

Kostenloses E-Video für Leseschwache

FÖRDERUNG Im Rahmen der Bundesinitiative „Arbeitsplatzorientierte Alphabetisierung und Grundbildung Erwachsener“ wurde die Online-Computerschulung „E-Video“ für Speditions- und Logistikunternehmen entwickelt. Mitarbeiter, die im Lesen, Rechnen und Schreiben Probleme haben beziehungsweise nicht genügend Medienkompetenz besitzen, können mit dem Lerninstrument gefördert und qualifiziert werden. Es eignet sich auch für Berufsanfänger, Quereinsteiger oder Flüchtlinge. Das Handbuch und E-Video Spedition und Logistik steht Unternehmen, Weiterbildungseinrichtungen und Lernenden kostenfrei zur Verfügung. Bei Interesse können Inhalte dem Unternehmen angepasst werden. Außerdem wird während der Transferphase kostenlose Unterstützung durch Mentoren angeboten, die ins Unternehmen kommen. (hec) www.lernen-mit-evideo.de

Gute Ausbilder erhalten eine Auszeichnung

BEWERBUNG Bis zum 31. Juli können sich Unternehmen aus Spedition, Transport und Logistik um den Titel „Ausbildungs-Ass 2016“ bewerben. Denn die Wirtschaftsjunioren Deutschland (WJD) und die Junioren des Handwerks suchen zum 20. Mal Deutschlands beste Ausbilder. Die Jury bewertet Zahl und Qualität zukunftsicherer Arbeitsplätze, die Kreativität der Ausbildungsmethoden, den persönlichen Einsatz sowie die Effizienz des Engagements. In den drei Kategorien erhalten die Erstplatzierten je 2500 EUR, die Zweitplatzierten je 1500 EUR und die Drittplatzierten je 1000 EUR. Auch Unternehmen können sich um die Auszeichnung mit dem Ausbildungs-Ass 2016 bewerben. Alle Informationen zum Wettbewerb, Teilnahmebedingungen und das Online-Bewerbungsformular stehen auf der Internetseite. (hec) www.ausbildungsass.de

Besatzungen arbeiten nach alter Regel

FRANKREICH Die als Beifahrer verbrachte Zeit einer Mehrfahrerbesatzung in Frankreich gilt nicht als Lenkzeit, sondern als Bereitschaftszeit mit der Möglichkeit zur Lenkzeitunterbrechung. Das wurde anlässlich eines Treffens der Enforcement Working Group am 26. April in Brüssel deutlich. Das französische Transportministerium berichtete darüber, dass der zweite Fahrer nicht nach 4,5 Stunden als Beifahrer eine Lenkzeitunterbrechung einlegen muss. Dies gelte in Übereinstimmung mit der Leitlinie Nr. 2 zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Danach kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeit“ eines zweiten Fahrers als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden. Dem sinnvollen Einsatz von Mehrfahrerbesatzungen in Frankreich steht eine seit März 2016 geänderte Kontrollpraxis der französischen Kontrollbehörden nicht mehr entgegen, teilte der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) mit. (hec)

Frachten
ausschreiben
in sechs
Schritten

So gelingt die Vergabe von umfassenden Dienstleistungen besser

Von Bulcsu Karsa

Viele Verlager sind bei der Vergabe ihrer Transporte deutlich selektiver als früher geworden. Doch bis es zu einer Entscheidung für einen Transportpartner kommt, ist es in der Regel ein längerer Prozess (siehe Grafik).

Verlager sollten analysieren, welche Transporte sie unter welchen Bedingungen und Tarifstrukturen in welche Region benötigen. Für die Ausschreibung notwendige Daten, wie Aufkommen, Relationen und Produkte, müssen konsolidiert und einer Ist-Analyse unterzogen werden, um daraus die Ausschreibungsunterlagen und Spezifikationen zu erstellen. Nur wer den Überblick über die eigene Transportlogistik hat, kann in Verhandlungen die gewünschten Ergebnisse erzielen - je konkreter die Datenbasis, desto genauer das Ergebnis.

Fast nichts mehr ohne IT-Einsatz

Nahezu alle Ausschreibungen laufen heute IT-gestützt ab. Viele Verlager nutzen einfache Mittel wie E-Mail und Dateianhänge. Die Logistikdienstleister tragen ihre Angebote in der Regel in ein vorbereitetes Excel-Sheet ein, die gesammelten Offerten werden ebenfalls mit Excel aufbereitet und verglichen.

Allerdings: Ein Vergleich anhand realer Transporte ist so für den Verlager kaum möglich. Meist werden aggregierte Summen oder nur die Relationen eines Dummy-Transports miteinander verglichen. Für kleinere Unternehmen mit überschaubarer Komplexität ist das ein durchaus sinnvolles Verfahren, doch die Komplexität kann bei Ausschreibungen sehr schnell in Dimensionen wachsen, in denen dieses Vorgehen sehr aufwendig wird. Muss ein Unternehmen mehrmals im Jahr Transporte ausschreiben, lohnen sich spezielle IT-Lösungen.

Eine Tendermanagement-Software

kann helfen, die Ausschreibungsmethodiken zu standardisieren und Prozesse zu vereinfachen. Fehler wie unvollständige Unterlagen lassen sich durch automatisierte Prüfungen vermeiden. Im Fokus dieser Softwaretools stehen Transparenz, Revisionsicherheit und Automatisierung. Die bestehende Dokumentation, also sämtliche Sendungsdaten, allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) und internationale Lieferklauseln (Incoterms), die ein Unternehmen ohnehin hat, können dabei in vorgefertigten Dateien einfach angeklickt und mit der Ausschreibung per E-Mail versandt werden.

Der Spediteur bekommt mit den Ausschreibungsunterlagen eine Offertenmatrix mitgeliefert, in die er sein Angebot einträgt. In der Regel kann eine solche Software mit unterschiedlichen Offertenstrukturen umgehen und ermöglicht es dem Verlager, die Offerten gut zu vergleichen. Gleichzeitig bleibt der Spediteur bei seiner Angebotsabgabe flexibel, da er nicht in ein starres Angebotsmuster gezwungen wird.

Das System prüft automatisch, ob die Angebote plausibel sind. Zudem lassen sich beliebig viele Offerten schnell auswerten. Aufgrund der vorhandenen Ist-Dateien lassen sich per Mausklick verschiedene Ausgangssituationen und wechselnde Lieferstrukturen simulieren und Angebote kalkulieren.

Eine weitere Alternative bieten spezielle Online-Ausschreibungsplattformen und -portale, die teilweise ähnliche Funktionalitäten bieten. Hier lassen sich je nach Anbieter unterschiedliche Vergaben abwickeln: von der spontanen Ad-hoc-Vergabe einzelner Transporte mittels Online-Auktionen bis hin zu langfristigen, umfangreichen Kontrakten mit Hilfe von E-Sourcing-Plattformen. Für den Spediteur ist dabei wichtig, dass er das Portal kostenlos nutzen kann und keine Verträge mit dem Betreiber schließen muss.

Da die Vorgaben in den einzelnen Ausschreibungen sehr unterschiedlich sind, bieten sich für die Dienstleister geringe Möglichkeiten, die Bearbeitung zu standardisieren. So sind einmal als Berechnungsgrundlage beispielsweise Packstücke anzugeben, ein anderes Mal LKW-Ladungen. Auch für die Berechnung des Treibstoffzuschlags (Dieselflex) existiert keine einheitliche Regelung. Speditionen und KEP-Dienste müssen hier nach individueller Vorgabe der Verlager für jedes Angebot neu kalkulieren. Dies macht die Bearbeitung von Ausschreibungen aufwendig.

Aufwand zum Ertrag prüfen

Daher sollten Transporteure zunächst prüfen, ob der notwendige Zeitaufwand im Verhältnis zum Auftragsvolumen steht. Bei relativ hohem Ressourceneinsatz für einen kleinen Auftrag lohnt es sich in der Regel nicht, ein Angebot einzureichen. Dabei ist auch ein genauer Blick auf die ausgeschriebene Vertragslaufzeit wichtig. Je länger diese ist, desto höher ist die Planungssicherheit für den Logistikdienstleister.

Ob Aufkommen, Relationen, Produkte, Abhol- oder Anlieferzeitfenster - Dienstleister sind für die Erstellung eines aussagekräftigen Angebots auf möglichst umfangreiche Informationen der Verlager angewiesen. Je detaillierter die Sendungsinformationen und je klarer die Offertenstruktur, desto genauer das Angebot.

Wichtig für Dienstleister ist es daher, frühzeitig vertiefende Fragen zu stellen, um unliebsame Überraschungen im Nachhinein zu vermeiden. Denn fehlen Angaben von Seiten des Verlagers, kann das Angebot nur entsprechend vage ausfallen. Sind die Transportvolumen nicht genau bekannt, müssen Puffer einkalkuliert werden, die sich in einem teureren Angebotspreis niederschlagen. Auch weitere

Hintergrundinformationen zu den logistischen Prozessen der Verlager können hilfreich sein, um Angebote optimal auszugestalten: Ob Waren am Bestimmungsort unmittelbar weiterverarbeitet oder gelagert werden oder wie flexibel die Zeitfenster bei der Fertigung sind, hat unmittelbaren Einfluss auf die Lieferzeit und damit auch auf Transportkosten.

Verlager wollen Ausschreibungsangebote möglichst gut miteinander vergleichen können. Dies geht häufig zulasten einer individuellen Angebotsgestaltung der Logistikdienstleister. Je mehr Flexibilität Verlager in der Ausschreibung zulassen, desto innovativere Transportkonzepte können Spediteure für den Einzelfall entwickeln und den Transportprozess für beide Seiten optimieren.

Im Idealfall sollten Ausschreibungen daher so gestaltet sein, dass Speditionen Angebote platzieren können, die nicht nur Frachtraten oder Tarife enthalten. Dann können sie transparent machen, durch welche ergänzenden Dienstleistungen sie sich von ihren Mitbewerbern unterscheiden. Denn wirkliche Unterschiede zwischen den Angeboten zeigen sich häufig erst in Value Added Services oder weiteren Logistikkosten etwa für Kommissionierung oder Zwischenlagerung. Je mehr Raum die Ausschreibung dem Dienstleister für die Beschreibung des eigenen Leistungsumfangs einräumt, desto besser kann er seine Kostenaufstellung darlegen und mit Qualitätskriterien punkten.

Nicht zuletzt sollte für alle Seiten eine längerfristige Partnerschaft angestrebt werden, um Reibungsverluste durch ständig wechselnde Partner zu vermeiden. Denn der Aufwand für einen Wechsel ist beachtlich. Einerseits im administrativen Bereich - also von der Auswahl über die Verhandlungen bis zum Vertragswesen. Andererseits in der operativen Transportabwicklung, wo beispielsweise Prozesse auf-

gesetzt und IT-technische Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Daher ermöglicht dem Dienstleister erst eine längerfristige Kooperation, für beide Seiten attraktive Angebote abzugeben. (hec)



Bulcsu Karsa,
Projektmanager und
Teamleiter, AEB GmbH