

Mit dem Transportation Management auf S/4 und Hana umsteigen

Logistik für und mit S/4

Die Wartung für das Transportmanagement mit SAP LE-TRA läuft im Jahr 2025 aus. Deployment-Optionen, fundierte Transportplanungsfunktionen und die Möglichkeit, IoT-Technologien zu nutzen, sprechen für einen rechtzeitigen Umstieg auf S/4 Supply Chain for Transportation Management.

Von Daniela Hoffmann, freie Journalistin

Damit steht aber auch die Entscheidung an, ob es die Basic- oder doch die Professional-Version werden soll! Zu den größten Hürden im Umfeld des Transportmanagements gehören – nicht zuletzt angesichts immer stärker befahrener Straßen und knapper Verfügbarkeit von Schwerlast- oder Kühltransporten – die Themen Pünktlichkeit und Auslastung der Ressourcen. Nur halb ausgelastete Lkw sind teuer und nicht nachhaltig. Generell gibt es in den meisten Logistikketten noch viele blinde Flecken. „Vielen Unternehmen fällt es beispielsweise schwer, die Frage zu beantworten, wer für sie der beste Dienstleister ist: nicht nur mit Blick auf die Kosten, sondern auch auf die Lieferservicekennzahlen“, stellt Christian Sachse fest, Verantwortlicher SAP Transportation Management und Senior Consultant beim Logistikspezialisten Leogistics. Zugleich ermöglichen neue Ansätze und Technologien wie Industrie 4.0 und das Internet of Things mehr Vernetzung, mehr Transparenz und erweiterte Auswertungsmöglichkeit, speziell auch im Transportmanagement. So stehen mehr Daten in Echtzeit zur Verfügung, auf deren Basis sich proaktiv und frühzeitig bessere Entscheidungen treffen lassen. Das geht einher mit immer mehr IoT-Plattforman-

bindungen, auf denen Ausschreibungen, Zeitfensterbuchungen sowie Tracking & Tracing abgebildet werden. Künstliche Intelligenz respektive Mustererkennung werden zur weiteren Optimierung von Prozessen und Wegen beitragen. So weit die Perspektiven.

In der Planung ist immer Luft

In der Praxis ist jedoch bei den meisten Unternehmen noch SAP LE-TRA im Einsatz, ein Modul für das Transportmanagement innerhalb des SAP-ERP-Systems ECC. Allerdings wird dessen Funktionalitätsumfang seit Jahren nicht mehr erweitert. Parallel dazu entstand das Produkt SAP Transportation Management, das jetzt etwa seit zehn Jahren existiert. Vor Kurzem hat SAP angekündigt, dass es für LE-TRA ab 2025 keinen allgemeinen Support mehr geben wird. Doch neben diesem Druck gibt es eine ganze Reihe sinnvoller Gründe, sich den Umstieg auf eine aktuelle Version des voll in S/4 integrierten Transportation Management vorzunehmen.

„Es gibt transportplanungsseitig ganz neue Möglichkeiten, dazu gehört unter anderem die Laderaumplanung“, sagt Christian Sachse. Wenn zum Beispiel 60 Teil- und

Vollpaletten mit einem Lkw transportiert werden sollen, der über 33 Europaletten-Stellplätze verfügt, dann errechnet die Software, ob sich die Paletten passend stapeln lassen. „Das weiß ein Disponent in den meisten Unternehmen nicht, häufig wird dies nach dem Daumenfaktor geschätzt“, so Sachse. Das resultiere selten in einer optimalen Lkw-Auslastung. „Das ganze Thema des Frachtvereinbarungs-Managements ist viel einfacher aufgebaut als die Konditionstechnik im ERP – da hat sich SAP einiges überlegt, um die Stammdatenpflege und -modellierung für die Fachabteilungen zu erleichtern“, meint Sachse. Auch beim Thema Transportdauer und -distanzen sind die Schätzwerte deutlich genauer, weil Geoinformationssysteme einbezogen werden können. Leogistics setzt dabei auf HERE Technologies als Partner.

Deployment-Möglichkeiten für TM

Wer sich für den Umstieg entscheidet, hat die Qual der Wahl, denn es gibt unterschiedliche Szenarien: So lässt sich die Business Suite TM als eigenes SAP-Produkt erwerben, das neben dem ERP betrieben wird und über Standardschnittstellen angebunden ist. Die letzte Version TM 9.6

wurde im Dezember 2018 für alle Kunden freigegeben. „Ich würde allerdings nicht mehr empfehlen, das so zu betreiben, weil es lizenzseitig ungünstig ist. Stattdessen ist es sinnvoller, eine TM-S/4-Hana-Lizenz zu erwerben, auch wenn heute beide Produkte noch funktional nahezu deckungsgleich sind“, rät Christian Sachse. Allein schon die ganzen Integrationskomponenten, die es in der S/4-Version gibt, würden im TM 9.6 nicht mehr kommen. „Es existiert eine Roadmap der SAP für S/4 Supply Chain for Transportation Management, jedoch keine mehr für SAP Transportation Management – also für die Business-Suite-Variante als separates Produkt: Da sieht man, wohin SAP weitergehen will“, gibt Sachse zu bedenken. Eine andere Variante wäre, das TM embedded in Hana zu betreiben, indem die Transportplanung und -abrechnung Teil des ERP-Systems S/4 Hana und analog zu LE-TRA voll integriert ist.

Zudem besteht noch die Möglichkeit, eine Side-by-Side-Version von S/4 Supply Chain for Transportation Management zu betreiben. Der „Sidecar-Effekt“ entspricht architekturseitig dem gleichen wie die Business-Suite-Variante, jedoch mit der neuen Produktversion. Häufig haben produzierende Unternehmen auch selbst Logistiktochterfirmen, die stark mit dem Mutterkonzern integriert sind, der wiederum das SAP-ERP-System nutzt. Durch die enge Systemintegration lassen sich zum Beispiel hier die Transportkosten auf die Produktkosten umlegen. „So entsteht nicht nur für die Logistiktochter, sondern über die Konzerngruppe hinweg ein Benefit“, stellt der Leogistics-Experte fest. In diesen beiden Fällen sei die Side-by-Side-Version sinnvoll.

Als ernst zu nehmende, zukunftssträchtige Alternative sieht Christian Sachse zudem den Betrieb des Transportation Management in der Cloud. Zunächst wird die Software nur in einer Single Tenant Edition, also praktisch in der Private Cloud, zur Verfügung stehen. SAP plant jedoch perspektivisch auch, das TM in einer Public Cloud zu betreiben. Dort liegt aus Sicht von Marktforschern die Zukunft von Anwendungssoftware. Der Vorteil einer vollumfänglichen Cloud-Lösung besteht darin, dass sich durch die Integration Datenredundanzen vermeiden lassen und Schnittstellen wegfallen. Bisher werden, wenn zwischen unterschiedlichen SAP-Produkten Daten ausgetauscht werden sollen, meist Belegkopien angelegt. „Vorteilhaft bei Cloud ist zudem die Berechenbarkeit, denn der monatliche Subskriptionspreis steht fest, Wartung und automatische Updates inklusive. Allerdings sind dann auch nur eingeschränkt Änderungen am Source Code möglich“, so Sachse.



Daniela Hoffmann,
freie Journalistin.

Das sind die wichtigsten Kriterien bei der Entscheidung zwischen Basic und Professional TM. Da LE-TRA ohne zusätzliche Kosten zur Verfügung stand, gibt es beim Transportation Management nun auch eine in S/4 inkludierte Version, für die keine weiteren Lizenzgebühren anfallen. Diese Basic-Variante umfasst eigentlich das volle Produkt, jedoch gibt es eine Funktionalitätsbegrenzung. Zwar lässt sich die Transportkostenabrechnung und -berechnung nahezu vollständig nutzen, allerdings ist die Transportplanung – wie schon bei LE-TRA – sehr eingeschränkt. „Für Spediteure mit eigener Flotte und Fahrern bietet es sich deshalb an, die Professional-Variante einzusetzen“, berichtet Christian Sachse. Diese Optimierungsfunktionalität beantwortet Fragen wie zum Beispiel: Lassen sich alle Packstücke/Paletten unter Berücksichtigung der Stapelung in das Fahrzeug laden? Welcher Frachtführer ist auf Basis aller Frachtvereinbarungen der günstigste für die jeweilige Tour? Wie sollten verschiedenste Transportbedarfe am besten auf Touren kombiniert werden? Auch ein Klärungsmanagement ist enthalten, um sich bei Unstimmigkeiten im gutschriftbasierten Abrechnungsprozess mit dem Frachtführer einigen zu können. In der Professional-Version lässt sich eine Transportdisposition auch mit Kundenaufträgen, Bestellungen oder Umlagerungsaufträgen des SAP-Systems durchführen.

Umstieg auf S/4 und Advanced?

Die Unterteilung in Basic und Professional, oft auch „Advanced“ genannt, gibt es allerdings auch in weiteren Produkten. „Der Nachteil besteht darin, dass sich nur

die Professional-Versionen miteinander verbinden lassen, ansonsten fehlen die Schnittstellen“, gibt der Leogistics-Experte zu bedenken.

Der Aufwand einer kompletten S/4-Hana-Migration inklusive TM kann sehr variieren. Der Dienstleister CBS, Mutterkonzern von Leogistics, hat in einer der weltweit größten S/4-Hana-Transformationen dem Heiztechnikkonzern Viessmann geholfen, die Migration in wenigen Monaten erfolgreich abzuschließen. Dabei wurden 23 Produktionsunternehmen und 120 Vertriebsniederlassungen weltweit auf das neue Systemrelease 1809 migriert. CBS hat dafür eine „s.m.a.r.t. Approach“-Strategie entwickelt. Gemeinsam bieten CBS und Leogistics S/4-Hana-Readiness-Analysen an, um die bestmögliche Migrationsstrategie für ein Unternehmen zu ermitteln.

Zunächst muss immer entschieden werden, ob die Migration nach dem Green-, Brown- oder Bluefield-Ansatz erfolgen soll. TM ist dabei natürlich nur ein vergleichsweise kleiner Teil, allerdings gilt: Das Transportation Management lässt sich nur Greenfield migrieren, weil bei LE-TRA die Datenbasis und das Produkt in sich komplett anders sind. „Deshalb ist die Migration der Transportlogistik in S/4 immer eine gute Möglichkeit, sich über die Prozesse Gedanken zu machen, um diese zu optimieren“, merkt Sachse an.

Cloud-Strategie und Plattform

Die Roadmap zeigt eine klare Cloud-Strategie. Mit der Cloud-Plattform Logistics Business Network gibt es einen Ansatz, wie sich Beauftragungen und Ausschreibungen abwickeln lassen und sich der Austausch zwischen Verladern und Frachtführern automatisieren lässt. Ob sich die Plattform durchsetzen kann, werden die nächsten Jahre zeigen. Auch das Thema Blockchain findet sich in der Roadmap wieder, wobei vermutlich Container-Inhaltsdaten per Blockchain ausgetauscht werden sollen.

Den zunehmenden Einsatz von Machine Learning hält Sachse für wichtig. Heute sei es noch so, dass eine automatisierte Planung nur dann klappt, wenn die Stammdaten – und hierbei insbesondere die Regelwerke – zuvor gepflegt werden. „Aber ich kann mir durchaus vorstellen, dass in Zukunft die Transportdisposition einen ‚Aufnahme-Modus‘ hat, bei dem ich einige Wochen manuell plane und daraus die benötigten Stammdaten direkt abgeleitet werden, um anschließend mit einer automatisierten Planung fortzufahren“, so Sachse.