

Vorhaben für viele kleine und mittelständische Betriebe unserer Branche herauskristallisiert“, nimmt der Geschäftsführer kein Blatt vor den Mund. „Während in Holland der Diesel-Kraftstoff subventioniert wird, können wir uns in Deutschland mit Öko-steuer und Maut-System herumschlagen“, schimpft Siepmann. Einziger Vorteil der Misere sei eine zukünftig attraktivere Preispolitik für jene Betriebe, die die anstehende Bereinigung des Marktes überlebten.

Um die politischen Rahmenbedingungen für wirtschaftsfreundliche Strukturen selbst mitbestimmen zu können, engagiert sich Wolfgang Siepmann unter anderem im „Ausschuss für Verkehr und Logistik“ der Niederrheinischen IHK, dem er seit kurzem angehört. „Nur klagen bringt nichts!“, betont Siepmann. Ehrenamtliche Tätigkeit in Gremien von Kammern und Verbänden sei sinnvoll, um wirtschaftspolitische Prozesse beeinflussen zu können, begründet Siepmann seine Motivation.

Entscheidend beeinflusst hat der Jungunternehmer, der vor knapp zehn Jahren neben seinem Vater in die Geschäfts-

führung aufstieg, die zukunftsorientierte strategische Ausrichtung der Spedition. Er sorgte dafür, die Firma auf mehrere Beine zu stellen. „Unser Betrieb ist mit der engen Anbindung an die Bayer AG groß geworden. Unter der Leitung meines Vaters wurden 95 Prozent aller Transporte im Auftrag von Bayer gefahren“, erläutert Siepmann. Durch die Übernahme der Duisburger Spedition Frütel im Jahr 1999, die mittelfristig zu einer Umsatzverdopplung führte, und die Gewinnung eines zweiten Großkunden mit der zum Stinnes-Konzern gehörenden Brenntag AG hat sich die Siepmann GmbH nunmehr variabler am Markt positioniert.

Strategisch bedeutsam für die Entwicklung der Spedition war auch der vom Juniorchef konsequent voran getriebene Einsatz modernster Ortungs- und Kommunikationstechnik, die mit Hilfe integrierter Schnittstellen zu Bordcomputern in den Fahrzeugen eine rein DV-gestützte Disposition ermöglicht. „EDV-unterstützte Logistik ist ein Steckenpferd von mir“, berichtet Wolfgang Siepmann, der anfänglich die Programme sogar selber

schrrieb, bevor er moderne Bordcomputer einkaufte, die für die Zukunft des Unternehmens viel Potenzial versprechen. Die Software, die problemlos zu einem effizienten Tracking- und Tracing-System ausgebaut werden kann, gewährleistet unter anderem die exakte Meldung sämtlicher Positionen während der Auftragsausführung, eine permanente Ortung der Fahrzeuge im Internet sowie eine lückenlose Dokumentation aller Lade- und Abliefertermine. 48 Fahrer und sieben fest angestellte Büromitarbeiter, die alle in Sachen E-Logistik speziell geschult sind, sorgen dafür, dass mit elektronischer Unterstützung bei der Spedition Siepmann in Zukunft die Räder noch schneller, störungsfreier und zielorientierter rollen. mavo ■

**Weitere Informationen:** A. Siepmann GmbH, Am Seltenreich 38, 47259 Duisburg, Telefon 02 03/9 98 79-11, E-Mail ws@siepmann-as.de, Internet www.siepmann-as.de

## Vom Stahlspediteur zum erfolgreichen Logistikdienstleister

Panopa hat Strukturwandel geschafft

Die Anfänge von Panopa liegen – wie bei so vielen Unternehmen des Ruhrgebiets – bei Kohle und Stahl. Im Jahr 1955 wurde sie unter dem Namen Panopa-Industrie-Spedition GmbH als Tochterunternehmen der Fried. Krupp GmbH gegründet. War sie zunächst lediglich der Abfertigungsspediteur für die Krupp'schen Hüttenwerke, kamen in den Folgejahren weitere Dienstleistungen für die Stahlindustrie hinzu. Mit dem Rückgang der Stahlindustrie an Rhein und Ruhr galt es auch für Panopa, die Weichen für die Zukunft neu zu stellen. Dies ist gelungen.

Heute ist die Panopa Logistik GmbH & Co. KG – wie sie inzwischen firmiert – eine

Tochter der international erfolgreichen Imperial Logistics International-Gruppe, die zur südafrikanischen Imperial Holdings Limited gehört. Mit über 1000 Beschäftigten an 24 Standorten in ganz Europa erwirtschaftete Panopa im vergangenen Jahr einen Umsatz von 125 Millionen Euro. Hauptsitz der Panopa Logistik GmbH & Co. KG ist der Duisburger Stadtteil Ruhrort.

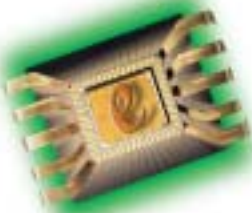
Das Jahr des großen Umbruchs war 1994. In diesem Jahr ging die komplette Geschäfts- und Bereichsführung der damaligen Panopa Logistik GmbH in eine mehrtägige Klausur. Ergebnis dieser intensiven Beratungen war ein neues Unternehmenskonzept, mit dem sich Panopa den neuen An-

forderungen des Marktes stellen wollte. Mit Erfolg: Das neue Unternehmenskonzept hat bis heute nahezu unverändert Bestand.

Die Erfahrungen im Stahlbereich wurden dabei konsequent auf die Marktanforderungen ausgerichtet und weiterentwickelt. In vier Geschäftsbereichen bietet Panopa heute ihre Leistungen an:

- Automobillogistik,
- Ersatzteillogistik,
- Stahllogistik,
- Transportorganisation, insbesondere im Bereich der europäischen Projektspedition.

Hinzu kommen Planungs- und Beratungsdienstleistungen und als jüngstes Geschäftsfeld das Flottenmanagement.



Panopa setzt dabei zunehmend auch auf moderne Informations- und Kommunikationstechnologie. „Der Einsatz von IT- und E-Logistik-Lösungen ist für uns unverzichtbar, um schnelle, wirtschaftliche und prozesssichere Logistikkonzepte zu realisieren. Gemeinsam mit dem Kunden definieren unsere IT-Projektleiter die Anforderungen und projektspezifischen Schnittstellen. Wir setzen dabei auf eine enge Verzahnung von Informationsfluss und Materialfluss. Nur so kann die optimale Erfüllung des definierten Logistikziels erreicht werden“, so Heinz-Gerd Sprenger, Geschäftsführer der Panopa Logistik GmbH & Co. KG und zugleich einer der Väter des erfolgreichen Unternehmenskonzeptes.

Beispiel Ersatzteillogistik: Am Standort Dortmund betreibt Panopa ein Ersatzteillogistikzentrum für Unternehmen aus dem Maschinenbau und der Automobilindustrie. Auf 33 000 Quadratmetern Lagerfläche warten 130 000 verschiedene Artikel auf ihren Einsatz, von der kleinsten Schraube bis zum Zehn-Tonnen-Ersatzteil. Nach Auftragseingang werden die Artikel kommissioniert, konsolidiert, kontrolliert, verpackt und mit externen Dienstleistern an ihren künftigen Einsatzort versandt. Spätestens vier Stunden nach Auftragseingang liegen die benötigten Artikel verpackt zum Versand vor, so lautet



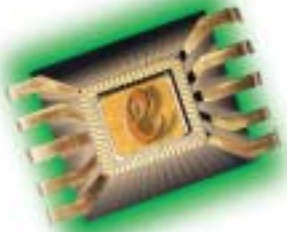
*Bevor die Ware in den Versandbereich gelangt, werden die Teile aus den verschiedenen Lagerbereichen auf der Behälterbahn auftragsbezogen sortiert.*

das selbst gesteckte Qualitätsziel. 99 Prozent der Sendungen verlassen das Logistikzentrum noch am selben Tag und sind innerhalb Deutschlands am nächsten Tag beim Empfänger. Im europäischen Ausland kann der Transport je nach Entfer-

nung und Dringlichkeit auch mal bis zu 48 Stunden dauern.

Ohne massive IT-Unterstützung ist die Leistung hier nicht möglich. Bei fehlenden Ersatzteilen drohen kostspielige Fertigungsausfälle. Schnelligkeit und Zuverläss-





sigkeit sind damit bei der Ersatzteillogistik in besonderem Maße gefragt. Das Ersatzteillogistikzentrum ist über elektronische Schnittstellen unmittelbar an die Warenwirtschaftssysteme seiner Kunden angeschlossen. Sämtliche benötigten Auftragsinformationen gelangen über diese

nierern die optimale Reihenfolge bei der Abarbeitung der Aufträge vor, um auch hier Wege zu minimieren. Für Kleinteile steht ein automatisches Kleinteilelager zur Verfügung, in dem die Kommissionierung vollautomatisch und damit sehr zeit- und kosteneffizient erfolgt.

gezielte Sonderauswertungen zur Verfügung.

Beispiel Automobillogistik: Für das neue Opel-Werk in Rüsselsheim übernimmt Panopa die komplette Vormontage der Räder. Mit einer Vorlaufzeit von 289 Minuten sendet Opel die Abrufe an den Panopa-Standort in Bischofsheim, sechs Kilometer vom Opel-Werk entfernt. Dort werden die Abrufe automatisch in Kommissionieraufträge umgewandelt. Panopa-Mitarbeiter stellen die entsprechenden Reifen und Felgen in der geforderten Reihenfolge zusammen und legen sie auf Transportbänder. An den weiteren Stationen werden die Reifen und Felgen für die Montage vorbereitet, die Ventile werden montiert und die Reifen auf die Felgen aufgezogen. Dann werden die Räder mit einem nach Reifen und Felgentyp programmierten Luftdruck befüllt, ausgewuchtet und geprüft. Die notwendigen Informationen werden über Barcodes an den einzelnen Stationen eingelesen. Die Anlage arbeitet im Zwölf-Sekunden-Takt und kann damit in jeder Minute die Räder für ein Fahrzeug montieren.

Nach der Prüfung stapelt ein Greifersystem die Module in der vorgegebenen Reihenfolge. Sobald die ausreichende Zahl an Radsätzen vorliegt, beginnt automatisch die Verladung in einen angedockten Trailer. Dieser startet dann zum Opel-Werk, wo die Radsätze vollautomatisch auf ein Förderband aufgesetzt werden und „just in sequence“ in die Fertigung eingefügt werden.

Ohne vernetzte IT wäre eine fehlerfreie Montage und „just in sequence“-Lieferung der Reifen kaum möglich. Immerhin gilt es für Panopa, rund 140 verschiedene Varianten bei der Zusammenstellung der Radsätze zu beherrschen.

Zwei von zahlreichen Beispielen, die belegen, dass Panopa konsequent ihre E-Logistik- und IT-Kompetenz ausbaut, um ihre Dienstleistungen den Anforderungen des Marktes anzupassen. Ein Weg, den Panopa auch in den nächsten Jahren vom Standort Duisburg aus mit Nachdruck weiter verfolgen will.

Dr. Jürgen Grüner ■



130 000 verschiedene Artikel lagern im Dortmunder Ersatzteillogistikzentrum – von der kleinsten Schraube bis zum Zehn-Tonnen-Ersatzteil. *Fotos: Panopa Logistik*

Schnittstellen unmittelbar nach der Ersatzteilbestellung beim Kunden zu Panopa und werden sofort weiter verarbeitet. Panopa hat zur schnellen Abwicklung ein Steuerungs- und Verwaltungssystem für das Ersatzteillager entwickelt, das das komplette Lagermanagement übernimmt. Häufig nachgefragte Ersatzteile werden so gelagert, dass sie über kurze Wege, seltener nachgefragte Artikel über längere Kommissionierwege erreichbar sind. Damit kann die Kommissioniergeschwindigkeit für die meisten Aufträge deutlich gesteigert werden, und die Kommissionierkosten werden gesenkt. Zudem übernimmt das System die Staplersteuerung und gibt den Kommissio-

Die kommissionierten Artikel werden über ein internes Transportsystem der Konsolidierung zugeführt, geprüft, verpackt und versandt. Nach der Verpackung wird vom System eine automatische Statusmeldung für den Kunden generiert. Zukünftig soll dies um eine weitere Meldung ergänzt werden, sobald die Sendung verladen ist und das Ersatzteillogistikzentrum verlassen hat. Über die Tracking & Tracing-Systeme der Transportdienstleister ist zudem eine weitere Sendungsverfolgung möglich. Über das Management Information System stehen dem Panopa-Kunden weitere wichtige Informationen über Leistungsdaten, den Lagerspiegel, Laufzeiten oder auch

