

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

APRIL 2010

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

Lotsbetriebsverein

SWATH-Schiffe auf Elbe und Weser

28



Maritimer Gipfel

Koordinator Otto diskutiert
mit der Branche Wege aus
der aktuellen Krise

9 + 10

Ausbildung

Das NSB-Ausbil-
dungsschiff
„Northern Joy“

12

Marine Money

Neue Modelle
der Schiffs-
finanzierung

46

Virtueller Schiffsmanager

Moderne Wartungs- und Beschaffungs-Software kann spürbare Wettbewerbsvorteile bringen.

Die Reederei Schlüter aus Rendsburg setzt die Systeme der Firma Mespas ein. Ein Erfahrungsbericht.

Wartungs- und Instandhaltungs-Managementssysteme sowie integrierte Beschaffungssysteme spielen eine bedeutende Rolle in den Bestrebungen vieler Reedereien, die betrieblichen Abläufe abzubilden und transparent zu machen. Moderne Systemlösungen können aber mehr als Prozesse abbilden und sie zu digitalisieren; sie sind maßgeblich daran beteiligt, die Prozesse zu verbessern, Komplexität zu minimieren und somit die Betriebskosten einzudämmen. Es geht jetzt darum, Kosten und Prozesse nachhaltig in den Griff zu bekommen, um für die Zeit nach der Krise konkurrenzfähig zu bleiben.

Erhöhte Produktivität

Dabei spielen vermehrt Planned Maintenance (PMS) und Beschaffungssysteme eine Rolle. PMS und Beschaffungs-Software haben zwar eine lange Tradition in der Schifffahrtsindustrie, viele Industrie-Insider haben aber erkannt, dass es neue, moderne Versionen dieser Systeme braucht, um die Produktivität von Mensch und Maschine zu optimieren. Bei diesen neuen Lösungen stehen zwei Dinge im Vordergrund:

- Konzentration auf wertschöpfende Tätigkeiten
- Nutzung von modernen Software Lösungen zur Optimierung von Prozessen und Vermeidung von unnötigen Maschinenausfällen

Ein Unternehmen, welches sich um entsprechende Lösungen kümmert, ist die

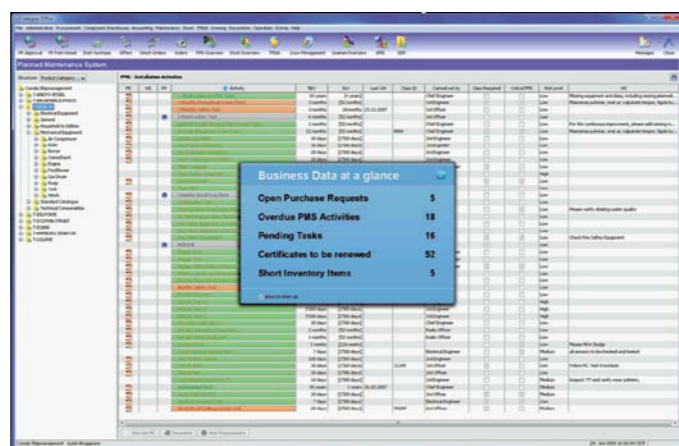
in Zürich ansässige Mespas AG. Mespas bietet eine auch von den Klassifikationsgesellschaften anerkannte Software Lösung, welche alle Funktionalitäten einer modernen Technischen Management Software aufweist. Die Lösung basiert auf einer zentralisierten Datenbank, die die Vorteile der „Multi-Tenant“ Systemarchitektur nutzt.

„Als wir das Unternehmen gründeten, war unser Hauptziel, eine effizientere Lösung anzubieten, als die unserer Mitbewerber“, sagt Mespas Managing Director Peter Fäh. „Schiffsmanager sollen sich auf wertschöpfende Aufgaben konzentrieren können. Sie brauchen ein System, das Unterhalt und Einkauf vereinfacht und es ermöglicht, einen aktuellen Überblick über die Aktivitäten ihrer Flotte zu haben.“

Auch VDR-Mitglied Reederei Karl Schlüter entschied sich für das von MESPAS entwickelte System R5. Oliver Hennes, Marine Ingenieur und Leiter Inspektion bei Karl Schlüter, überzeugte das System durch die Möglichkeit, Komplexität zu reduzieren und Informationsflüsse zu vereinfachen:

„Es ist nicht mehr nötig, das Schiff mehrfach zu kontaktieren, um Informationen wie Ersatzteilspezifikationen oder Seriennummern zu erhalten“, sagt Hennes, „solche Informationen können bequem im System abgefragt werden. Messblätter sind nahezu in Echtzeit verfügbar und werden deshalb für Auswertungen und Planungen als wichtige Grundlage hinzugezogen. Das System erlaubt es uns auch, mit wenigen

OBERFLÄCHE: Die Entwickler haben Wert darauf gelegt, dass die Software intuitiv zu handhaben ist.



REEDEREI KARL SCHLÜTER: Die Rendsburger Reederei managt bereits einen Teil ihrer 22 Containerschiffe umfassenden Flotte mit dem System der Schweizer Firma Mespas. Zur Flotte gehören von links die „Northern Diplomat“ (3.534 TEU), „Theodor Storm“ und „Thomas Mann“ (beide 2.584 TEU).

Mausklicks ausstehende Wartungsarbeiten für jedes Schiff oder für die gesamte Flotte aufzuzeigen. All dies spart viel Zeit und Arbeitsaufwand in der Führung von einzelnen Schiffen oder der gesamten Flotte, insbesondere bei der Planung von Wartungsarbeiten.“

Stammdaten im Kern

Wichtig für die Reederei Karl Schlüter war auch, dass die Software eine klar strukturierte Anwenderoberfläche hat, gute Funktionalität aufweist in Bezug auf die Planung der Wartungsarbeiten, und die Daten- und System-Sicherheit auf dem aktuellsten Stand der Technik ist. Oliver Hennes: „Wir haben schon mehr als einmal davon profitiert, Daten dank des zentralen Servers wiederherzustellen.“ Heute ist Mespas R5 auf 25 Schiffen der Reederei Karl Schlüter installiert, und drei Neubauten werden noch damit ausgerüstet.

Worin unterscheiden sich traditionelle PMS Systeme und eines basierend auf einer Multi-Tenant Systemarchitektur? Das Multi-Tenant System zeichnet sich durch drei Haupt-eigenschaften aus:

- Zentrale Server Infrastruktur gemeinsam für alle Anwender, anstelle von individuellen Servern für jeden einzelnen Kunden
- Eine um-

fassende, laufend erweiterte Datenbank mit allen Stammdaten, wie technische Spezifikationen, Lieferantendaten, Manuals und andere relevante Informationen

Eine mit der Datenbank verknüpfte technische Management Software, die Module wie PMS, Beschaffung, Budgetierung, Dokumentenverwaltung, TMSA II, und Noon Report enthält.

Die Stammdaten existieren jeweils nur ein einziges Mal in der Datenbank, egal wie oft die Information den verschiedenen Anwendern oder Schiffen zugeordnet wird. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn Schiffsmanager oder -eigner Vergleiche oder Analysen über einzelne Schiffe oder die Flotte anstellen möchten.

Zusammenarbeit mit dem OEMs

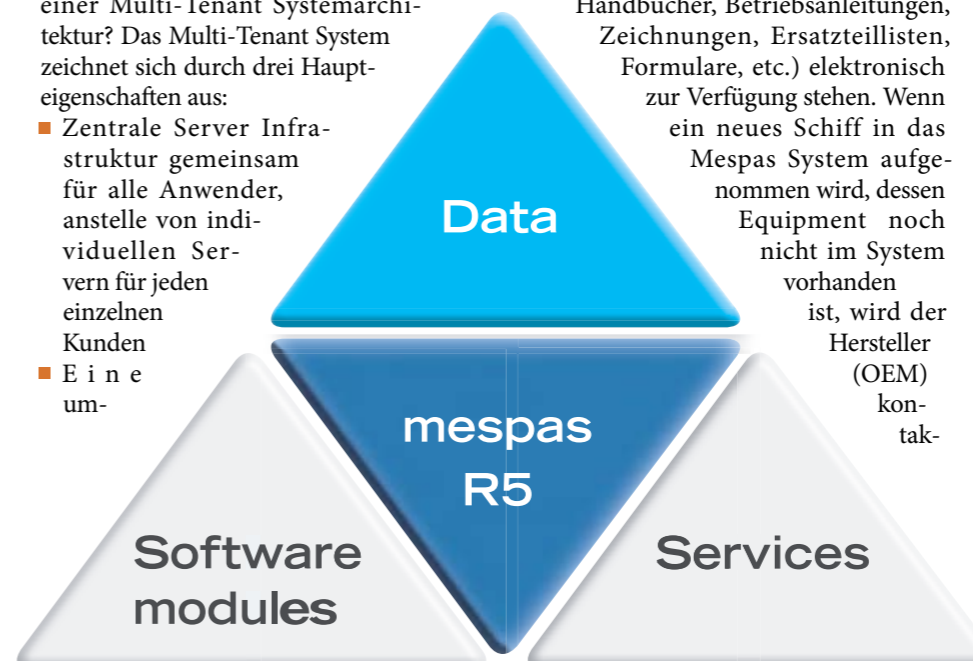
Mespas erwähnt außerdem, dass ihr System den Hauptzweck des ShipDex Standards bereits erfüllt, da alle papierbasierten Dokumentationen (technische Handbücher, Betriebsanleitungen, Zeichnungen, Ersatzteillisten, Formulare, etc.) elektronisch zur Verfügung stehen. Wenn ein neues Schiff in das Mespas System aufgenommen wird, dessen Equipment noch nicht im System vorhanden ist, wird der Hersteller (OEM) kontakt-

tiert, um die Daten für Ersatzteile, Manuals und Wartungspläne zu erhalten. Bei gängigem Equipment ist die Information aber oft schon im System vorhanden. Auch die OEMs profitieren so von der verbesserten Kommunikation und Zusammenarbeit mit Schiffseignern oder Schiffsmanagern.

Bisher wurde Mespas bei der Reederei Karl Schlüter vor allem für die Wartung geplanter sowie auch unvorhergesehener Tätigkeiten verwendet sowie für das Lagerbewirtschaftungs- und Dokumentenmanagement. Die Integration von ISM; ISPS und Environmental Management Systemanforderungen sowie die Überwachung von Schiffszertifikaten werden ebenfalls schon digitalisiert in der MESPAS Plattform abgebildet. Derzeit wird an der Umsetzung eines erweiterten Noon Reports gearbeitet, um künftig ein Performance Monitoring zu integrieren.

Eine der bedeutendsten Möglichkeiten für Kosteneinsparungen bietet das Mespas System jedoch, indem die Kunden IT-Aufgaben wie Datensicherung, Server Hosting, Daten- und Systemsicherheit, System- und Software Aktualisierung, oder Stammdatenverwaltung an Mespas auslagern. Da diese Aufgaben mit dem Mespas Multi-Tenant System parallel und nicht separat für jeden Kunden wahrgenommen werden, kann dies effizient und kostengünstig gelöst werden.

Und das heißt wiederum, die personellen und finanziellen Ressourcen der Kunden werden frei für wertschöpfende Tätigkeiten im Kerngeschäft der Reedereien und der Schiffsmanagement-Unternehmen.



INTEGRATION: Verschiedene Module und Daten greifen nahtlos ineinander.