



Eröffnung der Veranstaltung

Prof. Dr. Klaus-J. Schmidt

Leitung AKJ Automotive
SPI an der HTW des Saarlandes,
IPL – Institut für Produktions- und Logistiksysteme
und Netzwerk „automotive.saarland“

9. März 2005, 9.00 Uhr

Sequenz: **Strategien und Herausforderungen**

Beitrag: **Eröffnung – force collaboration**

„**force collaboration**“ – so lautet das Motto des diesjährigen AKJ-Forums für Logistik und Produktion in der Automobil- und Zulieferindustrie –

oder:

„Akzeptiere den Zwang für leistungsfähigere, innovativere Prozesse und Strukturen in der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie und nutze die Chancen für die Erschließung der Potenziale durch intensivere Zusammenarbeit und Offenheit bei Gestaltung und Betrieb der gemeinsamen Wertschöpfungsprozesse“

Für die **Automobilindustrie** insgesamt wurden 2004, wenn man den Markt für Nutzfahrzeuge einmal ausklammert, die Erwartungen nicht erfüllt. Dies betrifft die Absatzzahlen, die Produktionszahlen und Beschaffungszahlen.

Im Absatz wurden 2004 in Deutschland insgesamt ca. +0,9 % mehr PKW zugelassen (auf ca. 3,27 Mio. Fzg.). Sieht man dem gegenüber die Steigerung bei den Zulassungen der Nutzfahrzeuge mit ca. +6,2 %, so kann man nur hoffen, dass dieser Zahlen auf den Markt für Personenwagen schnellstmöglich abfärben.

Das Warten auf einen Umschwung in der Autokonjunktur Deutschland hält bei einem immer größer werdenden Altbestand an Fahrzeugen weiterhin an. Dies umso mehr, berücksichtigt man die Zuwachszahlen 2004 für PKW in Westeuropa insgesamt mit einem Plus von ca. 2 % auf ca. 14,5 Mio. Fahrzeuge.

Der Markt ist hier die Stellgröße, auf die sich die Produktions- und Logistikprozesse einstellen müssen. Es ist erkennbar, dass seitens der Abnehmer für Fahrzeuge

- noch innovativere Produkte und Leistungen,
- zu noch geringeren Kosten und
- bei immer höherer Qualität

erwartet werden. Dies ist nicht einfach zu erfüllen – was auch die Steigerung der Rückrufaktionen in 2004 gegenüber 2003 von 97 auf 137 zeigt (auch wenn die zugrunde liegende Statistik Interpretationsmängel aufweist).

Die bereits Ende 2003 bis Anfang 2004 stärker werdende Verlagerung von Wertschöpfung in die osteuropäischen und insbesondere neuen Beitrittsländer hat sich und wird sich auch in Zukunft noch weiter verstärken.

Hinzu kommt ein neues Selbstbewusstsein dieser Länder hinsichtlich ihrer Einschätzung über die eigene Automobilkompetenz.

Auch dies führt zwangsläufig zu einem weiteren Druck für notwendige Verbesserungen in den Wertschöpfungsprozessen der „alten“ Automobilländer und dies insbesondere auch in der Bundesrepublik Deutschland und in des westeuropäischen Herstellerländern.

Nun gibt es viele Wege, um eine Verbesserung einer unbefriedigenden Situation zu erzielen. Dabei gilt auch für die Automobilindustrie und hier die Produktion und Logistik, dass das „einfache Sparen“ nicht zum Ziel führt. Vielmehr kommt es darauf an, durch geeignete Personal- und Sach-Investitionen die Rahmenbedingungen, die Strukturen und die Prozesse so zu verändern, dass neue Mehrwerte für die jeweiligen Kunden in der Prozesskette und die Industrie insgesamt entstehen. Dann erst können Marktpositionen auch mittelfristig gegenüber anderen Wettbewerbern ausgebaut werden.

Die Schwerpunktfragen, denen wir uns in diesem Jahr widmen wollen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wohin entwickeln sich die aktuellen und neuen Automobilstandorte?
- Welche Steuerungsstrategien sind für globale Märkte zukunftsfähig?
- Wie kann man die Komplexitätskosten in den Griff bekommen?
- Welche Änderungsstrategien und -systematiken werden überleben?
- Welche SCM-Methoden bewähren sich, werden eingeführt?
- Welche Potenziale bieten die neuen globalen Einkaufsstrategien?
- Wie sehen die Lieferantensteuerungssysteme der OEM's/Tier-1 aus?
- Welchen Beitrag leisten die "neuen" Industrieparks - wie sehen diese aus?
- Insourcing ist wieder tot - eine neue Welle der Wertschöpfungsoptimierung?
- Wo liegen noch Potenziale, wie können diese gehoben werden?
- 20 Jahre Logistik - wo geht jetzt die Reise hin?

Letztendlich Fragestellungen, auf die sich in den Kernfragen (wo es um effizientere und innovativere Prozesse geht) nur gemeinsam neue und umsetzbare Antworten finden lassen.

Der **AKJ Automotive** als nun 20-jährige Institution greift die für die Mitglieder jeweils aktuellen Fragestellungen und Optimierungsthemen auf und bearbeitet diese im Sinne der vorher abgestimmten Erwartungen. Hierbei werden konkrete Handlungsanweisungen und Beispiele für Best Practices erwartet. **Ziel** des AKJ Automotive ist die Verbesserung von Prozessen zu den Partnern im Sinne besserer Ergebnisse durch eine bessere Organisation der Logistik und Produktion sowie der hierbei eingesetzten Systeme und Methoden – strategisch und operativ.

In diesjährigen Kongress des AKJ Automotive stehen unter dem Motto

„force collaboration“

insbesondere auch Antworten im Vordergrund, die sich für die oben genannten Fragestellungen bei einer noch intensiveren und noch offeneren Zusammenarbeit ergeben – der Zusammenarbeit für Prozesse einer hohen Qualität und hohen gemeinsamen Akzeptanz bei den OEM, den Zulieferern und den hier eingebundenen Dienstleistern.

Hierzu wollen wir als AKJ Automotive, die Referenten und Moderatoren des Kongresses und Automobilclusters mit dem hier in Saarbrücken stattfindenden „Forum für Logistik und Produktionsmanagement in der Automobilindustrie“ einen eigenen Beitrag leisten.

**Wir wünschen Ihnen und uns viele neue Einsichten,
Kontakte und viele interessante, fruchtbare Diskussionen**

Klaus-J. Schmidt, Leiter des Arbeitskreises AKJ Automotive
und die Sprecher des Arbeitskreise AKJ Automotive
Rolf Haberlandt, Lennard Keetz (Continental), Andreas
Muth (Ryder) und Dieter Szczodrowski (DaimlerChrysler)