

Interview mit Kathrin Wolf – Die Muster der Technologie entdecken

- Intro:** Wir bei Kühne+Nagel sind davon überzeugt, dass unsere Mitarbeiter, ihre Leidenschaft und ihr Einfallsreichtum uns auszeichnen und den Unterschied im Leben unserer Kollegen, Kunden und der Gesellschaft, in der wir leben und arbeiten, ausmachen. In diesem Podcast teilen wir einige der Geschichten, die uns bewegen, und laden Sie ein, die Welt der Logistik anhand von anschaulichen Berichten der Mitarbeiter und Kunden von Kühne+Nagel zu entdecken. Lernen Sie uns in unseren Geschichten kennen und helfen Sie uns dabei, neue zu schreiben.
- Sara:**
00:00:31 Unser heutiges Thema ist die verbesserte Sichtbarkeit von Seefracht und ein volatiler Markt. Oh, das ist ein spannendes Thema und ich bin mir sicher, dass unsere Zuhörerschaft da draußen unbedingt wissen will, worüber wir heute sprechen. Und bei mir darf ich heute Kathrin Wolf begrüßen. Kathrin arbeitet in unserer deutschen Organisation. Kathrin, warum stellst du dich uns nicht kurz vor?
- Kathrin:**
00:00:53 Ja, vielen Dank, Sara. Also vielen Dank, dass ich hier sein darf. Ich kam vor etwa zehn Jahren zu Kühne+Nagel und bin seit 2018 die verantwortliche Produktmanagerin für unsere Online-Plattform seaexplorer. Ich bin 2018 zu diesem Team gestoßen, weil ich aus der Schifffahrt komme. Ich habe für eine größere Reederei gearbeitet, bevor ich zu Kühne+Nagel kam, und deshalb denke ich, dass es ein großartiges Thema für mich ist, an dem ich arbeiten kann.
- Sara:**
00:01:26 Okay, du bringst also eine Menge Erfahrung in das Unternehmen ein. Du erwähntest seaexplorer und das ist definitiv etwas, worüber wir heute sprechen wollen. Diejenigen, die unsere Podcasts verfolgt haben, haben schon ein wenig von seaexplorer gehört und erfahren, dass auch eine Hochseeyacht den Namen seaexplorer trägt. Aber wir reden heute nicht über die Hochseeyacht, oder?
- Kathrin:**
00:01:43 Nein, ganz bestimmt nicht. Nein. Und viele fragen auch: Okay, warum heißt die Yacht eigentlich seaexplorer und warum heißt das Produkt seaexplorer? Das Produkt bzw. die Online-Plattform, die wir haben, gab es schon, bevor das Schiff den Namen seaexplorer trug.
- Sara:**
00:02:03 Das wäre meine nächste Frage gewesen: Was war zuerst da? Die Henne oder das Ei? Die Yacht oder die Plattform? Aber es war die Plattform.
- Kathrin:**
00:02:11 Ganz genau, ja.
- Sara:**
00:02:12 Der Name passt also ganz gut. Richtig? Lass' uns näher darauf eingehen. Ich meine, was ist seaexplorer, also die Plattform? Worum geht es dabei? Als Konsument und Kunde möchte ich selbstverständlich wissen: Welche Vorteile bietet mir die Plattform? Erzähl' mir mehr. Ich bin gespannt.

Kathrin:
00:02:28 Ja, gern. Lass' mich anders anfangen. Wenn wir Urlaub planen, nutzen wir doch Apps, Websites und Portale wie Booking.com, Expedia und TripAdvisor, richtig? Wir haben also eine Plattform bzw. ein Tool, einen zentralen Ort, an dem wir alle Informationen finden, die wir brauchen. Wir beginnen unsere Planung oder Recherche nicht auf den einzelnen Internetseiten von Fluggesellschaften, Hotels oder Ferienhäusern.

Sara:
00:03:01 Sicherlich ist es viel einfacher, beim Suchen und Planen eine zentrale Plattform zu haben.

Kathrin:
00:03:09 Genau. Was bedeutet das, wenn wir diesen Ansatz auf unser Geschäft übertragen? Wie sollten wir die Informationen bereitstellen, die nötig sind, um unsere Container in die Container unserer Kunden von A nach B zu bringen? Und genau das war unser Ausgangspunkt. Wir wollten eine einzige Plattform, auf der wir unseren Kunden die Informationen zur Verfügung stellen, die sie für ihre Sendungs- und Lieferkettenplanung in der Seefracht benötigen. Und genau das ist unser Ziel: ein einfach zu bedienendes Tool, das die Informationen liefert, die unsere Kunden und unsere Kollegen brauchen, um ihre Arbeit zu erledigen.

Sara:
00:03:51 Okay. Du hast die Planung erwähnt, richtig? Den Vergleich mit der Planung von privaten Ausflügen und Reisen finde ich übrigens sehr passend. Hoffentlich etwas, das wir in Zukunft wieder öfter tun werden. Aber zurück zu seaexplorer, was können wir mit diesem Tool alles planen? Sind es die Routen? Ich weiß, dass es einen gewissen Nachhaltigkeitsfaktor gibt. Erzähl' uns etwas mehr darüber, was wir planen können.

Kathrin:
00:04:14 Ja. Wir sagen immer, seaexplorer ist wie die digitale Suchmaschine für die Containerschifffahrt. Die Plattform richtet sich also an Personen in der Containerschifffahrt und in der Logistikbranche, die tagtäglich mit dem Containertransport zu tun haben. Und deshalb bietet sie Routing-Details, Carrier-Service-Informationen, Fahrpläne, alles sehr transparent an diesem einen zentralen Ort. Und was heutzutage wahrscheinlich am wichtigsten ist: Wir stellen nicht nur dar, wie man von A nach B kommt. Ich als Nutzerin kann mich über die Disruptionen informieren, die ich eventuell einkalkulieren will oder sogar muss, wenn ich Verzögerungen bei meiner Sendung vermeiden möchte.

Sara:
00:05:13 Das ist also ein wirklich spannendes Thema, oder? Ich meine, Disruptionen, das ist doch genau das, worüber wir hier in den letzten Jahren gesprochen haben, seit die Pandemie und die Lieferkette als Ganzes in den Mainstream-Medien angekommen sind. Welche Möglichkeiten bietet mir die Plattform als Nutzerin? Kann ich diese Disruptionen auf der Plattform sehen, also alle auf der ganzen Welt?

Kathrin:
00:05:40 Ja klar, und das ist sehr, sehr einfach. In dem Tool haben wir eine große Karte, auf der wir alle verschiedenen Disruptionen visualisieren, die wir oder unsere Kunden beachten müssen. Es handelt sich um Disruptionen im Zusammenhang mit schlechten Wetterbedingungen, Problemen auf den Schiffen wie z. B. Piratenangriffen, Unfällen, Maschinenausfällen und all diesen Dingen. Und dann, was heutzutage wahrscheinlich am wichtigsten ist, machen wir uns ein Bild von der Situation in den Häfen rund um den Globus. Wie ist die Lage im Hafen? Gibt es im Hafen schwerwiegende oder leichte Disruptionen, ist er vielleicht sogar aus bestimmten Gründen geschlossen? Außerdem können wir visualisieren, wie viele Schiffe derzeit vor diesen Häfen warten müssen. Und das macht deutlich, wie massiv einige Häfen auf der ganzen Welt heutzutage von diesen Disruptionen betroffen sind.

Sara:
00:06:51 Oh ja, auf jeden Fall. Wie unsere Zuhörerschaft sicherlich weiß, bin ich in den Vereinigten Staaten ansässig, und zwar in New York.

Kathrin:
00:06:59 Dann erzähle ich dir ja nichts Neues.

Sara:
00:07:00 Genau. Disruptionen, insbesondere in Südkalifornien, sind für uns seit vielen, vielen Jahren die Regel. Aber ich denke, dass es möglich ist, den täglichen Blick darauf zu haben und zu wissen: „Geht es aufwärts? Geht es abwärts? Was ist los?“ Das ist so wichtig, wenn du deine Lieferkette beobachtest und planst. Was mich diesbezüglich brennend interessiert: Wie kommen wir an all diese Daten? Ich meine, wie sammelst du all diese Daten und wie werden sie in die Plattform eingespeist?

Kathrin:
00:07:29 Im Grunde importieren wir eine Menge von Rohdaten und dann leiten wir als Kühne+Nagel einen Sinn aus den Daten ab. Wir haben also Zugriff auf verschiedene Quellen. Wir importieren Fahrplaninformationen von Reedern, Nachrichten von verschiedenen Nachrichten Anbietern. Wir haben auch jede Menge Big Data und nutzen Data Science, beispielsweise um Emissionen zu berechnen oder um zu ermitteln, ob ein Service zuverlässig oder unzuverlässig ist, ob die in den Fahrplänen angekündigten Laufzeiten der Reeder eingehalten werden oder ob es zu größeren Verzögerungen kommt. Und dann betreiben wir auch eine Menge Forschung, um zum Beispiel herauszufinden, wie viel CO2 ausgestoßen wird, wenn unsere Kunden ihre Container verschiffen wollen.

Sara:
00:08:30 Das ist ja interessant. Deine Antwort bringt mich auf weitere Punkte. Einer wäre zum Beispiel, um nochmal auf unser Gespräch über die Planung von Laufzeiten zurückzukommen, du weißt, dass wir das von Kunden und potenziellen Kunden aus der ganzen Welt hören: Steamship Lines sagt, es dauert 15 Tage von Shanghai nach L.A. Wie kann das sein, wenn 56 Schiffe aus dem Hafen auslaufen, wir in der Lage sind, in die Plattform zu schauen und zu sagen, die behaupten zwar, es seien 15 Tage, aber in Wirklichkeit und unter Verwendung dieser Big Data und KI, die wir haben, werden es tatsächlich etwa 24 Tage sein? Das ist also ein großartiges Instrument, mit dem die Leute besser einschätzen können, wie lange ihre Vorlaufzeit insgesamt sein sollte. Aber auch die Sache mit dem CO2. Ich weiß, dass es schwierig ist, und wir haben in einigen unserer Folgen darüber gesprochen. Weißt du, Nachhaltigkeit ist generell ein so wichtiges Thema. Und ich glaube, mit der Pandemie und den Krisen in der Lieferkette, mit denen wir zu tun hatten, ist das ein wenig in den Hintergrund geraten. Aber ich denke, wir alle wollen mehr darüber wissen, wie das CO2 berechnet wird? Warum ist das so wichtig? Und dann, vor allem, wenn die Leute wirklich anfangen, sich umzuorientieren und sich auf einige dieser größeren Initiativen zu konzentrieren, nicht nur darauf, wie ich meine Ware von A nach B bringe. Wie kommt es, dass dies zu einem so wichtigen Faktor für ihre Planung wird?

Kathrin:
00:10:14 Klar doch. Ich meine, im Moment ist das Hauptproblem: „Wie können wir unsere Ware in den Hafen und wieder aus dem Hafen, in das Lager und wieder aus dem Lager bringen?“, und all das. Dennoch betrifft der Klimawandel uns alle. Und deshalb denke ich, dass es ein Thema sein wird – auch wenn es derzeit vielleicht noch keines ist. Aber sobald wir wieder zu einem mehr oder weniger normalen Arbeitsumfeld kommen, sind wir alle gefragt, zu weniger CO2-Emissionen beizutragen. Die Auswahl und Bereitstellung umweltfreundlicher Transportlösungen, die nachhaltig sind, wird also sicherlich immer wichtiger, um den Klimawandel zu bekämpfen.

Sara:
00:11:03 Genau.

Kathrin:
00:11:30

Und deshalb haben wir auch gesagt, dass wir unsere Kunden darauf aufmerksam machen wollen, was oder wie hoch die Emissionen sind, wenn sie ihre Waren transportieren. Und deshalb sagen wir, dass wir es unseren Kunden ermöglichen müssen, ganz einfach zu vergleichen, wie viel CO2 auf der gleichen Strecke mit der nachhaltigeren Lösung eingespart werden kann, wenn sie sich für dieses oder jenes Schiff entscheiden.

Sara:
00:12:03

Richtig. Absolut. Mittlerweile achtet wohl jeder darauf, wie Produkte hergestellt werden, und wir können sagen: „Ist mein Hemd, das ich trage, aus nachhaltiger Baumwolle oder was auch immer?“, aber dabei muss man wirklich den gesamten Prozess betrachten. Und unser CEO hat es erst kürzlich sehr treffend formuliert: 8% aller Treibhausgasemissionen werden von der Transportindustrie verursacht. Man darf sich also nicht nur darauf beschränken, wie etwas hergestellt wird, sondern muss sich wirklich jeden Teil des Prozesses ansehen und herausfinden, wo wir durch kluge Entscheidungen die Auswirkungen auf unsere globale Umwelt verringern können. Ein sehr spannender Bereich jedenfalls.

Kathrin:
00:12:44

Ganz genau. Wenn du dich für die umweltfreundlichste Lösung entscheidest, bedeutet das nicht unbedingt, dass du auch den langsamsten oder unzuverlässigsten Service in Anspruch nehmen musst. Umweltfreundlich bedeutet nicht zwangsläufig schlechter. Auch die nachhaltigste Lösung kann die zuverlässigste und schnellste Option sein.

Sara:
00:13:09

Okay, guter Punkt. Das ist wirklich überzeugend. „Grün“ muss also nicht immer langsam oder unzuverlässig bedeuten. Das Gegenteil kann der Fall sein, guter Service ohne Kompromisse. Sehr schön. Ich möchte ein wenig das Thema ändern. Seit Kurzem gibt es eine großartige neue Funktion auf der seaexplorer-Plattform. Kannst du uns mehr darüber erzählen? Weißt du, ich habe nicht „ein wenig“ gesagt, weil ich glaube, dass unsere Hörerschaft genau das sucht. Erzähl' uns bitte mehr über diesen Disruptionsindikator. Wie ist es dazu gekommen? Was bietet diese neue Funktion? Und wofür kann ich – als Schiff oder als Unternehmen – dieses faszinierende Tool nutzen?

Kathrin:
00:13:56

Klar. Ich dachte mir schon, dass wir heute auch noch über den Disruptionsindikator sprechen wollen, denn der ist unser neues Baby.

Sara:
00:14:06

Ja, natürlich. Darüber müssen wir unbedingt sprechen.

Kathrin:
00:14:10

Ja, ich denke, Volatilität gab es in der Branche schon immer. Es wird sie immer geben. Aber ich denke, die Situation, in der wir uns heute befinden, ist sehr extrem. Und wie du bereits sagst, ist das sogar in allen Medien zu lesen: Wir werden über die Überlastung der Häfen informiert, wir werden über leere Regale in den Supermärkten informiert, und das alles hat mit den Disruptionen und der Überlastung der Häfen zu tun, die wir derzeit erleben. Ich möchte also nicht zu tief in dieses Thema einsteigen, denn es gibt wahrscheinlich schon viele Podcasts, und wie ich schon sagte, wird darüber bereits überall in den Medien berichtet.

Sara:
00:15:02

Sicher, wir haben es zu einem Mainstream-Thema gemacht. So bekommen wir endlich einmal Respekt in der Geschäftswelt für das, was wir tun. Aber ich bleibe dran. Ich glaube, wir alle wünschen uns, dass wir diesen Respekt für etwas anderes bekommen würden, aber das ist in Ordnung, es ist nun einmal so, und wir kommen damit klar. Und du hast Recht: Das Thema Lieferkettenherausforderungen wurde, wie ich finde, bereits medial ausgeschlachtet. Also lass' uns darüber sprechen, wie wir diese Situation verbessern oder eine bessere Sichtbarkeit in diesen volatilen Märkten erreichen wollen.

- Kathrin:**
00:15:29
- Ja genau, ich denke, Sichtbarkeit ist hier der Schlüssel. Mit dem Disruptionsindikator informieren wir darüber, wie schlecht die Situation in den Hotspot-Häfen in Bezug auf die Wartezeiten für Schiffe ist. Es gibt also – wie ich bereits erwähnt habe – viele Schiffe auf der ganzen Welt, die vor den Häfen warten, und sie warten, weil andere Schiffe diese Terminals erst verlassen müssen, bevor sie eine freie Durchfahrt bekommen können. Diese Situationen überwachen wir mit dem Disruptionsindikator. Was wir messen, ist – was ziemlich kompliziert klingt, aber doch relativ einfach ist – die gesamte TEU-Wartezeit in neun Hotspot-Häfen. Wir haben neun Hotspot-Gebiete definiert: die Häfen in den USA, weil wir dort mit den größten Staus konfrontiert sind, dann einen Hafen in Europa, nämlich Rotterdam, und dann zwei Hafengebiete in Asien, Hongkong, Shenzhen sowie Shanghai und Ningbo. Hier messen wir die gesamte TEU-Wartezeit. Lass' mich dir ein Beispiel geben: Ein 10.000 TEU-Schiff wartet vor einem Hafen, was bedeutet, dass dieses Schiff eine Kapazität von 10.000 TEU hat, und dieses Schiff wartet seit 12 Tagen. Die Wartezeit für dieses Schiff würde also 120.000 TEU-Wartetage betragen. Aber dann liegt noch ein anderes Schiff vor dem Hafen, das ihn ebenfalls anlaufen möchte. Und dieses Schiff hat vielleicht 5.000 TEU und muss zehn Tage warten. Das ergibt 50.000 TEU-Wartetage. Wenn wir also die Summe dieser beiden Schiffe nehmen, kommen wir auf 170.000 TEU-Wartetage.
- Sara:**
00:17:41
- Als einfaches Rechenbeispiel. Ja, genau.
- Kathrin:**
00:17:44
- Und das messen wir für alle diese neun Häfen rund um den Globus. Und dies fließt schließlich in den Indikator ein, an dem die Nutzer erkennen, ob der Indikator steigt oder fällt, und an dieser Trendlinie können sie erkennen, ob sich die globale Situation verbessert oder verschlechtert?
- Sara:**
00:18:05
- Okay. Also gut. Gibt es im Hinblick darauf, was uns die Daten sagen, auch eine Aussage für die Zukunft?
- Kathrin:**
00:18:13
- Im Moment haben wir etwa 12,5 Millionen TEU an Wartetagen. Das ist ziemlich viel. Aber wir haben nicht unbedingt genaue Daten aus der Vergangenheit oder aus der Zeit vor der Pandemie. Aber wir gehen davon aus, dass dieser Wert in diesen neun Hotspot-Häfen – üblicherweise in einer normalen Situation – bei etwa einer Million Wartetagen liegen würde.
- Sara:**
00:18:44
- Eine Million im Durchschnitt, das ist ein großer Unterschied.
- Kathrin:**
00:18:49
- Wenn dieser Indikator jetzt sinkt, werden wir hoffentlich etwas weniger Druck auf die Lieferketten erleben, aber warten wir ab. Im Moment ist kein Trend erkennbar, ob es eine Verbesserung gibt.
- Sara:**
00:19:13
- Okay. Also gut. Ich denke also, dass jeder täglich nachschauen sollte, ob die Trendlinie nach unten geht, und dann können wir alle nachts vielleicht etwas besser schlafen.
- Kathrin:**
00:19:27
- Ja, das hoffe ich. Im Moment veröffentlichen wir diesen Indikator jeden Tag auf der seaexplorer-Website oder im Tool. Aber das Schöne daran ist, dass man all das auch über eine mobile App verfolgen kann
- Sara:**
00:19:44
21. Jahrhundert eben. Großartig! Sehr einfach von deinem Handy oder Tablet aus zu nutzen: Du kannst dich direkt in die Anwendung einloggen und hast sofortigen Zugriff auf die Daten.

- Kathrin**
00:19:53
- Ganz genau. Du musst dich also nicht bei der Browser-Version von seaexplorer anmelden. Alle Analysen und Wartezeiten sind jetzt in dieser mobilen App verfügbar, und alle Personen, die Zugang zu seaexplorer haben, können diese App aus dem Play Store oder dem Apple Store herunterladen, sie auf ihrem Smartphone installieren und erhalten dann jeden Tag einen Überblick über die Situation. Und sie können nicht nur den Indikator sehen, denn wir veröffentlichen dort auch einige zusätzliche Daten zu den Wartezeiten in den Hotspot-Häfen, z. B. wie viele Schiffe dort gerade warten, wie hoch die Kapazität ist, die durch diese Schiffe blockiert wird, und wie die durchschnittliche Wartezeit in den letzten sieben und 14 Tagen in diesen Häfen ist.
- Sara**
00:20:48
- Okay, cool. Noch zwei Dinge, Kathrin. Erstens: Kannst du den Namen der App für alle wiederholen, falls sie ihn nicht verstanden haben, damit sie sich die App herunterladen können? Ist der Name seaexplorer?
- Kathrin**
00:20:58
- Ja, ganz genau. Im App Store brauchst du nur nach seaexplorer zu suchen und schon weißt du, was zu tun ist.
- Sara**
00:21:07
- Dann weißt du, was zu tun ist. Ich denke, die meisten von uns bekommen das heutzutage hin, auch wenn wir nicht mehr die Jüngsten sind. Meine zweite Frage ist: „Wie bekomme ich Zugang zu seaexplorer?“
- Kathrin**
00:21:21
- Nun, das Einfachste wäre, ein Kunde von Kühne+Nagel zu werden. Weil alle unsere Kunden Zugang haben.
- Sara**
00:21:31
- Genial!
- Kathrin**
00:21:31
- seaexplorer gehört zu unserer Online-Anwendungssuite, die wir den Kunden von myKN zur Verfügung stellen. Zum Buchen, Nachverfolgen, aber auch zum Erkunden kannst du myKN verwenden und darüber hinaus steht dir seaexplorer zur Verfügung. Aber es gibt auch Personen, die seaexplorer nutzen und die keine klassischen Kühne+Nagel Kunden sind, und zwar über die separate Website seaexplorer.com. Diejenigen, die ein seaexplorer-Konto haben, können sich auch über diese Website anmelden.
- Sara**
00:22:08
- Es gibt also definitiv mehrere Möglichkeiten, Zugang zu erhalten, aber ich denke, da wir hier auch ein wenig an uns denken, können wir alle scherzen und sagen: Ja, werden Sie Kunde bei Kühne+Nagel – sehr gut gesagt, Kathrin – und dann bekommen Sie Zugang dazu. Es ist also eine großartige Funktion, ein großer Mehrwert, den wir anbieten können. Ich möchte fortfahren und das Ganze zusammenfassen. Vielen Dank nochmal, dass du hier bei uns bist. Bevor wir zum Ende kommen, möchte ich dir noch folgende Fragen stellen, die ich zum Abschluss immer gerne stelle. Ich hoffe, ich bringe dich nicht zu sehr in die Bredouille, aber bitte sag' uns, wie die Zukunft aussieht. Kannst du uns etwas über die Entwicklung der Pläne erzählen, ohne dich in Schwierigkeiten zu bringen? Was sind die Dinge, nach denen wir jetzt alle Ausschau halten sollten?
- Kathrin**
00:22:50
- Aha, du willst also, dass ich aus dem Nähkästchen plaudere?
- Sara**
00:22:52
- Aber immer doch.

Kathrin
00:22:55

Na gut, aber bevor ich zur Zukunft komme, vielleicht noch eine Sache, auf die ich hinweisen möchte, denn wir haben gerade auch eine Twitter-Seite gestartet. Was bedeutet das also? Auf der Seite mit den Hafendetails – es ist ganz einfach – gehst du zu den Seehäfen, suchst nach einem Hafen wie New York, und dann kannst du dir anzeigen lassen, welche Containerschiffe derzeit in New York liegen. Wann sind sie angekommen? Wann sollten sie ankommen? Du wirst sehen, welche Schiffe den Hafen kürzlich verlassen haben. Und dann kannst du im nächsten Schritt auch sehen, wie lange die Wartezeiten für Schiffe in diesen Häfen sind. Es wurden also tolle Sachen auf den Weg gebracht, über die wir noch nicht gesprochen haben. Deshalb wollte ich das hier erwähnen. Aber wenn wir schon von neuen Dingen sprechen, sollte nicht unerwähnt bleiben, dass wir eine Menge wertvoller Funktionen und auch Funktionserweiterungen planen. Auf der anderen Seite liegt unsere Stärke aber auch darin, schnell auf sich ändernde Benutzeranforderungen und auch auf ein sich änderndes Marktumfeld zu reagieren. Es könnte also bedeuten, dass sich die Dinge, die wir derzeit planen, ein wenig ändern oder verschieben, weil stattdessen andere Funktionen wichtig werden. So haben wir auch mit der App und dem Disruptionsindikator begonnen, denn wir sagten uns, dass dies etwas ist, an dem wir jetzt arbeiten müssen, weil es ein großer Schmerzpunkt für unsere Kunden ist. Aber wenn wir über die Dinge sprechen, die wir gerade in der Pipeline haben und an denen das Team derzeit arbeitet, dann ist es, dass wir zusätzliche wichtige Parameter zu unseren Port-to-Port-Buchungen hinzufügen wollen. Für jedes Routing werden wir also einen Indikator für die rechtzeitige Leistung hinzufügen.

Sara
00:24:57

Oh, okay. Ich denke, das ist für viele Leute da draußen sehr interessant.

Kathrin
00:25:04

Du kannst die von den Reedern angekündigte Laufzeit mit der realistischen Laufzeit vergleichen und sehen, wie viele Schiffe des jeweiligen Service in den letzten Monaten oder Wochen pünktlich gewesen sind. So wird dir zum Beispiel angezeigt, dass 68% der Schiffe pünktlich waren. Und das gibt dir ein viel aussagekräftigeres Bild über die Zuverlässigkeit der Services.

Sara
00:25:33

Oh ja, auf jeden Fall. Vom Standpunkt des QBR und mehr, einer Konversation, einem Planungsstandpunkt, und es betrifft so viele verschiedene Dinge. Nun, 68% – da bist du bei den gegenwärtigen Umständen ziemlich großzügig, denn ... hoffentlich kommen wir in naher Zukunft wieder an diesen Punkt, was zwar immer noch nicht toll ist, aber, du weißt schon, Wunschenken.

Kathrin
00:25:56

Jawohl. Genau. Interessant wird auch, dass wir eine Vorschau auf Services geben werden, die die Anbieter in naher Zukunft einführen, sodass der Nutzer sehen kann, dass es sich um die kommenden Services handelt. Das ist die Kapazität dieser Services. So sieht die Service-Struktur aus. Ich denke, das wäre auch sehr wertvoll, denn dann kann man diese Routinen und Services bereits in die zukünftige Planung einbeziehen.

Sara
00:26:29

Also gut. Nun, sehr gut. Sehr spannende Angelegenheit. Kathrin, vielen Dank, dass du heute hier bei mir bist. Das weiß ich zu schätzen. Und es hat mir wirklich Spaß gemacht, mich mit dir zu unterhalten.

Kathrin
00:26:42

Es war toll, hier zu sein. Dieser Podcast ist ein tolles Format. Und ich hoffe auch, dass ich dir bei der nächsten Einladung mehr über zukünftige oder dauerhafte Funktionen erzählen kann.

Sara
00:26:57

Absolut. Das habe ich vor. Also nochmals vielen Dank. Und an alle da draußen: Folgen Sie uns und hören Sie auch bei unseren nächsten Podcast-Episoden wieder rein. Nochmals vielen Dank, und es macht mir wirklich Spaß, heute über Sichtbarkeit in diesem volatilen Markt zu sprechen. Bleiben Sie dran. Wir werden auch weiterhin darüber berichten. Vielen Dank! Und vielen Dank Ihnen allen fürs Zuhören.



Herzlichen Dank, dass Sie unserem Podcast über die Geschichten, die uns bewegen, zugehört haben.

Weitere Episoden und Informationen finden Sie unter stories.kuehne-nagel.com.