



Sicherheitstechnik für Autos:
Als Elektroniklieferant muss
Continental seine Reaktions-
fähigkeit beweisen.

Die Risiken im Blick

AUTOMOTIVE Continental ist über ein innovatives Frühwarnsystem mit den Lieferanten verbunden: Der „Supply Chain Monitor“ schlägt Alarm, wenn in der Zukunft Bestandsengpässe drohen.

Störungen in der Lieferkette frühzeitig aufspüren und Gegenmaßnahmen ergreifen können – das hat sich die Continental AG für ihre Automotive Group auf die Fahnen geschrieben. Der Anteil elektronischer Komponenten im Auto ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. In gleichem Maße hat sich der Automobilzulieferer mehr und mehr zum Elektroniklieferanten für die OEMs (Original Equipment Manufacturers) entwickelt.

Als Elektroniklieferant muss Continental anspruchsvolle Herausforderungen meistern: Die Automobilhersteller erwarten, dass der Zulieferer bei kurzfristigen Bedarfsänderungen eine hohe Reaktionsfähigkeit beweist. Auf Continentals Lieferantenseite sind allerdings lange Produktionszeiten die Regel – von der Bestellung der elektronischen Bauelemente bis zur Lieferung gehen normalerweise zwölf bis 20 Wochen ins Land. Was hinzukommt: Um im Wettbewerb zu bestehen, müssen Halbleiterhersteller – also die Lieferanten von Continental – ihre Produktionsstätten

grundsätzlich mit hohem Auslastungsgrad betreiben. Spielraum in puncto Kapazitäten bleibt also kaum.

Continental hat erkannt, dass der im Automobilbereich übliche Bestellprozess bei den Halbleiterprodukten an seine Grenzen stößt. Für den Lieferabruf ist nämlich keine Rückmeldung des Lieferanten vorgesehen. Das Problem: Der Kunde muss davon ausgehen, dass das

Bestellte entsprechend dem Lieferabruf geliefert wird.

„Wir brauchten ein System, mit dem wir frühzeitig erkennen können, dass es Störungen in der Lieferkette gibt“, erklärt Karlheinz Dietz, Director Supply Chain Management Automotive – Customer & Supplier Process Harmonization, bei Continental in Regensburg. Der Automobilzulieferer hat daher vor etwa zwei Jahren gemeinsam mit dem IT-Anbieter SupplyOn AG, Hallbergmoos, das Frühwarnsystem „Supply Chain Monitor“ eingerichtet. Mit dem Monitor werden auf Basis von EDI-Nachrichten (Electronic Data Interchange) alle drei von Continental Automotive genutzten Beschaffungsarten abgedeckt, nämlich VMI (Vendor Managed Inventory), CMI (Customer Managed Inventory) und Ship-to-Stock.

Continental

Der Automobilzulieferer **Continental AG** mit **Sitz** in Hannover erzielte im Jahr 2011 einen **Umsatz** von 30,5 Mrd. Euro. Das Unternehmen beschäftigt in 46 Ländern rund 164.000 **Mitarbeiter**. Continentals **Automotive Group** mit den drei Divisionen „Chassis & Safety“ (33.000 Mitarbeiter), „Powertrain“ (31.000 Mitarbeiter) und „Interior“ (32.000 Mitarbeiter) steuerte 2011 einen Umsatz von circa 18,4 Mrd. Euro bei. Die Automotive Group ist an über 170 **Standorten** weltweit vertreten.

Warnung per E-Mail

Der Supply Chain Monitor gleicht Continentals Bedarfe und die vorhandenen Bestände mit den geplanten Lieferungen für die kommenden Wochen und Monate ab. Die daraus resultierende Bestandssituation wird grafisch und tabellarisch dargestellt. Werden die festgelegten Grenzwerte über- oder unterschritten, schickt der Supply Chain Monitor per E-Mail eine Warnmeldung, einen „Alert“, an die

Bilder: Continental

Prozessteilnehmer. „Die Beurteilung, ob sich aus logistischer Sicht eine kritische Situation ergibt, erfolgt also vollständig automatisiert auf Basis des EDI-Datenflusses“, erläutert Werner Busenius, Gesamtverantwortlicher für den Vertrieb bei SupplyOn.

Um den Prozess zu automatisieren, wurde ein neuer EDI-Nachrichtentyp eingeführt: DELFORP. Dieser spiegelt die Situation beim Lieferanten wider und gibt Auskunft darüber, welche Lieferungen zu welchem Zeitpunkt geplant sind.

Noch keine Katastrophe

Ein Alert löst einen Kommunikationsprozess zwischen Continental und dem betroffenen Lieferanten aus: „Ein Alert bedeutet noch keine Katastrophe. Auf einen Warnhinweis hin können wir Maßnahmen ergreifen und zum Beispiel den zweiten Lieferpartner für einen Artikel mit einer größeren Liefermenge beauftragen“, sagt Continental-Logistikmanager Karlheinz Dietz. „Der Supply Chain Monitor erlaubt es uns, kritische Situationen sehr früh zu klären.“

Durch das Warnsystem gewinnt der Automobilzulieferer wertvolle Zeit, um auf prognostizierte Engpasssituationen angemessen reagieren und sie entschärfen zu können. Und: Die Disponenten von Continental arbeiten mit dem Supply Chain Monitor „ausnahmebasiert“. Sie müssen also nur dann eingreifen, wenn sich ein Problem abzeichnet.

Continental hat länderübergreifend mittlerweile mehrere Werke an den Supply Chain Monitor angeschlossen. Mehr als 100 Mitarbeiter aus der operativen Logistik wurden geschult. Rund 20 strategische Lieferanten sind bislang über die Software-as-a-Service-Lösung mit Continental verbunden, weitere Partner sollen folgen. „Der Supply Chain Monitor stellt das Verbindungsglied zwischen dem Kunden- und dem Lieferanten-System dar“, sagt Sylvester Sebold, European Customer Logistics Manager, beim Continental-Lieferanten und Halbleiterhersteller Analog Devices GmbH. Mit der Pflege der Daten im Supply Chain Monitor werde durch



„Der Supply Chain Monitor erlaubt es uns, kritische Situationen sehr früh zu klären.“

Karlheinz Dietz, Continental

beide Seiten die notwendige Transparenz geschaffen, um die Lieferkette effektiv und effizient zu managen. Sebold: „Kritische Liefersituationen werden frühzeitig erkannt und können gemeinsam gelöst werden. Der Supply Chain Monitor hat sich als ein ideales Instrument für die Umsetzung des partnerschaftlichen Ansatzes im Supply Chain Management herausgestellt.“

Um den Supply Chain Monitor nutzen zu können, entrichten die Partner eine monatliche Gebühr an SupplyOn. Die Plattform für unternehmensübergreifende Zusammenarbeit hat sich über die Automobilindustrie hinaus einen Namen gemacht. „Wir haben für den Supply Chain Monitor zwei neue große Nutzer gewonnen“, berichtet der SupplyOn-Vertriebsverantwortliche Werner Busenius. „Ein großes amerikanisches Elektronikunternehmen und ein bekannter Gabelstaplerhersteller werden künftig, gemeinsam mit ihren Lieferanten, den Supply Chain Monitor einsetzen.“

Das Frühwarnsystem ist in Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch, Italienisch, Portugiesisch, Koreanisch, Japanisch und Mandarin verfügbar. „Die Prozessteilnehmer müssen nicht über EDI verbunden sein“, sagt Busenius. Bei SupplyOn gebe es auch die Möglichkeit, direkt in der Web-Oberfläche zu arbeiten oder Datensätze mittels CSV-Format hochzuladen, was die Lösung auch für kleinere Lieferanten interessant mache.

Die Risiken in der Lieferkette – seien es Erdbeben, Aschewolken oder Marktschwankungen – kann man natürlich nie ausschalten, aber man kann sich mit IT-Lösungen wie dem Supply Chain Monitor gegen Versorgungsengpässe wappnen. „Der Supply Chain Monitor trägt dazu bei, dass wir unsere Kunden mit hoher Liefertreue versorgen können“, fasst Continental-Logistikexperte Karlheinz Dietz zusammen. Matthias Pieringer