MEMBER OF C1 GROUP

inconso

inconso
Integration-Consulting-Software

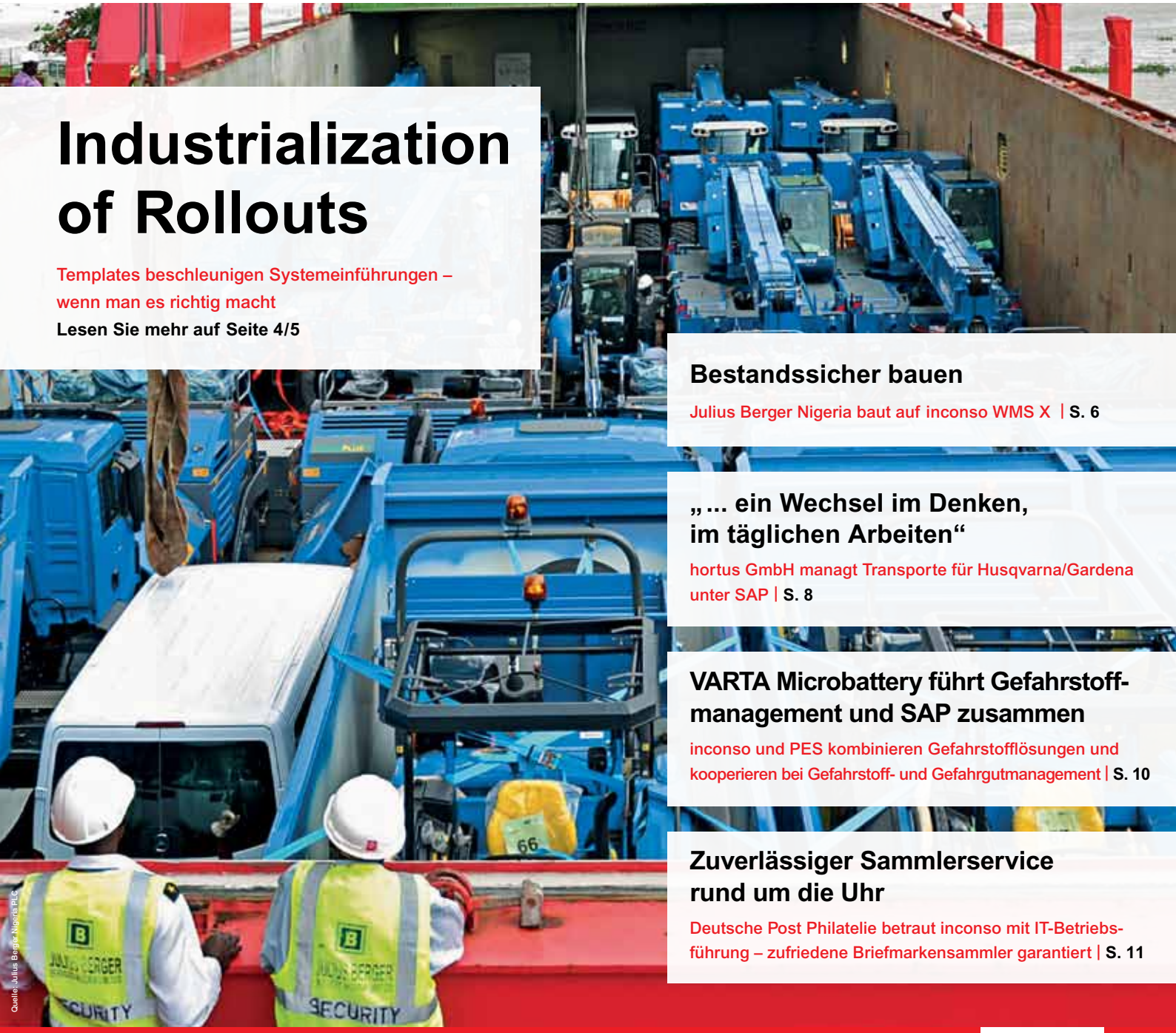
JOURNAL

02/11

4 006873 842569

Das Informationsmagazin

www.inconso.de



Quelle: Julius Berger Nigeria PLC

Industrialization of Rollouts

Templates beschleunigen Systemeinführungen – wenn man es richtig macht

Lesen Sie mehr auf Seite 4/5

Bestandssicher bauen

Julius Berger Nigeria baut auf inconso WMS X | **S. 6**

„... ein Wechsel im Denken, im täglichen Arbeiten“

hortus GmbH managt Transporte für Husqvarna/Gardena unter SAP | **S. 8**

VARTA Microbattery führt Gefahrstoffmanagement und SAP zusammen

inconso und PES kombinieren Gefahrstofflösungen und kooperieren bei Gefahrstoff- und Gefahrgutmanagement | **S. 10**

Zuverlässiger Sammlerservice rund um die Uhr

Deutsche Post Philatelie betraut inconso mit IT-Betriebsführung – zufriedene Briefmarkensammler garantiert | **S. 11**

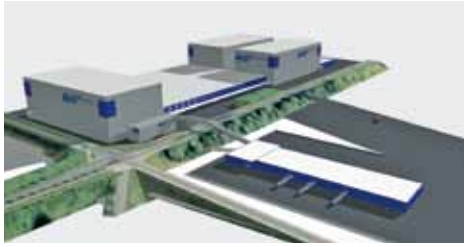
Besuchen Sie uns auf dem BVL Logistik-Kongress in Berlin, 19. – 21. Oktober 2011: Raum Potsdam II, Stand P/12

Auch das Tchibo Onlinegeschäft läuft künftig bei BLG

inconsoWMS steuert ab 2014 alle Eckpfeiler der Tchibo Logistik

Ab 2014 wird die BLG Handelslogistik GmbH & Co. KG auch die Logistik des Tchibo Onlinegeschäftes übernehmen. Dazu sind umfangreiche Investitionen in die Erweiterung der bestehenden Anlagen notwendig. Entstehen werden automatisierte Kleinteilelager, ein Sortiergebäude und neue Förderbrücken zur Verbindung der Gebäude. Darüber hinaus wird in die Informationstechnologie investiert. Auch dieser Eckpfeiler der Tchibo Logistik wird künftig wie bereits die Distribution für die nord- und westdeutschen Verkaufsstellen mit dem inconsoWMS gesteuert werden.

Bereits seit 2003 betreibt die BLG für Tchibo das europäische Zentrallager in Bremen. Der Hochregallagerkomplex im Neustädter Hafen bietet Platz für 200.000 Palettenstellplätze. Alle Abläufe in Lager und Distributionszentrum werden vom inconsoWMS gesteuert und überwacht. Als hochverfügbares, hochflexibles, offenes System steuert es die zur Verfügung stehenden Ressourcen und hilft, das operative Personal transparent und effizient einzusetzen. Als Generalunternehmer nicht nur für die Software, sondern auch für die IT-Technik plante, lieferte und implementierte die inconso AG im bestehenden Zentrallager die komplette IT-Hardware vom Server Cluster über Terminals, MDE und RFID bis zur Verkabelung.



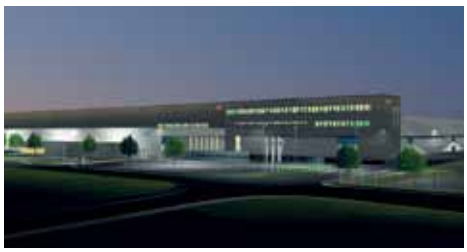
Quelle: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Einsatz für inconsoWMS X bei Stute

Neues Materialwirtschaftszentrum für die MTU Friedrichshafen

Der Bremer Logistikdienstleister Stute Verkehrs-GmbH, eine Tochtergesellschaft von Kühne + Nagel, übernimmt die Logistikplanung und Bewirtschaftung eines Materialwirtschaftszentrums für die MTU Friedrichshafen, der größten Tochtergesellschaft der Tognum-Gruppe. Zur Verwaltung und Steuerung des 45.000 m² großen Komplexes wird das inconsoWMS X zum Einsatz kommen. Die inconso AG wurde auch mit der Softwarerealisierung beauftragt sowie mit Installation und Konfiguration des Serversystems nebst Inbetriebnahme der festen und mobilen Clients. In dem neuen MWZ, das Ende 2011 in Betrieb gehen soll, werden die bisher über mehrere Lagerstandorte verteilten Haus- und Kaufteile konsolidiert. „Die zentrale Materialwirtschaft wird spätestens ab Mitte 2012 für eine deutlich effizientere Produktion sorgen“, sagte Dr. Ulrich Dohle, Tognum-Vorstandsmitglied für Technology & Operations, anlässlich des ersten Spatenstichs.

Stute wird die Fertigungs- und Montagebereiche der beiden MTU-Werke in Friedrichshafen vom MWZ aus über getaktete Shuttle-Verkehre versorgen. Der Versand von Semi- und Partly Knocked Down-Sätzen wird übernommen, ebenso die Versorgung des chinesischen MTU-Montagestandortes Suzhou. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die Größenvarianz dar, die von Norm- und Kleinteilen bis zu Großteilen von mehr als elf Tonnen reicht.



Quelle: Stute Verkehrs-GmbH

inconso SAS erhält Auftrag von GRTgaz

Tochtergesellschaft fasst auf dem französischen Logistikmarkt Fuß

inconso SAS, die französische Tochtergesellschaft der inconso AG, erhielt von GRTgaz, dem Betreiber des französischen Erdgasnetzes, den Auftrag für die Lieferung des Lagerverwaltungssystems im Projekt PHILOGAZ. Zur Verwaltung und Steuerung aller Bestände und Abläufe dieses neu zu errichtenden Zentrallagers wird das inconsoWMS eingeführt.

In dem neuen Distributionszentrum wird GRTgaz sämtliche Bestände zentralisieren und so seine Logistikqualität und -leistung weiter verbessern. inconso wird unter anderem eine Chargen- und Seriennummernverwaltung einführen, die physikalischen Eigenschaften der unterschiedlichsten Artikel vom kleinen Verbindungsstück bis zu meterlangen Röhren berücksichtigen sowie die jeweils zugehörige technische Dokumentation einbinden.

„Wir sind stolz darauf, schon nach nur einem Jahr auf dem französischen Markt einen so renommierten Kunden wie GRTgaz gewonnen zu haben“, erklärt Ottavio Rivelli, Directeur General der inconso SAS. „Unsere weitreichende Erfahrung war ausschlaggebend. Sie ermöglichte es uns insbesondere, die hohen Anforderungen von GRTgaz an die Steuerung dieses hochmodernen, weitgehend automatisierten Lagers zu erfüllen. Unsere sehr flexible Lösung wird sich auch bei eventuellen Erweiterungen des Distributionszentrums bewähren können“.

Quelle: © KSLight – Fotolia.com

Stute Verkehrs-GmbH steuert Logistikzentrum für LSG Sky

Airline Catering fliegt mit Standardlösung

Der Bremer Logistikdienstleister Stute Verkehrs-GmbH, eine Tochtergesellschaft von Kühne + Nagel, ist mit der Planung und Bewirtschaftung eines Logistikzentrums für die LSG Sky Chefs-Gruppe beauftragt worden. Vom Standort Groß-Gerau aus werden je nach Lieferart Bordverpflegung und -equipment per LKW entweder direkt zum Warenempfänger oder als Vorlauf per Seecontainer über einen entsprechenden Hafen bzw. per Luftfracht über den Frankfurter Flughafen für mehr als 300 Airline-Kunden an Flughäfen in 50 Länder versendet. Für die Lagerverwaltung und -steuerung soll das inconsoWMS S zum Einsatz kommen.

Ausschlaggebend für die Auftragserteilung waren der große Leistungsumfang der inconsoWMS Standardlösung sowie das umfassende Logistik Know-how der inconso AG als führendem Consulting- und Softwareunternehmen für Logistiklösungen in Europa. Der Lagerbetrieb fordert eine große Bandbreite an Funktionalitäten, darunter Zoll- und Steuerlager, Gefahrstoffe, Multi-Order-Picking, zeitgesteuerte Bedienung von Shuttle-Transporten und die enge Integration mit dem SAP System von LSG Sky Chefs. Sensible Ware wird mit Mindesthaltbarkeitsdatum und Chargen verwaltet. Mit nur wenigen Anpassungen können alle Anforderungen über die Standardlösung abgebildet werden.

Die Stute Verkehrs-GmbH zählt mit etwa 1.600 Mitarbeitern an über 30 nationalen Standorten zu den europäischen Marktführern im Bereich kundenorientierter Logistikdienstleistungen. Innerhalb der Kühne + Nagel-Organisation ist Stute als Kompetenzzentrum für kundenorientierte Kontraktlogistiklösungen zuständig.

LSG Sky Chefs ist der weltweit größte Anbieter von Dienstleistungen rund um den Bordservice. Dazu gehören Catering, Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik, der Bordverkauf sowie das Management des Bordservices und weitere Airport Services. LSG Sky Chefs beliefert etwa 200 Betriebe und produziert 460 Millionen Flugmahlzeiten pro Jahr. Die Unternehmen der LSG Sky Chefs-Gruppe erzielten im Jahr 2010 einen konsolidierten Umsatz von 2,2 Milliarden EUR.

Quelle: © Benjamin Haas – Fotolia.com

inconsoWMS S übernimmt Lagerverwaltung und -steuerung von LSG Sky Chefs.

Giezendanner fährt neue Wege

inconso AG mit Einführung von SAP Business All-in-One beauftragt

Die Giezendanner Transport AG mit 130 Mitarbeitern und Sitz in Rothrist, Schweiz, ist spezialisiert auf den Transport von flüssigen und festen Gütern speziell im Bereich Chemie und Lebensmittel. Zugleich bietet sie auch Lagerung, Kommissionierung und Weitertransport der Güter an. Um für weiteres Wachstum noch besser gerüstet zu sein, beauftragte sie jetzt die inconso AG mit der Einführung eines leistungsfähigen Systems zur Logistikabwicklung auf Grundlage des SAP Business All-in-One für Logistikdienstleister.

Das System soll in die bestehende IT-Landschaft mit Finanzbuchhaltung und Personalverwaltung integriert werden. Es wird über Funktionen für das Auftragsmanagement, die Transportplanung, die Lagerverwaltung, die Fuhrparkverwaltung und die Frachtkostenabrechnung verfügen. Parallel zur Softwareanwendung wird inconso die notwendige Hardware liefern.

Quelle: Giezendanner Transport AG

Die drei „Giezendanners“: Geschäftsleiter Ulrich Giezendanner (Mitte) mit seinen Söhnen Benjamin (links), dem Leiter für Transport, und Stefan, dem Leiter für Logistik (rechts).

Zur effektiven Nutzung insbesondere des SAP-basierten Transport Management Systems hat inconso das von der SAP zur Verfügung gestellte Template punktuell um wertvolle Add-ons erweitert. Diese werden ebenfalls in das System integriert, so dass auch Disposition, Frachtführer- und Fahrzeugverwaltung sowie die operative Planung vollständig in SAP durchgeführt werden können.

„Industrialization of Rollouts“

Templates beschleunigen Systemeinführungen – wenn man es richtig macht.

von Wilfried Pfuhl, Mitglied des Vorstands der inconso AG

Schneller, günstiger, flexibler, transparenter…! Der Druck auf die Logistikbetreiber ist immens. Geeignete IT-Lösungen und -Systeme können helfen, weitere Effizienzpotenziale zu erschließen. Aber: Neue Logistik-Software und insbesondere deren Einführung sind auch beachtliche Kostenfaktoren. Deutliche Vorteile bei Software-Einführungen an mehr als einem Logistikstandort erhoffen sich derzeit viele Firmen: Unter dem Schlagwort „Templates“ entwickeln sich neue Konzepte und Methoden zum effizienteren Rollout von Logistiklösungen.

Quelle: inconso AG

Wilfried Pfuhl,
Mitglied des Vorstands
der inconso AG

Die Einführung unternehmensweit einheitlicher Logistiksysteme hat einen hohen Reiz. Gerade bei Handels- und Industriekonzernen oder Logistikdienstleistern mit mehreren, auch internationalen Standorten liegt der Gedanke nahe, durch eine weitgehende Vereinheitlichung der Systeme an Transparenz und Steuerungsmöglichkeiten zu gewinnen und gleichzeitig Kosten zu sparen.

Damit ist sichergestellt, dass die wesentlichen Logistikprozesse wie zum Beispiel der Wareneingang standortübergreifend gleich gestaltet und in der Software identisch abgebildet werden können. Da liegt der Gedanke nahe, durch eine weitgehende Standardisierung sowohl die Steuerung zu vereinfachen als auch die sukzessive Einführung an mehreren Niederlassungen zu beschleunigen.

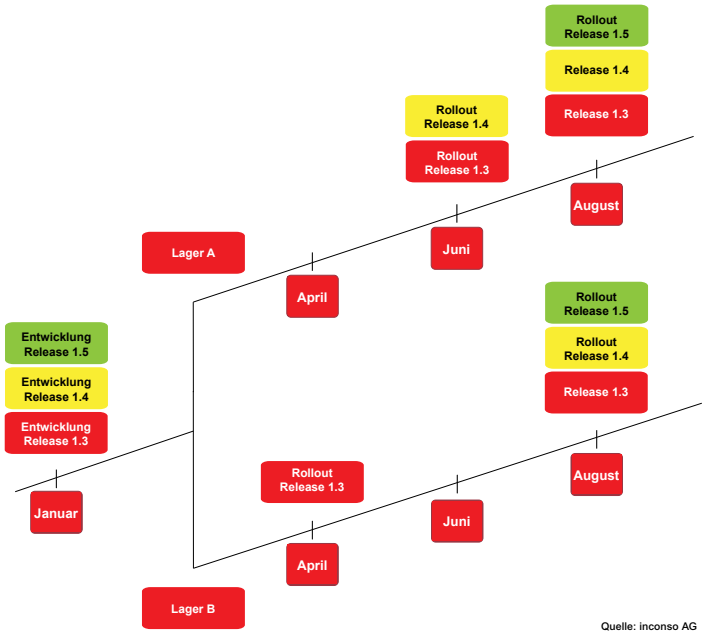
So wie aus Office-Anwendungen bekannt, lassen sich „Templates“ – also Standardvorlagen – entwickeln, die eben als Blaupause angelegt sind und bestimmte Prozesse, einzelne Abläufe oder die Organisationsstruktur durchgängig gleich und standardmäßig erfassen. Diese Vorgehensweise ist sowohl mit SAP-Lösungen als auch mit „best-of-breed“-Lösungen wie der inconsoWMS Product Suite möglich und hat sich inzwischen in vielen Projekten etabliert. Denn in der Tat lassen sich einem solchen Vorgehen einige Vorteile abgewinnen:

- Unternehmensweit kann auf diese Weise rasch ein einheitliches Logistik-Netzwerkmanagement erreicht werden.
- Damit einher geht eine umfassendere Transparenz quer über alle Bereiche und Standorte.
- Übergreifende Veränderungen in den Anforderungen lassen sich zügig konzernweit und sogar global umsetzen.
- Das Netzwerk lässt sich mit wenig Aufwand um neue Standorte erweitern (gleich, ob selbst errichtet oder erworben).
- Mitarbeiter oder Teams, die versetzt werden oder am anderen Standort einspringen, sind mit allen Details sofort vertraut.

Logistikdienstleistern eröffnen sich daneben weitere Möglichkeiten. Sie können auf Basis von Templates mit entsprechendem Branchenbezug die Abwicklung ihrer Dienstleistung für ihre Mandanten implementieren: Dabei können neue Mandanten auch an neuen Standorten leichter eingepasst werden. Selbst die Integration von „kleinen“ Mandanten ist damit wirtschaftlich darstellbar. Beim Vertrieb der Dienstleistung ist das Template als „Vertriebsbaukasten“ einsetzbar.

Kurz: Mit Templates kann man Transparenz erhöhen, Zeit sparen, Kosten sparen, Effizienz gewinnen.

Das alles klingt einfach und selbstverständlich. Aber die Praxis zeigt, dass die tatsächlichen Verhältnisse erheblich komplexer sind und ein differenziertes Vorgehen erfordern. Denn auch innerhalb ein- und desselben Unternehmens sind die einzelnen Logistikstandorte unterschiedlich. Je nach Aufgabenspektrum, lokalen Besonderheiten, Historie, eingesetzter Lager- und Fördertechnik sollen bewährte Strategien und Verfahren auch durchaus standortspezifisch unterschiedlich ausgeprägt werden können. Der Einsatz von Templates bedarf also sorgfältiger Planung, Vorbereitung und eines durchdachten Managements. Führende Software- und Beratungsunternehmen wie inconso verfügen über die erforderliche Kombination aus weitreichendem Logistik-Know-how, tiefgreifender IT-Erfahrung und



Quelle: inconso AG

Es bedarf einiger Erfahrung, sicherer Methodik und Disziplin, neue Anforderungen in das Template zu integrieren. Zwingende Voraussetzung hierfür ist die Releasefähigkeit des Templates mit passender Softwareverteilung in die entsprechenden Systeme.

der Fülle praktischer Erfolge, die es braucht, um solche Templates „durchzurechnen“. Auch wenn sie Prozesse abdecken, die in jedem Unternehmen vorkommen können, sind derartige Templates stets unternehmensspezifisch anzulegen. Immerhin sollen sie ja vorhandene Wettbewerbsvorteile (zum Beispiel durch besondere Prozesseffizienz oder -qualität) sichern und eventuell sogar ausbauen helfen. Daher ist in jedem Falle in einem ersten Schritt sorgfältig zu prüfen und festzuhalten, welche Ziele das jeweilige Unternehmen mit dem Einsatz ihres Templates verfolgt.

Sodann empfiehlt sich die Analyse aller Rahmenbedingungen: Wie einheitlich sind die Prozesse bereits? Welche Abweichungen sind vorhanden, welche tolerabel, welche erwünscht? Sollen sie eventuell trotz des Einsatzes von Templates aufrechterhalten werden? Wie sieht die IT-Basis für die Systeme aus – inwieweit erlaubt sie eine Standardisierung?

Die Analyse- und Konzeptionsphase ist für den Erfolg des Vorhabens von entscheidender Bedeutung. Und sie wird zu Recht mehr Zeit erfordern, als wenn man auf Templates verzichtet. Denn die Vereinheitlichung ruft einen merklich höheren Abstimmbedarf hervor. Die Heterogenität der diversen Standorte, die Vielzahl und Unterschiedlichkeit der einzubindenden Dienstleister oder die lokale Anpassung an bestimmte Kundenwünsche müssen so berücksichtigt werden, dass die Vorteile der Templates genutzt werden können, ohne das Geschäft vor Ort zu beeinträchtigen. Je nach den Ergebnissen der Analyse können unterschiedliche Strategien bei der Template-Gestaltung angeraten sein. So könnten Templates in einem Umfeld mit wenigen, aber individuell ausgelegten und komplexen Verteilzentren lediglich aus einem gemeinsamen Kern bestehen und somit viele Freiheiten bei der Ausgestaltung der einzelnen Standorte zulassen. Wo viele ähnliche Läger, etwa Cross-Docking-Center, eingebunden werden sollen, wäre die Funktionstiefe der Templates entsprechend größer. Bei ihrer Entwicklung ist zusätzliche Sorgfalt vonnöten: Die Ausgestaltung eines Standortes muss trotz Templates weiter konfigurierbar sein – die Software darf also nicht zu starr angelegt werden.

Sind die Standards aber einmal definiert, kann der Rollout in der Tat erheblich schneller und mit geringeren Risiken erfolgen als ohne sie. Üblicherweise überwiegen die so erzielten Vorteile die intensivere Vorbereitung bei weitem. Dabei ist im Gegensatz zur einmaligen Einführung einer Logistiklösung an einem Standort der Rollout eines Templates an viele Standorte selbst zu standardisieren. Dies bedingt den Einsatz eines Arsenals von wieder zu verwendenden Checklisten, Projektplänen und Schulungsunterlagen. Zur Einbindung der Mitarbeiter bieten sich drei praxiserprobte Varianten an: Man kann ein Team aufbauen, das den Rollout an allen Standorten managt; man kann diejenigen, die die Einführung an einem Standort erfolgreich bewältigt haben, mit an den Folgestandort nehmen, wo sie ihre Erfahrungen mitteilen und einbringen; oder man kann umgekehrt Mitarbeiter des anstehenden Folgestandorts schon in die Einführung im laufenden Projekt mit einbinden, um sie Erfahrungen sammeln zu lassen.

Aber auch beim operativen Betrieb der Systeme auf Basis von Templates kommt es auf das richtige Konzept, insbesondere beim Change Management an. Es bedarf einiger Erfahrung, sicherer Methodik und entsprechender Disziplin, die neuen Anforderungen in das Template zu integrieren. Die Release-Fähigkeit des Templates mit passender Software-Verteilung in die entsprechenden Systeme ist dabei zwingende technische Voraussetzung. Anforderungen eines bestimmten Standorts werden somit nicht nur lokal befriedigt – die Änderungen sind mit diesem Verfahren erneut an allen Standorten verfügbar. Auf diese Weise kann garantiert werden, dass die Einheitlichkeit der Templates und die Vorteile der übergreifenden Lösung erhalten bleiben.

Bestandssicher bauen

Julius Berger Nigeria baut auf das inconsoWMS X und bewältigt so die Herausforderung, ein stabiles Logistiksystem in einem Entwicklungsland zu etablieren.

Julius Berger Nigeria PLC (JBN) zeichnet sich in dem Entwicklungsland durch hohe Standards bei der Bauausführung, der Arbeitssicherheit, aber auch der Pflege von Fuhrpark und Baugerät aus. Und auch was die Logistik angeht, meistert man eine Vielzahl nicht zu unterschätzender Herausforderungen. Seit Kurzem ist das inconsoWMS X dabei eine wesentliche Hilfe. Bestandteile des Systems sind bei JBN neben den rein logistischen Funktionen wie Bestandsverwaltung, Wareneingang und Warenausgang auch warenwirtschaftliche Komponenten wie Stammdatenpflege und Bestellerfassung.

Nigeria arbeitet seit der Wiederherstellung demokratischer Verhältnisse vor gut zehn Jahren mehr denn je daran, den Abstand zu den Schwellenländern zu verringern. Der Aufschwung geht mit einer intensiven Bautätigkeit einher und die größte Baufirma, ja der größte private Arbeitgeber des Landes überhaupt, ist JBN. Das Unternehmen gehört zu 49 % zum Bilfinger Berger Konzern und zu den rund 18.000 Mitarbeitern zählen auch 750 deutsche und andere europäische „Expatriates“.

Keine Abstriche an ordnungsgemäßer Buchführung

Nigeria ist zweieinhalbmal so groß wie Deutschland und an allen Ecken und Enden des riesigen Landes wird gebaut. JBN betreibt landesweit rund 100 Läger, von großen Import- und Regionallägern bis zur Versorgungsstation für eine Reihe von Baustellen. Neben dem modernen Fuhrpark mit unter anderem 1.700 PKW und Pickups, 1.320 LKW, 106 Schiffen und Bargen, 870 Erdbaugeräten, 105 Mobilkränen, 2 Flugzeugen und 415 Stromgeneratoren sind insgesamt 370.000 Artikel erfasst, die bestandssicher verwaltet und bewegt werden müssen. Denn auch in Nigeria gelten alle Regeln einer ordnungsgemäßen Buchführung. JBN macht keinerlei Abstriche bei Genauigkeit und Transparenz. Allerdings ist diese Aufgabe in einem Entwicklungsland wie Nigeria nicht immer einfach. Und so sind Entwicklung, Einführung und Betrieb eines Logistiksystems bei aller Modernität und Effizienz von Material und Management eben doch ganz anders als in einem Industrieland. Drei Herausforderungen sollen hier erwähnt werden: die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur des Landes, die unter anderem daraus resultierenden Besonderheiten für Buchungsvorgänge und Dialogführung sowie die politisch-bürokratischen Rahmenbedingungen.

Quelle: Julius Berger Nigeria PLC

Aufschwung in Nigeria: An allen Ecken wird gebaut.

Online ja, aber wie lange?

Tatsächlich ist für alle IT-Aktivitäten in Nigeria nach wie vor von einem auszugehen: Online-Verbindungen sind machbar, aber sie sind störungsanfällig. Immer wieder können sie abreißen oder für eine Zeitspanne ganz unterbrochen bleiben. Eine rein zentrale Lösung wäre von vornherein zum Scheitern verurteilt. So betreibt JBN neben dem Zentralrechner in Abuja zehn regional verteilte, autarke Lagerverwaltungsrechner, die jeweils eine Anzahl lokaler Läger abbilden. Automatische Buchungen, wie sie hierzulande gang und gäbe sind, müssen in Nigeria weitestgehend durch manuelle ersetzt werden. Jede einzelne Lagerbuchung muss im Dialog von Hand ausgeführt werden. Für JBN entwickelte das inconso-Team ein spezielles Buchungsmodul und eine ausgefeilte Bedienoberfläche. Sie mussten so ausgeführt werden, dass zwar die Buchungserfordernisse und -inhalte exakt abgebildet sind, zugleich aber die Bediener- und Dialogführung hochgradig fehlertolerant ausgelegt ist. Hierbei bewies sich das IWF-Frontend des inconsoWMS X mit seinen graphischen Oberflächen als die geeignete Plattform. Die wichtigsten operativen Dialoge sind aber sicherheitshalber auch ausschließlich mit der

Tastatur, nicht nur mit der Maus zu bedienen. Zudem wurden Kontrollschritte eingebaut, um Fehlbuchungen möglichst vollständig zu unterbinden.

Asynchron ist Trumpf

Aber der dezentrale Betrieb des Systems bringt eine weitere Herausforderung mit sich: Die jeweiligen Buchungen können in den lokalen Rechnern gepflegt und verwaltet werden. Aber erst, wenn die Verbindung zum Zentralrechner steht, können Bestände, Stammdatenänderungen und Bestellungen dorthin übertragen und übergreifend abgeglichen werden. Hierfür waren belastbare Schnittstellen für asynchrone Buchungs- und Abgleichprozesse zu programmieren. Da Artikelstämme auch in den lokalen Instanzen angelegt werden müssen, kommt es immer wieder vor, dass derselbe Artikel unter verschiedenen Namen in diversen lokalen Rechnern vorhanden ist. Gegen dieses Problem hilft nur ein durch inconso maßgeschneidert programmiertes Abgleichverfahren auf dem Zentralrechner, das diese Konstellationen automatisch erkennen kann.

Erschwernisse machen erfinderisch

Da viele Ersatzteile, Roh- und Betriebsstoffe nicht auf dem lokalen Markt zu beschaffen sind, müssen sie importiert werden. Dem steht eine stark entwickelte Bürokratie mit teilweise weit reichenden Importerschwernissen entgegen. Da außerdem die Transportzeiten der aus Asien und Europa einzuführenden Güter ebenfalls beachtlich sind, ist die Versorgung der Baustellen mit Material also eine beträchtliche Herausforderung. Vieles wird vor Ort selbst hergestellt: Julius Berger betreibt eigene Steinbrüche, mischt den Beton selbst, gießt Betonfertigteile selbst, zimmert selbst Möbel für den Bürobedarf, wickelt selbst Motoren und runderneuert Reifen in eigens dafür eingerichteten Werkstätten.

Überbestände effizient einsetzen

Vor allem aber kommt es wegen der erheblichen Wiederbeschaffungszeiten darauf an, einerseits Vorratsbestände mit geeigneter Reichweite aufzubauen, andererseits aber auch für deren effizienten Einsatz zu sorgen. Überbestände sind also von einzelnen Baustellen und Stores abzuziehen und dorthin zu bringen, wo sie aktuell benötigt werden. Die Vorräte müssen auf Landesebene für rund vier Monate laufenden Betrieb ausreichen. Sie wurden bisher nur „organisatorisch“ überwacht, da die Diversität der unterschiedlichen Fälle nicht im Alt-System hinterlegt war. Das auf Basis des inconsoWMS neu entwickelte Verfahren wird zu einer spürbaren Erleichterung des Beschaffungs- und Bestandsmanagements führen. Mit ihm werden Bestellvorschläge unter Beachtung der landesweiten Bestandsvorräte generiert und dabei automatisch Materialabrufe für unterversorgte Baustellen aus vorhandenen Überbeständen anderer Standorte erzeugt. Die Bestellmeldungen der lokalen Läger, die nicht durch Umlagerungen abzudecken sind, werden dann auf den Zentralrechner überspielt. Anschließend werden sie an den Zentraleinkauf des Konzerns nach Wiesbaden weitergeleitet, der die Bestellungen weltweit platziert und zu Lieferungen konzentriert, die dann nach Nigeria in Marsch gesetzt werden.

Quelle: Julius Berger Nigeria PLC

JBN verfügt in Nigeria über 1.320 LKW, die verwaltet und bewegt werden müssen.

Mehrmals am Tag wird zu diesem Zweck ein landesweites Daten-Update gefahren, sobald die Online-Verbindung steht. So werden alle Bestandsdaten auf alle lokalen Rechner verteilt und jedes lokale Lager hat wieder übergreifende Bestandstransparenz. Selbstverständlich ist es entscheidend, dieses Update so schnell und sicher zu fahren wie möglich. Auch hier war durch erheblichen Programmieraufwand sicherzustellen, dass nur die jeweiligen Änderungen übermittelt werden und so das Datenübertragungsvolumen so niedrig wie möglich bleibt. Das gleiche gilt für die Verteilung der Software. Alle System- und Datenbankupdates müssen möglichst zeitgleich auf allen Systemen landesweit zur Verfügung stehen. Neue Software-Releases werden von der inconso-Zentrale in Bad Nauheim aus aufgespielt.

Schnelle Umsetzung – hohe Effizienzvorteile

Das Gesamtprojekt zur Entwicklung und Implementierung nahm gerade einmal zehn Monate in Anspruch. Hier bewährte sich, dass das inconsoWMS als Standardsystem aufgebaut und gleichzeitig so flexibel ist, auch an die so ganz anderen Verhältnisse in einem Entwicklungsland wie Nigeria angepasst werden zu können. Die Einführung mit einem Big Bang verlief im Januar 2011 reibungslos. JBN konnte auf große Teile des bisherigen Papieraufkommens verzichten, realisiert seither deutliche Effizienzvorteile und wird seinen Beitrag zum Aufschwung des Landes mit noch mehr Nachdruck leisten können.

„… ein Wechsel im Denken, im täglichen Arbeiten“

hortus GmbH managt Transporte für Husqvarna/Gardena unter SAP

Die hortus GmbH, Logistik-Tochter der Gardena-Gruppe im Husqvarna-Konzern, hat ein neues Transportsystem in Betrieb genommen. Nach Einführung durch die inconso AG bietet die Lösung auf der Grundlage des SAP LES-TRA und eigener SAP Add-ons neue Möglichkeiten der Prozessoptimierung und -steuerung, ein ausgefeiltes Kennzahlensystem für Planung und Kontrolle und die Möglichkeit, Leistungen auch für Dritte abzurechnen. Während sich diese Investition bereits amortisiert, wird mit Phase II des Vorhabens begonnen.

Husqvarna ist der weltgrößte Hersteller von Motorgeräten für Forstwirtschaft, Garten und Baugewerbe sowie europäischer Marktführer bei Bewässerungstechnik. Die Logistik in Südwesteuropa verantwortet die hortus GmbH mit Sitz in Ulm, eine Tochtergesellschaft der schwedischen Gardena-Gruppe. Zeitgleich mit der konzernweiten, schrittweisen Vereinheitlichung der IT-Landschaft stellte man die bestehenden Logistiksysteme auf den Prüfstand. Es war ohnehin deutlich geworden: Das erhöhte Auftragsvolumen an Teilladungen (LTL), Stückgut- und Paketsendungen und die differenzierteren Kundenanforderungen machten flexiblere Lösungen erforderlich.

hortus verantwortet in seiner Region, die von Rügen bis zur Algarve und von der Bretagne bis Zypern reicht, sowohl den Zulauf an Rohwaren für die Assembly als auch die Distribution der Fertigwaren. Das Sortiment dient den Aktivitäten der Endverbraucher in Garten und Flur, weshalb das Geschäft stark von Witterungs- und saisonalen Schwankungen abhängt. Die leistungsfähige Transportsteuerung ist das A und O.

Quelle: hortus GmbH

Die Einführung des neuen Systems durch inconso ermöglichte flexiblere Abläufe in der gesamten Logistik.

Customer first

„Customer first“ heißt die Losung und deshalb setzt hortus auf permanente Lieferfähigkeit, -genauigkeit und -treue. Übergeordnet steuert die Supply-Chain-Organisation auf Konzernebene alle Mengen- und anderen Vorgaben. hortus steht so vor der Aufgabe, die Abläufe wirtschaftlich zu betreiben, also die Durchlaufzeiten kurz zu halten. Mit Festlegung der Supply-Chain-Vorgaben übernimmt hortus die tatsächlichen Materialströme. Zudem beliefert hortus größere Endkunden auch direkt, zum Beispiel mit fahrfertigen Traktoren. Schließlich erledigt die Ulmer Organisation auch Aufträge Dritter und nimmt Paketsendungen auf den ohnehin befahrenen Routen Huckepack.

Mit zusätzlichen Aufgaben wie dem konzerninternen und -externen Replenishment erweitert sich das „Zustellgebiet“ auf 109 Länder. Ein Blick auf das Mengengerüst zeigt, mit welchen Herausforderungen das Unternehmen umzugehen weiß: In der Region Südwesteuropa werden neben den eigenen Organisationseinheiten 15.000 Baumärkte und 10.000 Händler beliefert. Von den 470.000 Paketsendungen erfolgten im Jahr 2009 rund 66.000 im Auftrag Dritter – hinzu kommen 450.000 Stückgutsendungen sowie 3.000 Containerladungen. hortus setzte sich und inconso also klare Vorgaben für die Einführung des neuen Transportsystems. So sollte eine Standardlösung für das Auftrags- und das interne Geschäft (3PL) konzipiert werden, die die volle SAP Funktionalität zur Verfügung stellt. Nach einigen gemeinsamen Workshops mit dem inconso-Team entschied man sich für folgende Strategie: Zwischen das bestehende ERP-System SAP SD und die Lagerverwaltung sollte ein System auf Grundlage des SAP LES-TRA eingefügt werden. Dank der Ergänzung um eine Reihe von SAP Add-ons der inconso AG würde es die Anforderungen voll abdecken.

Alle drei vorgegebenen Ziele konnten erfolgreich erreicht werden:

(1) Jetzt, nach Einführung des Systems, eröffnen sich neue Möglichkeiten, Abläufe zu konfigurieren, flexibler zu planen und zu steuern. Systemgestützt erfolgt die Auswahl des optimalen Spediteurs für die jeweilige Aufgabe. Die Disposition kann Routen bündeln, Touren bilden, Laderäume optimieren und die Spediteure steuern. Diese erhalten nun echte Lieferscheine und können so ihrerseits wieder den Zielinstanzen konkrete Artikel und Mengen avisieren.

Quelle: hortus GmbH

Von Ulm aus beliefert hortus 109 Länder mit Motorgeräten für Forstwirtschaft, Garten und Baugewerbe.

(2) Das System liefert ein umfassendes Bündel von Leistungskennzahlen, die schnell, zuverlässig und konsistent kalkuliert werden. Sie werden im SAP BI bereitgestellt und können mit Daten aus Vertrieb, Beschaffung und Buchhaltung verknüpft werden. Sie erlauben hortus so eine präzise und effiziente Steuerung und Kontrolle.

(3) Mit der eingeführten Leistungsabrechnung können die Frachtkosten nicht nur als Abrechnungs-, sondern auch als Steuerungselement genutzt werden. Frachtanforderungen und Frachteinheiten, die Entitäten der SAP Add-ons, ermöglichen es in weiten Teilen erstmals, Planung und Abrechnung systemgestützt umzusetzen, andere Tätigkeiten können dadurch erheblich flexibler gehandhabt werden.

Im Wesentlichen ist es eine Zeitsteuerung aus dem Transportsystem, die auch die Versandbereitstellung im Lager auslöst und kontrolliert. Der Kern hierfür ist die Verladenummer, die den jeweiligen Auftrag vom Start bis zur Abgabe steuert. Jeder Fertigungsschritt wird dem Transportsystem als neuer Status rückgemeldet, so dass jederzeit Transparenz auf den Stand jedes einzelnen Vorgangs gegeben ist.

Inzwischen ist hortus bereits in Phase II der Systemeinführung vorgerückt. Demnächst werden Abrechnungen mit Spediteuren und Kunden mittels Gutschrift getätigt. Alle Kosten können dann noch genauer bis auf einzelne Artikel und das einzelne Ziel gerechnet werden. Auch eine Gefahrgutabwicklung wird in die Lösung integriert.

Die Anwender wurden frühzeitig in die Umsetzung mit einbezogen, wodurch eine hohe Akzeptanz für das neue System und seine Bedienung erreicht wurde. Die Investition wird sich nicht zuletzt auch deshalb binnen rund eines Jahres amortisiert haben. Die Einführung des Transportmanagements hat im Unternehmen viel bewegt und hortus kommt zu dem Schluss: „Es ist kein System – es ist ein Wechsel im Denken, in den Prozessen und im täglichen Arbeiten!“

„Kompetente Ansprechpartner für jedes Detail“

Gespräch mit Dieter Pollaschek, Expedition Manager der hortus GmbH

Quelle: hortus GmbH

Dieter Pollaschek

Wenn Sie auf die Einführung des SAP Transportsystems mit inconso zurückblicken: Was war die größte Herausforderung?

Es gab schon einige Punkte, die hohe Aufmerksamkeit erforderten. Aber die größte Leistung war es, das neue System in die bestehende Landschaft mit dem proprietären Lagersystem und dem erheblich an unsere besondere Situation angepassten SAP SD einzufügen – ohne dadurch an Flexibilität für künftige Erweiterungen oder Release einzubüßen. Auf dieses Ziel haben wir konsequent hingearbeitet und es erfolgreich erreicht!

Warum hatten Sie sich für die Zusammenarbeit mit inconso entschieden und hat sich die Entscheidung bewährt?

Einige unserer IT-Verantwortlichen hatten in früheren gemeinsamen Projekten gute Erfahrungen gemacht und haben inconso daher direkt angesprochen. Aber wir sind ja ein solides, schwäbisches Unternehmen und haben dann natürlich trotzdem sehr genau hingeschaut, um uns von dem Preis-/Leistungsverhältnis des Anbieters zu überzeugen. Es war uns ausgesprochen wichtig, einen starken SAP-Partner mit umfassenden Referenzen und geeigneten eigenen Add-ons zu bekommen, der vor allem die Einhaltung des straffen Zeitplans ermöglichen würde.

Wir waren und sind immer wieder froh, dass uns inconso für jedes Detail kompetente Ansprechpartner zu bieten hat. Und das ausgezeichnete Projektmanagement sorgt dafür, dass alle diese Experten mit uns als Kunden und Partner an einem Strang ziehen. Es wird jederzeit offen kommuniziert und wir arbeiten auf ein gemeinsames Ziel hin. Solche Zusammenarbeit macht wirklich Spaß.

VARTA Microbattery führt Gefahrstoffmanagement und SAP zusammen

inconso und PES kombinieren Gefahrstofflösungen und kooperieren bei Gefahrstoff- und Gefahrgutmanagement

Die VARTA Microbattery GmbH ist einer der führenden Hersteller von Batterien und Akkus. Am Standort Ellwangen sind Forschung, Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Marketing von Batteriesystemen für elektronische Geräte angesiedelt. Das Unternehmen nutzt seit Jahren ein SAP ERP-System zur Steuerung seiner Unternehmensprozesse. Für die Gefahrstoffverwaltung hat VARTA Microbattery den epos Gefahrstoff-Manager® der PES-Ingenieurgesellschaft mbH im Einsatz. Die nahtlose Verzahnung des ERP-Systems mit dem Gefahrstoff- und Gefahrgutmanagement wird nun mittels des von der inconso AG entwickelten SAP Add-ons inconsoS/DGM (Dangerous Goods Management) gewährleistet.

Zur Herstellung von Batterien werden unterschiedliche Stoffe und Zubereitungen benötigt, die als Gefahrstoffe eingestuft sind. Daher müssen strenge gesetzliche Regelungen beachtet werden, die zur Sicherheit der Mitarbeiter, Kunden und Umwelt dienen. Hierzu nutzt VARTA Microbattery den epos Gefahrstoff-Manager® der PES. Erstellung, Verwaltung und Verteilung von Stoffdaten bzw. Sicherheitsdatenblättern sind mit dieser modular aufgebauten, leistungsfähigen und ausgereiften Software leicht möglich.

Im Zuge der Umstellung der Gefahrstoffdaten auf das seit Kurzem gesetzlich vorgeschriebene GHS (Global Harmonisiertes System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien) wurde epos nun auch an das SAP System angebunden und zwar unter Verwendung des von der inconso AG entwickelten SAP Add-ons inconsoS/DGM. Die Stärken von epos auf dem Gebiet der Produktsicherheit und die des inconsoS/DGM bei der Gefahrgutabwicklung oder der Berücksichtigung von Zusammenlagerungsverboten für Gefahrstoffe bei Lagerbuchungen kann VARTA Microbattery nun gleichzeitig nutzen.

Das von der inconso AG entwickelte SAP Add-on inconsoS/DGM zur Gefahrstoff- und Gefahrgutverwaltung bietet eine umfangreiche und effektive Funktionalität bei gleichzeitig hoher Flexibilität für Erweiterungen. Gefahrstoff- und Gefahrgutprüfungen, Berechnung von Mengen zur Ausnutzung von Transporterleichterungen oder der Druck von Gefahrgutpapieren sind über inconsoS/DGM in das SAP integriert.

Quelle: UNECE – United Nations Economic Commission for Europe

Über inconsoS/DGM ist auch der Druck von Gefahrgutpapieren in das SAP integriert.

Schnittstellen per Web Services verbinden epos und inconsoS/DGM miteinander. Gefahrstoff- und Gefahrgutdaten können so zwischen den beiden Systemen ausgetauscht werden, die sich in idealer Weise ergänzen. Die Sicherheitsdatenblätter und die wichtigsten Gefahrstoffdaten sind nun allen Mitarbeitern über das SAP System zugänglich. Gefahrstoffbestandsdaten sind im Intranet sichtbar.

Vor dem Hintergrund des erfolgreichen gemeinsamen Projekts bei VARTA Microbattery haben die inconso AG, Bad Nauheim, und die PES-Ingenieurgesellschaft mbH, Kleinkahl, eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. In diesem Rahmen werden weitere gemeinsame Projekte im Bereich Gefahrstoff- und Gefahrgutmanagements angestrebt, in denen der epos Gefahrstoff-Manager® und das SAP Add-on inconsoS/DGM in Kombination eingesetzt werden. Beide Unternehmen erwarten von der Kooperation zusätzliche Geschäftsmöglichkeiten.

Zuverlässiger Sammlerservice rund um die Uhr

Deutsche Post Philatelie betraut inconso mit IT-Betriebsführung und sorgt mit einem weiteren Supportteam für allzeit zufriedene Briefmarkensammler

Vom Standort Weiden (Oberpfalz) aus betreut die Deutsche Post Briefmarkensammler in aller Welt und eine Vielzahl anderer Privatkunden. Neben neuen und alten Briefmarken sind Münzen und Modelle besonders begehrt. Brieflich, per Fax und Internet gehen laufend Anfragen und Bestellungen ein, die mit höchster logistischer Qualität und nachweislich hoher Kundenzufriedenheit bearbeitet werden. Zur effizienten und transparenten Lagerverwaltung setzt die Deutsche Post ein inconsoWMS ein und zur revisionssicheren Kundenbetreuung ein Dokumentenmanagementsystem (DMS) der Firma IQDoQ GmbH.

Quelle: Deutsche Post AG

Am Standort Weiden der Deutschen Post dreht sich alles um ...

Jetzt wurde die inconso AG auch mit der laufenden IT-Betriebsführung beauftragt. Rund um die Uhr sorgt, neben dem bereits seit Jahren erfolgreich durchgeführten Applikationssupport des inconsoWMS X, ein weiteres Supportteam des inconso Competence Center Technology nun für den zuverlässigen Betrieb der Datenbanken, Applikationsserver und Clustersysteme.

Als Teil dieser Aufgabe hat inconso die Datenbanken-Backendsysteme auf moderne Hochverfügbarkeits- und Desaster Recovery Architekturen umgestellt: Für das inconsoWMS X wird jetzt ein Oracle Real Application Cluster (RAC) 11G R2 und für das Dokumentenmanagementsystem (DMS) eine Oracle Datenbank 10G R2 in einem Fail-Over-Clusterverbund verwendet. Zur zusätzlichen Absicherung wurden parallele Stand-by-Datenbanken mittels Oracle Data Guard aufgebaut. Das Supportteam, das speziell für die Niederlassung Philatelie zuständig ist, arbeitet mit einer maximalen Reaktionszeit von 30 Minuten.

Quelle: © Jana Behr - fotolia.de

... Briefmarken, Münzen und andere Sammlerstücke.

Das Competence Center Technology der inconso AG bietet Logistikbetreibern die Möglichkeit, ihre logistischen Systeme im Ganzen und auf ihren vorhandenen externen oder internen Rechnerparks durch einen kompetenten Partner betreiben zu lassen. Der Bereich betreut vertikal alle Aspekte, die zum reibungslosen Betrieb der IT-Infrastruktur erforderlich sind, und übernimmt für die Funktionsfähigkeit und Leistung der davon umschriebenen Lösungen die volle Verantwortung.

Quelle: Julius Berger Nigeria PLC

MEMBER OF C1 GROUP

inconso
Integration-Consulting-Software

Impressum

Herausgeber:
inconso AG, Bad Nauheim

Redaktionsanschrift:
inconso AG, Marketing & Kommunikation,
Dieselstraße 1-7, D-61231 Bad Nauheim
marketing@inconso.de
Graphik / Layout: PUNKTUM Werbeagentur GmbH

Weitere Informationen über unser Leistungsangebot erhalten Sie unter:

Hauptsitz
inconso AG | Dieselstraße 1-7 | D-61231 Bad Nauheim
Telefon: +49 6032 348-0 | Fax: +49 6032 348-100

Standorte
Bremen, Dresden, Essen, Köln, Münster, Stuttgart, Tours (F)
mail@inconso.de | www.inconso.de