

Nach den Sternen greifen

Transport-Management-Systeme nehmen dem Nutzer zunehmend die Arbeit ab

SIE FRAGEN, WIR ANTWORTEN

Michael Tobiasch

Software-Auswahl und -Einführung



eurotransport.de/experten, die interaktive Plattform für Fragen rund um Transport und Logistik, exklusiv und kostenfrei für trans aktuell-Leser. Alle Infos zur Nutzung unter etm.de/experten

DAS FAZIT

- Von den 19 Unternehmen, die an der Aktualisierung der TMS-Marktübersicht teilgenommen haben, haben sich insbesondere L-Base (Architektur, volle Web-Fähigkeit) und Soloplan (Abschluss der Migration auf .net, Luft-/See-Modul) in den vergangenen Monaten überdurchschnittlich weiterentwickelt
- Beides sind relativ große Unternehmen mit entsprechenden Ressourcen und Finanzen
- Von den kleineren Unternehmen ist es unter anderem Dr. Malek, dessen Lösung mit einer guten Mischung aus Innovation und Funktionalität überzeugt
- Insofern hat sich für diese drei Unternehmen die im letzten Jahr vorgenommene Einordnung in den TMS-Lebenszyklus und die Einschätzung als künftige Sterne bestätigt
- Bei Anaxco und Brabender fehlt dafür noch eine breitere Kundenbasis, die sich aber sukzessiv verbessern wird
- Prognose: Bei der nächsten TMS-Marktübersicht wird es auch im Sterne-Quadranten Einträge geben

Die Anbieter von Transport-Management-Systemen (TMS) können aktuell nicht über Langeweile klagen. „Das zeigen die zahlreichen Neuabschlüsse in diesem Bereich. Bei dem einen oder anderen Anbieter ist sogar bereits die Kapazitätsgrenze erreicht“, berichtet Michael Tobiasch, Berater von Apari Consulting. Neues Personal sei jedoch nur schwierig oder gar nicht zu finden, was so manches IT-Projekt ausbremse.

Was aber keinesfalls bedeutet, dass bei den TMS-Lösungen Stillstand herrscht. „Praktisch alle Softwareprodukte haben sich in dem vergangenen Jahr in ihrer Funktionstiefe weiterentwickelt“, sagt Tobiasch im Gespräch mit trans aktuell. Insbesondere in den Bereichen Disposition und Abrechnung gehe der Trend zu mehr Unterstützung für den Nutzer beziehungsweise zu einer weitreichenden Automatisierung.

„Das zeigt sich etwa bei der Prozessorientierung sowie der Konzentration auf das Ausnahme-Handling“, erläutert Tobiasch. Musste der Nutzer in der Vergangenheit Abweichungen in verschiedenen Modulen aktiv suchen (Pull-Prinzip), erhält er mittlerweile über regelbasierte Abfragen, die im Hintergrund laufen, diese als Aufgabe in sein Cockpit eingestellt (Weber Data) oder wie bei der AX Cargosuite von Anaxco als Arbeitsstapel angezeigt (Push-Prinzip). Aufwendige Recherchearbeiten entfallen damit. „Der einmalige Konfigurationsaufwand darf allerdings nicht unterschätzt werden“, erklärt Tobiasch.

Transparenz ist Trumpf

Ein weiterer Trend, den der Berater von Apari Consulting ausmacht, ist der zunehmende Fokus auf die Transparenz der Wertschöpfungskette. „Das Management muss und möchte immer gut informiert sein. Diesem Wunsch tragen die Anbieter Rechnung und bauen ihre Lösungen in Sachen Business Intelligence weiter aus“, berichtet der Software-Berater. Dabei handele es sich in vielen Fällen um eine Erweiterung der bestehenden Systeme. Bei Cargosoft und LIS gibt es hingegen jeweils gleich ein komplett neues Tool.

Ebenfalls ein Trend in Sachen TMS ist die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit der Lkw (ETA = Estimated Time of Arrival). Kein Wunder, ist diese doch sowohl für die Disponenten als auch für die Kunden in der Zulaufsteuerung interessant. „Während Initiations mit Opheo diese Lösung bereits seit einigen Jahren im Programm hat, zieht nun eine ganze Reihe an anderen TMS-Anbietern nach“, erläutert Tobiasch.

Handlungsbedarf gab es offenkundig auch an anderer Stelle. So sind immer mehr Logistiker in mehreren System-Kooperationen gleichzeitig tätig. Für die IT kein ganz einfaches Unterfangen. Unterschiedliche Clearing-Systematiken, Code-Listen und Beschaffungsprozesse sowie das Routen der Sendungen an den richtigen Empfangspartner erfordern viel Funktionalität im TMS. „An dieser Stelle sind die Lösungen ALH 4, L-Wis und M-Ware von Active Logistics und Komalog von Transdata gut aufgestellt. Bei kleineren Kooperationen eignet sich besonders das Produkt M3 von Dr. Malek“, berichtet Tobiasch.

Darüber hinaus beschreiten die TMS-Anbieter auch immer häufiger neue Wege. So erweitern nicht nur die Logistikdienstleister



ihr Portfolio, etwa durch die Übernahme von Kommissionier- und Lagertätigkeiten oder das Nutzen anderer Verkehrsträger. „Auch die Software-Anbieter blicken über den Tellerrand ihres bisherigen Kerngeschäfts hinaus“, erklärt Tobiasch. Das könne das Ausweiten der Stückgutaktivitäten als Ergänzung zum bisherigen Ladungsgeschäft (Cargo Support) oder auch das Entwickeln von Modulen für Luft- und Seefracht (Soloplan) sein. Dadurch werde dann (wie auch bei Cargosoft) der Kundenwunsch nach einer alle Verkehrsträger umfassenden TMS-Lösung zunehmend realistisch.

Eigene Lagermodule sind wiederum fast Standard und in den Ausbau der Funktionalität wird weiterhin rege investiert. Womit die Grenzen zwischen TMS und WMS (Warehouse Management Systemen) zunehmend verschwimmen.

Die Matrix

Die sogenannte BCG-Matrix beinhaltet vier Quadranten, die das Koordinatensystem einerseits nach ihrer Bedeutung am Markt und andererseits hinsichtlich der Innovationskraft unterteilen: Fragezeichen sind Newcomer mit geringer Verbreitung, aber hohem Potenzial. Sterne sind die vielversprechendsten Produkte mit einem hohen Marktanteil. Melkkühe haben ebenfalls einen hohen Marktanteil, wachsen aber nicht mehr. Auslaufmodelle wiederum sind am Ende des Lebenszyklus angekommen.

Hinsichtlich der Funktionsfülle wird ein Blick auf die Software-Architektur immer wichtiger. Daher sei „ein Blick unter die Haube“ durchaus sinnvoll. Denn je nachdem, wie die Software aufgebaut ist, kann sie besser oder eben auch schlechter an künftige Bedürfnisse angepasst werden.

Aufbau der Software

Eine moderne Drei-Schicht-Architektur sei bei den verhältnismäßig neuen TMS-Produkten wie Brabender, Iovavum und den Microsoft Dynamics-Produkten heute Standard. Das wiederum verringere den Aufwand bei künftigen Anpassungen. Aber auch die Möglichkeit der Anbindung an andere Systeme rücke zunehmend in den Fokus. „Sprach man hier in der Vergangenheit häufig nur von

Schnittstellen, fallen heute regelmäßig die Begriffe Webservices, API oder BUS-Lösungen, mit denen eine bessere Integration möglich ist“ sagt Tobiasch.

Die Anbindung von „BUS-Lösungen“ sei dabei häufig kundengetrieben, so etwa bei Active L-Wis (Kühne + Nagel), Soloplan Carlo (DHL) und Weber Data Disponent plus (Hellmann). Diese Unternehmen sowie C-Informationssysteme und L-Base haben gleich mehrere unterschiedliche BUS-Lösungen integriert.

Ein weiteres Schlagwort ist die Webfähigkeit. Darunter fallen meist Apps für mobiles Auftragsmanagement, Ablieferscannung, Ortung, Navigation und Fahrerkommunikation. Portale für Sendungsverfolgung oder die Auftragsfassung sind inzwischen kein Alleinstellungsmerkmal mehr.

Die Webfähigkeit des gesamten TMS sei hingegen noch die

Ausnahme. L-Base mit der auf der Messe Transport Logistic in München vorgestellten neuen Version L-Base 7 ist eine solche Lösung. Soll heißen, sie kann browserbasiert und damit standortunabhängig genutzt werden.

Andere Anbieter werden bald nachziehen: „CSD mit Transware Pro soll bereits Ende des Jahres folgen, Initiations mit Opheo plant aktuell den Pilotbetrieb und will – wie Weber Data mit Disponent plus – im Jahr 2018 live gehen. Aber auch die beiden Microsoft Dynamics-Anbieter Anaxco und CAP Cargo werden mit dem nächsten Major-Release Dynamics 365 ebenfalls komplett webfähig sein“, berichtet Tobiasch. Langweilig wird es damit also auch zukünftig nicht.

Text: Carsten Nallinger |
Fotos: Fotolia/Sergey Nivens |
Grafik: Florence Frieser

DER TMS-LEBENSZYKLUS

