

inet

part of alpega

# AKTIVES TRANSPORT- MANAGEMENT FÜR DIE AUTOMOBIL- INDUSTRIE

Wie Unternehmen durch die Optimierung von  
Transportprozessen nachhaltig Kosten senken können

## EIN INET WHITE PAPER



Aufgrund eines dynamischen Umfeldes, geprägt durch sich ständig ändernde Kundenanforderungen und Nachfrageschwankungen sowie einen hohen Wettbewerbsdruck, kämpfen Automobilhersteller und Zulieferer mit hohen Kosten.

Damit diese nachhaltig gesenkt werden können, werden verschiedene Maßnahmen getroffen, wie etwa die Senkung der Bestandskosten bei gleichzeitiger Bedienung des Individualisierungstrends.

Die Optimierung der Transportprozesse bleibt jedoch oftmals unberührt. Hohe Transportkosten und wenig Transparenz über die Supply Chains sind die Folge. Dabei können mit optimierter Transportplanung, Transportdurchführung und Frachtkostenabrechnung die jährlichen Transportkosten um 8 bis 22 Prozent gesenkt werden.

**Dieses Whitepaper beschreibt den Ablauf einer Optimierung von Transportprozessen**

**und die vier Teilbereiche der Umsetzung eines übergreifenden Transportmanagements: Organisation und Verantwortung, Prozess und Standardisierung, Change Management sowie das grundlegende Transport Management System.**

Sie erhalten damit einen Leitfaden, wie ein aktives Transportmanagement in Ihrer Organisation umgesetzt bzw. verbessert werden kann und welche Vorteile Sie hierdurch für Ihr Unternehmen erzielen können.



## AUSGANGSSITUATION

Die Automobilindustrie ist geprägt von schnellen Trends, dynamischen Lieferantenstämmen und hohen Nachfrageschwankungen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen fokussieren logistische Entscheidungen häufig darauf, Bestandskosten zu senken und dabei Flexibilität zu steigern und Variantenvielfalt

effizient zu managen. Immer kleiner werdende Losgrößen und Bestellmengen sind das Ergebnis. Die Planung von Transporten als eine der letzten Aktivitäten in der Logistikkette, wird hingegen vielfach immer noch situativ ohne mittel- oder langfristige Vorschau gehandhabt und entschieden.

### DEM GEGENÜBER STEHEN IMMENS HOHE ANFORDERUNGEN AN DIE SUPPLY CHAIN UND TRANSPORT-LOGISTIK DER BRANCHE:

- Ein Großteil der Zulieferer produziert und liefert auf Basis von kurzfristig geplanten Lieferplänen
- Sowohl Just-in-Sequence (JIS)- als auch Just-in-Time (JIT)-Konzepte mit engen Anliefer- bzw. Abhol-Zeitfenstern müssen gehandhabt werden
- Eine intensive Nutzung von wiederverwendbaren, kundengerecht angefertigten Verpackungsmaterialien bindet hohes Kapital
- Global verteilte Lieferanten-, Kunden- und Produktionsstrukturen verlangen nach Transporten auf mehreren Teilstrecken (multi-leg), die mit unterschiedlichen Konsolidierungspunkten (Häfen, eigene oder ausgelagerte Konsolidierungszentren, etc.) verknüpft sind und dabei verschiedene Transportmodi kombinieren (multi-modal)

Dies resultiert in äußerst komplexen Transportnetzwerken, über die alle möglichen Kombinationen von Inbound- und Outbound-Strömen inklusive Lieferungen von Roh-, Halbfertig- und Fertigprodukten sowie von Leergutrückführungen gehandhabt werden.

Abgesehen vom generellen Ziel der Kostensenkung mittels der Erreichung einer besseren Auslastung von Fahrzeugen, der Reduzierung der Anzahl von Transporten sowie der Verkürzung von Transportzeiten und der Einsparung von Emissionen, kann durch eine aktive Transportplanung und optimierte Transportprozesse die Erhöhung der Transparenz und Qualität der Datenbasis sowie die Steigerung der Flexibilität erzielt werden.

**EINE OPTIMIERUNG VON TRANSPORTNETZEN BERUHT MEISTENS AUF EINEM ZWEISTUFIGEN ANSATZ. BEGONNEN WIRD MIT DER INITIIERUNG VON DEZENTRALEN, LOKALEN OPTIMIERUNGSPROJEKTEN IN DER TRANSPORT-LOGISTIK. IM DARAUFFOLGENDEN SCHRITT ERFOLGT DIE ZENTRALISIERUNG UND SOMIT EINE GESAMTHEITLICHE UND LANGFRISTIG AUFGESETZTE PLANUNG DES TRANSPORTNETZES SOWIE DIE DEFINITION VON STANDARDPROZESSEN.**

Im Folgenden soll aufgezeigt werden, weshalb sich dieser Ansatz als erfolgreich erweist und was es auf dem Weg von dezentralen, ad-hoc geplanten Transporten zu einem aktiven und übergreifenden Transportmanagement zu beachten gilt.



# OPTIMIERUNG VON TRANSPORTNETZEN UND TRANSPORTPROZESSEN

Die ersten Schritte in Richtung Optimierung der Transportplanung finden meist in lokalen Initiativen, mit Fokus auf die einzelnen Standorte bzw. vereinzelt auch auf standortübergreifende Geschäftsbereiche statt. In werksbezogenen Projekten werden kostensparende Maßnahmen definiert, die nachfolgend auch auf dieser Werksebene umgesetzt und verantwortet werden.

## DIESE LOKALEN OPTIMIERUNGSPROJEKTE UMFASSEN BEISPIELSWEISE:

- Änderung von Transportrouten und -modi zur Kostenreduzierung
- Identifizieren von regelmäßigen, gut ausgelasteten Full-Truck-Load (FTL)-Transporten und Herauslösen aus dem Stückgutnetzwerk
- Planung von dynamischen Milkruns, d. h. die Zyklen, die angefahrenen Lieferanten und die Lademengen können sich ändern
- Anpassung von Transportfrequenzen, z. B. Reduzierung der Frequenzen zur besseren Auslastung von Transporten sowie Nivellierung der Auslastung im Wareneingang
- Einführung von Ausschreibungen zur Verhandlung von Verträgen, um niedrigere Preise erzielen zu können

Die Effekte dieser lokalen Optimierungen sind durchaus erfolgversprechend. Bewertungen auf Basis übergreifender Kosten, die sowohl Bestands- als auch Transportprozesse betrachten, ermöglichen eine Optimierung der Gesamtkosten. Des Weiteren wird – was nicht weniger wichtig ist – ein Bewusstsein für die Kostentreiber und die Auswirkungen der Wahl von Transportmittel und –frequenzen geschaffen. Aus diesen Gründen sind lokale Optimierungsmaßnahmen ein sehr wichtiger Schritt auch im Sinne des Change Managements (siehe Kapitel 3.3).

**Obwohl bereits einzelne Maßnahmen wie beispielsweise die Planung von Milkrun-Transporten auf Werksebene gut funktionieren und einen gewissen Mehrwert mit sich bringen, werden die Grenzen dezentraler Optimierungsinitiativen im Transport schnell ersichtlich:**

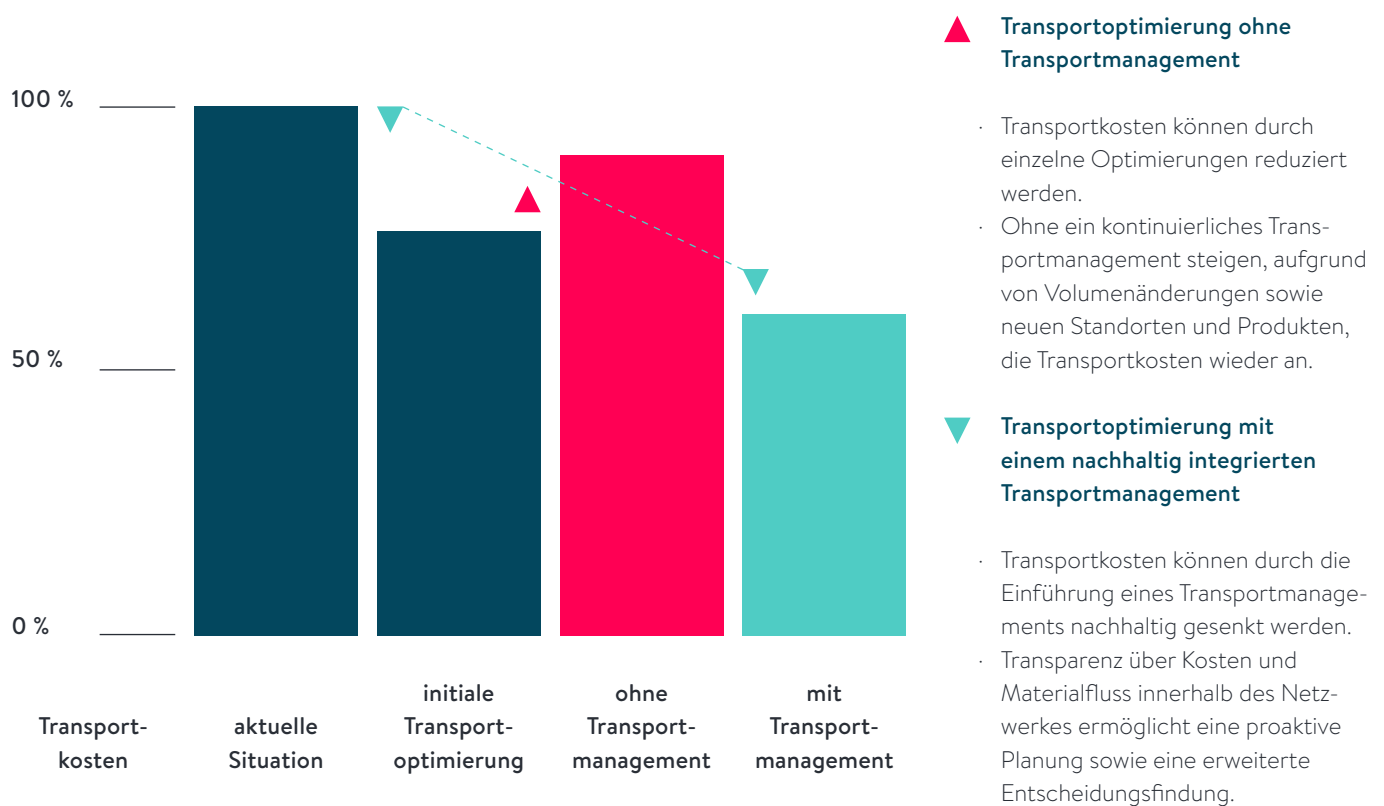
- Synergien zwischen Werken können mit dezentralen Ansätzen nicht realisiert werden
- Standortübergreifende Maßnahmen erfordern hohe Abstimmungsaufwände
- Insbesondere Administrations- und Koordinationsaufgaben werden an jedem Standort einzeln bearbeitet und führen zur Ressourcenineffizienz
- Potentiale durch Einführung von Standardprozessen können nicht genutzt werden, zum Beispiel bei der Ausschreibung von Raten oder beim Aufbau von Tarifstrukturen
- Auftritt gegenüber Lieferanten und Dienstleistern wirkt unkoordiniert, da die Wahrnehmung als einheitliches Unternehmen fehlt



Davon abgesehen, sind dezentrale Systeme tendenziell unorganisiert, wenig produktiv und kostenintensiv. Isolierte Optimierungsprojekte berücksichtigen oft keine Langfristentwicklungen und besitzen wenig Flexibilität, um sich an die stetig wachsende Globalisierung und die damit zusammenhängende Komplexitätssteigerung der Supply Chains anzupassen. Durch Optimierungsprojekte können zwar vorübergehend Transportkosten gesenkt

werden, jedoch steigen diese wieder, wenn eine kontinuierliche Kontrolle und Planung fehlt. **Nur ein aktives, übergreifendes und langfristigaufgebautes Transportmanagement mit klar definierten Prozessen ist ein Garant für eine nachhaltige Senkung von Transportkosten sowie die notwendige hohe Datentransparenz und die Fähigkeit, flexibel agieren zu können.**

## TRANSPORTOPTIMIERUNG



Ausgehend von einer dezentralen Organisation ist der zweite Schritt in der Transportnetzoptimierung der Aufbau einer zentralen Transportmanagementorganisation, die in der Lage ist, strategische, taktische und operative Transportprozesse für das gesamte Unternehmen zu planen und zu steuern. **Diese standortübergreifenden Maßnahmen umfassen unter anderem:**

- Verbesserung der Auslastung durch Konsolidierung von Transporten und Einführung von Hub-Spoke-Netzwerken, d. h. die Verbindungen zwischen den einzelnen Netzwerklagen erfolgen nicht direkt, sondern werden über unternehmensweit optimierte Netzwerkpunkte konsolidiert
- Zentrale Verwaltung von Tarifen und Konditionen und Abrechnung der Frachtkosten
- Zentrale Durchführung von Ausschreibungen über kombinierte Transportvolumen (beispielsweise länderbezogene Ausschreibungen)
- Zentrale Planung, Optimierung und Koordination von Transporten



# ÜBERGREIFENDES TRANSPORTMANAGEMENT REALISIEREN: VIER SCHLÜSSELFAKTOREN

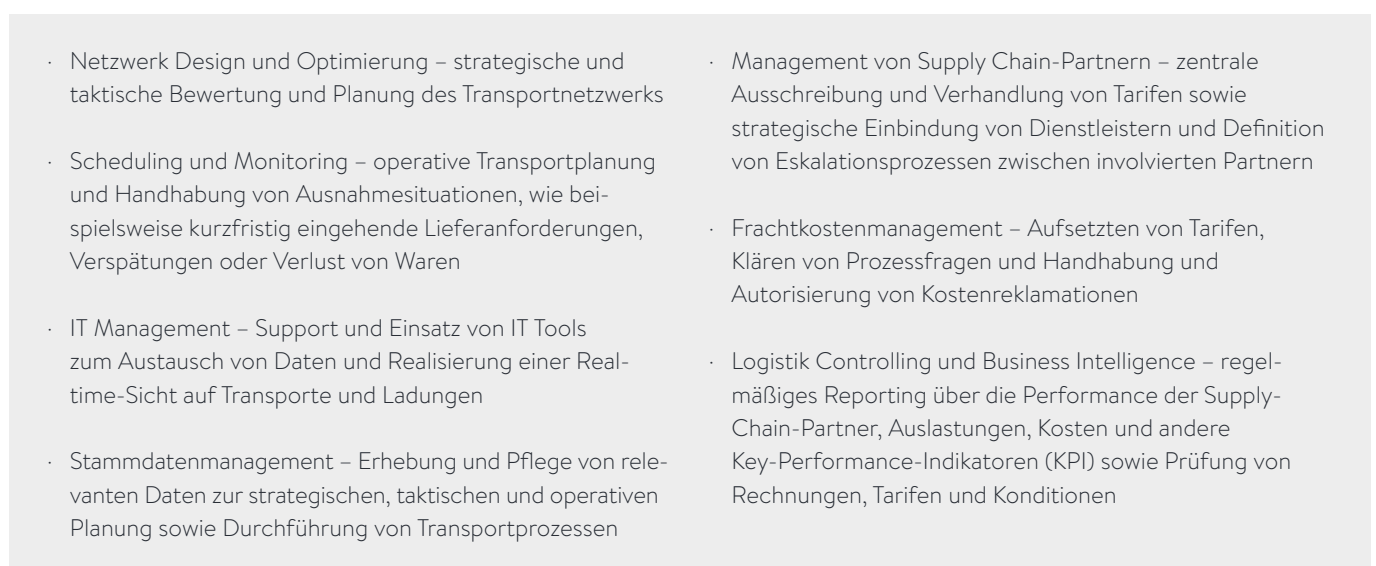
Dass eine Zentralisierung des Transport- und Dienstleistermanagements der Weg zu Effizienz und Kostenoptimierung ist, wird von den Wenigsten in Frage gestellt. Viel mehr steht die Herausforderung einer sinnvollen Herangehensweise im Raum. Aus diesem Grund werden im Folgenden die wichtigsten Teilbereiche zur Umsetzung eines übergreifenden Transportmanagements erläutert:



## 3.1 ORGANISATION UND VERANTWORTUNG

Als Überbegriff für die zentrale Transportorganisationseinheit hat sich der Begriff des Control Towers etabliert. Dieser agiert dabei als eine Art Informationshub – eine zentrale Stelle, die eine standort-, divisions- sowie länderübergreifende Darstellung über

die Supply Chain gewährleisten kann. **Unabhängig von der durchaus wichtigen Entscheidung, ob der Control Tower unternehmensintern oder -extern geführt werden soll, ist es notwendig, folgende zentralen Rollen abzubilden und klar zu definieren:**





Eine Outsourcing-Entscheidung hängt in erster Linie davon ab, ob es praktikabel ist, das notwendige planerische, operative und systemtechnische Know-how und die entsprechenden Ressourcen intern aufzubauen und weiterzuentwickeln oder nicht. Dabei ist es durchaus auch denkbar nur Teilbereiche auszulagern. Für die finale Entscheidung sollte ein konkreter Business Case erstellt werden, in welchem notwendige Investitionen in Vergleich zu den direkten und indirekten Kosten gesetzt werden.

## 3.2 PROZESS UND STANDARDISIERUNG

**Damit eine zentrale Transportplanungsinstanz effizient funktionieren kann, ist es notwendig einheitliche und integrierte Prozesse zu schaffen.** Je besser die Prozesse aufeinander abgestimmt und je klarer die Schnittstellen und Verantwortlichkeiten sind (siehe 3.1 Organisation und Verantwortung), desto einfacher kann gewährleistet werden, dass Prozesse beschleunigt und dadurch Aufwände und Kosten reduziert werden können. Insbesondere ähnliche und gleiche Geschäftsabläufe, die aktuell an verschiedenen Standorten oder von unterschiedlichen internen und externen Instanzen durchgeführt werden, sind Teil einer Prozessharmonisierung.

Um einheitliche, effektive und effiziente Prozesse zu ermöglichen, ist es notwendig für Datendurchgängigkeit und Transparenz zu sorgen. Datenqualität ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für effiziente Planung. Das bezieht sich nicht nur auf Bewegungsdaten, sondern insbesondere auch auf statische Daten, wie Netzwerkstrukturen, Adressinformationen oder Tarife. Die Bereinigung und Verbesserung von Daten führt zu einer Er-

Letztendlich entscheidend in der Umsetzung ist es, der neuen Organisationseinheit die notwendige Wichtigkeit zuzusprechen und sie als zentrale Einheit im Unternehmen aufzubauen bzw., falls extern vergeben, intensiv ins Unternehmen zu integrieren. Die Herausforderung liegt darin, trotz der zentralen Organisation eine dezentrale Flexibilität, wo notwendig, zu erlauben (beispielsweise die zentralisierte Planung von See- und Luftfrachtverkehr und lokale Planung von Landfracht).

höhung von Arbeitsqualität und -geschwindigkeit und wirkt sich meist auf mehrere Tätigkeitsbereiche positiv aus. Standardisierung von Dienstleisterverträgen und Aufsetzen von Tarifstrukturen, die digital verarbeitet werden können, ermöglichen beispielsweise eine funktionale Integration und erleichtern das gemeinsame Arbeiten an Daten. Darüber hinaus begünstigen sie die Verhandlungsposition durch bessere Vergleichbarkeit und einfachere Auswertung von Angeboten und fördern die durchgängige Kommunikation, insbesondere auch durch die Einbindung von externen Partnern.

Nichtsdestotrotz gilt es bei der Bewertung von Maßnahmen zur Erhöhung der Datenqualität immer eine Abschätzung des Aufwands versus des Nutzens durchzuführen. Ebenso empfiehlt es sich bei der Definition von Prozessen und Standards einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess zu etablieren und diesen regelmäßig hinsichtlich aktueller Entwicklungen zu hinterfragen, zu bewerten und gegebenenfalls zu adaptieren.



### 3.3 CHANGE MANAGEMENT

Strategische Neuerungen, wie die Zentralisierung des Transportmanagements mit den dazugehörigen Änderungen von Verantwortlichkeiten und der Einführung von neuen Prozessen, rufen häufig Widerstände in der Organisation hervor. Für einen

erfolgreich gestalteten und koordinierten Wandel braucht es ein durchdachtes Rahmenkonzept sowie aktive, vorbereitende und begleitende Maßnahmen, damit Akzeptanz und Unterstützung seitens der Mitarbeiter erreicht wird. **Diese beinhalten:**

- Projektmitarbeiter aus verschiedenen Bereichen der Supply Chain eng einbinden – auch im Entscheidungsgremium
- Umfassende Kommunikationsmaßnahmen zur Sicherstellung der Transparenz über die Änderungsprozesse
- Umfangreiche Schulungsmaßnahmen und effiziente Bearbeitung von aufkommenden Fragen oder Problemen (bspw. Erstellung von FAQs), insbesondere auch der Aufbau eines Total-Cost-Verständnisses

**Aus diesen Gründen braucht ein erfolgreiches Implementierungsprojekt Zeit und entsprechende Ressourcen.** Insbesondere in Unternehmen mit einer stark ausgeprägten, dezentralen Organisation ist es sinnvoll einen schrittweisen Migrationsansatz zu verfolgen und mehrere, aufeinanderfolgende Implementierungsphasen über einen längeren Zeitraum zu planen. Somit wird ermöglicht, die dezentrale Expertise zu erhalten und mit den Vorteilen eines zentralen Ansatzes zu verbinden.



# ZENTRALES TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM ALS HERZSTÜCK

Die Basis der in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Bereiche zur Umsetzung eines aktiven und nachhaltigen Transportmanagements bildet die Einführung eines zentral genutzten, integrierten Systems. Unabhängig von der Entscheidung, ob die zentrale Transportorganisation intern oder extern erfolgen soll, geht der Trend verstärkt dahin, dass die Unternehmen selbst, die Auswahl eines geeigneten Systems treffen – man spricht von einem strategischen **"System-Ownership"**.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Das Unternehmen macht sich unabhängig von Insourcing- bzw. Outsourcing-Entscheidungen und behält die Kontrolle über das System und die eigenen Daten und gewinnt somit an Transparenz. **Neben der Optimierung der planerischen Aufgaben im Transport, wie zum Beispiel**

- Erhöhung der Auslastung von Transportressourcen,
- Vermeidung unnötiger Verkehre,
- Planung von Konsolidierung und De-Konsolidierung von Einzellieferungen und
- automatisierte Verrechnung und Kontrolle von Frachtkosten,

liefert ein geeignetes Transport Management System (TMS) Durchgängigkeit in Organisation, Prozess und Kommunikation. Moderne, computerbasierte Systeme bieten einen hohen Grad an Automatisierung und die Möglichkeit, große Datenmengen verarbeiten und Datenkonsistenz gewährleisten zu können. Damit wird eine Transparenz über die gesamte Supply-Chain-Kette erreicht und Prozesse können effizient und effektiv gestaltet und überwacht werden. Neben aktueller und umfassender Funktionalität zur Transportplanung und -steuerung sind es folgende Hauptmerkmale eines TMS, die entscheidenden Mehrwert bieten:

## PROZESSSTANDARDISIERUNG

Die Einführung eines TMS trägt dazu bei, Transport- und Lieferaufträge systematisch erfassen und durchgängig weiterverarbeiten zu können.

Ein TMS bietet die Möglichkeit, Workflows flexibel zu gestalten und gleichzeitig die Einhaltung von Gesetzen, Richtlinien, Vereinbarungen und Transportanweisungen und die Beachtung von Genehmigungs- und Autorisierungsvorgaben sicherzustellen.

## VERNETZUNG

Ein TMS ist eine Plattform, die verschiedene Akteure im Transportprozess – vom Lieferanten, über den Planer, Spediteur und Frächter bis hin zum Kunden – miteinander vernetzt. Eine cloud-basierte TMS-Lösung bietet hier den Vorteil, dass diese über das Internet von überall aus zugänglich ist und somit auch von allen Akteuren der Supply Chain unabhängig von ihrer geographischen Position oder Größe erreicht werden kann.

Insbesondere sind hier auch das Angebot an standardisierten Schnittstellen zu ERP, WMS sowie die Anbindung und Integration von Service-Dienstleistern von hoher Wichtigkeit. Das TMS ist hier in der Lage die Transportbedarfe (Lieferabrufe, Bestellungen) aus mehreren Drittsystemen zu sammeln und diese in Transportaufträge (Sendungen) zur weiteren Bearbeitung **"umzuwandeln"**.





### **END-TO-END VISIBILITY**

Ein TMS dient als Informationsplattform für die Supply-Chain-Partner und erlaubt es, Transportaufträge und deren Inhalt von der Erstellung bis zum Abschluss durchgängig zu verfolgen und zu überwachen.

Berechtigte Anwender können gezielt nach den notwendigen Informationen mit Hilfe mehrerer Kriterien suchen und werden bei Abweichungen proaktiv informiert, so dass die notwendigen Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

### **SKALIERBARKEIT**

Durch einen modulartigen Aufbau ermöglicht ein TMS sowohl horizontale als auch vertikale Skalierbarkeit.

Dies beinhaltet vielerlei Vorteile, so erlaubt es beispielsweise einen iterativen Einführungsprozess anstelle einer Big-Bang-Migration.

### **MULTI-MANDANTEN-FÄHIGKEIT**

Durch die Multi-Mandantenfähigkeit können alle Prozessbeteiligten in Echtzeit auf dieselben Stamm- und Bewegungsdaten zugreifen, sind jedoch nur berechtigt, eigene bzw. für sie relevante Daten zu sehen und zu bearbeiten.

Zum einen fördert dies den Vernetzungsgedanken – Datenänderungen und Statusupdates sind zeitgleich für alle Akteure der Supply Chain ersichtlich.

Zum anderen macht es die Erhaltung der dezentralen Flexibilität auch bei zentralisierten Strukturen möglich, indem funktionale Teilbereiche weiterhin durch dezentrale Fachexperten geplant werden können und dennoch eine zentrale Transparenz gewährleistet wird.

Zudem ist es möglich, die Planung und Steuerung komplett oder nur in Teilbereichen an einen darauf spezialisierten 4PL-Dienstleister zu übergeben.



## FAZIT UND AUSBLICK

Immer mehr Unternehmen, nicht ausschließlich aus der Automobilindustrie, verfolgen das Ziel, mittels der zentralen Planung und Steuerung der Transporte:

- Kosten signifikant zu reduzieren,
- Transportwege zu verringern,
- Auslastungen der Kapazitäten zu erhöhen,
- administrative Vorgänge effizienter zu gestalten und
- Transparenz über Transportaufträge, Lieferstatus, und Frachtkostenabrechnung zu erhalten.

Bei der Realisierung eines aktiven, nachhaltigen Transportmanagements gilt es darauf zu achten, die beschriebenen Teilbereiche **Organisation & Verantwortung, Prozesse sowie ein überdachtes Change Management** mitzugestalten. Es hat sich dabei bewährt, je nach Größe und Struktur des Unternehmens, eine schrittweise Vorgehensweise – von lokalen Optimierungsprojekten, zur Zentralisierung des Transportmanagements – anzuwenden.



**GEEIGNETE TRANSPORT-MANAGEMENT-SYSTEME SIND EIN ESSENTIELLER BESTANDTEIL BEI DER ZENTRALISIERUNG VON TRANSPORTPROZESSEN, DA SIE TRANSPARENZ UND KONSISTENZ ÜBER ALLE PLANUNGSSCHRITTE UND ZWISCHEN DEN UNTERSCHIEDLICHEN BETEILIGTEN AM TRANSPORTPROZESS GEWÄHRLEISTEN KÖNNEN.**

**KOOPERATIVE ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEN STAKEHOLDERN DER SUPPLY CHAIN HAT STARK AN BEDEUTUNG GEWONNEN, INSBESONDERE WEIL IMMER MEHR SPEZIALISIERTE DIENSTLEISTER INVOLVIERT SIND.**

Ein weiterer Schritt in Richtung Transportoptimierung wird zukünftig die Zusammenarbeit mit anderen produzierenden Unternehmen sein, die beispielsweise über ähnliche Transportrelationen oder eine überschneidende Lieferantenbasis verfügen. Diese horizontalen Kollaborationen bilden eine zusätzliche Erweiterungsstufe der bisherigen, meist vertikalen, Kooperationen zwischen den Supply-Chain-Akteuren. Damit können Transporte durch weitere Bündelungen oder durch die Nutzung alternativer Transportmittel (Ganzzüge, Schiffstransporte) noch effizienter und effektiver gestaltet und hierdurch nicht nur Kosten eingespart, sondern auch Emissionen reduziert werden. Diese er-

weiterte Form der Zusammenarbeit bringt jedoch auch zusätzliche Anforderungen mit sich. So muss insbesondere ein hohes Vertrauen zwischen den Unternehmen und in die IT-Systeme, die Datenverfügbarkeit, den Datenschutz sowie in die Zugriffsberechtigungen bestehen.

**Eine multi-mandantenfähige, cloud-basierte und neutrale Kollaborationsplattform liefert bereits die besten Voraussetzungen diese Anforderungen zu erfüllen und gleichzeitig auch neu entstehende Organisationsmodelle zu unterstützen.**



## PRAXISBEISPIEL

# IMPLEMENTIERUNG EINER 4PL-LÖSUNG BEI EINEM AUTOMOBILZULIEFERER IN EUROPA

### AUSGANGSSITUATION UND HERAUSFORDERUNGEN

- hohe Transportkosten innerhalb des Europäischen Transportnetzwerks
- keine europaweite Transparenz hinsichtlich Volumen sowie Kapazitäten und deren Nutzung
- Dezentralisierte Planung und Steuerung von Transporten
- Systemlücken zwischen der ERP-Lösung und der Transportplanung und -ausführung
- Abweichende Ziele des Transporteinkaufs und der Transportabwicklung in den Standorten

### NUTZEN

- eine neue interne 4PL-Organisation wurde erfolgreich implementiert
- die jährlichen Kosten konnten um 8-14 Prozent je Standort gesenkt werden
- zusätzlich konnten nachhaltige, jährliche Einsparungen von 6 - 8 Prozent, basierend auf kontinuierlichen Optimierungen, erzielt werden

## LÖSUNG

1

PILOT-PHASE:  
AUFSETZEN EINES IT-SYSTEMS UND  
AUSFÜHRUNG VON PLANUNGSPROZESSEN  
AN 6 EUROPÄISCHEN STANDORTEN

2

EINFÜHRUNG EINER INTERNEN  
EIGENSTÄNDIGEN ORGANISATION,  
WELCHE LOGISTIK UND  
TRANSPORTEINKAUF VEREINT

3

ROLL-OUT DER IT-SYSTEME IN EUROPA  
UND INITIALE OPTIMIERUNG  
VON EUROPÄISCHEN STANDORTEN

4

BETRIEB EINER INTEGRIERTEN  
TRANSPORTLÖSUNG MIT EINEM  
ZENTRALISIERTEN PLANUNGSTEAM



inet

part of alpega

#### ABOUT INET

We are a leading European provider of Software-as-a-Service (SaaS) with substantial know-how in the field of logistics. Since our founding in 1999 we have developed into one of the top 5 providers of Transportation Management Systems (TMS) worldwide. The inet TMS connects global and multi-mode transport networks on the in- and outbound levels. Our TMS software is proven to reduce transport costs by an average of 20 percent by networking all participants in the supply chain on a web-based platform in real time. The inet TMS plans, manages and optimizes your global supply chain networks on an efficient and sustainable basis.

**inet is part of the Alpega group.**

**Find out how our cloud-based TMS can optimize your supply chain network. For more information about our company and products, please visit our website [www.inet-logistics.com](http://www.inet-logistics.com)**

Join our community



inet-part of Alpega



inet\_logistics

#### AUTHORS

Susanne Schmid - Business Consultant

Günter Pallestrang - Senior Consultant

#### PUBLISHER

inet-logistics GmbH

Färbergasse 17, 6850 Dornbirn, Austria

Tel: +43 (0) 5572 7374 0

[marketing@alpegagroup.com](mailto:marketing@alpegagroup.com)

Copyright © 2018, inet-logistics GmbH