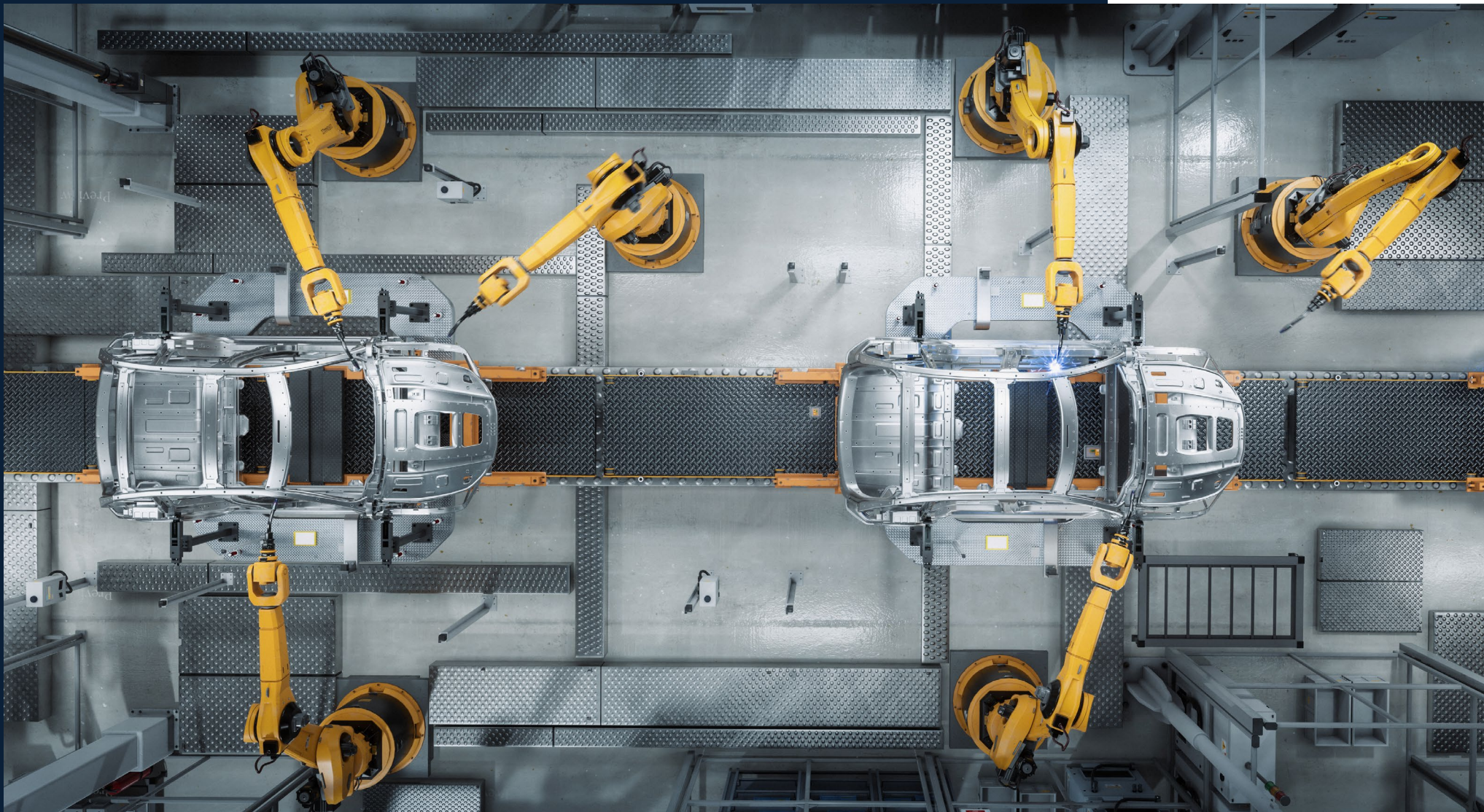




# ERFÜLLUNG DES LIEFERVERSPRECHENS: PRÄVENTION KÜNFTIGER AUSFÄLLE IN DER AUTOMOBILLIEFERKETTE

AUTOREN: CATHY FISHER (QUISTEM), TERRY ONICA (QAD)

## TEIL 1 | AUSWIRKUNGEN UND URSACHEN





# INHALTE



<b>Sorge vor verspäteten Lieferungen</b>	3
<b>Die fragile Automobillieferkette</b>	3
<b>Hohe Kosten durch Ausfälle in der Lieferkette</b>	5
<b>Von fragilen zu...</b>	5
<b>Systemischen Ursachen für Lieferschwierigkeiten</b>	7
<b>Roadmap zur Verbesserung der Automobillieferkette</b>	9

Angesichts der **jüngsten Ausfälle**, die die Lieferkette in der Automobilindustrie stark beeinträchtigen und die Hersteller Millionen an Produktions- und Umsatzeinbußen kosten, ist klar, dass Fragen der Lieferfähigkeit nun die gleiche Aufmerksamkeit erfordern wie die Fahrzeugsicherheit und -qualität. Was sind die wirklichen Ursachen für die anhaltenden Lieferprobleme und wie können Automobilhersteller und Zulieferer diese systemischen Mängel überwinden, um eine branchenweite Katastrophe abzuwenden?



## **SORGE VOR VERSPÄTETEN LIEFERUNGEN**

Die Qualität und Sicherheit von Kraftfahrzeugen hat sich in den letzten drei Jahrzehnten dramatisch verbessert, da Erstausrüster und Zulieferer ihre Arbeitsabläufe prozessorientiert gestaltet und **fortschrittliche Technologien** für Design und Produktion eingeführt haben. Diese positiven Fortschritte sind jedoch durch eine globale Lieferkette bedroht, die mit Lieferverzögerungen durch die Zulieferer zu kämpfen hat, die die Markteinführung von Fahrzeugen verlangsamen und Millionen an entgangenen Absatzchancen kosten.

Und ohne branchenweite Maßnahmen wird es nur noch schlimmer werden.

Die Performance der Zulieferer, die ohnehin schon anfällig durch zahlreiche interne und externe Probleme ist, gerät durch die immer schnellere Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien und rasche Nachfrageveränderungen noch stärker unter Druck. Die

Lieferkette in der Automobilindustrie muss gestärkt werden, um sicherzustellen, dass die Back-End-Prozesse der Lieferkette störungsfrei laufen und gleichzeitig auf das neue Kaufverhalten der Kunden ausgerichtet sind.

Erstausrüster und Branchenverbände müssen den Weg weisen. Die Resilienz der Lieferkette und die Leistung der Zulieferer erfordern das gleiche Engagement für Industriestandards, Ausbildung, Schulung und Anreize, wie bislang für die erfolgreichen Verbesserungen bei Qualität und Sicherheit.

Zulieferer müssen sich mit ihren Defiziten in der Performance auseinandersetzen und Prozess- und Technologieverbesserungen in Betracht ziehen, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen – ebenso wie sie sich für eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Qualitäts- und Sicherheitsstandards einsetzen.

In diesem Beitrag werden die Auswirkungen von Lieferunterbrechungen in den Supply Chains der

Automobilindustrie untersucht, die systemischen Ursachen für anhaltende Probleme bei der Lieferperformance ermittelt und ein Fahrplan zur nachhaltigen Verbesserung der Liefersituation vorgestellt.

## **DIE FRAGILE AUTOMOBILLIEFERKETTE**

Interne und externe Probleme, sowohl schwerwiegende als auch geringfügige, üben ständig Druck auf die Supply Chain der Automobilindustrie aus und führen zu unvorhergesehenen Engpässen oder Unterbrechungen der Fahrzeugproduktion. Interne Schwierigkeiten sind zum Beispiel Probleme mit der Qualität von Teilen, Rückrufe und finanzielle Instabilität der Zulieferer. Zu den externen Belastungen gehören schwankende Fahrzeugnachfrage, sich ändernde Handelspolitik und Zölle, Naturkatastrophen oder unerwartete globale Ressourcenknappheit. Eine scheinbar nicht enden wollende Welle dieser "auslösenden" Ereignisse zeigt die Anfälligkeit der globalen Automobillieferketten mit alarmierender Regelmäßigkeit (siehe Seitenleiste, nächste Seite).

# AUSFALL, NEUSTART, WIEDERHOLUNG

## 2020-2023 Weltweite Halbleiterknappheit

Steigende Nachfrage nach Unterhaltungselektronik führt zu einer ernsthaften Halbleiterknappheit, die die Automobilhersteller zwingt, die Fahrzeugproduktion zu drosseln oder ganz einzustellen.

## 2020-2022 COVID-19 Pandemie

Extreme Ausfälle in allen Lebensbereichen belasteten alle Ebenen der Automobilzulieferkette: von den kleinsten Zulieferern über die größten Erstausrüster bis hin zu den Einzelhändlern. Ein langsamer, uneinheitlicher Wiederanlauf folgte auf einen weltweiten Lockdown der Industrie.

## 2018 Brand in einem US-Magnesiumdruckgusswerk

Der Unfall führte zu Produktionsunterbrechungen bei mehreren Erstausrüstern und veranlasste Ford, die Fertigung seines meistverkauften LKW F-150 einzustellen.

## 2012 Explosion und der Brand in einer deutschen Chemiefabrik

Das Unglück verursachte die weltweite Verknappung eines wichtigen Kunststoffes, der in Komponenten für Brems- und Kraftstoffsysteme verwendet wird. Eine schnell zusammengestellte Industrie-Taskforce sollte die Qualifizierung alternativer Materialien beschleunigen.

## 2011 Erdbeben und Tsunami in Japan

Die Naturkatastrophe in Japan hat gezeigt, wie eine isolierte Störung bei einem einzigen wichtigen Zulieferer die ganze Welt in Mitleidenschaft ziehen kann. Die Schließung einer Anlage für Spezialpigmente zwang Ford, Chrysler und andere OEMs, den Verkauf von Fahrzeugen in bestimmten Farben auszusetzen.

## 2007-2009 Große Rezession

Der Zusammenbruch der Finanzmärkte und die daraus resultierenden Einbrüche bei den Fahrzeugverkäufen legten die Branche lahm. Im Jahr 2009 meldeten 27 Automobilhersteller Insolvenz nach Chapter 11 an. GM und Chrysler gehörten zu den Erstausrüstern, die staatliche Hilfe benötigten, um ihre Geschäftstätigkeit aufrechtzuerhalten.



Wir haben diese 24 Bereiche der Supply Chain mit mehr als 20 Automobilherstellern - darunter Erstausrüster, Tier-1- und Tier-2-Zulieferer - sowie mit mehreren Verbänden der Automobilindustrie abgeglichen. Alle waren sich einig, dass diese Punkte die wichtigsten Performance-Probleme in Bezug auf die Zulieferer abbilden. Sie stimmten auch darin überein, dass eine Neuausrichtung hin zu einem stringenteren Lieferkettenfokus erforderlich ist, zumal die OEMs schon vor der COVID-19-Pandemie mit Lieferproblemen ihrer Zulieferer zu kämpfen hatten, wie die schlechten Bewertungen der Lieferleistung auf den Lieferanten-Scorecards zeigen. Anhaltende Probleme mit der Performance veranlassten die International Automotive Task Force (IATF) in Zusammenarbeit mit mehreren OEMs Mitte 2019, das IATF Red-Supplier-Status Programm zu starten. Dieses Programm zielt darauf ab, die von den OEMs tatsächlich wahrgenommene Leistung von Tier-1-Zulieferern mit dem Zertifizierungsstatus des Qualitätsmanagementsystems des Zulieferers nach IATF 16949 (dem globalen QMS-Standard der Automobilindustrie) in Beziehung zu setzen. Es fällt auf, dass Tier-1-Zulieferer genauso häufig wegen Lieferproblemen wie wegen Qualitätsproblemen mit "rotem Status" eingestuft werden.

In einer Studie des OESA-Lieferantenbarometers 2021 wurde festgestellt, dass mehr als die Hälfte der Problemszenarien der Lieferanten direkt mit Themen wie

Kapazitäts- und Logistikbeschränkungen und Rohstoffmangel zusammenhängen.

Lieferverzögerungen bei Ersatzteilen sind auch ein ständiges Lieferkettenproblem der Automobilindustrie. Da das Durchschnittsalter der Fahrzeuge, die derzeit in den USA unterwegs sind, bei etwa 12 Jahren liegt, steigt die Nachfrage nach Ersatzteilen. Die Erstausrüster haben immer wieder mit Lieferrückständen bei Ersatzteilen zu kämpfen, was zu Unzufriedenheit bei den Verbrauchern führt, wenn die Reparatur eines Fahrzeugs nicht innerhalb von Stunden, sondern erst nach Wochen abgeschlossen ist. Leider haben für viele Automobilzulieferer die Lieferungen von Serienteilen an ihre OEM-Kunden Priorität. Darüber hinaus sind die Prozesse zur Planung und Verwaltung von Ersatzteilen bei den meisten Automobilzulieferern weniger ausgereift oder gar nicht vorhanden.

**Diese Themen zeigen kritische Bereiche auf, die für Hersteller in der gesamten Lieferkette von Bedeutung sind:**

1. Die finanzielle Instabilität von Lieferanten, die von einer unvorhergesehenen, langwierigen Produktionsunterbrechung betroffen sind
2. Die Ungewissheit, ob die Zulieferer in der Lage sind, den Betrieb wieder aufzunehmen und das Produktionsniveau angesichts der unvorhersehbaren und schwankenden Fahrzeugnachfrage wieder zu erreichen



3. Genauigkeit und Pünktlichkeit bei der Übermittlung der Lieferanforderungen von OEMs in der gesamten Lieferkette
4. Die Verfügbarkeit von zuverlässigen Transportnetzen für Teile und Fahrzeuge
5. Unterbewertung des potenziellen Risikos und der mangelnden Belastbarkeit der Lieferkette angesichts künftiger Ausfälle

## HOHE KOSTEN DURCH AUSFÄLLE IN DER LIEFERKETTE

Da 57% des Fahrzeugwerts auf Rohstoffe und zugelieferte Komponenten entfallen und die Kosten der Supply Chain in der Automobilindustrie zwischen 9% und 14% des Umsatzes liegen, können Ausfälle in der Lieferkette verheerend sein. McKinsey fand heraus, dass die Verluste durch Lieferunterbrechungen im Durchschnitt über ein Jahrzehnt 45% der Jahreseinnahmen eines typischen Automobilherstellers ausmachen - das heißt, dass jedes Jahrzehnt mehr als 5% der Einnahmen verloren gehen. Abgesehen von Ausfällen führen kumulierte Ineffizienzen und mangelnde Transparenz in der gesamten Lieferkette zu erheblichen Betriebsverlusten und einer Beeinträchtigung des Kundenerlebnisses. Für viele Hersteller kann dies Millionen an entgangenen Einnahmen und unproduktiven Arbeitskosten bedeuten.

Einige Automobilhersteller haben ihr Bestandsmanagement und ihre Beschaffungsphilosophie überdacht und infolge der jüngsten Lieferausfälle transparentere Mechanismen zur Überwachung der Lieferkette eingeführt. Diese Maßnahmen wurden jedoch nicht konsequent in der gesamten Supply Chain der Automobilindustrie umgesetzt.

Das muss geschehen, denn sonst könnte alles noch viel, viel schlimmer werden.

## VON FRAGIL ZU ...?

Zu allem Überflus verursachte COVID-19 dramatische Schwankungen bei Angebot und Nachfrage, die die Automobilindustrie disruptiv verändern könnten.

Die Auswirkungen der Pandemie erstreckten sich bis hin zu den Einzelhändlern, wo ein unerwartet schneller Anstieg der Fahrzeugnachfrage zu leeren Plätzen auf zuvor vollen Parkplätzen führte.

Die Verbraucher, von denen 92% bereits vor dem Besuch eines Händlers online recherchieren, kauften Fahrzeuge zunehmend online.

In einem wettbewerbsorientierten Markt, der zunehmend vom elektronischen Handel bestimmt wird, sind die

Erwartungen der Kunden gestiegen. Der "Amazon-Effekt" veranlasst Käufer dazu, individuelle Ausstattungsvarianten, Stile, Optionen, Pakete und Zubehörteile zu verlangen und wissen zu wollen, wie und wann ihr Fahrzeug geliefert wird. Mit wenig Geduld und einer Vielzahl von

Handlungsmöglichkeiten tolerieren diese Online-Käufer keine Lieferverspätungen. Sie suchen sich schnell einen anderen Verkäufer oder eine andere Marke.

Wie Fahrzeuge gekauft werden, wirkt sich auf die globale Lieferkette aus, aber welche Fahrzeuge gekauft werden, wird zukünftig noch stärker die Beziehungen zwischen OEMs und Zulieferern bestimmen. Der derzeit stattfindende Übergang zu Autonomous-Connected-

Electric-Shared-(ACES)-Fahrzeugen verändert vollkommen die Art und Weise, wie Fahrzeuge entwickelt, beschafft, produziert, verkauft und genutzt werden.

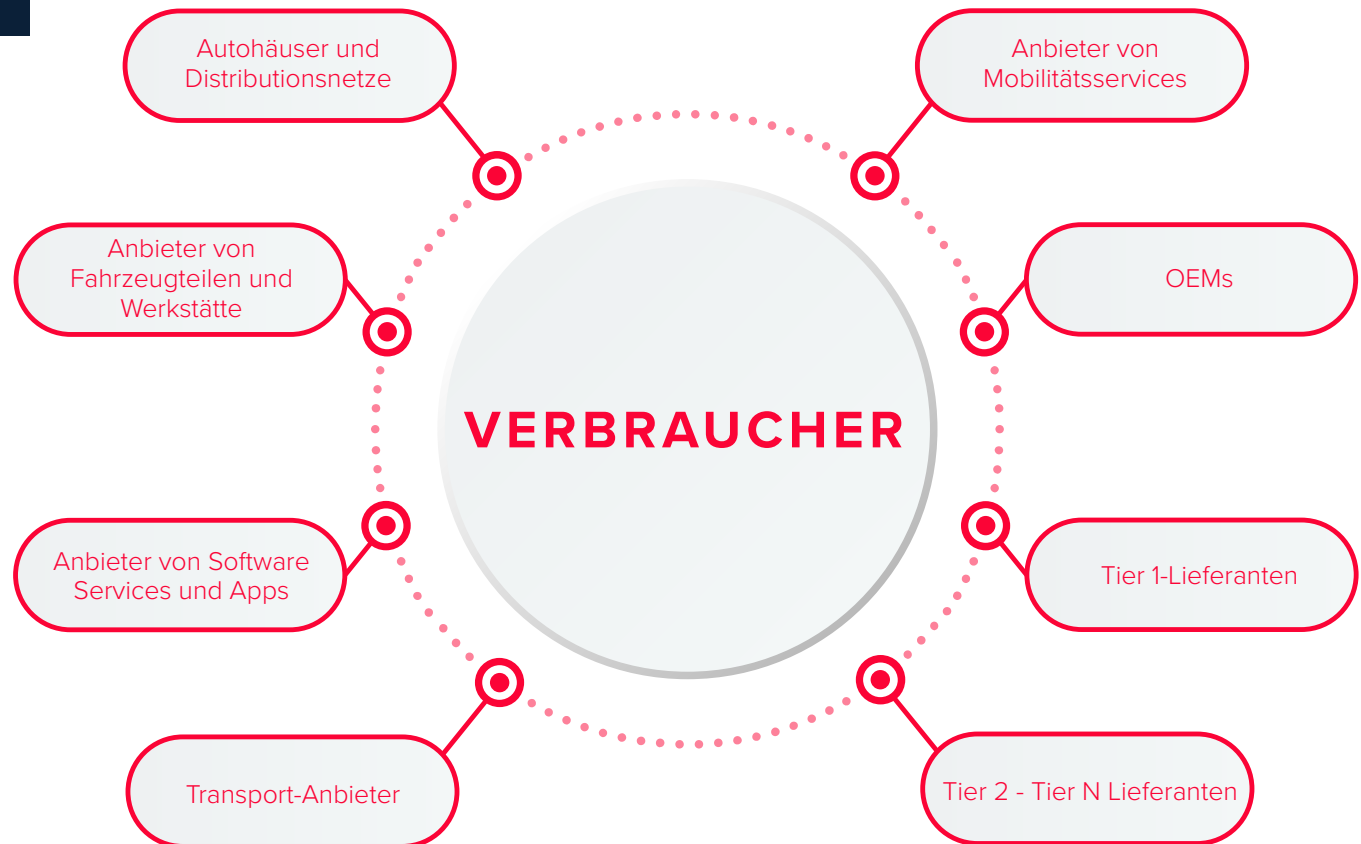
Das übt einen enormen Druck auf die gesamte Supply Chain aus, da sich Anzahl und Art der Teile, Komponenten und Systeme ständig ändern. Bis 2021 konkurrierte die Automobilindustrie beispielsweise mit Spielkonsolen, Computern, "intelligenten" Haushaltsgeräten und anderen automatisierten, vernetzten und im Sharing genutzten Konsumgütern um Halbleiter - genauso wie die Auswirkungen von COVID-19 und die Konsolidierung der Chiphersteller das Gesamtangebot verringerten.

Dieser folgenschwere Umbruch - in Verbindung mit zunehmenden und sich verstärkenden Ausfällen - richtete in der gesamten Lieferkette ein Chaos an. Naturkatastrophen, Rohstoffknappheit und schwankende Verbrauchernachfrage werden nicht verschwinden. Eine wachsende Zahl neuer, ganz unterschiedlicher Lieferanten (z. B. Entwickler und Zulieferer zukünftiger Energiequellen) wird ohne systemische Verbesserungen noch mehr Chaos verursachen.

# ECOSYSTEM DER AUTOMOBILZULIEFERER

## Die künftige Lieferkette der Automobilindustrie umfasst:

- Fahrzeuge
- Teile
- Software
- Informationen / Daten



Mit dem Wandel der Automobilindustrie von Fahrzeugherstellern zu **Mobilitätsdienstleistern** ändern sich auch die Definition und der Umfang der Lieferkette. In der Tat ist der Begriff "Lieferkette" möglicherweise nicht länger eine genaue Darstellung der unzähligen Prozesse, die erforderlich sind, um "das richtige Produkt zur richtigen Zeit an den richtigen Ort zu liefern". Mike Dickinson, Director of Material Planning and Logistics der Group Lotus, schlägt einen passenderen Begriff vor - "Supply Ecosystem" - um die

ineinandergreifenden Beziehungen zwischen einer wachsenden Anzahl und Vielfalt von Interessengruppen zu beschreiben. Das Automotive Supply Ecosystem geht über die Zulieferer von Teilen hinaus und **umfasst auch Softwareanbieter**, Logistikpartner, IT, Mehrwertdienste, Abonnement-Services für Fahrzeuge und vieles mehr. Um in diesem sich entwickelnden Markt erfolgreich zu sein, müssen die Hersteller lineare Lieferketten in **autonome Lieferketten-Ecosysteme** umwandeln.

Um eine Katastrophe abzuwenden, muss die Branche den Status quo der ausschließlichen Konzentration auf die nächstgelegene Lieferquelle aufgeben und Wege zur Verbesserung der Lieferleistung finden:

**“Dieser [globale Pandemie-]Ausfall wirft die Frage nach der Nachhaltigkeit unserer Lieferketten auf, vor allem angesichts der Globalität und Skaleneffekte dieser Industrie. Aufgrund der zunehmenden Auswirkungen von Naturkatastrophen und Krankheiten sollte dies aus der Perspektive der Geschäftsstrategie und des Risikomanagements untersucht werden. In ähnlicher Weise wird der Druck zur Elektrifizierung andere und neue Rohstoffe und Waren in den Mittelpunkt des Interesses rücken, die in der Vergangenheit keinen großen Teil des Portfolios ausgemacht haben. Über diese potenziellen Risiken muss jetzt nachgedacht werden, und es müssen Pläne aufgestellt werden.“**

**– Carla Bailo,**

Präsidentin und CEO, Zentrum für Automobilforschung

- von den OEMs bis zu den Verbrauchern auf der Grundlage des wachsenden Online-Absatzes,
- durch genauere und zeitnahe Prognosen für die Lieferanten und
- durch Lieferanten, die die Verfügbarkeit von Materialien/Teilen in der gesamten Lieferkette bis hin zu den Rohstoffquellen bewerten und bestätigen.

## SYSTEMBEDINGTE URSACHEN FÜR LIEFERSCHWIERIGKEITEN

Wie kann die Branche ihre Lieferleistung verbessern? Indem man sich mit drei primären systemischen Ursachen auseinandersetzt, die branchenweite Aufmerksamkeit und Maßnahmen erfordern:

### 1. Fehlen von Standards für die Lieferkettenprozesse

Wesentliche Prozesse in der Lieferkette wurden bisher weder einheitlich identifiziert, noch wurden die Anforderungen an das [Supply Chain Management](#) in der gesamten Automobilindustrie allgemein festgelegt. Prozesse im Zusammenhang mit der Supply Chain werden traditionell als nicht wertschöpfende Tätigkeiten in der Fertigung angesehen und stehen daher in der Regel nicht im Fokus von Standardisierungs- und Optimierungsbemühungen.

Bei vielen Automobilherstellern werden die Bereiche Qualität und Supply Chain in der Regel als Silos betrieben. Dies führt zu suboptimalen Ergebnissen sowohl für das Unternehmen als auch für die gesamte Lieferkette der Automobilindustrie. Wenn beispielsweise ein OEM eine Beschwerde über die Lieferleistung von Teilen einreicht, landet diese Beschwerde in der Regel in der Qualitätsabteilung des Zulieferers, die oft nicht über die notwendigen Kompetenzen verfügt, um Problemanalysen in der Lieferkette durchzuführen. Wenn die Beschwerde an die Supply-Chain-Funktion weitergegeben wird, verhindert ein Mangel an klar definierten Supply-Chain-Prozessen und entsprechenden Problemlösungskompetenzen eine systematische Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen. Infolgedessen werden viele Probleme mit der Performance von Zulieferern mit einem Ad-hoc-Problemlösungsansatz nach dem Motto “Finde es und bringe es in Ordnung” angegangen, der nicht zur Identifizierung der systemischen Hauptursache und zur Umsetzung nachhaltiger Systemverbesserungen führt. So kehren dieselben Performance Probleme ständig wieder.



Ein wesentlicher Vorteil der Etablierung und Anwendung branchenweiter Normen ist die Integration wesentlicher Prozesse in die Betriebssysteme der Unternehmen. Durch die Einführung und Zertifizierung nach den [QMS-Normen](#) ISO 9001/IATF 16949 wurden die Qualitätsprozesse in den Unternehmen der Automobilhersteller verankert, was zu besseren Qualitätsergebnissen führte. Das Gleiche sollte für das Management der Lieferkettenprozesse in Betracht gezogen werden.

### 2. Fehlen von Instrumenten und Schulungen für die Kompetenz in der Lieferkette

In der gesamten Automobilindustrie besteht ein erhebliches Kompetenzdefizit bei Lieferkettenfragen. In den letzten zwei Jahrzehnten ist umfangreiches Wissen durch Pensionierungen und Personalabbau sowie durch das nachlassende Interesse der jüngeren Generationen an einer Karriere in der Automobilindustrie verloren gegangen.

Dieser kritische Wissensverlust, insbesondere in Bezug auf das Supply Chain Management, verhindert die Stabilisierung und Verbesserung wichtiger betrieblicher Prozesse und hemmt die Entwicklung der nächsten Generation von Experten für die Supply Chain in der Automobilindustrie. Das Kompetenzdefizit im Supply Chain Management erstreckt

sich auch auf externe IATF 16949 QMS-Auditoren, die für die Bewertung der Wirksamkeit der von den Automobilzulieferern ergriffenen Maßnahmen zur Behebung von Problemen bei der Lieferperformance als Teil der Gesamteffektivität des QMS verantwortlich sind.

Obwohl Fortschritte erzielt und die Probleme erkannt wurden, bleibt die Verfügbarkeit von grundlegendem Supply-Chain-Management-Wissen und Instrumenten zur Kompetenzentwicklung hinter dem zurück, was bereits für Qualitäts- und Fertigungsthemen verfügbar ist (z. B. AIAG Automotive Core Tools). Zwar gibt es heute mehrere universitäre Programme mit Zertifikaten und Abschlüssen für die Supply Chain in der Automobilindustrie, doch würde es Jahrzehnte dauern, bestehende Lücken mit diesen Bildungsprogrammen zu schließen.

Ohne eine klare Identifizierung und einheitliche Definition der wesentlichen Prozesse in der Lieferkette ist es nicht möglich, die notwendigen Kompetenzen zu bestimmen und zu entwickeln, um erfolgreiche Geschäftsergebnisse zu gewährleisten. Die Branche muss hier Abhilfe schaffen und Instrumente und Schulungen entwickeln, um die Wissens- und Kompetenzdefizite im Lieferkettenmanagement rasch zu schließen.

### 3. Geringe Akzeptanz von Automatisierung und innovativen Technologien

Die Anwendung automatisierter Lieferkettenprozesse und moderner Technologien ist noch nicht in der gesamten Branche als Standard eingeführt. Die

Automobilhersteller konzentrieren sich in der Regel auf ihre Kernfertigungsprozesse und investieren in diese.

Das ist ein kritisches Versäumnis, da sich die Branche auf ein verbraucherorientiertes Modell verlegt, bei dem Wertschöpfung als "das richtige Produkt zur richtigen Zeit am richtigen Ort" definiert wird und das bedingt, dass die Lieferkettenprozesse für den Geschäftserfolg entscheidend sind. Bemühungen um die [Automatisierung von Supply-Chain-Prozessen](#) führen häufig zu einem Flickenteppich nicht vernetzter Systeme - sowohl innerhalb der Fertigungsunternehmen als auch zwischen Lieferanten und Kunden. Diese schrittweise Automatisierung führt nur zu isolierten Inseln von Lieferkettenaktivitäten, so dass die Hersteller manuelle Tools wie Excel-Tabellen verwenden müssen, um Informationen von einem System in ein anderes zu übertragen und Daten für die Entscheidungsfindung zu verarbeiten.

Darüber hinaus gelingt es den meisten Automatisierungsanwendungen nicht, Informationen über die Funktionseinheiten eines Unternehmens hinweg zu integrieren, insbesondere nicht an der Schnittstelle zwischen Qualitäts- und Supply-Chain- Prozessen. Die Lieferperformance der Zulieferer steht oft in direktem Zusammenhang mit der Produktqualität und Produktionsproblemen des OEMs. Dieser Zusammenhang wird in der Regel nicht erkannt, wenn die Prozesse in der Lieferkette getrennt von der Qualität und den Produktionsabläufen verwaltet werden.

**“Connected systems are absolutely fundamental and we are trying to put them front and center of the digital strategy for logistics as part of our overall commercial transformation. The problem for those in the carmakers’ logistics departments, however, is they are often left with the scraps.”**

– **Martin Conner,**

VP of Supply Chain Logistics at Volvo Car

Automobilzulieferer müssen langsame, kostspielige, reaktive und fehleranfällige manuelle Prozesse durch einen Digital-First-Ansatz für das Management der Supply Chain mit schnelleren, effizienteren, prädiktiven und präzisen automatisierten Prozessen ersetzen, die [Echtzeitdaten](#) und [eine größere Transparenz in der gesamten Lieferkette](#) bieten.

Um sofortige und [kontinuierliche Verbesserungen in der Lieferperformance der Zulieferer](#) zu erreichen - und die Lieferkette der Automobilindustrie auf eine verbraucherorientierte Gegenwart und Zukunft auszurichten -, müssen diese drei systemischen Hauptursachen von der Branche als Ganzes sowie durch Änderungen der Systeme und Strukturen innerhalb der einzelnen Automobilzulieferer angegangen werden.



**Die Lieferperformance der Zulieferer steht oft in direktem Zusammenhang mit der Produktqualität und Produktionsproblemen des OEMs. Dieser Zusammenhang wird in der Regel nicht erkannt, wenn die Prozesse in der Lieferkette getrennt von der Qualität und den Produktionsabläufen verwaltet werden.**

# ROADMAP ZUR VERBESSERUNG DER LEISTUNG DER AUTOMOBILLIEFERKETTE



## ROADMAP ZUR VERBESSERUNG DER AUTOMOBILLIEFERKETTE

Für die Automobilindustrie ist es dringend erforderlich, die wichtigsten systemischen Ursachen für die schlechte Lieferperformance in der Supply Chain anzugehen und zu beseitigen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird ein fünfstufiger Fahrplan für vorgeschlagen:

1. Identifizierung der wichtigsten Prozesse in der Automobilzulieferkette
2. Bewertung der derzeitigen Kompetenzen in der Supply Chain auf der Grundlage dieser wesentlichen Prozesse Schaffung von Industriestandards und entsprechende

3. Schulungen zur Entwicklung von Kompetenzen in der Supply Chain
4. Unterstützung der organisatorischen Umsetzung eines auf die Supply Chain ausgerichteten Betriebsmodells
5. Einsatz von Automatisierung und innovativen Technologien zur Integration von Supply-Chain-Prozessen für eine verbesserte Performance der Lieferanten

Die Grundlage für diese Roadmap und die Basis für eine nachhaltige Supply Chain Performance bilden 24 wesentliche Lieferkettenprozesse. Unternehmen, denen es gelingt, diese Schlüsselprozesse zu definieren und systematisch

in ihre bestehenden Abläufe zu integrieren, erzielen eine bessere Lieferleistung, sowohl bei eingehenden als auch bei ausgehenden Lieferungen.

**Die gute Nachricht ist, dass es noch nicht zu spät ist. Die schlechte Nachricht ist, dass die Uhr läuft und der nächste Lieferausfall kommt. OEMs, Zulieferer und Branchenverbände müssen jetzt handeln. Einen detaillierten Überblick über den vorgeschlagenen fünfstufigen Fahrplan und die 24 wesentlichen Lieferkettenprozesse finden Sie unter [ERFÜLLUNG DES LIEFERVERSPRECHENS: Hin zu einer robusten, nachhaltigen Supply Chain, Teil 2, Roadmap](#).**



**AUTOREN:**

CATHY FISHER, PRÄSIDENTIN, QUISTEM LLC

TERRY ONICA, DIREKTOR, FAHRZEUGBAU, QAD INC.

**FORSCHUNGSASSISTENTIN:**

KAITLYN CLARK, PRAKTIKANTIN FÜR MARKETINGSTRATEGIE, QAD INC.

Copyright © 2024 QAD und Quistem. Alle Rechte vorbehalten. Die hier aufgeführten Wort- und Bildmarken sind Marken und/oder eingetragene Marken von QAD und/oder damit verbundenen Tochtergesellschaften und Niederlassungen. Alle anderen hier aufgeführten Marken sind das Eigentum ihrer jeweiligen Inhaber.

[www.qad.com](http://www.qad.com)