

Kampf gegen die Komplexität

Reibungslose und kostengünstige Logistik ist längst von strategischer Bedeutung für Autohersteller und ihre Zulieferer. Doch die Anforderungen in der Materialwirtschaft nehmen stetig zu – und damit auch die Risiken.

HENNING KROGH
AUTOMOBILWOCHE, 27.1.2014

MÜNCHEN. Kurz vor seinem Abschied als Chef des US-Autokonzerns General Motors fand Dan Akerson nochmals deutliche Worte. In der Logistik verschwende das Unternehmen nach wie vor Milliarden, monierte der Topmanager intern. Der Erzrivale Ford etwa sei entlang seiner Lieferketten deutlich besser aufgestellt. Und auch in Europa, wo die GM-Tochter Opel bis 2016 wieder schwarze Zahlen schreiben will, seien dringend ungenutzte Potenziale im Supply-Chain-Management zu heben.

Viel Arbeit also für Mary Barra, die seit Mitte Januar als Akersons Nachfolgerin an der GM-Spitze steht. Und eine weitere Herausforderung für Opel-Lenker Karl-Thomas Neumann, der unter anderem am Standort Bochum 60 Millionen Euro in ein Warenverteilzentrum investieren will.

Bei der anstehenden Restrukturierung in der Logistik ist GM nicht allein. Auch andere Fahrzeughersteller wie VW, BMW und Daimler müssen an innovativen Konzepten wie noch zuverlässigere und kostengünstigere Teillieferungen feilen. Oft im engen Schulterschluss mit wichtigen Zulieferern wie Bosch, Continental und ZF. Immer mehr Modelle aus ein und derselben Fabrik, weiter anschwellende Warenströme in die ausländischen Wachstumsmärkte – die Komplexität in der Logistik nimmt drastisch zu.



Roboter in der Automontage: Viele Anbieter bauen immer mehr verschiedene Modelle auf einem Band, was die Komplexität in der Logistik erhöht.

„In der Automobilindustrie wird es künftig verstärkt um die Robustheit der globalen Produktionsnetzwerke gehen. Diese müssen höchst beweglich die Marktentwicklungen mitmachen“, sagt Hans-Georg Scheibe, Vorstand von ROI Management Consulting. Der Supply-Chain-Experte warnt: „Ein kritischer Knoten liegt hierbei sicherlich in der Logistik.“

Was Mary Barra plant, um Knäuel in der Warenwirtschaft zu entwirren, hat die Produktions- und Logistikspezialistin in einer GM-Präsentation jüngst bereits

angedeutet. Den cleveren Umgang mit Komplexität im Einkauf hat Barra als einen der wichtigsten Stellhebel zur Kostensenkung identifiziert. Daher soll etwa die Anzahl von Knie-Airbags in GM-Pkw von derzeit elf schnellstmöglich auf nur noch ein Modell reduziert werden. Für die GM-Logistik würde dies weltweit weit weniger störanfällige Abläufe bedeuten.

Mehr Flexibilität und Effizienz

Auch von einer räumlich engeren Anbindung der Lieferanten an

die GM-Werke erhofft sich Barra belebende Impulse im internationalen Wettbewerb. So sind wichtige Zulieferer von Interieur-Teilen des aktuellen Chevrolet Malibu 700 Meilen und mehr vom GM-Werk Fairfax in Kansas City entfernt ansässig. „Das kostet erheblich Zeit und Geld in der Logistik“, so Barra. Hauptlieferanten für die nächste Malibu-Generation sollen deshalb im Umfeld von Fairfax angesiedelt werden. In der Logistik rechnet Barra mit einer Einsparung von 66 Millionen Dollar über die gesamte Laufzeit des neuen

Autos. Jeder Malibu soll GM dadurch 31 Dollar weniger kosten.

„Die logistischen Prozesse in den Fabriken, aber auch die globalen Prozesse in den Liefernetzwerken müssen noch flexibler, transparenter und effizienter werden“, mahnt Klaus Schmidt, Professor am Saarbrücker Institut für Produktions- und Logistiksysteme. Vonnöten sei „eine neue Qualität in der Planung und Umsetzung“. Mary Barra arbeitet daran.

 Mehr dazu lesen Sie unter automobilwoche.de/03-14-101