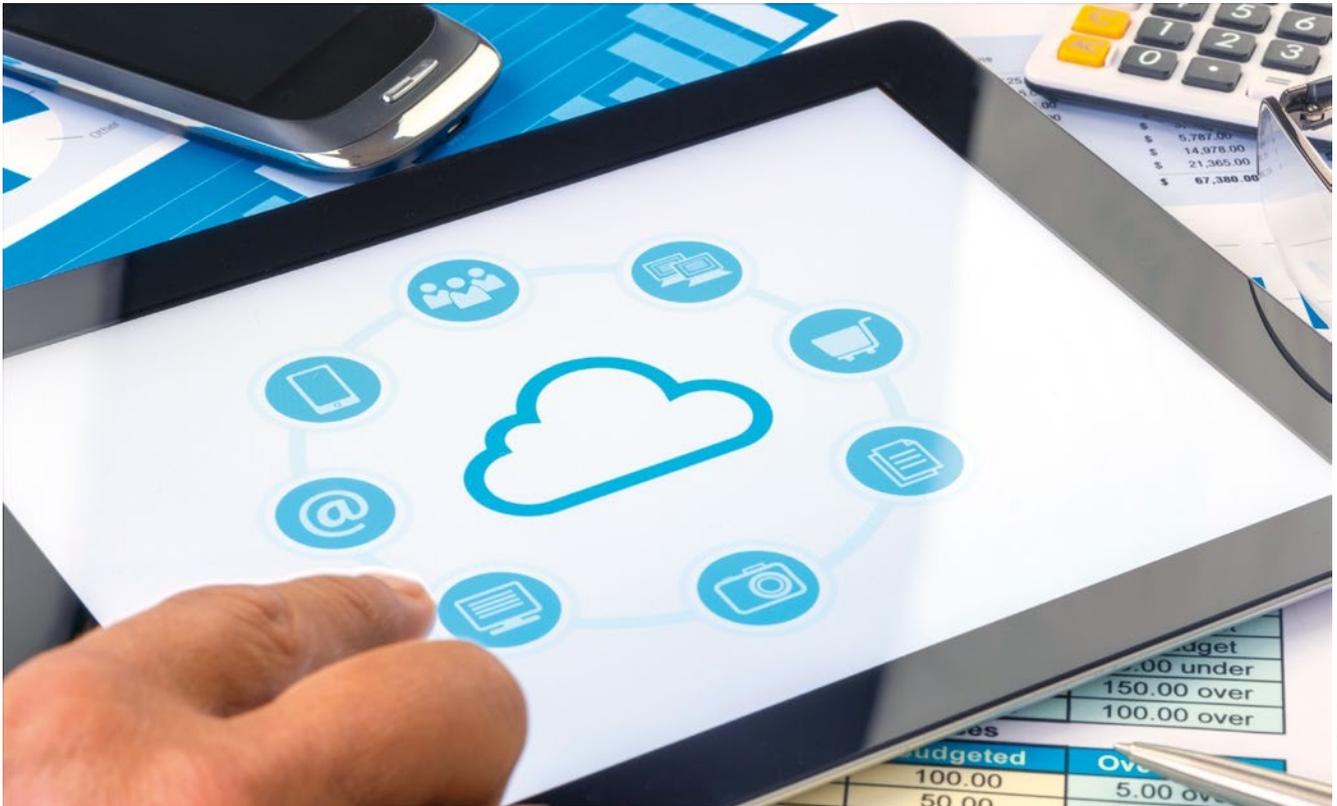


Cloudsoftware statt Excel



Echte Cloudlösungen zeichnen sich durch webbasierten Zugriff aus

Courtesy/15tock

Gemietete Speditionssoftware aus der Cloud gilt als preisgünstige Alternative zur teuren Desktop-Software. Die Spedition N.P Transport hat sich für eine Software-as-a-Service-Lösung entschieden und spart damit viel Zeit.

Aufträge planen, Fahrzeuge disponieren, Personal einteilen – diese Prozesse zu digitalisieren, klingt erst einmal gut. Die Investition in eine professionelle Speditionssoftware ist aber gerade für kleine Transportunternehmen nicht gerade ohne. Als Alternative zu fest installierter, gekaufter Speditionssoftware kommen cloud-basierte Lösungen ins Spiel, die einen vergleichsweise preisgünstigen Einstieg in die Prozessdigitalisierung ermöglichen.

Ein kleinerer Vertreter seiner Zunft, der den Sprung von Office und Fax zum digitalen Auftragsmanagement geschafft hat, ist N.P Transport & Logistik. Das Unternehmen aus Frankfurt am Main übernimmt mit seinem 33 Lkw umfassenden Fuhrpark Frachttransporte innerhalb Deutschlands und wickelt zudem multimodale Transporte ab. Entschieden hat sich N.P Transport für die Software-as-a-Service-Lösung (SaaS) Ctrans aus dem Hause Catkin.

„Wir haben vor der Umstellung auf Ctrans unseren Dispoplan in einer Excel-Tabelle erstellt“, erinnert sich Speditionsleiter Peter Kehm. Ob Auftraggeber, Aufnahme- und Abgangsterminal, Uhrzeit, Empfangsadresse – diese Eingaben manuell vorzunehmen, habe einen extremen Zeitaufwand bedeutet. „Richtig zeitfressend waren natürlich die Auftragsänderungen,

die in unserem Geschäft regelmäßig und gerne geballt einlaufen. Dann hieß es bei jeder neuen Adresse, jedem abweichenden Terminal alles noch einmal einzugeben und neu abzulegen“, so Kehm.

Leidensdruck verspürte die Spedition auch bei der Kommunikation. Der Auftrag wurde früher per E-Mail übermittelt, die

Mail ausgedruckt, die Daten in einen Frachtbrief übertragen. Dann wurde der Frachtbrief dem Fahrer gefaxt. Bei einem

Auftragsvolumen von circa 60 Touren am Tag jede Menge Arbeit. „Arbeitstage von morgens um 6 bis 9 Uhr abends waren keine Seltenheit – das ging einfach nicht mehr so weiter“, sagt Kehm.

Die Vernetzungsplattform Catkin nutzten die Hessen bereits für das Auftragsmanagement. „Am Anfang stand der Wunsch, über Catkin auch Frachtbriefe darstellen zu können. So sind wir 2016 an



Mehr zum Thema im Dossier
„Speditionssoftware“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

den Entwickler herantreten mit dem Wunsch, dieses Feature in die Lösung einzubauen“, so Kehm. Herausgekommen ist Ctrans, dessen Entwicklungspartner und Pilotkunde N.P Transport seinerzeit war.

Geschützter Bereich in der Cloud

Um die Software zu nutzen, genügt ein Browser. Auf der Ctrans-Website melden sich Nutzer mit ihren Zugangsdaten an und nutzen eine eigene „private Instanz“. Dort können Aufträge verwaltet, Fahrzeuge geortet und Fahrer über Änderungen oder Aufträge informiert werden.

Die Frage „Public oder Private Cloud“ ist übrigens nicht nur aus Sicherheitsaspekten, sondern auch hinsichtlich möglicher Kündigungsszenarien relevant. Auch aus diesem Grund seien Systeme, die jedem Kunden eine Private Cloud zuweisen, angeraten, empfiehlt denn auch Software-Experte Christoph Groß, der mit seiner Firma SCC-Center Unternehmen bei Digitalisierungsprojekten berät (siehe Interview). Dort nutzten alle Unternehmen quasi ihre eigene Datenbank, die bei Beendigung des Vertrages übergeben werde. Beim Public-Cloud-Prinzip, bei dem Da-

„Gerade bei unserem Auftragsvolumen ist das Preis-Leistungs-Verhältnis unschlagbar“

PETER KEHM

Speditionsleiter N.P Transport

tensätze vieler Anwender in einer Datenbank gespeichert werden, werde dies schwierig, gibt Groß zu bedenken. Speditionsleiter Kehm freut sich derweil über die Zeit, die sein Unternehmen nun spart. Die vorgegebenen Auftragsstrukturen unterscheiden zwischen Fernverkehren, Werksverkehren, Bahntransporten und Umfuhren, was für ein Unternehmen, das viele Kombinierte Verkehre realisiert, „besonders praktisch“ sei. Die Fahrer – eigene und fremde – sind über eine App angebunden. So erhalten sie nicht nur ihre Aufträge, sondern können Abweichungen melden oder Frachtbriefe ausdrucken. „Unsere Kunden hätten auch die Möglichkeit, Frachtbriefe digital zu erhalten. Viele bevorzugen allerdings nach wie vor Papier“, erklärt Kehm. Daher habe man die Lkw mit mobilen Druckern ausgerüstet.

„Die Frachtbriefe werden dem Fahrer auf die App geschickt und er druckt sie im Fahrerhaus aus“, sagt Kehm.

Abrechnung pro Auftrag oder Flatrate

Im Gegensatz zu früher, als Frachtbriefe noch manuell erfasst wurden, geht die Fehlerquote Anwenderangaben zufolge gegen Null. Nicht zuletzt kann sich N.P Transport nun auf die wesentlichen Dinge konzentrieren, nämlich den Ausbau des Geschäfts – und das, ohne zusätzliches Personal einstellen zu müssen. „Vor allem aber können wir uns nun viel mehr Zeit für den Kunden nehmen“, so Kehm.

Die Cloudlösung wird gemietet, abgerechnet wird per Auftrag oder im Flatratemodell. Letzteres lohne sich bei der eigenen Größenordnung nicht, daher zahlt N.P Transport Catkin auftragsbezogen. Die Rechnung geht offenbar auf: „Gerade bei unserem Auftragsvolumen ist das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zu gekauften Systemen, für die schon mal sechsstelligen Summen anfallen, unschlagbar“, lautet sein Resümee. ■■■

Mareike Haus

INTERVIEW

„Je einfacher die Prozesse, desto besser“

Christoph Groß, Berater und Autor des Sachbuchs „Professionelle Softwareauswahl und -einführung in der Logistik“ (Springer Gabler), erklärt, für wen sich die cloud-basierte Speditionsoftware lohnt.

Bei welchen Geschäftsmodellen im Transportwesen bieten sich Cloudlösungen an?

Je einfacher die Prozesse, desto besser eignen sich Cloudlösungen. Abstriche müssen die Nutzer allerdings in puncto Individualisierung machen: Echte Cloudlösungen in der Public Cloud zeichnen sich dadurch aus, dass sie grundsätzlich webbrowsersbasiert sind und alle Kunden auf dem gleichen System beziehungsweise in der gleichen Datenbank arbeiten – dies bringt von Haus aus eine Standardisierung der Funktionalitäten mit sich.

Wie steht es dabei um die Sicherheit der Daten?

Kleine Unternehmen, die oft über wenig bis keine IT-Expertise verfügen, können durch die Nutzung professioneller Software in puncto Datensicherheit eigentlich nur gewinnen. Der Schutzbedarf richtet sich natürlich nach dem Betätigungsfeld des Spediteurs. In allen Fällen sollten Interessenten beim Softwareanbieter das Sicherheitskonzept anfordern. Grundsätzlich sind Systeme, die jedem Kunden einen geschützten Bereich, also eine Private Cloud zuweisen, zu bevorzugen. Dadurch wird der

Zugriff auf die Daten wesentlich sicherer als im zuvor beschriebenen Modell.

Bis zu welchem Auftragsvolumen ist cloud-basierte Mietsoftware lohnenswert?

In der Regel werden größere Unternehmen nach spätestens fünf Jahren für eine auf Miete basierende Lösung mehr bezahlen als für eine gekaufte Softwarelizenz inklusive Wartung. Aber auch Unternehmen mit einem überschaubaren Auftragsvolumen sollten genau hinsehen: Die Preismodelle, die auf der Anzahl der Transaktionen basieren, sind sehr unterschiedlich und meist schlecht vergleichbar. Ich empfehle daher, eine möglichst realistische Aufstellung des Auftragsvolumens inklusive aller Nebenkosten über die nächsten zehn Jahre zu erstellen und dann vom Cloudsoftwareanbieter eine TCO-Kalkulation (Total Cost of Ownership) anzufordern.

Was müssen potenzielle Nutzer von Cloud-Software noch wissen?

Sie mieten eine All-Inclusive-Dienstleistung. Das bedeutet, dass der Anwender vom Gesetz her keine zusätzlichen Wartungskosten haben

darf. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass der Kostenanteil für die Wartung im Gegensatz zur Kauf-Software nicht gekündigt werden kann. Zudem müssen Anwender mit automatischen Updates und vielleicht auch ungewünschten Funktionen bei neuen Versionen leben, welche Probleme mit erstellten Integrationen zu Drittsystemen machen können.

Wird cloud-basierte Speditionsoftware lokal installierte Lösungen mittelfristig ablösen?

Nur bei kleineren Unternehmen, denen eine vorkonfigurierte Software reicht. Größere Speditionen, die auf das Funktionieren von Schnittstellen, umfangreiche Anpassungen und Integration vieler Systeme angewiesen sind, werden weiterhin auf fest installierte Software anstatt auf eine echte Public Cloud-Lösung setzen. mh



Christoph Groß

SCC-Center