

Erfolgsfaktoren der Logistik



Die sieben Arten der Verschwendung und wie wir sie vermeiden können

Muda ist das japanische Wort für Verschwendung und wird als jede Aktivität verstanden, die Ressourcen verbraucht, also Kosten verursacht, aber keinen Wert erzeugt (non-value-adding-activities).

Frage: Wofür wäre der Kunde bereit zu zahlen (= Wert) und wofür nicht (= Muda)?

Ziel: Tagesbedarf (Markt) = Transportbedarf pro Tag = Bereitstellung pro Tag = Produktionskapazität pro Tag (Tag oder Zeitfenster)

- Synchroner Prozesse haben die tiefsten Kosten
- Synchroner Prozesse haben die tiefsten Bestände
- Synchroner Prozesse zeigen zeitnah Fehler auf
- Einzelne Prozess-Elemente können höhere Kosten haben

Wie „eroberte“ Muda das Prozessdenken?

1980er Jahre: Automobilbranche (Toyota-Produktionssystem)

1990er Jahre: Metallindustrie & Apparatebau

2000er Jahre: Pharmabranche, Luftfahrt

2010er Jahre: Spitäler (Operationen, Logistik)

2020er Jahre: vielleicht die Bahnbranche?

Die 7 + 1 Muda (= Ursachen für Verschwendung) auf unser Thema angepasst

Überproduktion

Lange Produktionsdurchlaufzeiten wegen nicht stimmiger Fahrzeiten, was Produktionskapazitäten zur falschen Zeit bindet.

Lagerbestände (Lagerbestände verdecken Prozessfehler)

Verursacht durch nicht prozesssynchrone Fahrzeiten, z. B. es wird täglich produziert aber nur 2 x pro Woche eine Zugfahrt angeboten, was zu gebundenem Kapital führt.

Laufwege, Handling

Unnötige Laufwege zwischen den einzelnen Arbeitsorten bzw. Prozessschritten, Rangierarbeiten.

Transporte

Unnötige Bewegungen von Mitarbeitern und Transporteinheiten, z. B. durch lange Wege Horizontalumschlag, Rangierfahrten, Reach Stacker.

Warte- und Liegezeiten

Standzeiten vom Zug sowie von Ladeeinheiten, Mitarbeitern oder Prozessen, wenn auf einen anderen Schritt, z.B. auf eine Trasse, auf eine Zugreparatur* gewartet werden muss.

Overprocessing

Mehr Arbeitsschritte oder Funktionen als nötig, um ein Produkt oder einen Prozess zu erledigen. Typisch: Rangiermanöver.

Fehler und Nacharbeit

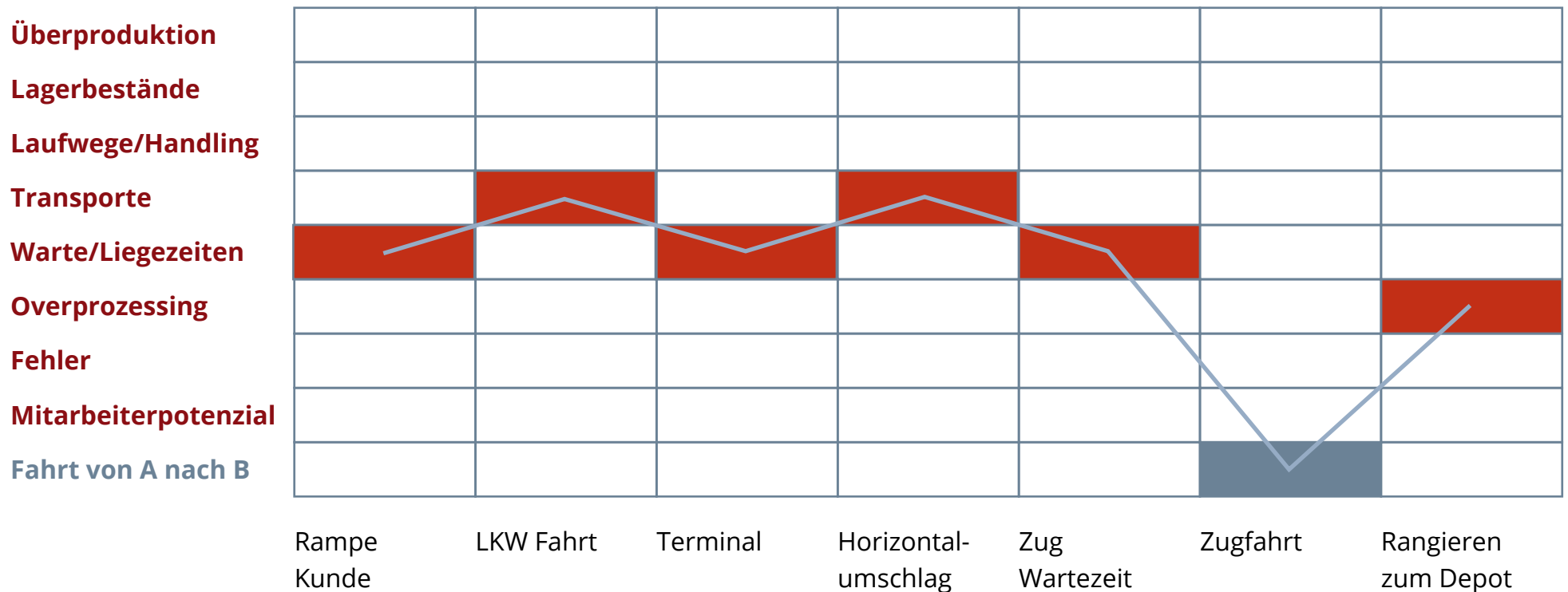
Fehlgeleitete Ladeeinheiten, die Zeit kosten und der damit verbundene Dispositions Aufwand. Ausfall des Zuges*.

Nicht genutztes Mitarbeiterpotential

Ideen werden keine/zu wenig Beachtung geschenkt, Mitarbeiterwissen das nicht bekannt ist.

*MTBF als Vertragskomponente

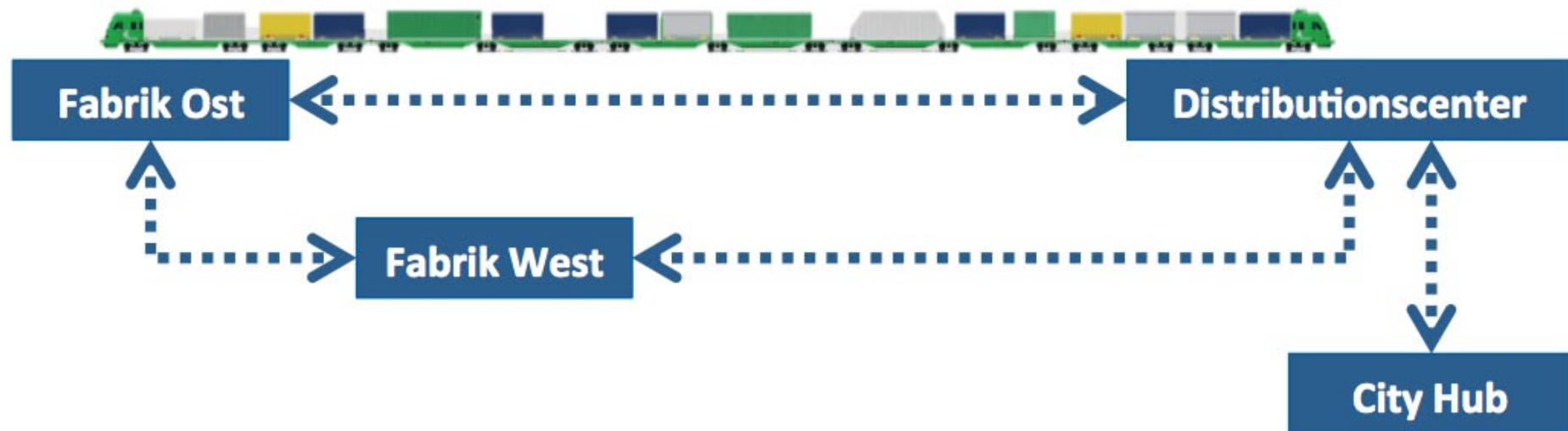
Prozessanalyse Ladeinheit z. B. ab Rampe Fabrik über Verladeterminale bis Rampe Depot (stark vereinfacht)



Keine Wertschöpfung, nur Kosten
 Hierfür ist der Kunde bereit zu bezahlen = Wertschöpfung

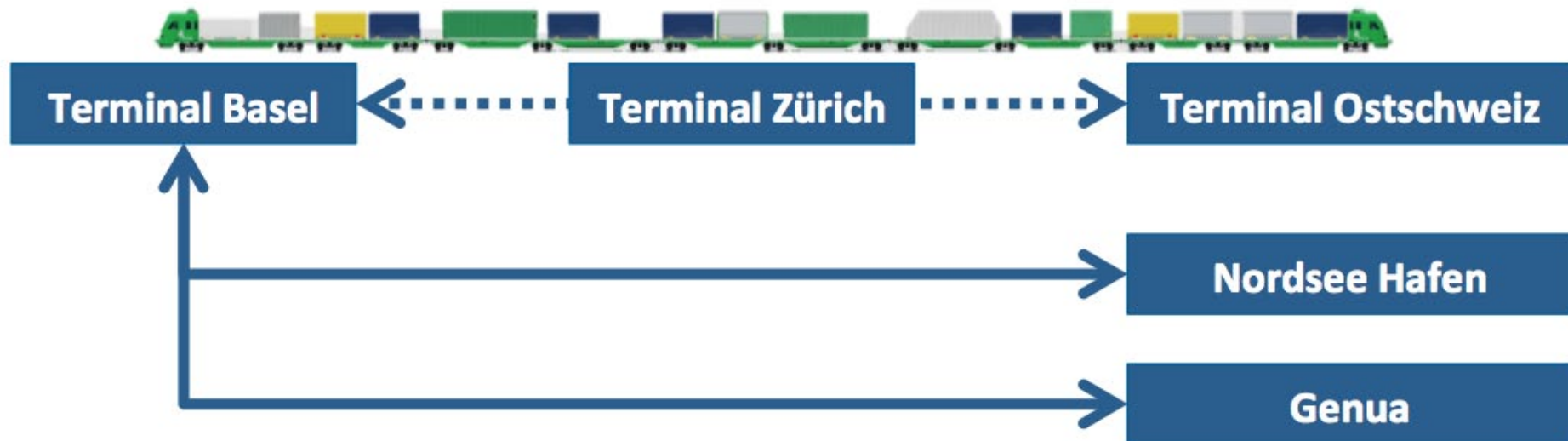
Betreiberkonzept für rXp #1: Handels- & Industrie-Shuttle

Die Firma betreibt ihren
eigenen Zug



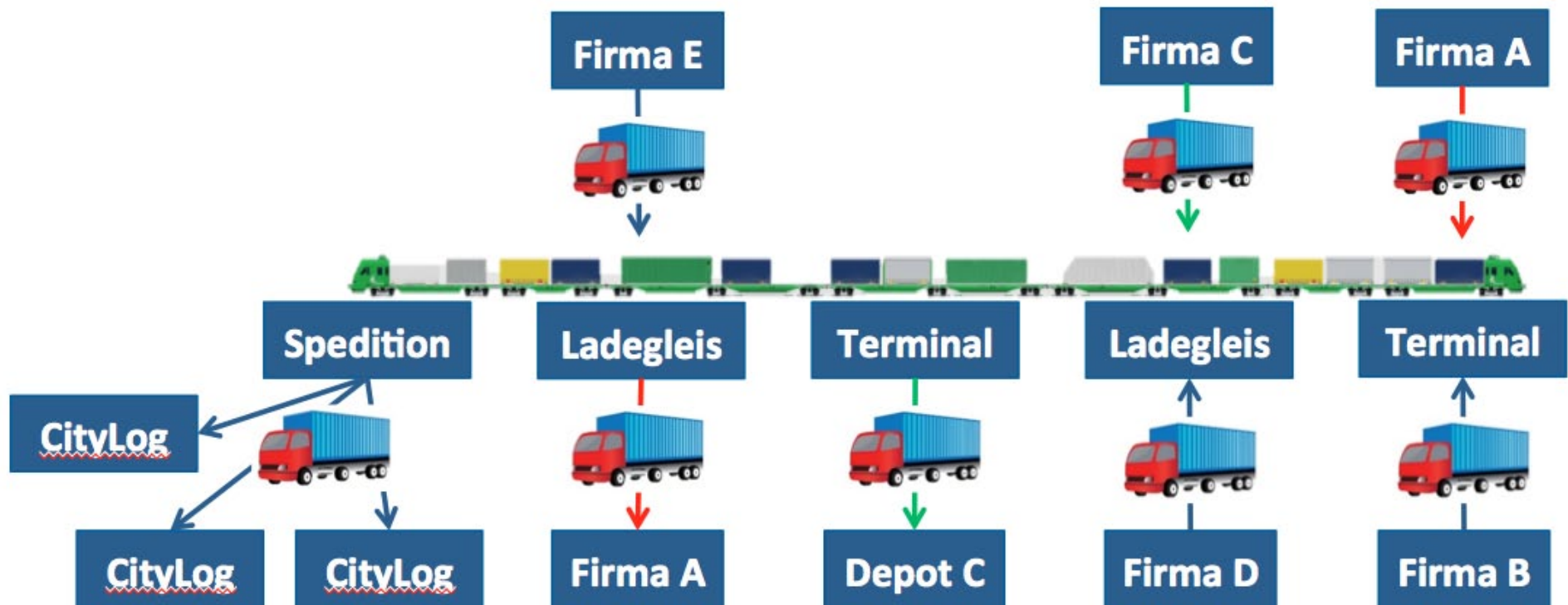
Betreiberkonzept für rXp #2: Terminal Shuttle für Import & Export

Terminalbetreiber betreibt eigenen Zug abgestimmt auf seine internationalen Verbindungen



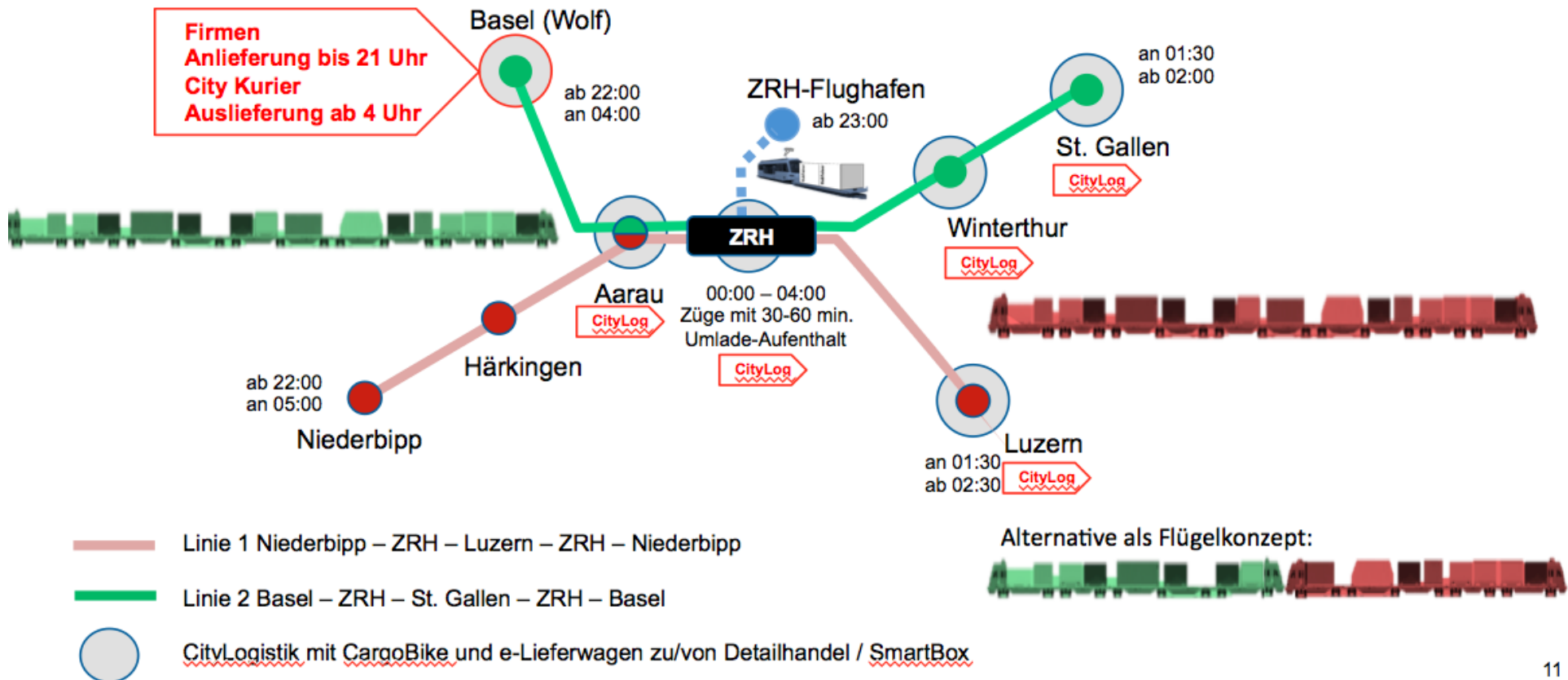
Betreiberkonzept für rXp #3: Cargo-S-Bahn Shuttle (hop on - hop off)

Logistiker leased Zug, bietet Fahrplan und first/last mile-Transporte an



Betreiberkonzept für rXp #4: CityLogistik Night Shuttle

Spediteur setzt eigenen Zug ein,
bietet Fahrplan an und bindet
Kurierdienste ab Flughafen ein



Erfolgsfaktoren Handel/Industrie & Terminal Shuttle

- Verfügen über einen eigenen Zug
- Eigene Disposition über die ganze Logistikkette
- Just-in-Time der Produktion abgestimmt auf Distributionsbedarf (Synchronisierung möglich)
- Minimierung der (liegenden) Warenbestände
- Unabhängig von Dritten
- Kontinuierlich Verbesserung (KVP)
- reduziert Prozesszeiten
- reduziert Verschwendung (Liegezeiten, Handling)
- steigert die Effizienz messbar
- und senkt damit die Kosten

Erfolgsfaktoren RailTruck & CityLogistik

- Das Logistikunternehmen betreibt seinen eigenen Zug
- Eigene unabhängige Disposition mit Zug und Kunden über die ganze Logistikkette (end-to-end)
- Kontinuierliche Abstimmung und Verfeinerung der Prozesskette mit Kunden und Terminals (Zeit und Kostenoptimierung)
- Einbindung von EWLK-Kunden mit Ladeeinheiten und first/last-mile Service zum Ladegleis
- Wo sinnvoll Anfahrt vom EWLK-Kunde mit dem RailTruck* und Übernahme der Ware in der Ladeinheit
- Längerfristig Ausbau in CityLogistik im Nachtbetrieb

*vor Ort Splitting: 1x am Ladegleis, 1x Fahrt an Anschlussgleis

Danke für Ihre Aufmerksamkeit