

Klasse statt Masse

Moderne Ersatzteillogistik, professionelles Management - ein Milliardengeschäft

Ersatzteilkreisläufe der Zukunft sind flexibel. Frühere, auf starrer Lagerhierarchie aufbauende Prozesse weichen. Gesamtprozesssteuerungen, vom Hersteller über Kunden bis zur Reparatur/Verwurf werden installiert. Die Logistik wird ziel-, einzelfall- und bedarfsorientiert gestaltet. Transporte werden direkt durchgeführt.

Intelligente, schnelle Prozesse ermöglichen gravierende Kostenreduzierungen gegenüber früheren Material- und Schwerfälligkeit behafteter Formen. Ein lukrativer Milliardenmarkt ist vorhanden und kann erschlossen werden.

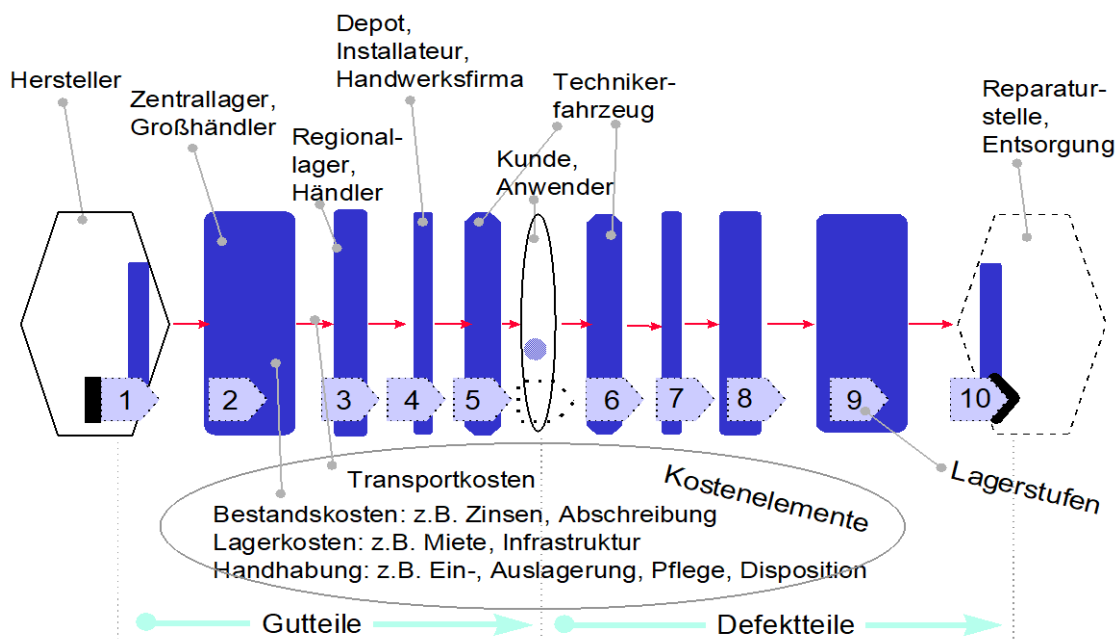
Gewachsene Logistikketten

Historisch gewachsene Logistikketten orientieren sich an eher starren, Einzelstufen orientier-

ter Optimierung. Die Analyse kompletter, historisch gewachsener Logistikprozesse zeigt hierarchisch aufgebaute Strukturen.

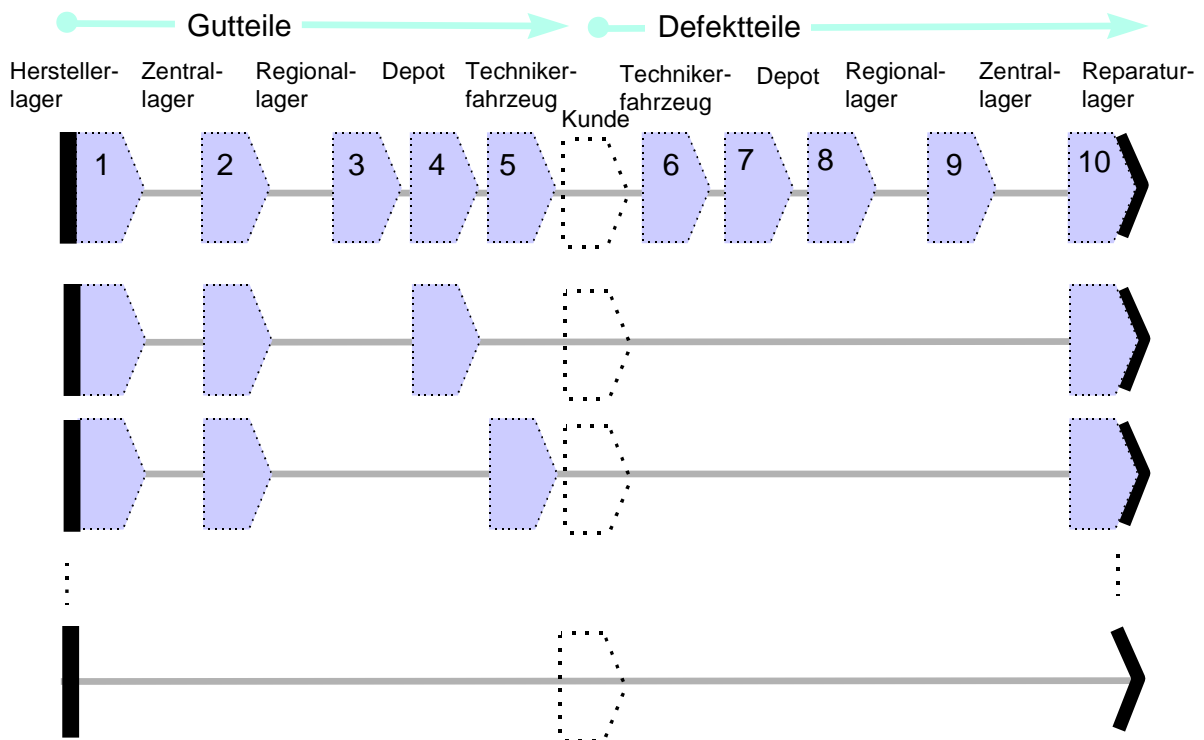
Jede Lagerstufe verursacht Kosten. Die Gesamtlogistikkosten entsprechen der Summe der einzelnen Kostenelemente.

Ersatzteillogistik: Beispiel, Logistikkette mit 10 Lagerstufen



Es ist zu prüfen, welches die jeweils kürzest mögliche Kette ist

Verschiedene Lagerstufenketten der Ersatzteilver- und Entsorgung



Hersteller beliefern Zentrallager. Diese beliefern Regionallager. Depots werden aus Regionallagern versorgt. Service-Techniker beziehen

Defekte, ausgetauschte Teile stellen z.T. einen beträchtlichen Wert dar. Sie durchlaufen bis zur Reparaturstelle, historisch gewachsen, die gleichen Lagerstufen in umgekehrter Richtung. Zum Teil sind zudem mehrere Reparaturstellen hintereinandergeschaltet.

Verschiedene Logistikketten

Prinzipiell sind verschiedene Ketten der Ersatzteillogistik möglich. Im Einzelfall ist zu prüfen, welches die jeweils geeignete Kette ist.

Bei Lieferverpflichtungen innerhalb von Stunden sind regionale Depots unumgänglich. Von diesen können i.A. jeweils mehrere Kunden versorgt werden. Ersatzteilbestände einzelner Kunden werden überflüssig. Der Depotnachschub ist direkt vom Hersteller oder vom Reparatuer zu liefern.

Es werden, dank intelligenter Dispositionsmodelle nur noch die Teile repariert, die voraussichtlich auch benötigt werden. Restliche Teile sind sofort zu entsorgen.

Ersatzteile aus Depots. Zum Teil halten Kunden eigene Ersatzteillvorräte.

Reparierte Teile sind direkt in geeigneten Lagern, beispielsweise Depots, zu deponieren. Zwischenstufen sind überflüssig.

Auch die kürzeste Logistikkette ist möglich, vom Hersteller zum Kunden, anschließend zur Entsorgung oder Aufbereitung. Dies ist bei planbaren Servicearbeiten durchführbar, z.B. beim zyklischen Tausch von Verschleißteilen, Filtermatten, Batterien, u. ä.

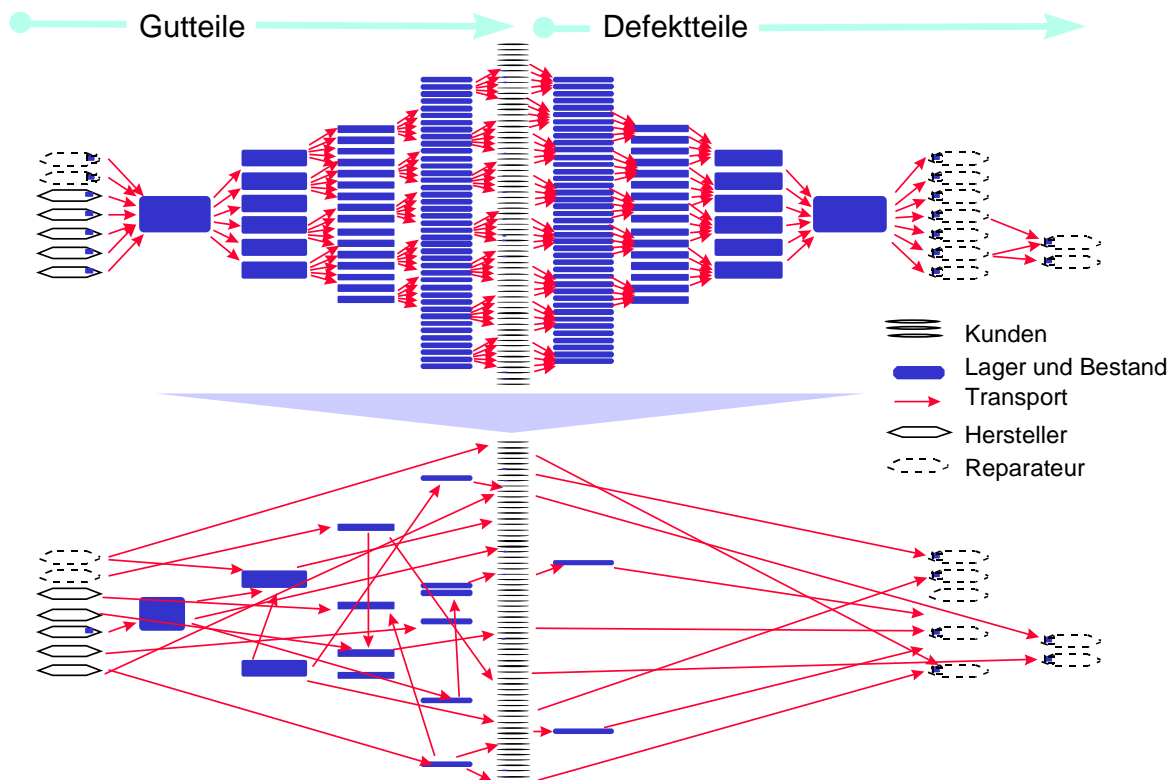
Bei sehr teuren Teilen, z.B. Turbinenkomponenten ist dies bereits Praxis. Die Teile werden speziell für die Wartung gefertigt, zur Anlage transportiert und getauscht.

Im Einzelfall ist zu prüfen, welche Logistikkette die jeweils geeignete ist. Dabei ist die jeweilige Gesamtkostenbetrachtung durchzuführen. Es ist sinnvoll, mehrere geeignete Prozesse parallel zu managen, anstatt nur eines Prozesses für alle zu handhabenden Teile.

Material-, Informations-, Wertefluss

Intelligente, direkte Logistik führt zu Bestandsreduzierungen

Vergleich, Bestände und Transport: Starre, hierarchisch strukturierte Lagerketten und direkte, zielorientierte Ersatzteilver- und Entsorgung



Der weltweite Transport von Teilen ist innerhalb von 3 Tagen möglich. Global handelnde Logistik-Dienstleister existieren. Einschränkungen einzelner Staaten sind vorhanden (z.B. aufgrund aufwendiger Zollformalitäten), sind z.T. jedoch durch Vereinbarungen mit entsprechenden Behörden zu reduzieren. Transport innerhalb entwickelter Kontinente ist unter 24 Stunden möglich.

Globaler Informationsfluss findet in Sekunden statt. Mittels geeigneter Systeme kann jeder Partner der Logistikkette auf (global) vorhandene Bestände zugreifen und diese disponieren. Unsicherheiten in der Lieferzuverlässigkeit verschwinden. Der jeweilige Aufenthaltsort des bestellten Teils ist unmittelbar erkennlich.

Der Wertefluss ist mit geeigneten, ggf. global agierenden Finanz-Dienstleistern durchführbar.

Bestände

In starren, historisch gewachsenen Prozessen werden viele Bestände gebunden. Die Dramatik wird deutlich, wenn nicht nur die einzelne Kette dargestellt wird, sondern alle in einer solchen hierarchisch aufgebauten parallelen Kette vorhandenen Lager.

Es ist kein Grund vorhanden, defekte Teile über mehrere Lagerstufen zu schleifen. Transport-Dienstleister sind punktgenau in der Lage, Teile von jedem Ort der Welt zu jedem Ort zu transportieren. Zwischenstufen sind nicht erforderlich.

Sowohl bei Gut-, als auch bei Defektteilen führen intelligente direkte Transportwege zu gravierenden Bestands- und damit Kostenreduzierungen. Die Qualität der Lieferfähigkeit zu Kunden bleibt unbeeinträchtigt. Der Schwund in der Logistikkette wird geringer.

Reparatur

Auch bei der Auswahl des jeweiligen Reparatur-Dienstleisters sind neue Maßstäbe zu setzen. Es ist ein globaler Vergleich, ähnlich wie bei Herstellern möglich.

Teile können schnell global zur Reparatur geschickt und anschließend weiter transportiert werden. Kriterien für die Auswahl des Reparatur-Dienstleisters sind zukünftig Qualität, Zuverlässigkeit, Zeit und Preis.

Reparaturzeiten von mehreren Tagen oder Wochen sind nicht nach Kundengesichtspunkten orientiert. Tatsächliche Prozesszeiten, in denen an defekten Teilen inkl. Prüfung gearbeitet wird, betragen nur wenige Minuten oder Stunden. Reparaturzeiten von mehreren Tagen sind eher ein Zeichen mangelnder Konkurrenz im Gesamtprozess und nicht optimierter Reparaturabläufe.

Marktpotential

Global sind Millionen von Ersatzteilen zu handhaben. Dies ist bereits bei heutigen Prozessen ein profitables Geschäft.

Jede Firma, jede Abteilung, jeder Haushalt hat Geräte, welche Ersatzteile benötigen. Defekte Geräte gegen neue, bessere zu tauschen, ist in vielen Fällen nicht möglich. Oft sind sie Bestandteil kompletter Systeme, Anlagen, Einrichtungen. Die Erneuerung einer Komponente würde das ganze System blockieren. Folgerichtig wird repariert, Ersatzteile werden benötigt.

Markterschließung

Warum sind auf diesem Marktsegment noch keine Markennamen bekannt, keine Organisationen, die dieses Geschäft strategisch professionell bearbeiten und erschließen?

Die Gründe sind verschieden, zunächst technischer Art: Die notwendigen globalen Transport-Dienstleister formieren sich erst seit einigen Jahren. Notwendige Kommunikationsmöglichkeiten sind am Entstehen. Benötigte DV-Verfahren existieren derzeit rudimentär, werden aber entwickelt.

Die notwendigen technischen Voraussetzungen für diesen globalen Markt sind also gerade erst geschaffen oder im Entstehen.

Die Erschließung dieses Marktes benötigt zudem ein gewisses Durchhaltevermögen. Der vorhandene und zunehmende Markt ist schrittweise zu entwickeln. Von bisherigen gewachsenen teuren Prozessen und regionalen Abwicklungen und Verbindungen ist zu modernen kostengünstigen und effizienten Formen zu kommen. Kundenbedürfnisse sind zu wecken.

Es gibt auch strukturbedingte Aspekte, die einer raschen Entwicklung zunächst entgegenstehen:

- Unter wirtschaftlichen Prämissen arbeitende Konzerne erkennen die Prozesse und führen schrittweise Verbesserungen durch.

Es ist erkannt, dass es sich um ein profitables Geschäft handelt. Dies führt dazu, dass jedes Segment und jeder regionale Partner das Geschäft gerne selbst betreibt. Wie bis vor kurzer Zeit Vertriebsbereiche ihr Ergebnis in vielen Fällen über den Service erzielt haben, erzielt heute der Service sein Ergebnis zu einem nicht geringen Anteil über Ersatzteile. Die Folge ist, dass sich jedes noch so kleine Segment an dieses Geschäft klammert. Eine gemeinsame, fokussierte Erschließung wird von den Segmenten aus den genannten Gründen heraus zunächst eher kritisch gesehen.

- Eher autark arbeitende einzelne mittelständige Firmen innerhalb dieser Logistikkette optimieren i.A. allein ihre eigenen Bestände. Sie bemühen sich um geeignete rasche Lieferzeiten mit Lieferanten.

Gesamtkettenanalysen und -verbesserungen, beispielsweise durch geeignete Logistik-Dienstleister, sind angebracht und finden statt. Diese sind allerdings zunächst daran interessiert, ihre Dienstleistung zu platzieren. Die Leistungen sind Transport und Lagerhaltung, z.T. Verwaltung und Abrechnung und in Einzelfällen bereits Reparatur. Gezielter Handel mit Ersatzteilen gehört i.A. noch nicht dazu.

- Große Behörden haben oftmals zusätzlich zu vorhandenen, streng hierarchischen Logistikketten noch umständliche Bestellwege und Planverfahren. Dies führt speziell dort zu extrem hohen Beständen und aufwendigen Prozeduren. Hier ist i.A. extrem großes Verbesserungspotential vorhanden. Komplette Strukturänderungen sind notwendig und möglich.

Schlussbemerkung

Mit modernen, heute möglichen Prozessen können große Kundenvorteile erschlossen werden.

Der globale Ersatzteilmarkt ist groß, profitabel und wachsend. Technische Voraussetzungen zur Markterschließung sind heute vorhanden.

SCWT verfügt über umfangreiches Know-how auf diesem Gebiet, welches abgerufen werden kann.

Die in diesem Artikel beschriebenen Themen umfassen einen Ausschnitt der Möglichkeiten dieses Milliardengeschäftes.