

Pressemitteilung zum 30. Jahreskongress des AKJ Automotive in Saarbrücken
15./16. April 2015 – www.akjnet.de/akj2015



Global transparent - Innovativ - Lokal effizient / Die automobilen Wertschöpfungskette

Am 15. und 16. April 2015 fanden 230 Führungskräfte und Experten den Weg in die Kongresshalle Saarbrücken, um an der **30. Auflage des AKJ-Jahreskongresses** teilzunehmen. Parallel führte das **ZeMA (Zentrum für Mechatronik und Automatisierung) den 7. Montagekongress** durch, so dass sich insgesamt mehr als 320 Produktions- und Logistikexperten über die neusten Trends und Entwicklungen austauschen konnten. Die gleichzeitige Durchführung beider Kongresse mit gemeinsamen Key-Note-Sessions hat sich bewährt und zeigt, dass Montage und Logistik viele Schnittstellen und Berührungspunkte haben.

Die Ministerpräsidentin des Saarlandes, Frau Annegret Kramp-Karrenbauer, würdigte in ihrem Grußwort zur Eröffnung die kontinuierliche Arbeit des AKJ Automotive über drei Jahrzehnte und betonte die Bedeutung des AKJ-Kongresses als ein wichtiger Baustein der Automotive-Kompetenz des Saarlandes.

In der ersten Key-Note skizzierte Wolfgang Kopplin (Geschäftsführer der Ford-Werke in Köln) die Vision von Ford für eine individuelle Mobilität der Zukunft und die daraus abgeleiteten Projekte und Maßnahmen. Danach berichtete Prof. Dr. Siegfried Fiebig (Sprecher der Geschäftsführung Volkswagen Sachsen) über die strategischen Maßnahmen, mit denen Volkswagen die Herausforderungen der modernen Mobilitätsanforderungen, der Veränderungen in der Gesellschaft, der Reduzierung von Energieverbrauch und damit verbundenem Ausstoß klimaschädlicher Gase und den globalen Marktveränderungen bewältigen will.



Ministerpräsidentin
Annegret Kramp-Karrenbauer

In einer von Valerie Haller (ZDF) moderierten Runde diskutierten Dr. Bernd Bohr (ehemals Robert Bosch), Prof. Dr. Thomas Form (Volkswagen), Dr. Rolf Janssen (PWC), Wolfgang Kopplin (Ford-Werke) und Dr. Albrecht Köhler (GAZ Group, RUS) über die Fragen, die derzeit die Automobilbranche bewegen - so z.B. die automobilen Aktivitäten von Google und Apple. Die Runde war sich einig in der Einschätzung, dass die Apple-Pläne für ein eigenes Fahrzeug sehr konkret sind, während die vorgestellten Google-Cars eher als Testfeld für die Erhebung von Mobilitätsdaten angesehen werden.

Das Umfeld für die Partner in der **automobilen Wertschöpfungskette ist heute volatil** als je zuvor – Marktvolumina zeigen starke Schwankungen, Sourcing-Schwerpunkte für Teile und Komponenten verschieben sich und die Kundenwünsche der Zukunft bei immer mehr Derivaten sind nur schwer vorhersehbar. Schnelle Reaktionen auf Veränderungen und „auf Sicht fahren“ ist für immer weniger Unternehmen eine erfolversprechende Strategie. Die erfolgreichen Unternehmen versuchen, deutlich mehr **Stabilität in den Prozessen** zu erarbeiten, um Fertigung und Logistik zu beruhigen und damit effizienter zu gestalten. Eine stabile Produktion sorgt nicht nur für Disziplin für alle Gewerke im eigenen Hause, sondern hat sehr positive Auswirkungen auf die Abläufe in der Lieferkette. Dieter Braun (Logistikleiter Audi Neckarsulm) und Dr. Martin Meyer (Logistikleiter MAN München) berichteten über ihre Erfahrungen in der Umsetzung einer stabilen Produktion und den damit erreichten positiven Effekten.

Es wurde deutlich, dass das **Projekt „Stabile Produktion“ langfristig** angelegt werden muss und aus vielen abgestimmten Einzelmaßnahmen besteht. Das erreichbare Effizienz- und Produktivitätsniveau

kompensiert die Anstrengungen allerdings deutlich. Die Automobilhersteller und auch die Zulieferer erzielen in neu strukturierten Prozessen deutlich mehr Stabilität und beruhigen die eigene Fertigung und Logistik - aber auch die angebondenen Zulieferer. Effizienz wird kalkulierbar und ermöglicht auch neue Effizienzvorgaben an die eigenen Werke und an die Zulieferer in der Lieferkette.

Ein großer Hemmschuh für eine effektivere Logistiksteuerung war bisher häufig die **strenge Trennung von Auftrags- und Materialebene**. Die aus der unterschiedlichen Steuerung von Produktionsaufträgen und Materialdisposition resultierenden Konflikte konnten dennoch kaum gelöst werden und die mit einer integrierten Steuerung verbundenen Potenziale waren unerreichbar. Marzell Bandur (Leiter Supply Chain Planning) zeigte für Opel auf, wie mit einer integrierten Lösung „Order Slotting“ Auftragsebene und Materialdisposition organisatorisch und prozesstechnisch zusammengeführt werden können, um erhebliche Flexibilitätsspielräume gerade in der mittel- und kurzfristigen Planung und Steuerung zu erreichen – mit einer deutlichen Verbesserung der Kennzahlen zu Materialbestand, Sondertransporten und Liefertreue.

Wie lassen sich komplexe Logistiknetzwerke beherrschen und wie kann man sie wirtschaftlich betreiben? Wie lässt sich sicherstellen, dass die Prozesse kontinuierlich weiterentwickelt werden, um auf die veränderten Rahmenbedingungen zu reagieren? Es lassen sich zwei Prinzipien identifizieren, die helfen können, die Fragen zu beantworten. Dr. Dirk Dreher (Leiter Auslandsversorgung BMW) zeigte auf, wie das Logistiknetzwerk zur Materialversorgung der Auslandswerke aufgespannt wurde und welche Organisation aufgebaut wurde, um die o.a. Prinzipien umsetzen zu können:

- Innovation als ständige Suche nach Optimierungen oder völlig neuen Prozessvarianten, um das Netzwerk immer neu auf die sich ändernden Rahmenbedingungen einzustellen
- Segmentierung als Strategie der Anwendung des jeweils am besten geeigneten Konzepts für einen abgrenzbaren Abschnitt des Netzwerks bzw. Einzelprozesses

Erfolgsfaktor Mitarbeiter - diese Erkenntnis ist auch für die Logistik entscheidend. Hersteller und Zulieferer müssen Konzepte entwickeln, um ihren Mitarbeiter die geeigneten Rahmenbedingungen zu bieten, Produktivität und Qualität der Produkte und Prozesse zu steigern - das erläuterten Oskar Heer (Direktor Labor Relations Daimler) und Pál-Levente Tibori (Exec. Vice President SMR Automotive Germany & East Europe). Alle Unternehmen der Automobilbranche sind bestrebt, ihre Prozesse auf ein neues Niveau zu heben und weltweit zu harmonisieren. Heike Pees (Leitung Corporate Production Logistics Processes, Schaeffler) berichtete von einer doppelten Herausforderung beim Prozessmanagement in der globalisierten Automobilindustrie:

- Die Implementierung schlanker Prozesse erfordert kontinuierliche Arbeit und ständige Suche nach neuen Optimierungsmöglichkeiten
- Die Lean-Standards müssen geeignet eingestellt, kommuniziert und weltweit umgesetzt werden - gleichzeitig gilt es, die Standorte mit in die Festlegung neuer Standards einzubeziehen – nur so gelingt eine nachhaltige Akzeptanz und eigene Verantwortlichkeit

Hierbei ist es entscheidend, sich auf die oben angeführten Herausforderungen richtig einzustellen und eine Vorgehensweise zu wählen, mit der es gelingt, die Lean- und Restrukturierungs-Aktivitäten in den Werken insgesamt auf Kurs zu halten und weiterzuentwickeln.

Wie geht es weiter mit der **Automobilproduktion in Russland**? Wo liegen kurz- und mittelfristig die Herausforderungen und Chancen für OEM und Zulieferer? Die Produktionszahlen sind aktuell gravierend eingebrochen, der Zustrom von Zulieferteilen wird von Deutschland zunehmend umgeleitet aus noch nicht betroffenen Regionen. Ähnlich sieht es für die Kapitalbeschaffung und Investitionen aus. Dr. Albrecht Köhler (Vorstand GAZ Group, Russland) berichtete, welche Strategien noch zielführend sind und was das für die eingebundenen Partner bedeutet.

Die **Automobilindustrie in Mexiko** legt kräftig zu – sowohl bei den Produktionszahlen der OEM als auch der Zulieferer vor Ort. Im Jahr 2014 sind im Land bereits 3,2 Mio. Fahrzeuge von den Bändern gelaufen (Vergleich Deutschland: 5,9 Mio.) und Mexiko hat sich damit vor Brasilien auf Platz 7 der Produktionsrangliste vorgearbeitet. Für das Jahr 2020 wird mit einem Produktionsvolumen von ca. 5 Mio. Einheiten gerechnet – und dem damit auch stark erhöhten Bedarf an Zulieferteilen. Hier ergeben sich nach Aussagen von Dr. Octavio Fernandez (Admexus) hervorragende Chancen gerade auch für die deutschen Automobilzulieferer.

Die hohe Varianz in der Automobilproduktion erhöht die Anforderungen an die Materialbereitstellung und zwingt zu innovativen Lösungen in den Logistikprozessen. Christoph Kuntz (Director Sales Logistics, Grenzebach Automation) stellte die Anwendung eines neuartigen Systems für die Kommissionierungsprozesse nach dem Prinzip "Ware zum Mann" vor. Diese erlaubt eine erhebliche Produktivitätssteigerung in den Prozessen und gleichzeitig positive Effekte im wichtigen Feld der Ergonomie - ein Beitrag für die Schaffung demographie-fester Arbeitsplätze in der Logistik.

Der Arbeitskreis AKJ Automotive (www.akjnet.de) beschäftigt sich mit Strategien und Lösungen für die Neuausrichtung und Optimierung der Kernprozesse und Lieferbeziehungen in der Automobil- und Zulieferindustrie. Er versteht sich als Plattform zum Austausch von Erfahrungen für die drei beteiligten Parteien in der automobilen Wertschöpfungskette (OEM, Lieferanten und Logistikdienstleister) und bietet den Rahmen zur offenen Diskussion aktueller Fragestellungen in der Zusammenarbeit.

Veröffentlichung frei. Wir bitten um Zusendung eines Belegexemplars. Vielen Dank.

Für weitergehende Informationen wenden Sie sich bitte an:

Prof. Dr. Klaus-J. Schmidt

Jörg Kuntz

FITT GmbH, AKJ Automotive

Goebenstraße 40

66117 Saarbrücken

Tel +49-681-95431-0

kjschmidt@iplnet.de

joerg.kuntz@iplnet.de