dhf

Special

Automatisierung



Autonomous Enterprise & SAP Logistics Management

leogistics

Bild: Leogistics GmbH

5 Fragen an
Christiaan Carstens



dhf Intralogistik – SAP hat mit der Vision des 'Autonomous Enterprise' die Perspektive zunehmend autonomer Geschäftsprozesse formuliert. Wie weit sind heutige Logistikarchitekturen davon noch entfernt?
Christiaan Carstens: Die technologische Entwicklung ist weit fortgeschritten, aber viele bestehende Architekturen machen es Unternehmen unnötig schwer. Zahlreiche Systeme, unterschiedliche Technologien und getrennte Datentöpfe erschweren die Automatisierung und den Einsatz intelligenter Agenten. Bevor wir über autonome Logistik sprechen, müssen deshalb zunächst die System- und Prozessgrenzen betrachtet werden.

> Bevor wir über autonome Logistik sprechen, müssen zunächst die System- und Prozessgrenzen betrachtet werden.
>
> **Christiaan Carstens**
> **Managing Director bei Leogistics**

dhf Intralogistik – Gerade Lager und Transport sind eng miteinander verbunden. Warum funktioniert das Zusammenspiel in der Praxis trotzdem häufig nicht reibungslos?
Wir sehen auch in Landschaften mit SAP EWM und SAP TM noch Verbesserungspotenzial. Wo beispielsweise die ASR-Integration noch fehlt, kommt es im Tagesgeschäft zu ungenutzten Kapazitäten. Aus End-to-End-Sicht sollte ein Eingangs- oder Ausgangsprozess möglichst nicht durch Systemgrenzen unterbrochen werden. Das gilt auch für die Zusammenarbeit mit Logistikdienstleistern. Deren Anbindung ist heute teilweise noch ein eigenes Integrationsprojekt, weshalb Kollaboration von vornherein Bestandteil der Architektur sein sollte.

dhf Intralogistik – Welche Rolle spielt dabei die Frage Cloud oder On-Premises?
Viele neue Technologien, insbesondere KI-Services, kommen aus der Cloud. Deshalb müssen Logistikarchitekturen offen genug sein, neue Services schnell zu integrieren, ohne daraus jedes Mal ein neues Architekturprojekt zu machen.

dhf Intralogistik – SAP Logistics Management (LGM) verfolgt hier einen anderen Ansatz. Was ist aus Ihrer Sicht daran besonders relevant?
Für mich ist vor allem das Zusammenspiel der Bausteine interessant. Lager- und Transportprozesse werden stärker integriert und nicht mehr primär als getrennte Systemwelten betrachtet. Mit SAP Business Network for Logistics (SAP BN4L) und SAP BTP entsteht eine offene technologische Basis, die Prozessgrenzen reduziert, die Kollaboration vereinfacht und die Anbindung neuer Technologien ermöglicht. Dabei ist eine realistische Einordnung wichtig. SAP LGM ist ein junges Produkt und weist noch funktionale Lücken auf. Die Entwicklung zeigt, dass Logistikapplikationen technologisch offen und für Automatisierungs- und KI-Services anschlussfähig sein müssen.

dhf Intralogistik – Bedeutet das, dass Unternehmen ihre bestehenden EWM- und TM-Landschaften grundsätzlich infrage stellen sollten?
Es geht nicht darum, bestehende Systeme pauschal für falsch zu erklären. Unternehmen sollten prüfen, wo ihre Architektur den End-to-End-Prozess behindert und wie flexibel sich Dienstleister und neue Services integrieren lassen. SAP LGM kann dafür an passenden Logistikstandorten eine Alternative zu SAP EWM oder SAP TM sein. Auch ein integriertes SAP TM- und SAP EWM-System, embedded auf einem S/4Hana-System in der SAP Private Cloud, kann eine gute Alternative sein – insbesondere für komplexe Logistikprozesse. Der Ansatz bestätigt unsere Richtung, Prozesse stärker zu integrieren und Architekturen offen für neue Anforderungen zu gestalten.

dhf Intralogistik – Herr Carstens, ich bedanke mich für das interessante Interview und wünsche Ihnen weiterhin viel Erfolg.

Leogistics GmbH
www.leogistics.com