

EIN BLICK HINTER DIE KULISSEN

Einsparungen durch eine optimierte Logistik sind mehr denn je Thema in den Unternehmen. Eine Umfrage unter Logistikern bringt die Trends nach dem Hype ans Licht. Vor allem Mobile Computing gewinnt Hand und Fuss, aber auch Radio Frequency Identification und Telematik sind im Kommen.

Von Manuela Hoffmann

Nachdem sich die Logistik in den letzten Jahren von der Lagerhaltung und dem Warentransport zu einer komplexen Verflechtung von Prozessen entwickelt hat, war die Anforderung nach einer EDV-Steuerung dieser Prozesse und Datenflüsse geboren. E-Logistik sollte die Antwort auf alle Probleme sein. Nach dem Hype ist es jedoch still um das Thema geworden. Das e-commerce magazin fragte unter einigen Herstellern nach, wie es um den Logistikmarkt steht.

Die einhellige Meinung war: Der Markt ist nicht tot, vielmehr spielt er sich inzwischen in der Realität, das heißt in den Unternehmen selbst ab, und nicht mehr als Marketingkampagne. Jetzt geht es darum, E-Logistik mit all ihren Vorteilen der Kosteneinsparung durch Transparenz und Prozessoptimierung umzusetzen, statt – wie im E-Hype geschehen – sich in bloßen Versprechungen zu erschöpfen.

Klaus Hellmich, Geschäftsführer der Actebis Holding GmbH, erklärt: „Hinter den Kulissen der Unternehmen ist es keineswegs ruhig. Im Gegenteil, gerade in der IT- und TK-Branche mit ihrer starken Preisdynamik ist E-Logistik so wichtig wie noch nie. Die besten Produkte zu haben, reicht schon lange nicht mehr aus. Nur wer die Produkte schnell, zuverlässig und kostensparend an den Kunden liefert, gehört zu den Gewinnern.“ Der Kostendruck macht auch vor der Logistikbranche nicht Halt. Hellmich: „Kosten sparen heißt vor allem, den Weg zwischen Bestellung und Lieferung so schnell und effizient wie möglich zu gestalten. Ein Unternehmen überlegt sich heute sehr genau, ob es alles selber lagern, versenden und beim Kunden anliefern und aufbauen kann oder dies lieber Profis überlässt.“ Fritz Mayr, Geschäftsführer der CIM GmbH, sieht im Gegensatz dazu gravierende Veränderungen in der Logistikbranche, vor allem, was die Verteilung von Projekten betrifft: „Der Logistikmarkt ist in der Tat ruhiger geworden als noch vor ein paar Jahren. Die Anzahl großer Projekte ging im letzten Jahr deutlich zurück. Dabei meine ich natürlich als Hersteller von E-Logistik-Produkten den Markt der E-Logistik, also EDV-Logistiksysteme, Lagerverwaltungssysteme, sowie Lagersteuerungs- Materialflusssysteme. Indessen steigt die Zahl kleinerer und mittlerer Projekte.“

Je nach Unternehmen besteht unterschiedliches Interesse an der Optimierung der logistischen Prozesse. Große Unternehmen haben oft andere Bedürfnisse als der Mittelstand. Dr. Michael Höbig, Manager des Europäischen 4PL Research Club (www.e4plrc.com) und Berater bei der Pleyma GmbH, erklärt: „Der Mittelstand kämpft – anders als große Unternehmen – heute häufig damit, dass Logistik in der Vergangenheit nicht als Wettbewerbsfaktor erkannt wurde. Dementsprechend gibt es zwischen großen Unternehmen und den KMUs ein starkes Gefälle in der Bedeutung der Logistik und im Aufbau von logistischem Know-how besitzen, um diese steuern zu können. Der Mittelstand kann die Gelegenheit nutzen, sich über Outsourcing logistisches Know-how einzukaufen und seine Logistikleistung zu steigern.“

Apropos Outsourcing: Drei verschiedene Arten von Dienstleistern tummeln sich in der Logistik. Die Second Party Logistics Provider (2PL) sind die klassischen Spediteure. Third Party Logistics Provider (3PL) bieten logistische Mehrwertdienstleistungen und führen teilweise komplexe Supply Chains ihrer

Kunden. Noch vorletztes Jahr war die Thematik Fourth Party Logistics Provider (4PL) ganz groß in allen Schlagzeilen. Hier geht es um die Planung und Steuerung globaler Lieferketten. Das Konzept hat sich wohl doch nicht so schnell entwickelt, wie angekündigt. „Der Hype wurde ursprünglich von den Beratungshäusern initiiert und von der Fachpresse dann weitergetragen. Defacto ist es aber so, dass sich die Nachfrage nach 4PL-Leistungen allmählich erst entwickelt. Insofern gab es auch nie von heute auf morgen einen regelrechten Run auf diese Lösungen, die Nachfrage bildet sich stattdessen peu peu beziehungsweise evolutionär“, sagt Dr. Christoph Plapp, Vorstand der Axxom Software AG. „Der Markt für Fourth Party Logistics ist tatsächlich ins Stocken geraten. Dies hat verschiedenen Gründe. Zum einen stehen die Kunden den Third-Party-Providern, die ihr Portfolio um 4PL-Leistungen erweitert haben, mit einem gewissen Misstrauen gegenüber. Es wird an der Neutralität der Beratung gezweifelt, vor allem, was eine mögliche Bevorzugung eigener Ressourcen – zum Beispiel Flotten oder Lager - zur Fixkostendegression betrifft. Dies jedoch muss nicht zwingend einem Supply-Chain-Optimum entsprechen.“

Einen weiteren Grund für die Stagnation auf dem Markt sei die Tatsache, dass die Anforderungen eines echten 4PL bis heute von keinem Anbieter im Alleingang abgedeckt werden kann, fährt Dr. Plapp fort. „Kein Wunder, es handelt sich ja um eine Kombination aus IT-, Beratungs- und Logistikkompetenz sowie Logistikkdienstleistungen. Die Player im Logistikumfeld haben dies sehr wohl erkannt und relativ schnell entsprechende Partnerschaften und Allianzen gegründet. Wie lange diese halten, ist jedoch noch nicht abzusehen, manche haben sich inzwischen wieder aufgelöst. Das wiederum verunsichert die Kunden in Sachen Investitionssicherheit.“ Seiner Meinung nach sind viele Unternehmen noch nicht bereit, den Zugriff auf ihre Supply Chain in fremde Hände zu geben. Auf längere Sicht jedoch glaubt er an das 4PL-Konzept. Klaus Hellmich von Actebis setzt dagegen: „Die 4-Party-Logistik ist keineswegs ins Stocken geraten. Ich würde eher sagen: Niemand redet mehr permanent davon, da man mit der Umsetzung beschäftigt ist. Die Trendphase ist vorbei. Waren es früher Nischenanbieter, die diese Dienstleistungen offeriert haben, so sind es heute die etablierten Logistiker, die 4PL aufgegriffen und ihre Strukturen langfristig darauf eingestellt haben.“

Auch die Transportmarktplätze waren eine Zeit lang in aller Munde. Die Konsolidierung hat auch hier nicht Halt gemacht. Gleichzeitig hat das Konzept noch Schwachstellen, die eine Etablierung verhindert haben. Hellmich: „Frachtkapazitäten online einzukaufen, lohnt sich vor allem bei Einzeltransporten. Sind sie zudem noch zeitunkritisch, lassen sich auf den Online-Marktplätzen erhebliche Preisvorteile erzielen. Sobald aber Produkte in regelmäßigen Abständen und Mengen an wiederkehrende Zielorte geliefert werden müssen, fährt man mit einem festen Vertragsspediteur günstiger.“ Außerdem spielen emotionale Gründe wie das Vertrauen in langjährige Geschäftsbeziehungen sowie das Sicherheitsbedürfnis eine große Rolle dabei, dass Logistiker sich dem offenen Marktplatzkonzept nicht anvertraut haben. So habe das Thema Transportmarktplätze deswegen nicht den erwarteten Erfolg gehabt, weil man in der ersten Euphorie völlig übersehen habe, dass nur ein sehr geringer Teil des gesamten Transportvolumens überhaupt auf dieser Basis abgewickelt werden kann, so Dr. Plapp von Axxom: „Fast neunzig Prozent dagegen werden von den Verladern im Rahmen langfristiger Rahmenkontrakte abgewickelt. Damit nämlich bleiben die Preise kalkulierbarer. Klar, dass sich das keiner aus der Hand nehmen lassen möchte. Langfristige Verträge jedoch werden in der Regel nicht über das Internet abgeschlossen, da spielt auch die Vertrauensfrage eine große Rolle. Das Internetgeschäft ist für solche Dimensionen einfach zu anonym. Aber auch auf Seiten der Logistikakteure werden die elektronischen Marktplätze mit Skepsis beäugt. Ihre Angst vor Preis-Dumping ist zum Teil sicherlich auch berechtigt. Infolgedessen hat sich mittlerweile die Zahl der Transportmarktplätze drastisch reduziert, vor allem Frachtbörsen von Start-ups waren davon betroffen.“

Die technologischen Trends in der Logistik sind vielfältig. So ist auch hier der Bedarf nach Enterprise Application Integration gestiegen. Darüber hinaus sind Telematik- und Transportation-Management-

Systeme (TMS) im Kommen. Die von uns befragten Anbieter waren sich jedoch fast alle einig: Der Renner der nächsten Jahre ist RFID (Radio Frequency Identification), ein Thema, das in der Branche heiß diskutiert wird. Jürgen Zenter, Mitglied des Vorstands der Conet AG: „RFID ist sicherlich langfristig eines der wichtigsten Instrumente im Bereich der Identifikation, da das Trägermedium im Gegensatz zum Barcode veränderliche Daten verarbeiten kann. Allerdings wird der Verbreitungsgrad solange eingeschränkt bleiben, bis die Stückpreise auf einem Niveau angekommen sind, das für den logistischen Massenmarkt im Blick auf die Logistikkosten pro Stück tragbar ist und die Antennenreichweite signifikant erhöht wird.“ Auch Fritz Mayr von CIM hält diese neue Technik, Waren zu verfolgen, mit der zunehmenden Preissenkung für interessant, aber nicht interessant genug: „Wir verwenden Transponder vor allem bei der innerbetrieblichen Materialflusssteuerung und manchmal im Außenbereich, wenn Barcodes durch Wettereinflüsse nicht anwendbar sind. Es gibt einen Trend dahin, dass diese Technologie verstärkt eingesetzt wird. Den Barcode verdrängen wird sie jedoch so schnell nicht. Barcode ist einfach, sicher und günstig.“

Für das Mobile Computing ist die Logistik der Treiber schlechthin. Fast alle angebotenen Logistiksysteme haben die mobile Anbindung bereits integriert. Auch in der Praxis finden mobile Lösungen zunehmend Verwendung, so zum Beispiel die mobile Anbindung von Technikern, SMS für die Meldung von Fahrzeug-, Container-, Auftrags- und Personaldaten oder auch Handscanner bei den Kurierdiensten, die die Übergabe von Paketen an den Empfänger quittieren und dann per GPRS an die Zentrale senden. Den Vorteil der mobilen Anbindung von Mitarbeitern sieht auch Fritz Mayr von CIM: „Es gibt kaum mehr ein Logistiksystem, das nicht mit funkgesteuerten mobilen Computern auf Gabelstaplern oder Regalbediengeräten arbeitet. Die Kosten für den Einsatz mobiler Geräte werden immer geringer. Die Einsparpotenziale sind groß. Die Bestandsgenauigkeit unserer Kunden liegt durch die Bank bei über 99,9 Prozent beim Einsatz mobiler Geräte. Warum? Fehler entstehen immer dann, wenn der Materialfluss und die EDV auseinandergehen. Mit dem mobilen Terminal bin ich jedoch direkt am Material, habe also immer zeitnahe und aktuelle Buchungen. Bei solchen Bestandsgenauigkeiten machen unsere Kunden nicht mehr die herkömmliche Stichtagsinventur oder permanente Inventur, sondern nur noch eine Nulldurchgangs- und Stichprobeninventur. Fehllieferungen lassen sich durch mobile Barcodescanner und Datenfunkgeräte fast völlig ausschließen. Der Trend geht eindeutig dahin, bereits bei kleinen Lagern mobile Geräte einzusetzen, um diese Vorteile nutzen zu können.“

Anhang:

Logistik und E-Logistik

Definition: „Die Logistik reicht vom Bewegen von Material auf der Strasse über Materialflussteuerungen in automatischen Lagern bis hin zum Bestellshop, in dem der Kunde direkt die Materialbewegungen auslöst. Ein sehr weites Feld. Wir verbinden das Wort Logistik mit den physischen Materialbewegungen. E-Logistik ist die Steuerung dieser Materialbewegungen durch die EDV und natürlich auch durch die Nutzung des Internets. Je mehr E-Logistik und Logistik ineinander verschmelzen, umso mehr beherrschen wir die Steuerung der Logistik durch die E-Logistik.“ (*Fritz Mayr, Geschäftsführer der CIM GmbH*)