

Transportation Management ist ein wichtiger Bestandteil der Logistik.
Bild: Inna/Adobe Stock, generiert mit KI

Hoch lebe das neue SAP TM

Mit dem Wechsel auf SAP S/4HANA erlischt das Nutzungsrecht für das LE-TRA Modul Ende 2030. Daher muss jeder, der diese Lösung zur Transportplanung verwendet, eine Strategie für die Zeit danach entwickeln. Spätestens jetzt fragen sich Anwender von LE-TRA, wie sie künftig Transportpapiere ausdrucken, EDI-Nachrichten an Spediteure versenden oder eine Frachtkostenabrechnung erzeugen. SAP Transportation Management soll dies künftig ermöglichen. **VON MAXIMILIAN SCHMIDT**

Wer sich bereits mit Transportation Management, dessen Funktionen und der Handhabung über die Fiori Apps auseinandergesetzt hat, weiß, dass dieses Modul eine umfangreiche Lösung ist. Mit Funktionen, die weit über das Niveau von LE-TRA hinaus reichen. Unternehmen, die LE-TRA einsetzen, haben über die Jahre die unterschiedlichsten Prozess-Konstellationen entwickelt, weshalb eine integrative Strategie wichtiger denn je ist. Sie sollten sich daher möglichst zeitnah mit dem Thema befassen. Es wartet sehr viel Arbeit auf sie, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen.

Der ursprüngliche Prozessablauf besagt, dass die Abwicklung im SAP TM immer der Abwicklung im Lager voransteht, als „Transportation-Driven Planning“ bezeichnet. Insbesondere die Unternehmen, deren Transportabwicklung vor allem von den Aktivitäten im Lager abhängt, werden mit diesem Ablauf bereits vor Herausforderungen gestellt. Für sie steht die finale Transportplanung erst dann fest, nachdem das Lager fertig kommissioniert und verpackt hat, statt davor. Die Konstellation, dass die Lagerabwicklung vor der Transportplanung steht, wird „Execution-Driven Planning“ genannt.

Transportplanung auf EWM-Ebene

Andere Herausforderungen können sein, dass das Unternehmen zwar auf EWM umgestellt hat, jedoch noch nicht auf TM, übt infolgedessen die Transportplanung auf EWM-Ebene via Transporteinheiten und Apps wie dem EWM-Versandcockpit aus. Eine Variante dieser Konstellation ist, dass hier noch zusätzlich über das EWM via Idoc ein LE-TRA Transport erstellt wird.

Ein weiteres Szenario ist, dass das Unternehmen mit LE-TRA und WM arbeitet und zunächst den Wechsel auf TM anstrebt, ohne dabei das WM und die daran hängenden Prozesse im Lager berühren zu

wollen. Diese isolierte Betrachtung birgt große Risiken, die Prozesse später erneut überarbeiten zu müssen. Auch wenn die Herausforderungen auf den ersten Blick als nahezu unüberwindbar erscheinen, gibt es zwei Strategie-Tipps, die den Druck deutlich entlasten.

Tipp Nr. 1: Es muss nicht immer TM sein

Unternehmen müssen sich die Frage stellen, ob die im LE-TRA verwendeten Funktionen ausschließlich über ein SAP TM abgedeckt werden können. Sofern es nur darum geht, eine Klammer um Lieferungen zu bilden, könnte dies auch über das EWM-



TM-EWM-Prozessablauf: In der klassischen Integration steht die Abwicklung in SAP TM immer der Abwicklung im Lager voran.

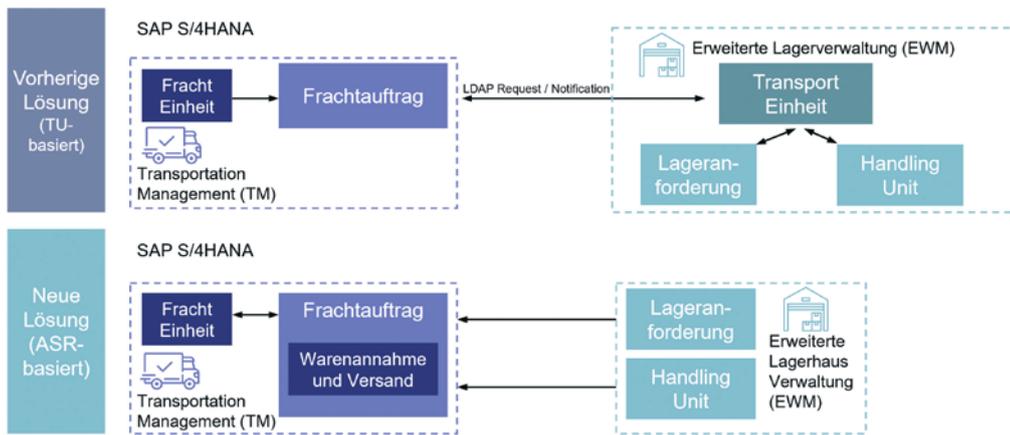
Bild: Consilio

Industrial Security Plattform

Secure Remote Maintenance, industrielle VPN-Router und Industrie Firewalls



Schützt überall. Immer.



Advanced Shipping and Receiving (ASR): Durch den erweiterten Warenannahme- und Versandprozess ergeben sich neue gestalterische Möglichkeiten dank einer vereinfachten Kommunikation zwischen TM und EWM. Bild: Consilio

Modul realisiert werden. EWM verfügt über eigene Funktionen zur Abbildung von Transporten, wie beispielsweise die Bildung von Transporteinheiten, Vergabe von Terminen (Dock Appointment Scheduling) oder auch das Abbilden der Aktivitäten auf dem Werksgelände: ein Funktionspaket, welches unter dem Namen Yard Management zusammengefasst wird (nicht zu verwechseln mit Yard Logistics).

Es muss jedoch klar sein, dass SAP TM bei der Planung von Transporten deutlich effizienter und transparenter ist. EWM legt den Fokus mehr auf die Abfertigung von Transporten als auf die Planung selbst. Auch die Tätigkeiten nach dem Transport, insbesondere die Frachtkostenabrechnung, können ein K.O.-Kriterium für eine EWM-Standalone-Lösung sein, da hierzu keinerlei Funktionen im Standard existieren. Nicht zuletzt muss man sich dessen bewusst sein, dass die Nutzung des EWM-Funktionspakets „Warenannahme und Versand“ (Englisch: „Shipping and Receiving“), wie die Verwendung der Transporteinheit, stets eine „Advanced“-Lizenz bedeutet.

Tipp Nr. 2: TM kann auch einfach sein

Unternehmen dürfen sich nicht davon abschrecken lassen und TM zu früh aufgeben. Für den End-2-End-Prozess gibt es mehr gestalterische Möglichkeiten, als vielen bekannt ist. Insbesondere durch den erweiterten Warenannahme- und Versandprozess („Advanced Shipping and Receiving“, kurz „ASR“) ergeben sich völlig neue gestalterische Möglichkeiten dank einer vereinfachten Kommunikation zwischen TM und EWM, der Lagerraumverwaltung (LV beziehungsweise StRM), Bestandsführung und Inventur (MM-IM) und Logistics Execution (LE).

Kennzeichnend für den erweiterten Warenannahme- und Versandprozess ist ein harmonisiertes Datenmodell zwischen TM und EWM, indem die EWM-Transporteinheit wegfällt. Stattdessen ist der TM-Frachtauftrag das führende Objekt, auf welchen das EWM beziehungsweise die Lagermitarbeiter

über speziell von der SAP bereitgestellte Fiori Apps zugreifen können. So ermöglicht die neue Fiori App „Frachtaufträge Laden oder entladen“ Lageraktivitäten wie Be- und Entladen, Torzuweisungen, Statusupdates oder sogar Warenbewegungen. Dabei wird direkt auf den Frachtauftrag zugegriffen, statt wie zuvor auf eine Datenreplikation über die EWM-Transporteinheit angewiesen zu sein.

Mit dem ASR-Integrationsmodell adressiert die SAP die oben genannten Herausforderungen: Hier sind nämlich sowohl Transportation-Driven- als auch Execution-Driven-Szenarios möglich, was eine erhebliche Flexibilität für die Prozessgestaltung und Implementierung bedeutet.

Durch ASR wird der Gesamtprozess zwar einfacher, allerdings löst das noch nicht das Problem der Benutzerfreundlichkeit. Hier bietet die SAP mit neueren S/4-Releases Abhilfe und liefert vorgefertigte Layouts für das Transportation Cockpit, die sich sehr nah an dem Look and Feel des LE-TRA Moduls orientieren. Diese Layouts lassen sich auch beliebig anpassen. Das Transportation Cockpit ist auch für das Basic TM verfügbar, sofern innerhalb dieser App keine Advanced Features verwendet werden. Mit den mitgelieferten Basic Layouts geht man hier als Unternehmen kein Risiko ein.

Erfolgreicher Umstieg auf SAP TM

Unternehmen, die derzeit das LE-TRA Modul nutzen, stehen vor der Herausforderung, bis spätestens 2030 auf SAP TM umzusteigen. Die Lösung bietet mit ihren umfangreichen und komplexen Funktionen eine Antwort auf die aktuellen Herausforderungen im Transportmanagement. Der Umstieg erfordert jedoch eine wohlüberlegte Strategie. Ein Partner wie Consilio kann die Lösung passgenau an die eigenen Anforderungen anpassen und dank dem Know-how sicherstellen, dass der Umstieg ein Erfolg wird. **SG**

MAXIMILIAN SCHMIDT

ist Senior Consultant bei Consilio.