben einem Mangel an Information auch eine Überfrachtung des Konzepts mit allzu großangelegten und hochtrabenden Visionen. Es mache aber für die Unternehmen durchaus Sinn, zu überlegen, welche Elemente der Digitalisierungsoptionen sich zur Implementierung eignen könnten – wobei der Nutzen in Form messbarer Effizienzsteigerung gesichert sein müsse. Schließlich sei Industrie 4.0 kein Selbstzweck. Zunächst gebe es diesseits des Konzepts noch zahlreiche konventionelle Möglichkeiten, die Effizienz zu steigern.

Ein für Logistikunternehmen gangbarer Weg, in die Digitalisierungsstrategie einzusteigen und dadurch sowohl die Effizienz zu heben als auch neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, sei es, auf innovative Kunden und Partner zuzugehen und gemeinsam mit ihnen einzelne Projekte umzusetzen und hinsichtlich ihres Nutzens zu testen. Dieser Nutzen könne außer durch schnellen ROI auch in einer erhöhten Kundenzufriedenheit und -bindung bestehen.

Die Politik blieb draußen

Peter H. Voß, Geschäftsführer des Club of Logistics, äußerte sich hoch zufrieden über den Nutzwert der Veranstaltung: „Die Experten aus Industrie und Wissenschaft haben etwas erreicht, das man sonst so gut wie nie geboten bekommt: Sie haben das schwierige und Dank viel politischer Überfrachtung übermäßig komplizierte Thema Industrie 4.0 einerseits in seinen vielen Aspekten konkretisiert und transparent gemacht. Andererseits wurde aber gleichzeitig die ganz konkrete Bedeutung des Themas für das Alltagsgeschäft der Unternehmen herausgearbeitet und mit konkreten Handlungsanweisungen verknüpft. Dass sich kein einziger eingeladener Vertreter der Politik zu einer Teilnahme am Kongress bereit gefunden hat, kann ich nur sehr bedauern. Hier in Bremen wäre Gelegenheit gewesen, die wolkigen Spruchweisheiten der Politik mit der Realität zu konfrontieren. Aber das scheint offenbar nicht gewollt zu sein.“

Club of Logistics e. V.

Wißstraße 7
44137 Dortmund

Tel.: +49 231/22 20 70 85
info@club-of-logistics.de
www.club-of-logistics.de

Simulation zur Analyse von Transporten

von Mathias Bös

Im Transportbereich sind der Konkurrenzdruck und die Wettbewerbssituation enorm hoch. Transportunternehmen sind daher gezwungen, ihre Geschäftsprozesse permanent zu optimieren und weiterzuentwickeln.

Ein diesbezüglicher Aspekt betrifft Transportunternehmen, die u.a. im Bereich der Kontraktlogistik tätig sind. Hierbei geht es nicht nur um die Übernahme reiner Transportdienstleistungen, sondern auch um ergänzende logistische Leistungen wie lagern, kommissionieren oder Mehrwertleistungen (VAS – value added services). Ein entscheidender Kostentreiber ist dabei die Frage nach einer optimalen Lage des Standortes, an dem Waren für einen (oder mehrere) Kunden gelagert und kommissioniert werden und von wo sie zu Ablieferstellen distribuiert werden. Je günstiger (in Hinsicht auf die resultierende Transportgesamtleistung) dieser Standort ausgewählt wird um so konkurrenzfähiger kann sich ein Unternehmen um derartige Geschäfte bewerben.

Um einen optimalen Standort zu finden oder die Lage ihres eigenen Standortes zu bewerten nutzen immer mehr Unternehmen neue Methoden der digitalen Planung, wie zum Beispiel die Simulation. Dies gilt sowohl für Versender als auch für Logistikdienstleister. Auf diese Weise ist es möglich, Kosten- und Serviceaspekte bei der Suche nach dem optimalen Standort miteinander zu vergleichen. In umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsprojekten (z.B. Effizienz-Cluster LogistikRuhr) konnten diese Methoden standardisiert werden, so dass sie mittlerweile als Web-Services im Internet angeboten werden.

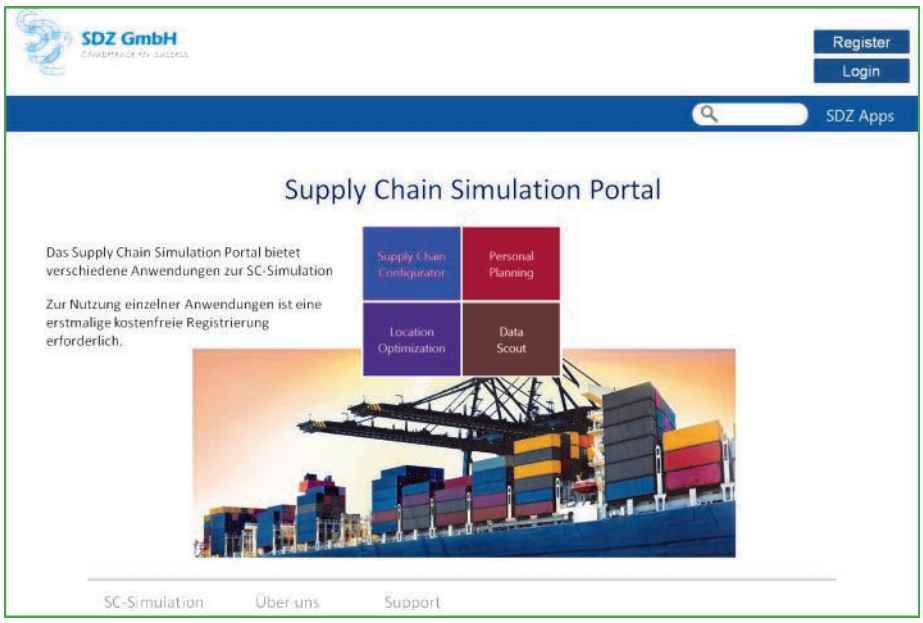


Abbildung 1: Internetportal für Supply Chain Simulation

Ein diesbezüglicher Anwendungsfall ist die Suche nach einem service-optimalen Logistikstandort. Die Anlieferstellen sind in ganz Deutschland verteilt. Für die Standortsimulation wird lediglich die Adresse jeder Anlieferstelle sowie die jährliche Transportleistung benötigt. Die notwendige Geo-Kodierung der Adressen übernimmt automatisch die Anwendung (s. Abb. 2). Die Adressen können im MS-Excel-Format für die Simulation bereitgestellt werden. Der Anwender kann für jeden Simulationslauf zudem noch vorgeben, wie viele Standorte die Simulation in Betracht ziehen soll.

Als Ergebnis erhält der Anwender eine detaillierte Analyse für jedes untersuchte Szenario. So wird als ein Ergebnis die ermittelte Transportleistung (in Gesamtkilometern) für jedes Szenario ausgewiesen (s. Abb. 3).

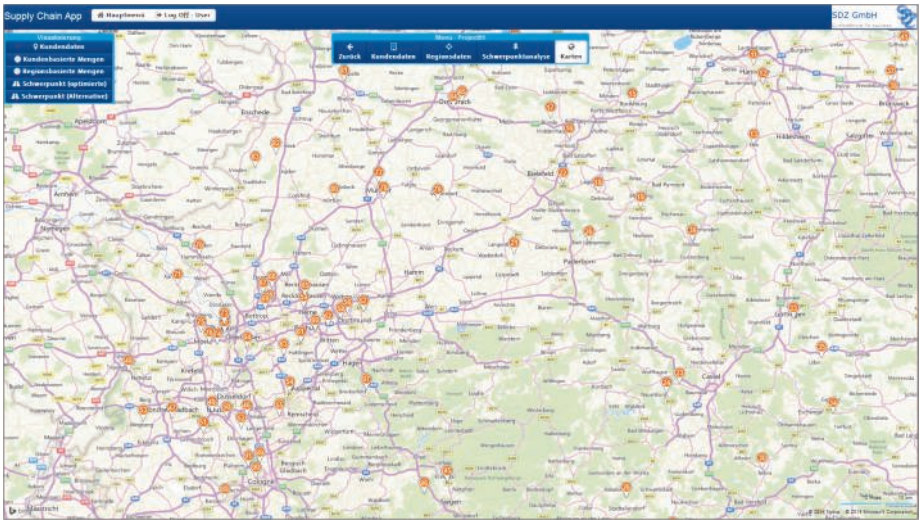


Abbildung 2: Darstellung von Ablieferstellen nach Geo-Kodierung

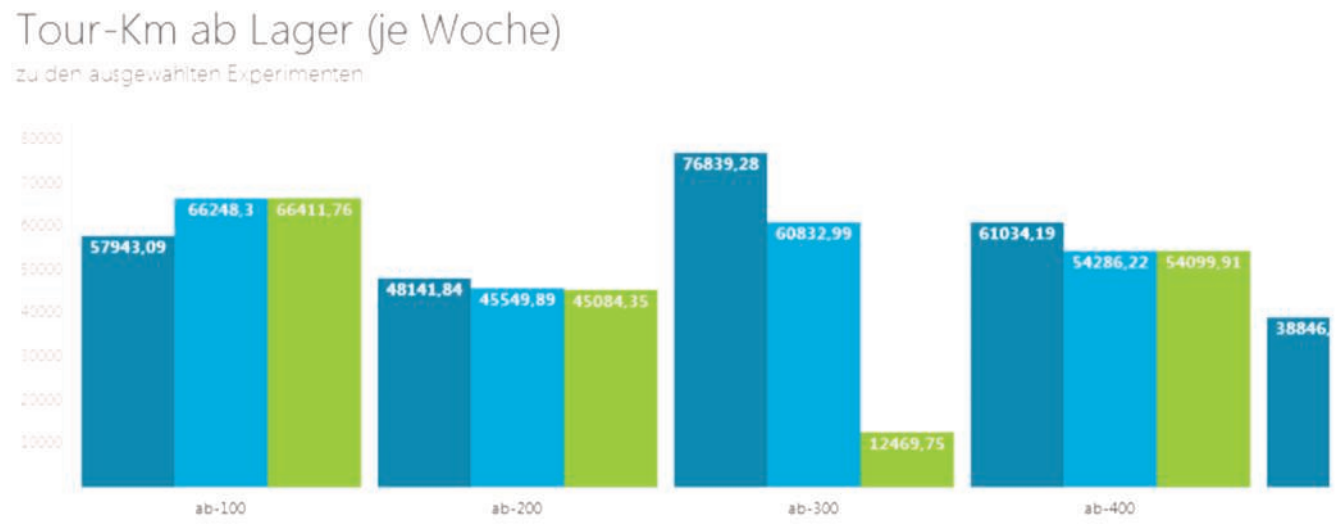


Abbildung 3: Vergleich der ermittelten Distanzen je Region für verschiedenen Szenarien

Des Weiteren werden die Ausliefermengen (bei mehreren Standorten jeweils getrennt nach Standort) ermittelt oder auch das korrespondierende Ausliefervolumen (s. Abb. 4 und 5).

Bei detaillierten Untersuchen ist es zudem möglich, auch die resultierende Gesamtlänge aller Auslieferfertouren eines Standortes oder deren Dauer zu ermitteln (s. Abb. 6 und 7).

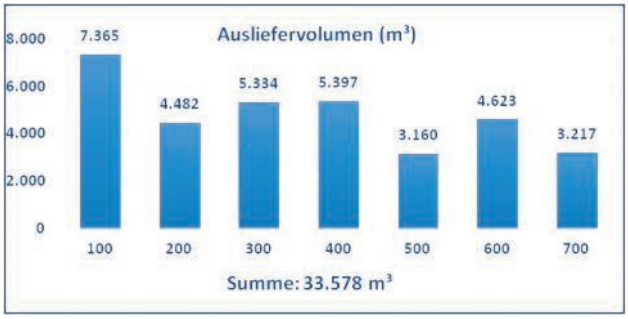
Sämtliche Ergebnisse können zudem mit Kosten bewertet werden. Neben den ermittelten Gesamt-Transportkosten, u.a. die jährlichen Transportkosten je Anlieferstelle, die Transportkosten je Region, je Standort, etc. In weitergehenden Analysen können auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt werden, so z.B. die erzeugten oder die eingesparten Emissionen (CO^2).

SDZ GmbH
Dipl.-Ing. Mathias Bös

Hauert 20
44227 Dortmund

Tel.: +49 231/975050 0
Fax: +49 231/975050 50

mathias.boes@sdz.de
www.sdz.de



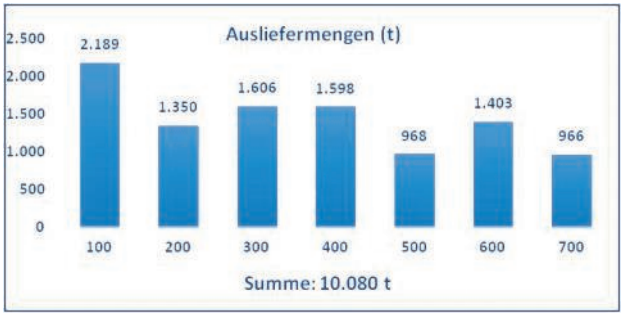


Abbildung 4 und 5: Simulationsergebnis (Ausliefervolumen und Ausliefermengen je Region)

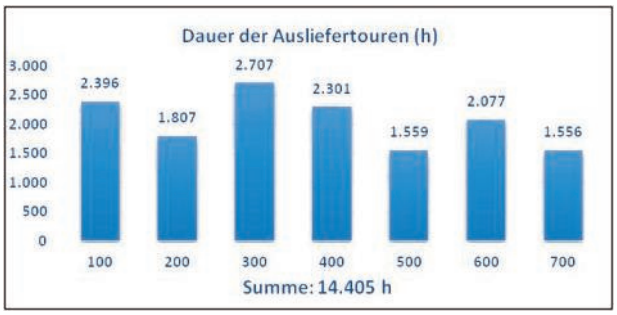


Abbildung 6 und 7: Simulationsergebnis (Transportlänge und Transportdauer je Region)

RFID in der Logistik -

Wohin geht der Weg?

von Frank Linti

In der Logistik war RFID in den letzten 10 Jahren ein zunehmend wichtiges Thema.

Seit es passive Long Range UHF RFID-Transponder in selbstklebenden Bauformen gibt, stand einer schnellen Programmierung und Verklebung der Datenträger nichts mehr im Weg. Lesereichweiten von bis zu 8 Metern erlauben ein Tracking der Objekte, Platten oder Behälter im Pulk bei der Tordurchfahrt mit dem Stapler. Dadurch werden Tourenplanung und Bestandskontrolle zu einem automatisierten Event, bei dem nur noch dann Personal benötigt wird, wenn

die erfassten Daten nicht mit den avisierten Daten übereinstimmen.

Einem komplett flächigen Einsatz in der Logistik stand bisher zum einen der Kostenfaktor der RFID Etiketten und der Investitionen ins Lesesystem entgegen. Zum andern hatten sich viele Branchen noch nicht auf eine Standarisierung der Datenbelegung und der benötigten Inhalte geeinigt.

Deshalb waren alle ersten Projekte, die mit RFID realisiert worden sind, Mehrweglogistikbehältnisse, die einem Unternehmen selbst gehören und damit rechnet sich ein ROI mit RFID extrem schnell.

Mehrweglogistik mit RFID

In geschlossenen Kreisläufen bei denen es einen Besitzer der Logistikbehältnisse gibt, rechnet sich die RFID-Integration in sehr kurzer Zeit.

Umgesetzte Projekte haben gezeigt, dass der Poolinhaber mindestens 25 % weniger Bestandsbehälter benötigt, wenn er genau weiß, wo sich die Behälter befinden und wie seine Leergutwege aussehen.

Die RFID Etiketten sind etwas teurer, da sie oftmals auch waschresistent sein müssen. Dafür sind sie über das gesamte Behälterleben lückenlos nutzbar.

Bei Einsätzen von RFID auf metallischen Behältern, Gitterboxen oder Gestellen sind besondere RFID-Labels nötig, da RFID-Etiketten auf Metall im Normalfall nicht ausgelesen werden können.

Durch eine individuelle Konzeption der Schreiner RFID Datenträger sind aber mittlerweile auch auf Metall Lesereichweiten von bis zu 4 m möglich.

Die Logistikbehälter können so lückenlos getrackt werden und erlauben dadurch eine durchgängige Verfolgung der Supply Chain.

Übergreifende RFID Logistik-Kette

Der nächste Schritt in der Evolution von RFID in der Logistik ist der Einsatz über die verschiedenen Partner in einer RFID Nutzungskette.

Die Produkte werden vom Zulieferer zum Hersteller transportiert dort montiert, kontrolliert und an den Hersteller des Endprodukts weiter transportiert.

RFID dient als übergeordnetes Medium an dem jeder Beteiligte sowohl die Basisdaten als auch seine eigenen Daten nutzen kann.

Die Pulkerfassung und die Tourenoptimierung nutzen alle Partner. Die Produkt ID oder Qualitätsdaten nutzen die Partner zur Montage oder Chargenrückverfolgung.

Durch das Chip „Sharing“ können sich alle Beteiligten dieser Kette die Kosten der RFID-Etiketten teilen und so umfangreiche RFID-Optionen zum gleichen Preis wie Barcode-Kennzeichnungen nutzen.

Dieser Trend wird vor allem durch die zunehmende Standarisierung der RFID Datensätze auf Branchenebene vorangetrieben. So schreiben schon heute die großen OEM in Deutschland in der Automobil-

branche ihren Zulieferern die Belegung der Chipdaten vor.

Der VDA Verband hat dazu speziell für die Automobilbranche Spezifikationen erstellt. Dasselbe Szenario lässt sich in der Pharmabranche oder im Aviation Bereich feststellen.

Intelligente RFID Etiketten für die Logistik der Zukunft

In der Zukunft werden RFID Datenträger noch vielfältigere, zusätzliche Informationen kommunizieren können. Durch den Einsatz von RFID-Etiketten mit Sensorfunktion kann der Logistiker oder der Endkunde sofort am Zielort feststellen, ob die Fracht innerhalb der Temperaturkette war, zu feucht geworden ist oder gestürzt wurde. Durch die NFC-Technologie können bereits schon heute mehrere Millionen Nutzer von Smartphones RFID Etiketten auslesen und auch mittels passender App die gespeicherten Sensordaten auslesen.

Diese Entwicklung wird vor allem hochwertige und sicherheitsrelevante Waren betreffen.

Was bedeutet das für den Logistiker?

Der klassische Logistikansatz Ware von A nach B zu befördern wird sich durch den Einsatz von RFID nicht gravierend ändern. Was sich ändern wird, sind die variablen Daten und die Lesetechniken sowie die Geschwindigkeit zur Verladerampe. Ein Prozess der vollständig mit RFID Pulkerfassung an den Warenausgangs und Wareneingangszonen arbeitet, ist extrem effizient im Warendurchsatz und

Leergutmanagement.

Der innovative Logistiker von morgen wird sich noch tiefer in die Prozesse seiner Kunden einbringen müssen, wenn er gute Gewinne erwirtschaften möchte. Dazu gehört, dass die Logistik immer früher die Beförderung oder Bereitstellung der Waren und Materialien übernehmen wird. Der Kunde wird morgen seine Produktionslogistik seine Kanban Bestückung oder seine Montagelogistik dank moderner Trackinglösungen wie RFID und einer Echtzeiterfassung in omnipräsente Datenbanken immer weiter optimieren.

Durch einheitliche Datensätze auf den einzelnen Produkten kann ein Tracking bis auf Einzelproduktebene durch den Logistiker durchgeführt werden und die Bestände automatisch angepasst werden.

Die Industrie 4.0 wird in Zukunft zunehmend intelligentere Produkte bereitstellen, die dank RFID-Chip in der Lage sein werden, dem Logistiker zu sagen, was mit ihnen passieren soll. Diese dezentrale Intelligenz auf Bauteilebene ermöglicht dem externen Logistiker Arbeitsanweisungen mit dem Objekt durchzuführen ohne im Kundensystem angebunden zu sein oder eine ständige Vernetzung vorhalten zu müssen.

Noch stehen wir am Anfang der Entwicklung, die erst durch RFID-Inseln getrieben wurde und sich nun zunehmend vernetzt und ausbaut. Für die Logistik ist diese Entwicklung eine gute Chance, sich noch tiefer zu vernetzen und als langjähriger Partner der jeweiligen Branchen für die Zukunft ein wertschöpfender Teil zu sein.

Frank Linti, Business Development Manager RFID bei Schreiner LogiData, ist seit über 20 Jahren in Beratung, Vertrieb und Business Development von RFID- und Codierungslösungen tätig.

Bei Schreiner LogiData ist Frank Linti verantwortlich für die Analyse von Kundenprozessen hinsichtlich durchgängiger RFID-Integration sowie für die Unterstützung des technischen Vertriebs bei Kundenanwendungen zum Thema RFID.

Frank Linti

Business Development Manager RFID

Schreiner LogiData,
Competence Center der Schreiner Group GmbH & Co. KG

Bruckmannring 22
D-85764 Oberschleißheim

Tel. +49 89 31584-4140

Frank.Linti@schreiner-logidata.com
www.schreiner-logidata.com

Die LogCoop GmbH - Erfolg im Fokus

Ein Logistik-Netzwerk, auf das man bauen kann

Das Logistik-Netzwerk LogCoop wurde im Mai 2013 gegründet. Mittlerweile besteht die Kooperation aus 30 Spediteuren. Ein wichtiger Punkt für die LogCoop ist das Netzwerken der Mitglieder. Diese Zusammenarbeit der Mitglieder besteht u.a. darin, auch mal „was abzugeben“. So konnte die Guckuk Logistik GmbH & Co. KG einen größeren Auftrag zur Lagerung von verschiedenen Textilien nicht abwickeln und gab diesen an Sievert Handel Transporte GmbH weiter. Ähnliche Beispiele finden sich regelmäßig im Netzwerk. Auch die Weitergabe von Ladungen und Ausschreibungen funktioniert. Um die Zusammenarbeit erfolgsorientiert und ethisch durchzuführen, wurde ein Verhaltenskodex angefertigt .

Wie in einer Kooperation zu erwarten, werden auch bei der LogCoop GmbH die Volumina im Bereich Einkauf gebündelt. Allerdings entstehen neben den klassischen Produkten wie Büroartikel oder AdBlue auch andere Rahmenverträge. Hier stellt die Kooperation immer mehr darauf ab, dass Innovationen an die Spediteure vermittelt werden. Diese Innovationen werden bei den regelmäßigen Veranstaltungen besprochen. Neben der halbjährlich stattfindenden Vollversammlung werden auch Arbeitskreise zu den Themen Einkauf, Transport, Technik und Marketing & Vertrieb abgehalten. Hier ist die Teilnahme der Mitglieder gewünscht, da im Netzwerk Fremdbestimmung vermieden werden soll. Jeder wird dazu angeregt, sich zu beteiligen. Hieraus ergeben sich dann neue Vorschläge für Rahmenverträge mit Lieferanten und neue Ideen, die langfristig in der LogCoop umgesetzt werden.

Für 2015 ist geplant, die Aktivitäten branchenspezifisch zu organisieren. Hier können sich die einzelnen Spediteure besser einfinden und die Vertriebsaktivitäten effektiver abgestimmt werden. So werden z.B. gezielte Messebesuche geplant. Aktuell ist eine Aufsplittung in folgende Branchen geplant:

- Gefahrgut/Gefahrstoffe
- Lebensmittel/Getränke
- Bau/Baustoffe
- Schwer/Sperrig/Lang/ Fragil (SSLF)
- Internationale Transporte und Kontraktlogistik
- E-Commerce

Zu den jeweiligen Themen sind Branchentage geplant. Hierzu werden Referenten aus den jeweiligen Industriezweigen der Branchen eingeladen. Zu den Veranstaltungen sind auch „Nicht-Mitglieder“ gerne gesehen.

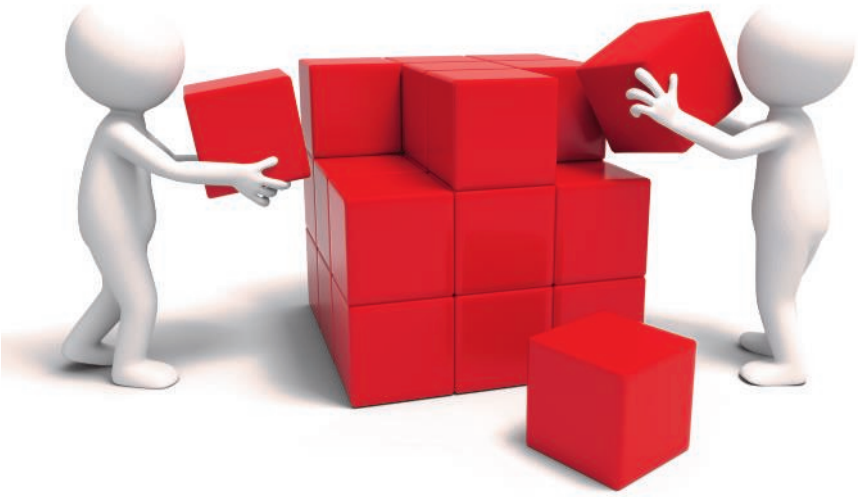
Im kommenden Jahr werden darüber hinaus Seminare angeboten. Auf dem Plan stehen hier Veranstaltungen zum Thema Mindestlohn, Zollabwicklung und Betriebswirtschaft.

Frei nach dem LogCoop-Motto „Kooperation statt Konkurrenz“ wird es langfristig eine Zusammenarbeit mit dem Netzwerk „KoLoS“ geben. Geplant sind gemeinsame Aktivitäten zu Themen wie Zertifizierung, Ladungstausch, Personalbeschaffung und Lagervermarktung. Insgesamt werden die beiden Kooperationen über 5.000 Fahrzeuge verfügen. Hierdurch entsteht eine gewisse Marktmacht, die es den mittelständischen Speditionen ggf. ermöglichen wird, auch gegen die „Großen“ zu bestehen. Es ist aktuell keine Verschmelzung der beiden Logistik-Netzwerke geplant.

LogCoop GmbH
Niederlöricker Str. 20
40667 Meerbusch

www.logcoop.de
info@logcoop.de

Tel: +49 2132/68 58 073



CINRAM

DISTRIBUTION
LOGISTICS

Helping Clients deliver their Products

Facts & Figures

Present in 5 Countries
- 12 Manufacturing- & Distribution Sites
- 2,5 Million sqm Space

Industry Focus:
- Retailer
- HighTech
- Cosmetics
- eCommerce
- Spare Part Logistics

CINRAM eCommerce Solutions

CINRAM Portfolio
- Warehouse Logistics
- Spare Part Logistics
- Bonded Warehouse
- Customs Clearance
- High Security Storage
- Fulfillment
- Printing Plant

CINRAM EDC/RDC Alsdorf

- 70.000 sqm Warehouse Space
- 50.000 Storage Capacity (racks)
- 115.000 Small Shelves
- 55.000 Order lines per Day
- 1.000 Employees

CINRAM Storage Areas
- Bulk Storage
- High-bay
- Small Shelves
- Security Area
- Production and Assembling
- Automated Picking Areas

Additional Services
- Customer Service Center
- Repair Management
- Packaging
- Inventory Management

CINRAM Extended Work Bench
- Assembly of products
- Kitting
- Buildung sets
- New packaging
- Labeling
- Shrinking

Michael Schweinsberg
Max-Planck-Str. 1-9
52477 Alsdorf
T +49 2404 58 400
M +49 178 4703 712
F +49 2404 58 90 400
michaelschweinsberg@cinram.com

CINRAM
cinram-logistics-germany.com

Gemeinschaftsstände von LAGERflaeche.de in 2015

10. - 12.02.2015 Messe Stuttgart

Nach der erfolgreichen Durchführung der transport logistic 2013 und der LogiMAT in den vergangenen drei Jahren, wird LAGERflaeche.de auch in 2015 wieder Gemeinschaftsstände auf verschiedenen Messen der Logistikbranche organisieren.

Das nächste Projekt ist die LogiMAT auf dem Messegelände in Stuttgart. Die Messe bietet einen vollständigen Marktüberblick über alles, was die Intralogistik-Branche bewegt

05. - 08. 05. 2015 Messe München

LAGERflaeche.de wird in Kooperation mit der LogCoop GmbH, eine Servicegesellschaft für mittelständische Unternehmen der Transport- und Logistikbranche, auch einen Gemeinschaftsstand auf der transport logistic 2015 in München organisieren.

Die Messebroschüren können wir Ihnen gerne zuschicken oder Sie laden sich diese unter www.LAGERflaeche.de herunter.

LAGER[flaeche]
Serviceplattform für Lagerlogistik

LAGERflaeche.de
c/o Logvocatus GmbH
Niederlöricker Str. 20
40667 Meerbusch

Tel.: +49 2132/68 58 070
Fax : +49 2132/68 58 071

info@LAGERflaeche.de
www.LAGERflaeche.de