

Mit dem Projektbegleitenden Ausschuss des
BMW-Forschungsprojekts „Green Logistics Target Costing“



Eine gemeinsame Veranstaltung von:



In Kooperation mit:



Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis

Grüne Logistik kundenorientiert gestalten

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Betreut von

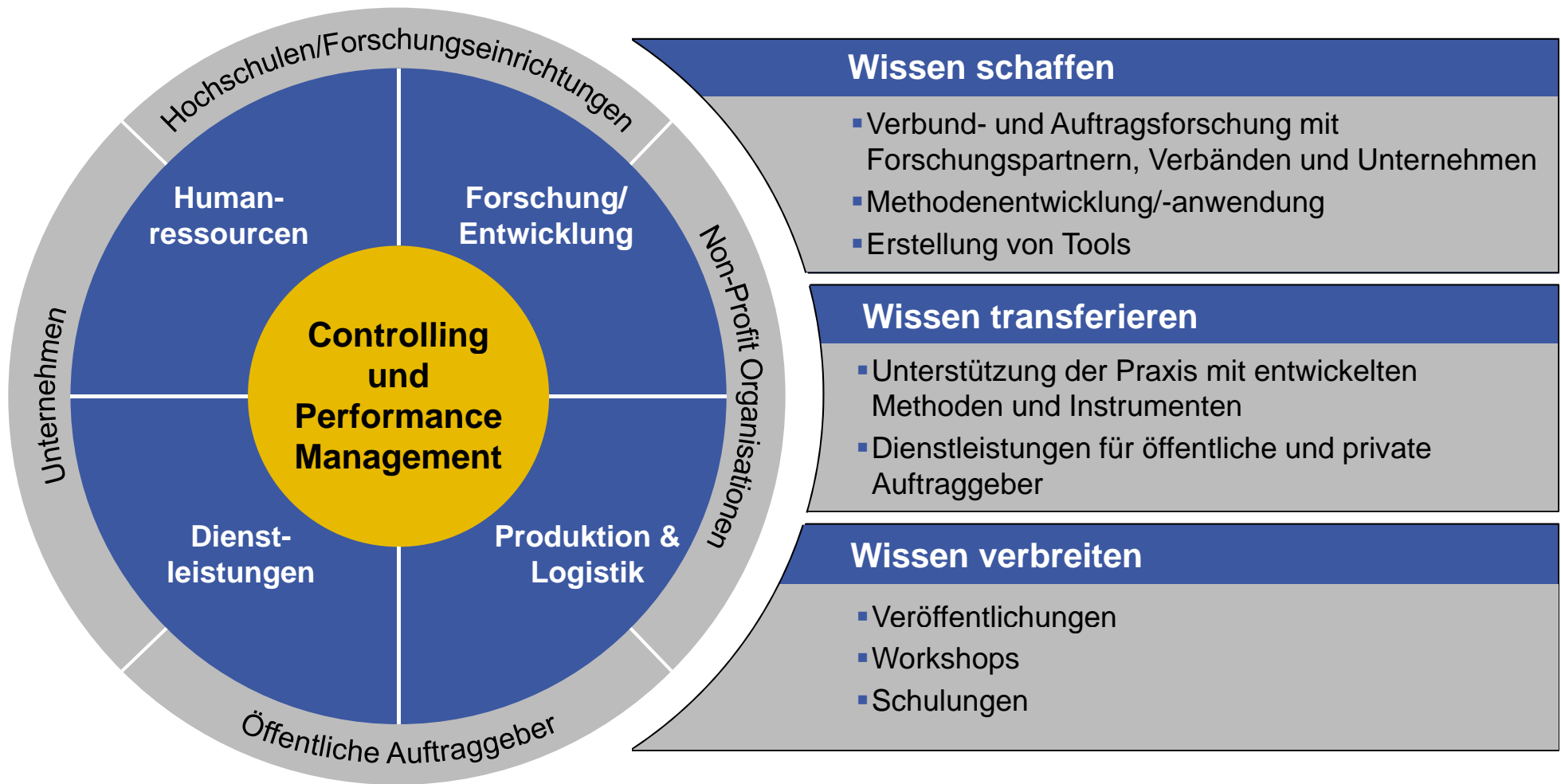




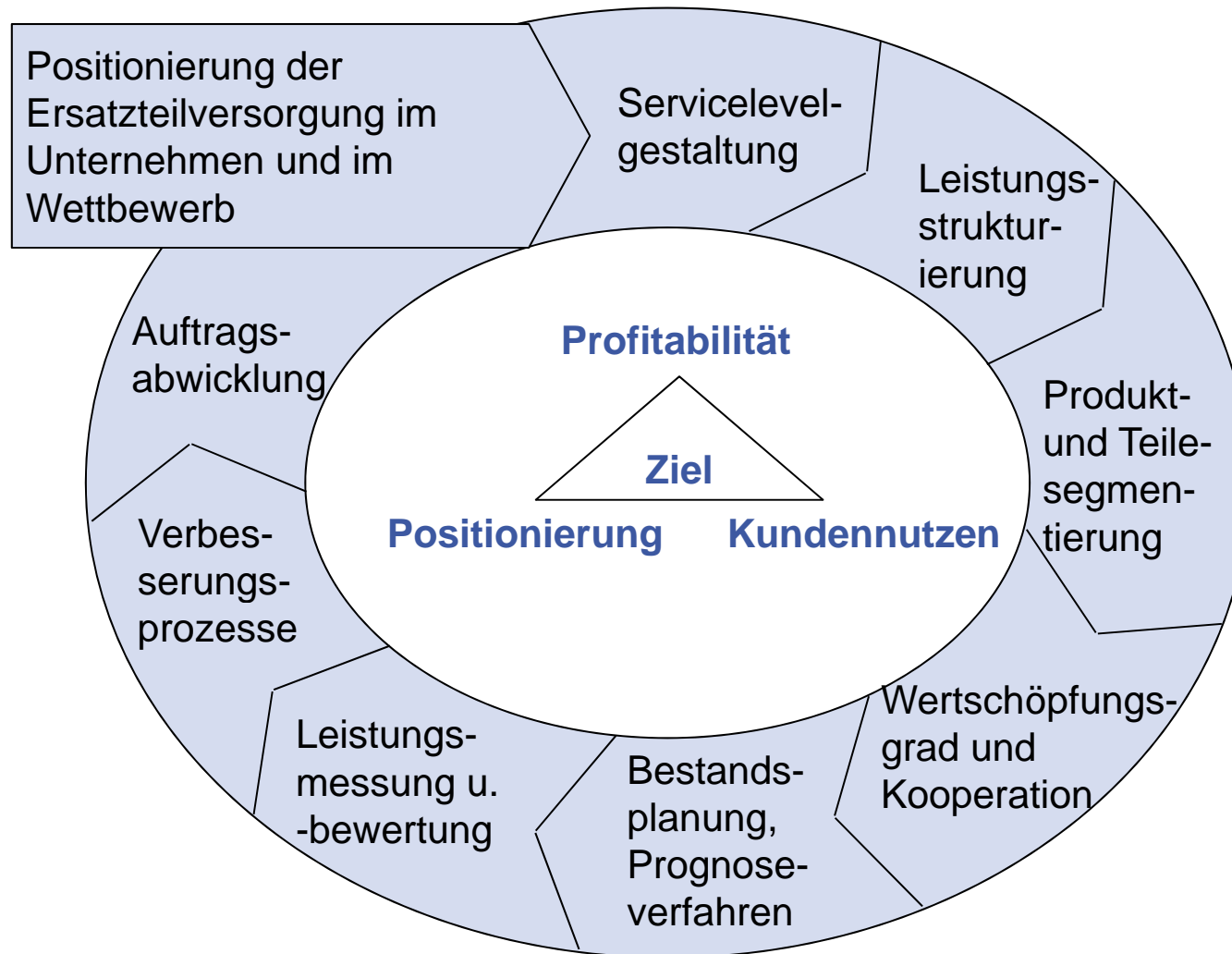
Agenda

Uhrzeit	Thema	Verantwortlich
15:00 – 15:30 Uhr	Begrüßung	IPRI/logBW
15:30 – 16:30 Uhr	Vorstellung und Diskussion erster Forschungsergebnisse	IPRI
16:30 – 17:30 Uhr	Grüne Logistik in der Praxis	LSU-Schäberle
17:30 – 18:00 Uhr	Abschlussdiskussion und Imbiss	Alle

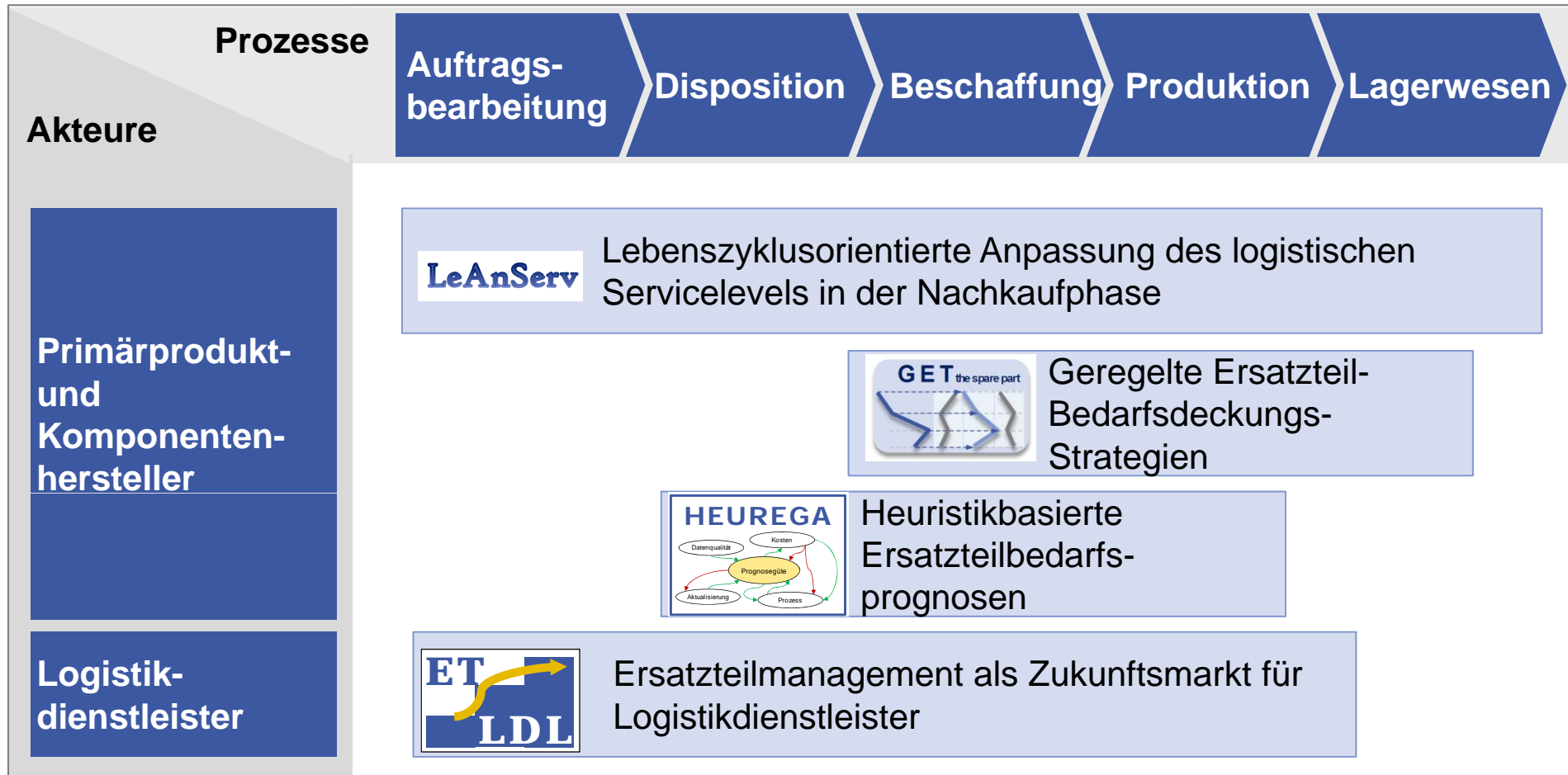
Unser Kerngeschäftsfeld – Controlling, Performance Management und Measurement



Wesentliche Fragestellungen im Ersatzteilmanagement



Forschungsschwerpunkt Ersatzteilmanagement am IPRI





Vorstellung-LogBW

Das Logistik-Netzwerk Baden-Württemberg „LogBW“ soll

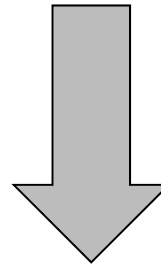
- die vorhandenen baden-württembergischen Kompetenzen auf dem Gebiet von Logistik und Intralogistik besser sichtbar machen und einen leichteren Zugang zu ihnen ermöglichen,
- als Plattform für koordinierte Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft den Innovationstransfer stärken,
- die Unternehmensbetreuung ausbauen und unterstützen,
- die Innovationsfähigkeit der Branche stärken,
- die öffentliche Wahrnehmung der Logistik verbessern,
- die Internationalisierung intensivieren,
- an der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die mittelständische Wirtschaft mitwirken,
- und damit konkreten Mehrwert für alle Beteiligten schaffen, insbesondere für KMU.



Agenda

Uhrzeit	Thema	Verantwortlich
15:00 – 15:30 Uhr	Begrüßung	IPRI/logBW
15:30 – 16:30 Uhr	Vorstellung und Diskussion erster Forschungsergebnisse	IPRI
16:30 – 17:30 Uhr	Grüne Logistik in der Praxis	LSU-Schäberle
17:30 – 18:00 Uhr	Abschlussdiskussion und Imbiss	Alle

Grüne Logistik kundenorientiert gestalten



*„Grüne“ Logistik beginnt mit der „Begrünung“
logistischer Kernprozesse*

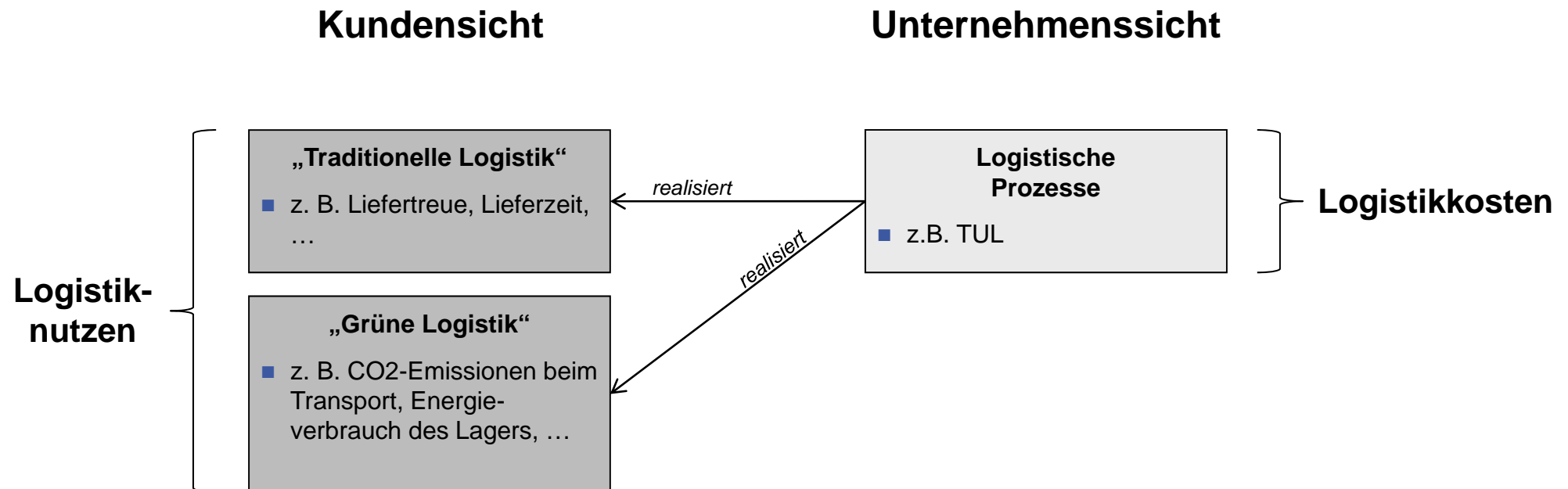
*Gestaltung der Logistikprozesse sollte sich
nach dem verursachten Kundennutzen richten*

„Grüne“ Logistik beginnt mit der „Begrünung“ logistischer Kernprozesse



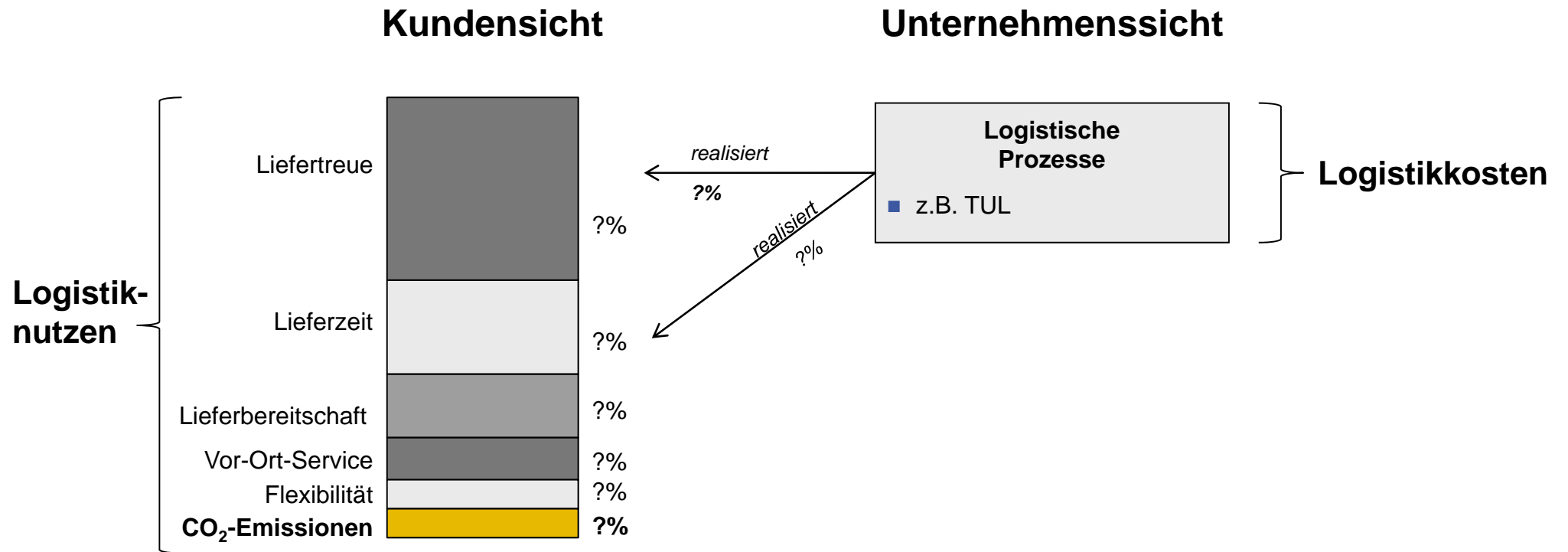
	Infrastruktur- belastung	Flächenverbrauch	Energieverbrauch	Betriebsmittel- und Materialverbrauch	Produktverbrauch
Transport			<ul style="list-style-type: none"> • Lärmemission 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbrauch von Verpackungsmaterial 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Staus 		<ul style="list-style-type: none"> • Energieverbrauch des Transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Abnutzung an Fahrzeugen 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Unfälle 	<ul style="list-style-type: none"> • Bodenversiegelung interne Transportwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Abfälle (fest, flüssig, gasförmig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kraft- und Betriebsstoffverbrauch 	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Transport zerstörte Produkte
Umschlag			<ul style="list-style-type: none"> • Lärmemission 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbrauch von Verpackungsmaterial 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Energieverbrauch der Umschlagtechnik 	<ul style="list-style-type: none"> • Abnutzung an Fahrzeugen 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Unfälle 	<ul style="list-style-type: none"> • Bodenversiegelung Umschlagtechnik 	<ul style="list-style-type: none"> • Abfälle (fest, flüssig, gasförmig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbrauch von Verpackungsmaterial 	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Umschlag zerstörte Produkte
Lagern			<ul style="list-style-type: none"> • Energieverbrauch der Lagertechnik 	<ul style="list-style-type: none"> • Kraft- und Betriebsstoffverbrauch 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Bodenversiegelung Lagertechnik 	<ul style="list-style-type: none"> • Energieverbrauch der Lagerimmobilie 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbrauch von Lagerbehältern 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Unfälle 	<ul style="list-style-type: none"> • Bodenversiegelung Lagerimmobilien 	<ul style="list-style-type: none"> • Abfälle (fest, flüssig, gasförmig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbrauch von Lagerbehältern 	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Lagerung zerstörte Produkte

Gestaltung der Logistikprozesse sollte sich nach dem verursachten Kundennutzen richten

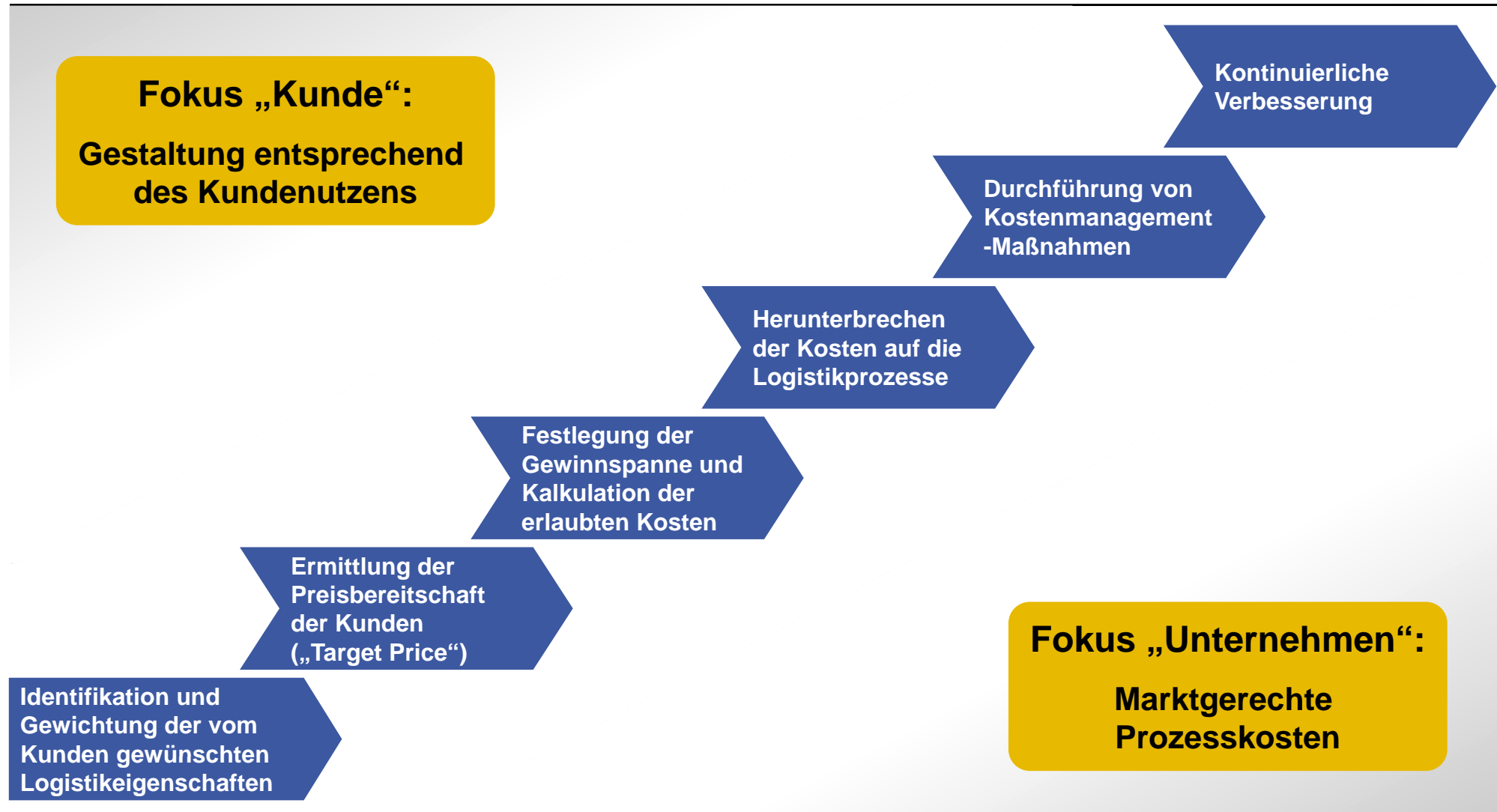


Controlling-Sicht: 1% Nutzen verursacht 1% Kosten

Target Costing vereint Instrumente zur kundenorientierten Gestaltung von Logistikprozessen



Target Costing Vorgehen vereint Kunden- und Unternehmensfokus



Fallstudie: Grünes Logistikprodukt von Schmalz+Schön

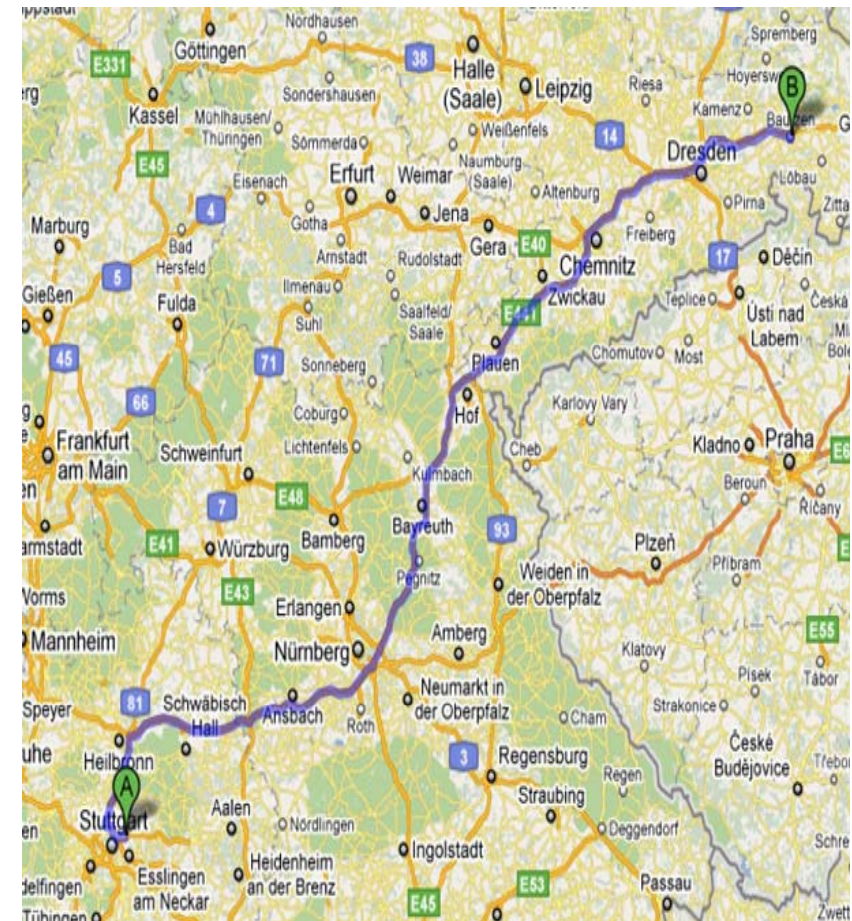


Klassische Bestandteile

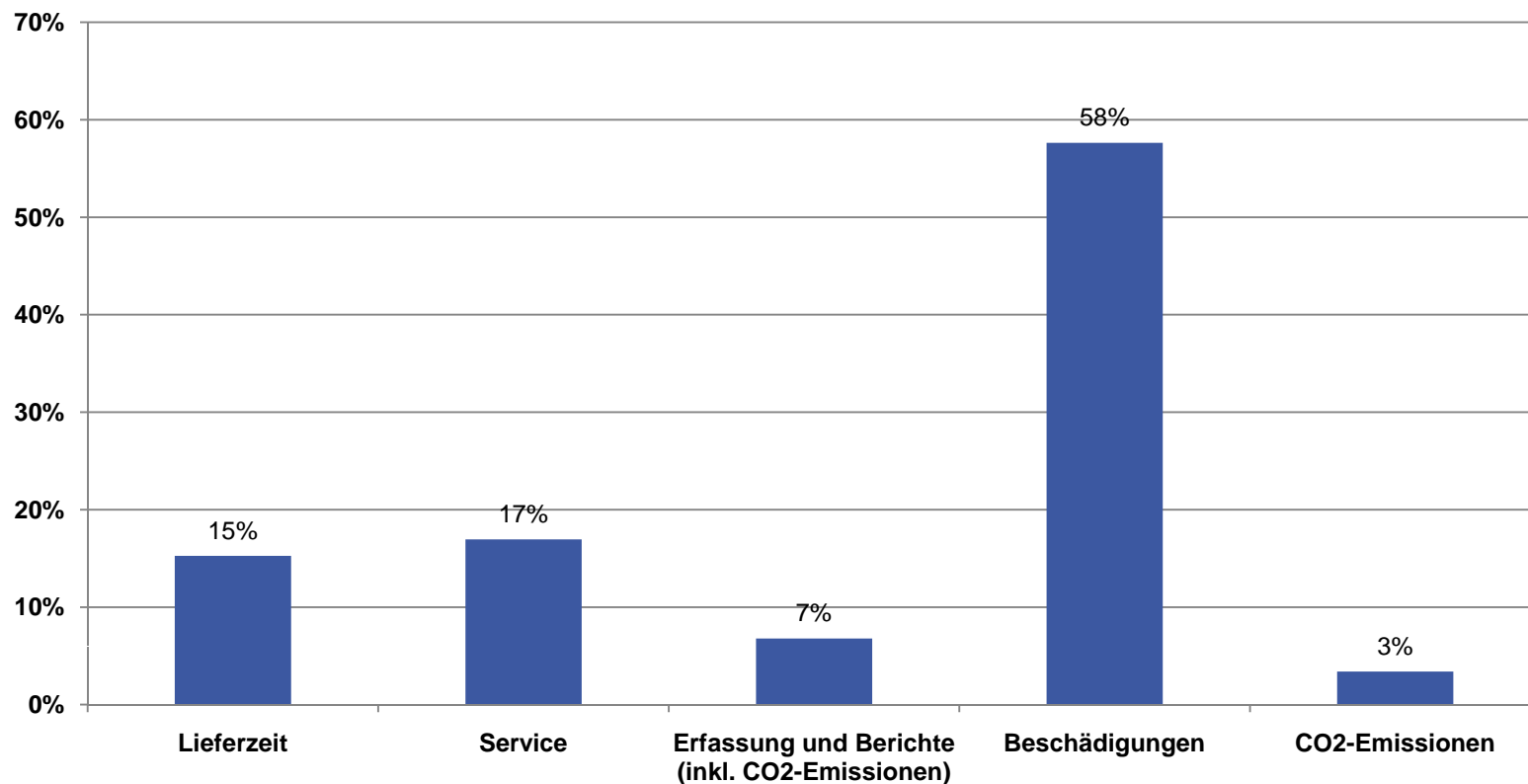
- Transport Fellbach-Bautzen (ca. 570 km)
- Durchschnittliches Gewicht 10 Tonnen
- Vor-/Nachlauf von 50 km
- 24 Stunden Lieferzeit
- Zwei Fahrer aus entgegengesetzten Richtungen tauschen die Ladung in der Streckenmitte (Begegnungsverkehr)

„Grüne“ Bestandteile

- Im Vergleich zu den durchschnittlichen Emissionen vergleichbarer Verkehrsträger um 0,01 kg/tKm reduzierte CO₂-Emissionen und
- Ausweis der Menge der CO₂-Emissionen auf den Transportpapieren.



Fallstudie: Bestimmung und Gewichtung der Eigenschaften der Logistikdienstleistung



Fallstudie: Ermittlung des Zielpreises und Kalkulation der erlaubten Gesamtkosten

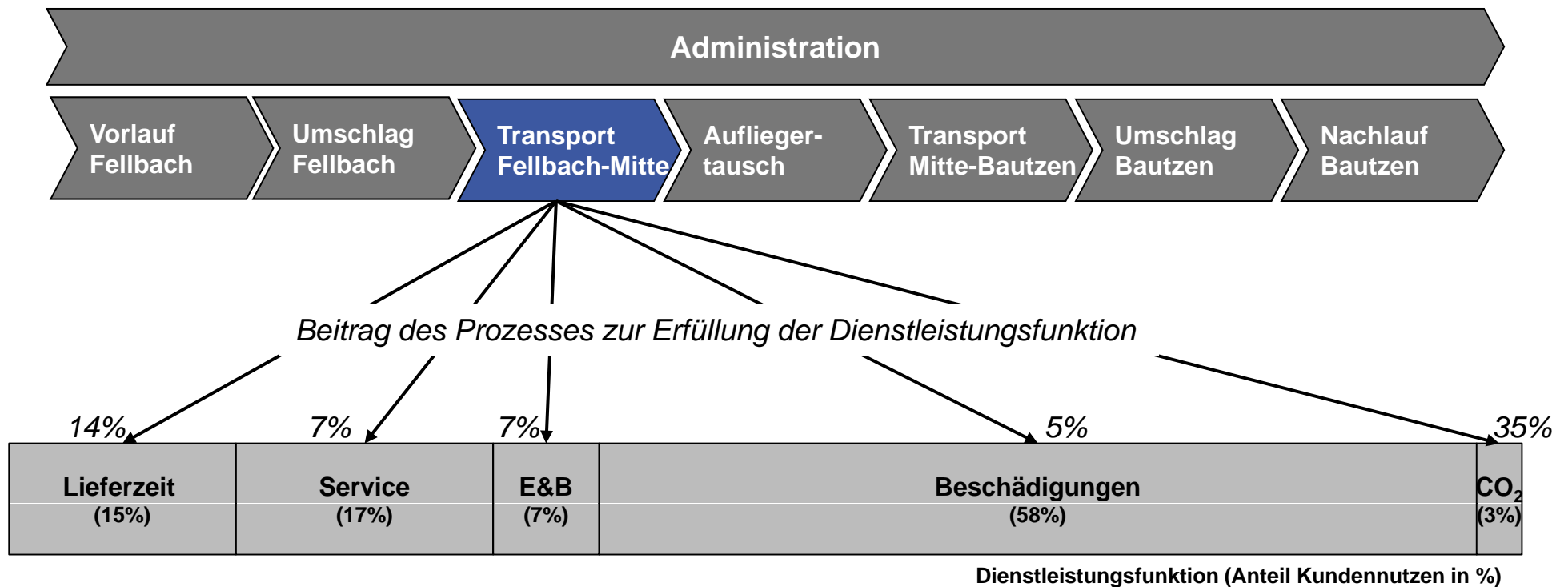


Erzielbarer Verkaufspreis (brutto)			1.500,00 €	
			Betrag	Zwischenergebnis
Ermäßigungen und Rabatte	<input type="text" value="5"/>	5 %	75,00 €	1.425,00 €
Mehrwertsteuer	<input type="text" value="19"/>	19 %	227,52 €	1.197,48 €
Provision Vertrieb	<input type="text" value="2,5"/>	2,5 %	29,94 €	1.167,54 €
Zielrendite	<input type="text" value="3"/>	3 %	34,01 €	1.133,54 €
Erlaubte Kosten inkl. GK			1.133,54 €	
Verwaltungsgemeinkosten	<input type="text" value="0"/>	0 %	0,00 €	1.133,54 €
Erlaubte Kosten			1.133,54 €	

Fallstudie: Herunterbrechen der erlaubten Gesamtkosten auf die Prozesse erfolgt anhand des Kundennutzens



Unternehmenssicht



Kundensicht

Fallstudie: Erlaubte Kosten der Teilprozesse werden je nach Kundennutzen ermittelt



Prozess	Anteil erlaubter Kosten (in %)	Erlaubte Kosten absolut (in €)
Vorlauf Fellbach	12,7	143,89
Umschlag Fellbach	21,2	240,20
Transport Fellbach-Mitte	7,9	89,51
Aufliegertausch	3,4	38,52
Transport Mitte-Bautzen	7,9	89,51
Umschlag Bautzen	21,2	240,20
Nachlauf Bautzen	13,3	150,69
Administration	12,4	140,49
	100	1.133

Fallstudie: Standardkosten der Teilprozesse liegen ca. 300 Euro über den erlaubten Kosten



Prozess	Anteil Standardkosten (in %)	Standardkosten absolut (in €)
Vorlauf Fellbach	21,3	300,00
Umschlag Fellbach	14,2	200,00
Transport Fellbach-Mitte	16,7	235,00
Aufliegertausch	3,2	45,00
Transport Mitte-Bautzen	13,7	193,50
Umschlag Bautzen	12,8	180,00
Nachlauf Bautzen	17,7	250,00
Administration	0,4	5,05
	100	1.408,55

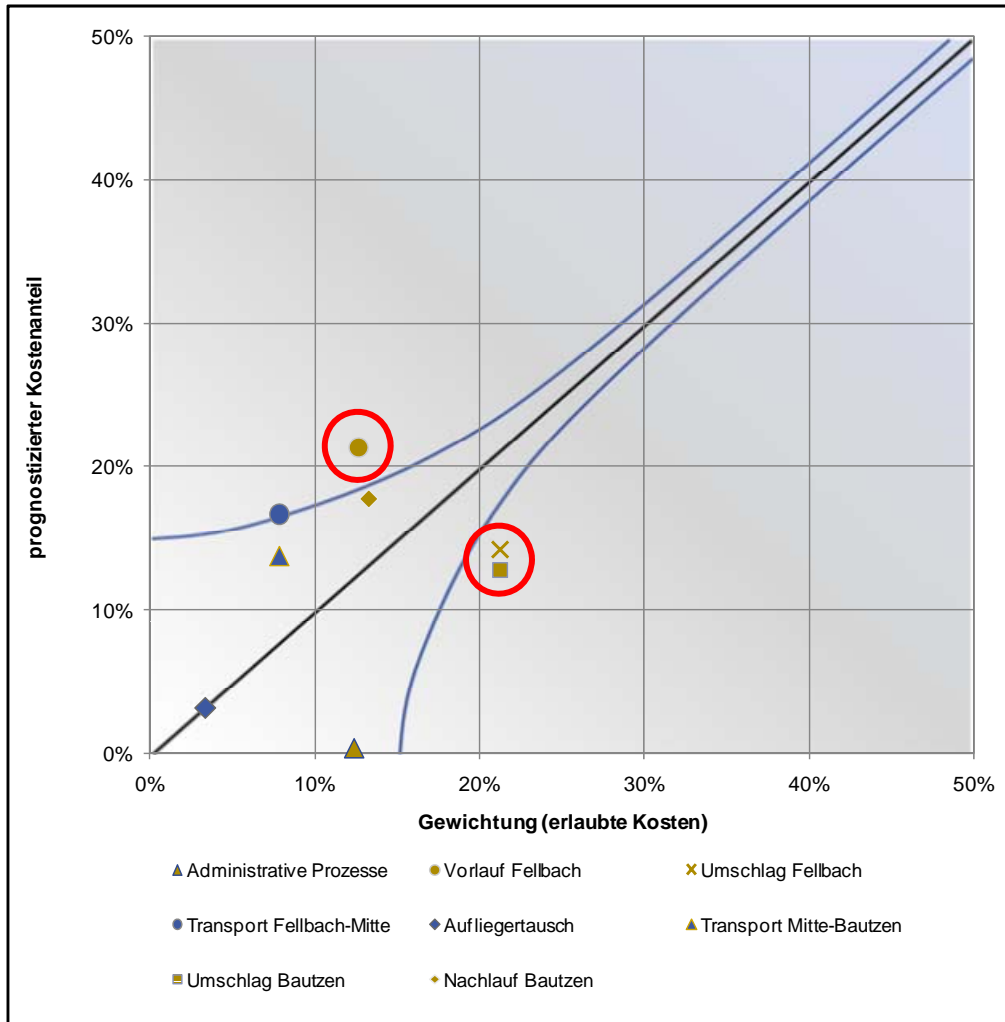
Gegenüberstellung von erlaubten Kosten und Standardkosten



Prozess	Anteil erlaubter Kosten (in %)	Erlaubte Kosten absolut (in €)	Anteil Standardkosten (in %)	Standardkosten absolut (in €)
Vorlauf Fellbach	12,7	143,89	21,3	300,00
Umschlag Fellbach	21,2	240,20	14,2	200,00
Transport Fellbach-Mitte	7,9	89,51	16,7	235,00
Aufliegertausch	3,4	38,52	3,2	45,00
Transport Mitte-Bautzen	7,9	89,51	13,7	193,50
Umschlag Bautzen	21,2	240,20	12,8	180,00
Nachlauf Bautzen	13,3	150,69	17,7	250,00
Administration	12,4	140,49	0,4	5,05
	100	1.133	100	1.408,55



Fallstudie: Anhaltspunkte zum Kostenmanagement liefert das Zielkostenkontrolldiagramm



- „Kostenkneten“: Je bedeutender ein Prozess für die Funktionserfüllung der grünen Logistikdienstleistung ist, desto höher sollte der Aufwand zur Erreichung des Zielkostenkorridors sein
- Beispiel: Kosten des Prozesses „Vorlauf Fellbach“ dadurch gesenkt, dass künftig verstärkt Maßnahmen zur Routenoptimierung umgesetzt und künftig regelmäßig Fahrerschulungen angeboten werden – Weiterer Vorteil: neben der Kostensenkung des Prozesses auch Steigerung der Ökologieorientierung, da künftig durch den Vorlauf weniger CO₂-Emissionen verursacht werden.
- Durch einen umfangreichen Maßnahmenkatalog konnten letztlich die erlaubten Kosten vollständig erreicht werden.

Einsatz des CO₂-/Kosten-/Zeit-Rechners

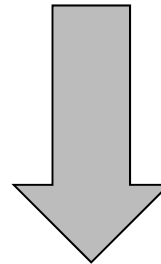
Transport Inputdaten
(Route, Verkehrsträger, Sendungsgröße, etc.)

	Verkehrsträger		Typ	Details	Treibstoffart	Distanz [km]	Spezifikation	Vor- / Nachlauf [km]	Gewicht [t]	CO ₂ [kg]	Kosten [€]	Zeit [h]
3												
4												
5	LKW	ja	Sattelzug-Kombination [Standard]	40-Tonner (410-460 PS) [Standard]	Diesel	20	Landstraße		24	261,85	€ 350,56	3,71
6						270	Autobahn					
7	Bahn	ja	Mittlerer Zug (1000 t, 500m) [Standard]	Hügelig [Standard]	Diesel	50		30		155,77	€ 304,65	2,73
8					Elektro	130	Deutschland					
9					Elektro	100	Österreich					
10												
11	Seeschifffahrt	ja	Containerschiff [Standard]	5000 bis 7999 TEU	Schweröl	1500		300		927,73	€ 783,27	36,01
12	Flugzeug	ja	Frachtflugzeuge [Standard]	Airbus A330 F	Kerosin	500		50		9.675,66	€ 132.421,57	1,72
13	Binnenschifffahrt	ja	Europaschiff [Standard]	Bergfahrt	Binnenschiffdiesel	430		50		697,52	€ 606,01	30,95
14												



Weitere Analyse

Grüne Logistik kundenorientiert gestalten



Das Target Costing Vorgehen eignet sich für die Gestaltung „begrünter“ Logistikprozesse entsprechend der Kundenwünsche.

Die Anwendung ermöglicht darüber hinaus die Integration der Unternehmenssicht auf die Kosten grüner Logistik.



Agenda

Uhrzeit	Thema	Verantwortlich
15:00 – 15:30 Uhr	Begrüßung	IPRI/logBW
15:30 – 16:30 Uhr	Vorstellung und Diskussion erster Forschungsergebnisse	IPRI
16:30 – 17:30 Uhr	Grüne Logistik in der Praxis	LSU-Schäberle
17:30 – 18:00 Uhr	Abschlussdiskussion und Imbiss	Alle



Agenda

Uhrzeit	Thema	Verantwortlich
15:00 – 15:30 Uhr	Begrüßung	IPRI/logBW
15:30 – 16:30 Uhr	Vorstellung und Diskussion erster Forschungsergebnisse	IPRI
16:30 – 17:30 Uhr	Grüne Logistik in der Praxis	LSU-Schäberle
17:30 – 18:00 Uhr	Abschlussdiskussion und Imbiss	Alle



Förderhinweis

Das IGF-Vorhaben 16474 N der Forschungsvereinigung Bundesvereinigung Logistik e.V. - BVL, Schlachte 31, 28195 Bremen wird über die Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen „Otto von Guericke“ (AiF) e. V. im Rahmen des Programms zur Förderung der industriellen Gemeinschaftsforschung und -entwicklung (IGF) vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages gefördert.