



STUTE ist Partner für Forschungsprojekt zur kollaborativen Disposition in eigenständigen Profitcentern

Bremen, Oktober 2005.

Im Rahmen des Forschungsprojekts „Inapce“ entwickeln der Bremer Logistikdienstleister STUTE Verkehrs-GmbH und der Lehrstuhl für Logistik der Universität Bremen innovative Lösungsansätze für eine verbesserte Transportdisposition in Speditionsunternehmen, die ihre Niederlassungen als eigenständige Profitcenter führen. Am Ende der Entwicklung wird ein Konzept für einen leistungsfähigen Algorithmus (= komplexer, sich ständig wiederholender standardisierter Rechenvorgang) stehen, mit dessen Hilfe der Disponent eine differenzierte Bewertung jedes einzelnen Transportauftrags vornehmen und somit eine maximal wertschöpfende Entscheidung bezüglich der zu vergebenden Transportaufträge treffen kann.

Die Frage, ob ein Transportauftrag mit eigenem Fuhrpark, einem festen Subunternehmer oder über Spotmarkt-Kapazitäten abgewickelt werden soll, folgt normalerweise einfachen Regeln. „Zuerst lastet der Disponent den eigenen Fuhrpark aus, dann greift er auf bekannte Subunternehmer zurück und ganz zum Schluss, wenn die beiden ersten Möglichkeiten keinen Erfolg versprechen, sondiert er den Spotmarkt“, erläutert Kai Barwig, Inapce-Projektleiter bei STUTE, die Entscheidungshierarchie des Disponenten. „Das kann dazu führen, dass der Transportauftrag im Hinblick auf das Gesamtunternehmen nicht optimal vergeben wird. Denn der im Profitcenter verantwortliche Disponent schaut natürlich zunächst einmal ausschließlich auf seine Auslastung, auf sein Ergebnis bzw. seinen Umsatz.“

Mit Inapce (Abkürzung für: Integrierte Auftragsdisposition in eigenständigen Profitcentern) werden Möglichkeiten ausgelotet, wie eine integrierte Auftragsdisposition

der einzelnen Niederlassungen durch Ladungsausgleich zwischen den Centern zu einer kollaborativen Transportdisposition führen und somit letztlich zu einem verbesserten Gesamtunternehmensergebnis führen kann. „Uns kommt es vor allem darauf an, den Disponenten zu belohnen. Wir meinen: Er darf auf gar keinen Fall einen Nachteil erleiden, wenn er auf Kapazitäten aus anderen Profitcentern zurückgreift“, verdeutlicht Oliver Scharschuch, Projektmanager bei STUTE.

Der Disponent wird immer belohnt

Um eine Dispositionsentscheidung zu treffen, die nicht nur den Fuhrparknutzen des eigenen Profitcenters, sondern den des gesamten Unternehmens erhöht, muss also zunächst einmal die isolierte Betrachtung des eigenen Niederlassungsfuhrparks überwunden werden. Oliver Scharschuch: „Wir müssen also in einem ersten Schritt nicht nur den eigenen Fuhrpark, sondern auch den der Subunternehmern in die DV-gestützte Disposition integrieren. Zweitens müssen alle Speditionsaufträge in einer virtuellen zentralen Frachtenbörse abgebildet werden. Drittens müssen wir ein Modell entwickeln, dass den Disponenten am Profit seiner Entscheidung teilhaben lässt, auch wenn sie sich gegen die eigenen Standortkapazitäten richtet.“

Die Entscheidung trifft der Mensch

Der zuletzt genannte Punkt läuft auf ein hochkomplexes „Profit Sharing Modell“ hinaus, das nach einem spezifischen Algorithmus den Disponenten in seiner Entscheidungsfindung unterstützt. „Dieser Algorithmus nimmt eine stark differenzierte Auftragsbewertung vor und schlägt dem Disponenten anschließend eine Lösung für die Auftragsdisposition vor. Dreh –und Angelpunkt der DV-gestützten Auftragsbewertung nach dem Profit Sharing Modell ist die Maximierung des Deckungsbeitrags“, so Kai Barwig. „Anders formuliert: Wir suchen nach der Dispositionsentscheidung, die bei maximalem Umsatz die minimalen Kosten mit sich bringt und somit den höchsten Deckungsbeitrag erwirtschaftet. Wenn diese Entscheidung für ein Fahrzeug einer anderen Niederlassung oder eines Subunternehmers ausfällt, dann wollen wir den Disponenten trotzdem belohnen, weil er ja im Sinne des Gesamtunternehmens eine richtige Entscheidung getroffen hat.“

Das Profit Sharing Modell, darauf legt Kai Barwig Wert, führt weder zu einer zentralen Auftragsdisposition noch tastet es die Entscheidungsbefugnisse des Disponenten an. „Das letzte Wort vor der Vergabe von Transportaufträgen hat bei uns immer der Disponent. Er kann aber künftig vor diesem letzten Wort von einem bislang am Markt in der Form nicht erhältlichen Algorithmus unterstützt werden.“

Zweiter Partner in diesem Forschungsprojekt ist Professor Kopfer vom Lehrstuhl für Logistik der Universität Bremen. STUTE und der Lehrstuhl kennen sich bereits aus abgeschlossenen Projekten. Das Thema „Inapce“ unterscheidet sich jedoch deutlich von den bisherigen Arbeiten. Der Lehrstuhl suchte über einen längeren Zeitraum nach einem industriellen Partner, der derartige Probleme im operativen Ablauf lösen muss. Tourenplanung ist einer der Forschungsschwerpunkte des Lehrstuhls für Logistik an der Universität Bremen.

Profit Sharing Modell setzt neuen Standard in der Branche

Die Entwicklung des Profit Sharing Modells ist der eigentliche Kernpunkt des im Februar 2005 gestarteten und auf 18 Monate angelegten Forschungsprojekts „Inapce“. Die kollaborative Zusammenarbeit zwischen eigenständigen Profitcentern findet in zahlreichen Unternehmen der Transport- und Logistikbranche statt. „Es gibt aber derzeit kein Tool auf dem Markt, das dem Disponenten anhand einer differenzierten Auftragsbewertung die Disposition über den gesamten Unternehmensfuhrpark ermöglicht“, betont Kai Barwig ausdrücklich. Der STUTE-Prokurist rechnet deshalb damit, dass die Anfang August 2006 vorliegenden Inapce-Ergebnisse auf großes Interesse in der gesamten Transport- und Logistikbranche stoßen werden. Der nächste konsequente Schritt ist die Umsetzung des Algorithmus´ in eine Software und deren Vermarktung.

„Inapce“ wird durch die BIA Bremer Innovationsagentur GmbH mit Mitteln des Bremer Senats gefördert und von dem Beratungsunternehmen „Die Denkfabrik“ begleitet.