

GREEN **STRING** CORRIDOR

# Revolution des skandinavischen Logistiksektors



## *Entstehung des stärksten und innovativsten Logistik-Cluster in Nordeuropa*

In den kommenden Jahren wird in den Regionen im STRING-Korridor erheblich in die Verkehrsinfrastruktur investiert: eine feste Fehmarnbeltquerung, neue Zugverbindungen und bessere Autobahnen werden in Dänemark und Deutschland entstehen. Es wird erwartet, dass diese Investitionen zu einer besseren Integration in den europäischen Binnenmarkt, zu einem verbesserten Zugang zum Hamburger Hafen führen und neue Möglichkeiten für Kooperation und Entwicklung in der Wirtschaft eröffnen. Diese Möglichkeiten werden nicht nur zu einer Zunahme von logistischen Aktivitäten führen, sondern hoffentlich auch das Wachstum fördern. Dies ist unbedingt erforderlich, um für eine breiter angelegte regionale Entwicklung Nutzen aus diesen Investitionen ziehen zu können. Im Bereich der Innovation zeigt der Logistikbereich der STRING –REGION erhebliches Potenzial als Vorreiter in den Bereichen Effizienz und Umweltsleistung.

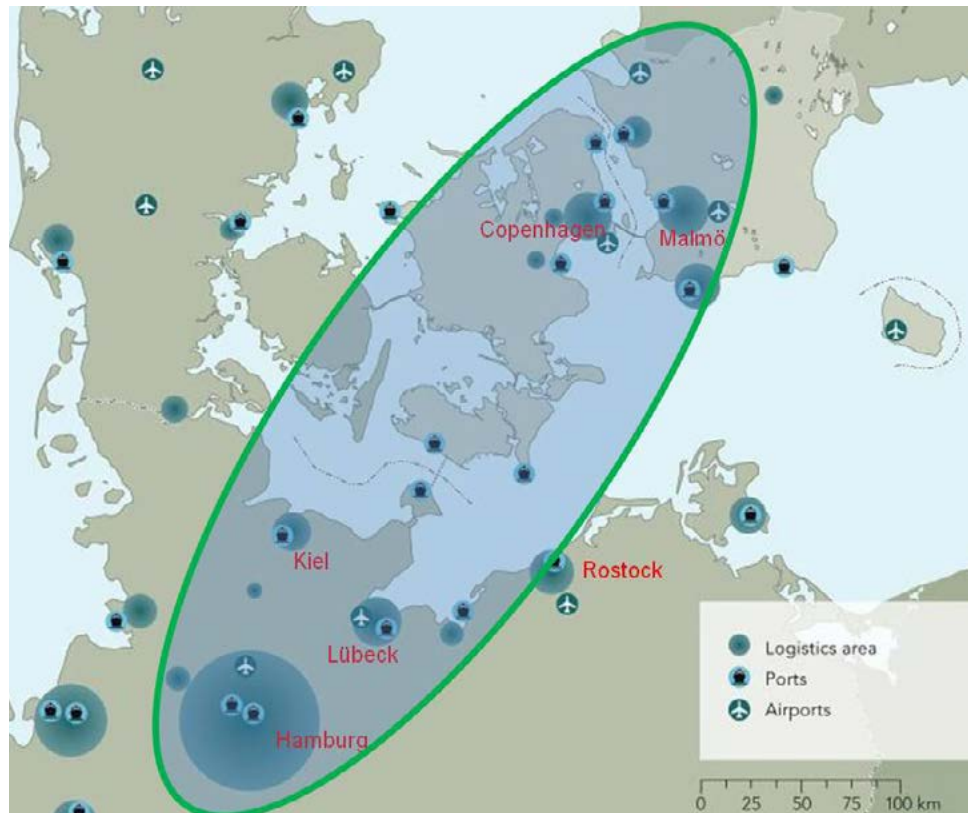
### **Die Wirtschaft in einem essentiellen Korridor**

Eine Analyse des Green STRING Corridor Projektes zeigt, dass die Beschäftigung in der Transport-und

Logistikbranche in der STRING Region bei rund 180.000 Menschen liegt und diese sich auf eine Reihe von Teilbereichen und in verschiedenen Teilen der STRING Region verteilt.

Die Gesamtbeschäftigung in der Transport-und Logistikbranche war in den letzten Jahren rückläufig. Jedoch gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den fünf STRING Regionen und in den jeweiligen Teilsektoren der Transport-und Logistikbranche. Hamburg ist, welches nicht überraschend ist, der Hauptstandort für Transport-und Logistikaktivitäten in der STRING-Region und steht für 40 Prozent der Beschäftigten in dieser Branche. Region Skåne und Schleswig-Holstein weisen jedoch eine relativ konstante Größe der Beschäftigung und der Zahl der Unternehmen in den letzten Jahren auf, wenn auch mit deutlichen Unterschieden in der Zusammensetzung der Teilsektoren. Schleswig-Holstein hat eine herausragende und spezialisierte Position innerhalb des Post-und Kuriersektors, welches für mehr als ein Viertel der gesamten Beschäftigungszahl von 49.000 in der regionalen Transport-und Logistikindustrie ausmacht.

*Die STRING-Region, d.h. die Region Schonen (Skåne) in Schweden, die Region Seeland, die Stadt Kopenhagen und die Hauptstadtregion in Dänemark, die Stadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein bilden eines der stärksten und innovativsten Logistik-Cluster in Nordeuropa.*



Grafik: Femern A/S



In der Region Seeland dominiert der Gütertransport die Gesamtzahl der Unternehmen und der Beschäftigungen. Gleichzeitig hat dieser Teilsektor doch insgesamt den größten Verlust von Arbeitsplätzen in der Transport- und Logistikindustrie seit den späten 1990er Jahren zu verzeichnen. Auch wenn das Gesamtbild der Transport- und Logistikbranche eine abnehmende Zahl von Mitarbeitern zeigt, hat der Gesamtumsatz in vielen Teilbereichen zugenommen, und für einige Teilsektoren ist die Zahl der Beschäftigten in der Tat gestiegen, wie z. B. in Logistikdienstleistungen wie Lagerhaltung, 3PL-Dienstleister (Third Party Logistics, externe Logistikanbieter), Post- und Kurierdienste.

Der Teilsektor mit dem größten Umsatz ist ohne im Wettbewerb zu stehen, der maritime Sektor. Im Jahr 2010 hatte die Hauptstadtregion Dänemarks in diesem Sektor einen Umsatz von circa 18 Milliarden Euro, während die Hamburger einen Anteil von rund 15 Milliarden Euro erreichten. Interessant ist jedoch, dass die Zahl der Beschäftigten im Bereich maritime Wirtschaft in Hamburg bei 14.000 liegt, und in der Hauptstadtregion Dänemarks bei nur etwa 3.000, welches deutlich zeigt, dass abgesehen vom Standort der Hauptgeschäftsstelle und Verwaltung, die maritimen Aktivitäten der Hauptstadtregion Dänemarks auf den Weltmärkten stattfinden.

Um die erwarteten Vorteile der Investitionen in neue Infrastruktur, nämlich bessere Erreichbarkeit,

kürzere Transitzeiten und effizienterer Transport gewinnbringend zu nutzen, benötigt die STRING-Region auch eine reaktive und innovative Logistik-Industrie. Die zahlreichen in der STRING-Region angesiedelten Industriebetriebe, die Güter und Dienstleistungen importieren und exportieren, organisieren ihren Transport und ihre Logistik nur selten selbst. Die meisten der Unternehmen, die Speditions- und Logistikdienstleistungen in Anspruch nehmen, haben diese an externe Transport- und Logistikunternehmen vergeben. Wenn die STRING-Region weiterhin eine enge Verbindung zu den europäischen und weltweiten Märkten aufrecht erhalten will, ist organisatorische, wie auch geografische Nähe zwischen wichtigen Industriebetrieben mit Anforderungen an den Transport und Unternehmen, die angemessene Transport- und Logistikdienste anbieten, unbedingt erforderlich.

### **Für die Entwicklung des Sektors ist der Zugang zum Hamburger Hafen von entscheidender Bedeutung**

Für die Transport- und Logistikindustrie der STRING-Region ist der Hamburger Hafen der wichtigste Zugang zum internationalen Markt. Dieser weltweite maritime Knotenpunkt wird von den Stakeholdern in der STRING-Region bereits intensiv genutzt und die Einrichtung einer festen Fehmarnbeltquerung wird die Erreichbarkeit von Hamburg sowohl über die Straße, als auch über die Schiene noch verbessern. Wenn die bestehenden Engpässe nicht reduziert werden, werden die Transportbetriebe weiterhin

*Für die Transport- und Logistikindustrie, aber auch für alle anderen Nordseehäfen ist ein gut funktionierender Zugang zum Hamburger Hafen über die Straße, die Schiene und den Wasserweg äußerst wichtig.*



Strecken wählen, die die STRING-Region meiden, so dass eine Konzentration des Verkehrs im Korridor schwer zu erreichen sein wird. Die Bündelung der Transportaktivitäten ist besonders relevant, wenn es um innovative Entwicklung geht, denn häufig bedarf es dieser Synergien.

### **Engagement der KMU ausschlaggebend für die Entwicklung des regionalen Handels**

Derzeit ist es schwierig, als kleiner, lokal arbeitender Spediteur in der STRING-Region zu bestehen. Zunehmender Wettbewerb durch größere internationale Transportunternehmen, die die Vorteile einer breiter angelegten Wirtschaft und niedrigerer Löhne nutzen, machen es den kleineren Transportunternehmen vor Ort schwer, ihre Kosten auf einem konkurrenzfähigen Niveau zu halten. Darüber hinaus scheinen die größeren Einzelhandels- und Produktionsunternehmen derzeit dazu zu tendieren, nur einen größeren Speditionsanbieter mit ihrem Warentransport zu beauftragen.

Die STRING-Region hat den Vorteil vieler gut entwickelter Dienstleistungsanbieter, die nachhaltige Transportlösungen entwickelt haben. KMU, die

*Käufer von Transportdienstleistungen können die Umsetzung von Innovationen auslösen, letztlich aber trägt nur der Spediteur die Risiken seiner Investitionen. Insbesondere die KMU benötigen finanzielle Unterstützung, um auf alternative Kraftstoffe und neue technische Lösungen umsteigen zu können.*



Transportdienstleistungen einkaufen, müssen sich der potenziellen Vorteile - für das Geschäft und die Umwelt - bewusst werden, um ihre Waren über den umweltfreundlichen STRING-Korridor zu leiten.

### **Potenzielle Rolle der Logistik Cluster Initiativen für die Entwicklung im Korridor**

In Dänemark und Schweden tendiert man dazu Cluster unter einem Netzwerkansatz zu betrachten. Das bedeutet, dass eine enge geografische Abgrenzung eines Clusters weniger relevant ist. Das bietet die Möglichkeit neuer horizontaler und vertikaler Cluster-Zusammenarbeit, die sich in verbesserter Verbindung und Zusammenarbeit auf den regionalen Handel auswirken könnte, um neue Geschäftsmodelle an effizientere und innovative Logistiklösungen (auch hinsichtlich eines verbesserten Ressourceneinsatzes) anzupassen.

Im STRING-Korridor liegen in Bezug auf die Cluster-Zusammenarbeit eindeutig unterschiedliche Ansätze vor. In Deutschland gilt ein typischer Top-Down-Ansatz, während man in Skandinavien versucht hat Initiativen auf den Weg zu bringen, die einen Bottom-Up Ansatz verfolgen. Beide Ansätze fungieren mit unterschiedlichen treibenden Entwicklungskräften. Beispielsweise ist der Hamburger Senat stark an Logistikfragen interessiert und unterstützt den Logistiksektor nachhaltig finanziell, während die schwedische Regierung eine vermittelnde Position im Bereich der Kooperation einnimmt und

### **Logistik Initiativen im STRING Korridor**

#### **Region Skåne (Schweden)**

- Investieren in Skåne (Aufbau einer Netzwerkskooperation)  
[www.investinskane.com/logistics](http://www.investinskane.com/logistics)

#### **Region Seeland/Hauptstadt Region Dänemarks (Dänemark)**

- Copenhagen Capacity (Aufbau einer Netzwerkskooperation)  
[www.copcap.com](http://www.copcap.com)
- Køge Gemeinde (EU Projekt, Ziel ein zertifiziertes Cluster zu etablieren)  
[www.koege.dk/kommunen/International](http://www.koege.dk/kommunen/International)

#### **Bundesländer Hamburg und Schleswig - Holstein (Deutschland)**

- Logistik Initiative Schleswig Holstein e.V. (etablierte Netzwerkzusammenarbeit)  
[www.logistik-sh.de](http://www.logistik-sh.de)
- Logistic Initiative Hamburg (etabliertes Gold zertifiziertes Cluster)  
[www.hamburg-logistik.net](http://www.hamburg-logistik.net)



*Da ein Wettbewerb im Bereich der Lohnkosten in der künftigen STRING-Region nicht möglich ist, können Cluster-Entwicklung und akademische Kooperation einen Wettbewerbsvorteil stärken.*





*'Ihre Überlegungen sollten nicht über den Tellerrand hinausgehen! Sie sollten davon ausgehen, dass es keinen Tellerrand gibt ...' (Bo Wallteg, Packbridge)*

*Jede Cluster-Initiative setzt Personen voraus, die 'passioniert oder enthusiastisch' genug sind, um die Cluster in der Anfangsphase aktiv zu betreiben.*

die tatsächlichen treibenden Kräfte der Sektor und die Handelsverbände sind. Das zwingt die Cluster-Organisationen dazu ständig auf dem neuesten Stand zu sein, um jederzeit für die Mitglieder attraktiv zu sein.

Copenhagen Capacity ist ein Amt zur Förderung von Investitionen für die Hauptstadtregion Dänemark und die Region Seeland. Ihr Schwerpunkt liegt auf der Optimierung des *Supply Chain Management*, da die Investitionsförderung bereits bestehende Cluster und deren nachhaltige Zusammenarbeit voraussetzt. Diese Initiative zeigt, dass die Perspektive der Wertschöpfungskette betrachtet werden sollte, da diese alle Geschäftsaspekte beeinflusst.

Jedoch können die Cluster viele verschiedene Organisationsformen annehmen, wobei die Wahl des Ausgangspunktes für ein Cluster an zentraler Stelle stehen jedoch Überlegungen für den Ausgangspunkt der Einrichtung eines Cluster. Bestehende Cluster zeigen, dass es am günstigsten ist-auf lokaler Ebene zu beginnen, bevor man auf die globale Ebene übergeht.

Die Etablierung einer verstärkten Zusammenarbeit entlang des STRING-Korridor für die verschiedenen Initiativen unterstützt den Wissensaustausch über zukünftige Anforderungen an die Logistikbranche in den Bereichen Bildung, Innovation, etc. und bietet dadurch die Möglichkeit ganz gezielt die Bedürfnisse der Kunden innerhalb des Korridors gerecht zu werden.





## Kontakt

Workpackage Leiter Sandrina Lohse, Region Sjælland:  
e-mail: [sloh@regionsjaelland.dk](mailto:sloh@regionsjaelland.dk)

## Hintergrundberichte

Weitere Einzelheiten sind den Berichten zum Green STRING Korridor zu entnehmen:

*“Environmental effects of a Green STRING Corridor”*, Oxford Research, 2013

*“Green STRING corridor SWOT analysis”*, Roskilde University (ENSPAC), 2012

*“Employment and turnover in the transport and logistics sector in the STRING region”*,  
Roskilde University (CBIT), 2013

*“The Green STRING Corridor and transport development”*, Roskilde University (CBIT), 2012

## Website

[www.stringcorridor.org](http://www.stringcorridor.org)

Green STRING Corridor, 2014



THE EUROPEAN  
UNION  
The European  
Regional  
Development Fund



Interreg IVA

ÖRESUND – KATTEGAT – SKAGERRAK