



September 2012

Story

Die Erfolgsgeschichte von Schmitz Cargobull

In den Jahren 2001 bis 2005 haben wir die Schmitz Cargobull AG an ihren Standorten im Münsterland sehr intensiv und erfolgreich bei der Einführung von Lean Prinzipien begleitet.

Neben

- der Umstellung der Produktion auf die Pull-Steuerung,
- der Standardisierung von Arbeitsplätzen,
- der Einführung von präventiven Analyse-Methoden in der Entwicklung,
- einer Segmentlogistik sowie der Null-Fehler Strategie,
- der konsequenten Einführung von KAIZEN und KVP Aktivitäten,
- dem Umbau der Montage auf aufeinander abgestimmte Haupt- und Nebenlinien mit flexibel verfahrbaren Montageeinrichtungen sowie
- einer konsequenten KANBAN Materialversorgung inkl. der dafür erforderlichen Anbindung der Lieferanten in ganz Europa – z. B. per Milkrun-Lösungen oder aber auch über Ansiedlungen von Zulieferern vor den Toren der Fabrik sowie die Anbindung per Wechselbrücken,

haben wir die Mitarbeiter sehr intensiv bei der Umstellung auf die neue Kultur begleitet. Es war ein langer Weg, von einer Bevorratungslogistik sowie einem Auftragsvorlauf von mehreren Monaten auf eine Lagerum-

schlagshäufigkeit von wenigen Tagen sowie einen Auftragsdurchlauf von max. 5 Tagen zu kommen. Für viele Mitarbeiter war dies mehr als eine Herausforderung.

Doch nicht zuletzt durch den sehr persönlichen und intensiven Einsatz von Herrn Peter Schmitz ist es gelungen, alle Mitarbeiter auf diesen Weg der Produktivitätssteigerung einzuschwören. In einem eher familiären und von Vertrauen geprägten Umfeld entstand nach und nach eine Kultur der Veränderung. Nahezu alle Prozesse und Produkte wurden über die kommenden Jahre auf den Prüfstand gestellt und, wo sinnvoll, verbessert.

Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Mit einem deutlich strafferen Produktmix, einer deutlich gestiegenen Standardisierung sowie einer extrem verkürzten Durchlaufzeit für Aufträge konnte Schmitz Cargobull seine Position als Marktführer stetig weiter ausbauen.

Nicht wenige hatten Schmitz Cargobull nach dem gescheiterten Börsengang im Geschäftsjahr 1999/2000 mit knapp 600 Mio. Umsatz keine große Zukunft mehr zuge-
traut. Doch schon 2004/05 wurde erstmals die Grenze von 1 Mrd. Umsatz übersprungen. Wenige Jahre später meldete Schmitz



UPDATE

AUSGABE 03

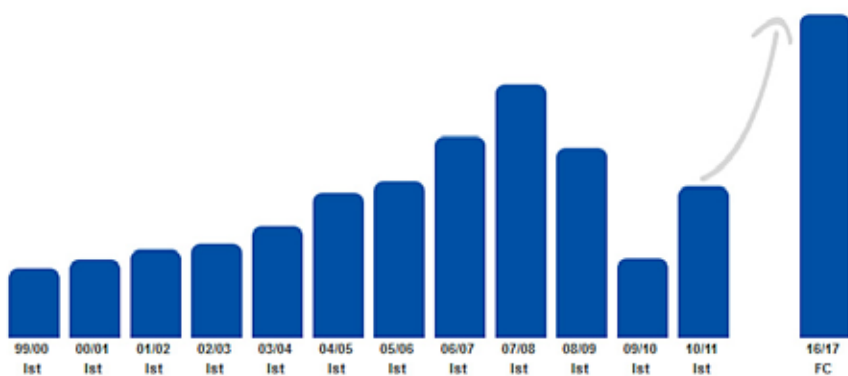
- Logistik- und Speditionsbranche vor neuen Herausforderungen 3
- Logistik- und SCM-Gipfel 2012 6
- Projektsteckbrief – Lean Production 7
- Projektsteckbrief – Automatisiertes Warenlager 8
- Process Excellence Training® (PET®) für den Handel
- Workshops und Seminare 11

Cargobull dann schon einen Jahresumsatz von mehr als 2 Mrd. Euro. Andere Hersteller von Sattelauflegern mussten sich in dieser Zeit vom Markt verabschieden, da sie den veränderten Anforderungen der Märkte nicht mehr folgen konnten.

Inzwischen hat Schmitz Cargobull dank einer konsequenten Weiterentwicklung der Strukturen einen sehr hohen Standard im

Kunde, Markt, Auftragsbearbeitung, Liefernetzwerk, Produktionsnetzwerk und Distribution einbezieht. Die bewährten Produktionsprinzipien werden konsequent auf den gesamten Auftragserfüllungs- und Supply Chain Prozess übertragen. Damit ist eine dauerhafte Differenzierung vom Wettbewerb gesichert, durch kurze Lieferzeiten z. B. eines 18 Stunden Fahrzeuges (18 Stunden von der Auftragserteilung bis zur Ausliefe-

■ Umsatz in Mio. Euro
 Ziel: Marktführer in Europa



Quelle: Schmitz Cargobull AG

Sinne der Lean Prinzipien erreicht. Zahlreiche Awards belegen dies inzwischen weit über die Tore des Unternehmens hinaus. 2008/2009 hat dieser Erfolg auch sicher sehr geholfen, den dramatischen Einbruch auf dem Trailer Markt aus eigener Kraft und ohne nachhaltige Schäden zu überstehen. Seit Anfang 2011 verzeichnet das Unternehmen wieder deutliche Zuwächse in Umsatz und Ergebnis!

Im Bewusstsein dieser Erfolge hält das Management unbeirrt an dem 2000 eingeschlagenen Kurs fest und erhält dafür weiterhin Anerkennung aus diversen Richtungen. So konnte sich das Produktionswerk in Altenberge im Mai 2012 einen hervorragenden Finalplatz beim Supply Chain Management Award sichern.

In der dazu erschienen Veröffentlichung heißt es: „Die Schmitz Cargobull AG arbeitet mit einer ganzheitlichen, integrierten Supply Chain, die alle Bereiche, wie Produkt,

rung), Ersatzbeschaffung eines Fahrzeuges innerhalb von 24 Stunden und die Reaktion auf Marktvolatilität über eine Verdopplung des Produktionsausstoßes innerhalb von vier Wochen. Alle Vorstandsbereiche sind über die vorausschauende „Rollierende Planung und Steuerung“ in die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit involviert.“

Wir gratulieren allen Beteiligten vor Ort für all diese Erfolge und sind ein wenig stolz darauf, die Basis für das ganzheitliche und voll integrierte Supply Chain Management Konzept mit diesem Team gelegt zu haben.

Sicher gilt auch heute noch der damals von Herrn Peter Schmitz geprägte Satz: „Wir müssen die Dinge einfach machen und dann einfach machen!“ – In diesem Sinne wünschen wir allen Mitstreitern bei Schmitz Cargobull auch für die Zukunft viel Erfolg! ■

Forum

Logistik- und Speditionsbranche – Das Rückgrat der Wirtschaft vor neuen Herausforderungen

Das richtige Produkt in der richtigen Zeit am richtigen Ort in der richtigen Menge zur richtigen Qualität und den richtigen Kosten an den richtigen Kunden. Dies sind die Anforderungen, die die Wirtschaft an ihr „Rückgrat“, die Logistik- und Speditionsbranche stellt.

Diese sieben recht simpel klingenden Anforderungen werden durch Rahmenbedingungen wie immer kürzere Bereitstellungszyklen über immer größere Entfernungen erschwert. Hinzu kommen die gesellschaftlichen Anforderungen wie Umweltschutz, nachhaltige Entwicklungen und der weltweite demografische Wandel. Kombiniert ergibt sich ein komplexes System von Einflussfaktoren, die die Logistik- und Speditionsbranche vor immense Herausforderungen stellt.

Um zukünftige Entwicklungen in der Logistik absehen zu können, muss zuerst der Zusammenhang betrachtet werden, in dem der Logistik-Sektor auftritt: Die Kernaufgabe von Logistikern und Spediteuren besteht in der Sicherstellung der Versorgungsketten von Produzenten zu Konsumenten. „Indem Güterverkehr und Logistiker Güter dorthin transportieren, wo sie von Menschen gebraucht werden, schaffen sie die materiellen Voraussetzungen für die Entfaltung der Menschen ebenso wie die für den gesellschaftlichen Austausch, der sich im Handel mit Gütern und Produkten manifestiert. (...) Gütertransport und Logistik werden von Menschen für andere erbracht.“¹ Die Logistik- und Speditionsbranche ist damit das

Bindeglied zwischen produzierenden, handelnden und konsumierenden Menschen/ Unternehmen.

Aus diesem Zusammenhang ergeben sich Interessensgruppen und Faktoren, die die Rahmenbedingungen für die Branche beeinflussen und definieren.



Umwelt:

Eine steigende Anzahl an Naturkatastrophen in den letzten Jahren lässt diesen bisher nebensächlich beachteten Punkt im Sinne der Versorgungssicherheit in den Fokus rücken. Die Reaktorkatastrophe in Fukushi-



ma im vergangenen Jahr hat deutlich gezeigt, vor welche Schwierigkeiten Unternehmen gestellt werden können, wenn ein Teil der Versorgungskette unterbrochen wird – Nachschubprobleme, Stillstand in Werken, Produktionsausfall, Absatzrückgang. Die Wissenschaft prognostiziert für die nächsten Jahre einen Anstieg von Naturkatastrophen wie Unwettern, Hochwasser, Tsunami und anderen.

Bevölkerung:

Sollten keine unvorhersehbaren Ereignisse eintreten, ist davon auszugehen, dass die Weltbevölkerung bis 2050 um zwei Milliarden Menschen auf ca. neun Milliarden ansteigt. Allerdings steigt das Bevölkerungswachstum nicht auf allen Kontinenten gleichmäßig an. Während in den industrialisierten Ländern eher ein Rückgang der



Bevölkerung zu erwarten ist, werden die Schwellen- und Entwicklungsländer ein überproportionales Bevölkerungswachstum erleben. Das Wachstum der Bevölkerung geht einher mit einer Urbanisierung, einer Landflucht in die großen Metropolregionen, verbunden mit der Hoffnung nach besseren Lebensbedingungen. Der Anteil der Logistik-Kunden, die über eine gut ausgebauten Infrastruktur verfügen, schrumpft, während der Anteil der zu versorgenden Menschen mit schwacher Infrastruktur wächst.

Politik/Wirtschaftsstruktur:

Auf Grund der unterschiedlichen, nationalen Bestrebungen ist die Bildung von Interessensblöcken wahrscheinlich: Einerseits die Staaten, die ein wirtschaftliches Wach-

tum auf Basis einer nachhaltigen Entwicklung erreichen wollen, andererseits Staaten, die in der Nachhaltigkeit eine Behinderung ihres Wachstums sehen. Neben dem öko-



logischen Faktor spielt auch der Faktor der Internationalisierung eine entscheidende Rolle: Entscheidend für die Ausrichtung einer Versorgungs- und Belieferungsstrategie wird sein, ob die Globalisierung weiter vorschreitet oder ob ein Rückzug auf nationale Märkte erfolgt.

Logistik-Kunden:

Bei den Konsumenten der Logistik-Dienstleistung kommt es vor allem darauf an, die benötigten Güter (egal ob Zwischen- oder Endverbraucher) bedarfsgenau bereitzustellen. Der Druck auf die Logistik- und Speditionsunternehmen „just in time“ und „just in sequence“ die benötigten Teile so bereitzustellen, dass die Versorgungskette nicht unterbrochen wird, es aber auch nicht zu einer Kapitalbindung durch unnötige Lagerbestände kommt, wird zukünftig verstärkt. Die Lean-Prinzipien gelten vermehrt auch für den Endverbraucher.

Die vier genannten Kriterien bestimmen maßgeblich den Logistik-Markt. Dienstleister und Spediteure müssen auf die Anforderungen durch die Einführung neuer oder die Erweiterung der bestehenden Technologien reagieren. Die Versorgung von der Quelle zur Senke muss sichergestellt werden. Nur wer dies garantieren kann, hat eine Chance, sich im Wettbewerb durchzusetzen.

Im Februar 2012 hat die Deutsche Post AG die Szenario-Studie Logistik 2050 heraus-



gegeben. Diese zeichnet Visionen über die Welt 2050. Drei der fünf gezeichneten Visionen sind im Folgenden beispielhaft erläutert:

	Zügelloses Wachstum – Drohender Kollaps	Megaeffizienz in Megastädte	Lähmender Protektionismus
Natur	Totale Ausbeutung der natürlichen Ressourcen; Fortschreitender Klimawandel, Anhäufung von Naturkatastrophen	„grünes Wachstum“; Umweltschädigung wird auf ein Minimum reduziert	Ressourcenknappheit; Keine internationalen Bemühungen um eine Eindämmung der CO ₂ -Emission; Verschlimmerung des Klimawandels
Bevölkerung	Schere zwischen Arm und Reich klappt weit auseinander; Leben sowohl in ländlichen als auch städtischem Raum	Menschen leben in Megastädten, Landflucht hat eingesetzt, ländliche Räume fast ausgestorben	Schere zwischen Arm und Reich wird größer; Arme immer ärmer, Reiche immer reicher; soziale Konflikte
Politik/ Wirtschaftsstruktur	Wegfall von Handelschranken; wirtschaftliches Machtzentrum in Asien; globales Transportnetz stellt Güteraus-tausch sicher	Nationalstaaten haben nur noch eine untergeordnete Rolle; globale Governance-Modelle; globale Transportnetze bestimmen die wichtigsten Handelswege	Abkehr von der Internationalisierungspolitik; ausgeprägter Nationalismus; Errichtung protektionistischer Hürden, um nationale Wirtschaft zu schützen; Hohe Energiepreise; internationale Konflikte um Rohstoffvorkommen; technologische Entwicklungen stagnieren, Volkswirtschaften stracheln
Konsumenten	Lebensstil der völligen Verschwendung	Konsumverhalten hat sich verändert: mieten statt kaufen	Rückgang des Handelsvolumens auf Grund der Ressourcenknappheit und der nationalen Beschränkungen

Im Fokus wird weiterhin stehen, die Versorgung der produzierenden Unternehmen und der Endverbraucher sicherzustellen. Hierzu gehört die Planung, Steuerung und Abwicklung komplexer Logistiksysteme und städteinterner Verkehrssysteme sowie die Bündelung der verschiedenen Transportwege. Dies könnte dazu führen, dass Logistikanbieter eng vernetzt in die operative Steuerung der Produktionsprozesse von Unternehmen eingebunden sind.

Des Weiteren wachsen die Anforderungen in Richtung „green-logistics“, um die ohnehin hohe Umweltbelastung deutlich zu reduzieren. Beispielsweise muss der Betrieb von LKW in Zukunft überdacht werden: Die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen wird mittelfristig dazu führen, dass die Öl-Vorkommen erschöpft sind, der Preis auf Grund der natürlichen Knappheit in astronomische Höhen schießen wird. Es gilt, alternative Energiequellen zu finden. Dass dies nicht unmöglich ist, zeigen heute schon die Berliner Verkehrsbetriebe, die einen Teil

Ein dritter Aspekt, der in der Zukunft eine immer wichtigere Rolle spielen wird, ist die Sicherheit von Daten und Informationen. Logistik und Speditionen müssen sicherstellen, dass Informationen sicher und schnell an die entsprechenden Stellen übermittelt werden.

Welches Szenario sich am Ende auch durchsetzen wird, eins haben alle gemein: Es wird deutlich, dass es die eine Musterlösung für zukünftige Logistik-Ausrichtungen nicht gibt.

Sicher ist, dass die Aufgaben der Logistik in Zukunft vielfältiger werden und der Wirtschaftssektor Logistik eine noch bedeutendere Rolle im gesamten Wirtschaftssystem einnimmt. In der Zukunft werden nur die Logistikunternehmen Erfolg haben, die bereit sind, sich einem Transformationsprozess zu unterziehen und sich verändernde Rahmenbedingungen anzunehmen und umzusetzen. Daher gilt es, rechtzeitig variable und flexible Prozessmodelle in den Unternehmen der Logistik-Branche aufzubauen! ■



¹ 2008: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung-Masterplan Güterverkehr und Logistik, S. 8.

Veranstaltung

Die QMC auf dem Logistik- und SCM-Gipfel 2012

Nicht der Wind, sondern das Segel bestimmt die Richtung! Welche Stellhebel müssen wir betätigen, um uns auf die Herausforderung des Marktes auszurichten?

Im Fokus des Gipfels stehen Logistikprozesse, deren Verbesserung, Beschleunigung und Vereinfachung, um den Herausforderungen im SCM mit wirksamen Strategien begegnen zu können. Wandel, Technologiefortschritt und zunehmend individualisierte Kundenorientierung haben signifikante Veränderungen der Geschäftsprozesse im Bereich SCM hervorgerufen. Gemeinsam mit Ihnen und Fachexperten wollen wir uns im Rahmen unseres Roundtables aber auch in Einzelgesprächen über Strategien und Erfahrungen austauschen, mit denen wir diesen Herausforderungen erfolgreich begegnen.

Die Logistik ist in zahlreichen Wertschöpfungsketten mittlerweile zum Erfolgsfaktor Nr. 1 aufgestiegen. Nur über eine sehr gut organisierte Supply Chain lassen sich viele Märkte heute noch bedarfsgerecht versorgen. Wir stehen nicht erst seit gestern vor der Herausforderung, der stetig steigenden Komplexität in den Ketten durch Transparenz und Vernetzung zu begegnen.

Auf der anderen Seite wird die Logistik selbst in Unternehmen aus dem Handel, der Serienfertigung oder auch der Massenproduktion noch immer als notwendiges Übel gehandhabt und gemanagt.

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Logistik daher mit steigendem:

- Kostendruck,
- Zeitdruck,
- globalen Wettbewerb und

- immer schlechteren Arbeitsbedingungen (Nachtarbeit, Klima, Entlohnung, Kriminalität, ...) zu kämpfen hat.

Wir möchten mit Ihnen die Ansätze herausarbeiten, über die sich die Logistik in diesem Umfeld wieder aktiv und gestaltend positionieren kann! – Unter dem Motto: **Veränderungen antizipieren und Anpassungsfähigkeit systematisieren!**

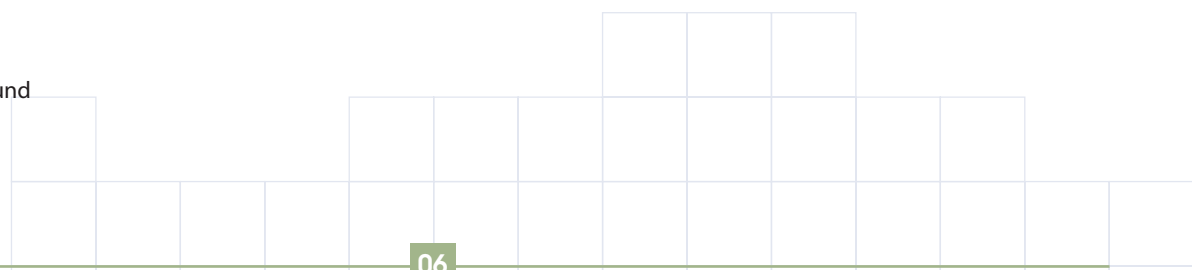
Die Fokusthemen des Gipfels:

Supply Chain Operations:	Schnelligkeit, Agilität & Flexibilität der operativen Prozesse
High Performance Business Intelligence:	Transparent, vollständig, umfassend
Adaptive Supply Chain:	Kundenwünsche flexibel erfüllen
Big Data:	Datenflut effizient managen – Potentiale heben und Wichtiges sicher speichern
Bestandsmanagement:	Working Capital reduzieren
Supply Chain Controlling:	Von der Strategie zur operativen Steuerung
Effektives Lieferantenmanagement:	Lieferanten sicher auswählen, zielgerichtet qualifizieren und langfristig entwickeln
Personal und Nachwuchs für die Logistik:	Wachstumsbremse Demographie? Wie lassen sich Arbeitsplätze, Prozesse, Systeme und der Organisationsaufbau an die zukünftigen Anforderungen anpassen?

Veranstaltung:
13. September 2012, 9 – 18 Uhr
NACHTRESIDENZ DÜSSELDORF
Bahnstraße 13
40212 Düsseldorf

Für weitere Informationen:
Tel.: 0211 668 100-0
Email: info@qmc.de
www.qmc.de oder
www.dialogum.de/wirtschaftsgipfel-20120912.php

Wir freuen uns auf angeregte Gespräche mit Ihnen! ■



Projektsteckbrief

33 % Produktivitätssteigerung durch Lean Production

Neues Layout, neue Werkbänke, neue Materialversorgung, veränderte Feinplanung, optimierte Rüstvorgänge sowie grundlegend veränderte Montagepläne haben die Welt unseres Kunden verändert.

Ausgangssituation

Unser Kunde ist ein global agierender Marktführer für die Entwicklung, Fertigung und Montage von Turboladern. Aus diversen Standorten werden alle großen OEM sowie der Markt für Nutzfahrzeuge versorgt. Vor dem Hintergrund stetig steigender Anforderungen an die Flexibilität in der Produktionsplanung, die Lieferfähigkeit und die Verfügbarkeit von spezifischen Produk-

Ziele

- Steigerung der Leistungsfähigkeit in der Produktion > 30 %.
- Eliminierung von Lieferrückständen
- Stabilisierung der Produktion
- Flexibilisierung der Auftragslose

ten, galt es vor allem, den zentralen deutschen Standort neu zu organisieren.

Aufgabenbeschreibung

- Einführung von Lean Production von der Analyse des alten Systems bis zur Stabilisierung der Serienproduktion in den neuen Strukturen.
- Übernahme von Verantwortung im Sinne der Projektleitung sowie der Übernahme von Interims Management Funktionen.
- Umbau des Werkes bei laufendem Betrieb sowie unter intensiver Einbindung der vor Ort tätigen Mitarbeiter.
- Enge Abstimmung aller Aktivitäten mit Kunden, Dienstleistern, Lieferanten und zentralen internen Einheiten.
- Permanentes Reporting an die Geschäftsführung.

Umsetzung

Schritt 1: Übernahme der Rolle des Werkleiters zur Überwindung aktueller Lieferrückstände.

Herausforderungen

- Umbau bei vollem Betrieb – Einhaltung aller Automotive Anforderungen hinsichtlich Qualität und Lieferfähigkeit
- Beteiligung der Mitarbeiter an einem „Labor“ Arbeitsplatz mitten in der Montage

Schritt 2: Analyse des Produktportfolios im Sinne von Mengen, Kundentakt, Arbeitsinhalten, Wertschöpfungsketten, Technologien, Planungsprozessen und Rüstvorgängen.

Schritt 3: Ableitung von Kriterien für die Entwicklung von Standardlinien.

Ausplanung dieser Linien – im Hinblick auf Hallenlayout, Anbindung an die Materialversorgung, die Gestaltung der Werkbänke bis zur Feinsteuerung der Aufträge. Realisierung einer Pilotlinie inkl. Freigabe zur Serienfertigung durch den OEM.

Schritt 4: Verlagerung von Anlagen, Maschinen und Montagelinien. Umbau der Hallen – neuer Fußboden inkl. Markierungen, neue Energieversorgung, neue Beleuchtung, ...

Schritt 5: Einbindung der Linien in die Strukturen des Werkes. Realisierung einer völlig veränderten Logistik - KANBAN Steuerung; Routenzüge, One piece flow, durchgängiges Behälter Konzept, ...

Tracking der Performance.

Ergebnisse

- 33 % höhere Produktivität;
- 80 % weniger Rüstzeit
- Halbierung der Arbeitstakte auf den Kundentakt
- Invest: ca. 5 Mio. Euro;
- Einsparung von **12 Mio. Euro / Jahr**



Projekt

- Kunde:** Turbolader Hersteller
Größe: 17.500 Mitarbeiter (Group)
Umsatz: 6 Mrd. Euro (Group)
Standort: Zentrale, Germany
Dauer: 9 Monate

Unsere Rolle:

Projektleiter / Umsetzer
 Konzeption / Planung

Unsere Verantwortung:

Planung und Durchführung von Fertigungs- und Montageprozessen / Aus-taktung von Anlagen / Koordination von Veränderungen an Werksstrukturen / Verhandlung mit Anlagen-Herstellern / Mitarbeitertraining



Projektsteckbrief

Produktivitätssteigerung im automatisierten Warenlager

Erhöhung des Durchsatzes mit vorhandenen Mitteln und Harmonisierung der Abläufe zwischen Mensch und Maschine.

dungsstandards dauerhaft implementiert und entsprechende Mitarbeitertrainings durchgeführt werden..

Ausgangssituation

Das Unternehmen hatte als weltweit größter Hersteller von Straßenschuhen Produktionsstandorte in mehr als 20 Ländern. Die Distribution der ca. 40 Mio. Paar Schuhe für den globalen Handel wurde zentral in Süd-



england abgewickelt. Die Neueinführung der auf diese Produktmenge ausgerichteten Automation machte eine Anpassung aller Prozesse darauf unerlässlich. Da dies nicht

Ziele

- Erhöhung des Durchsatzes um min. 30 % ohne effektiven Mehraufwand an Personal und Material
- Einführung Risk Management zur Sicherstellung der Versorgungsdeckung für den Handel
- Motivation und Schulung der Mitarbeiter

von Beginn an erfolgt war, gehörten Lieferengpässe sowie eine Unterversorgung des Handels zum Alltag.

Aufgabenbeschreibung

Im Zuge der Kapazitätsmodellierung waren Systemanpassungen auf mehreren Ebenen erforderlich. Anschließend an die Erprobung neuer Abläufe mussten die Anwen-

Herausforderungen

- Laufende Abstimmung mit den Technologie- und Transportdienstleistern
- Optimierung der Abläufe und Anpassung der Prozesse zwischen Werker und Automation
- Systemoptimierung unter Volllast ohne Versorgungsunterbrechung

Aufgabenbeschreibung

Das Betreten eines neuen Nischen-Marktes machte zudem eine Unterstützung bei der strategischen Entscheidungsfindung unerlässlich.

Umsetzung

- Schritt 1:** Anpassung des Fördersystems und Entwicklung effektiver Konstruktionslösungen zur Reduktion von Blockaden
- Schritt 2:** Anpassungen der gesamten Lieferkettenabläufe in Zusammenarbeit mit IT-externen und internen Mitarbeitern
- Schritt 3:** Koordination mit Transportdienstleistern zur Modellierung der Kapazitäten und Eliminierung von Engpässen
- Schritt 4:** Implementierung eines Systems zur Ausbringungsüberwachung und regelmäßigen Abstimmung zwischen den Mitarbeitern

Ergebnisse

- Erhöhung des Durchsatzes **um 58 % innerhalb von 16 Wochen.**
- Erzielte Einsparung von **1,8 Mio. Euro**
- Umsetzung **ohne Neuinvestitionen und Mehraufwand**

Projekt

- Kunde:** Schuhhersteller
- Größe:** 12.100 Mitarbeiter
- Umsatz:** 1,35 Mrd. Euro
- Standort:** Vertriebszentrum, GB
- Dauer:** 5 Monate

Unsere Rolle:

Team-Mitglied / Umsetzer

Unsere Verantwortung:

Planung und Durchführung von Prozessoptimierungen / Verhandlungsführer / Mitarbeitertraining



Seminar

Process Excellence Training® (PET®) für den Handel

Wie können wir die Theorien des Prozessmanagements in ein Training einbauen, das die Teilnehmer begeistert und gleichzeitig den praktischen Einsatz der Theorie ermöglicht?

Getrieben von dieser Frage haben wir das umfangreiche und bereits vielfach bewährte Process Excellence Training® Produktion auf die Eigenheiten des Handels angepasst und darauf das PET® Handel entwickelt. Trainiert wird die praxisnahe Anwendung von Konzepten und Methoden durch „learning by doing“ unter Konkurrenz- und Zeitdruck und mit unzureichenden Ressourcen. Auf die Vermittlung eines möglichst großen Stoffumfangs wird bewusst verzichtet. Das Sammeln eigener Erfahrungen und Erkenntnisse steht im Vordergrund.

Was unterscheidet einen guten von einem schlechten Prozess? Mit welchen Methoden lassen sich Prozesse mit Kennzahlen bewerten? Wie lassen sich Schnittstellen, Informationsflüsse und Verantwortlichkeiten besser abstimmen? Antworten auf diese Fragen werden ansprechend aufgezeigt, durch Theorieeinheiten gestützt und mit Erfolg im Training verbessert.



Das Training zeigt durch die gezielte Simulation von alltäglichen Abläufen die Stärken und Schwächen individueller Vorgehensweisen auf. Prozesse werden erlebbar und wir zeigen, dass sie bei richtiger Anwen-

dung Spaß machen und motivieren können. Die Teilnehmenden erlernen die systematische und nachweisliche Verbesserung von Effizienz und Qualität in Prozessen.

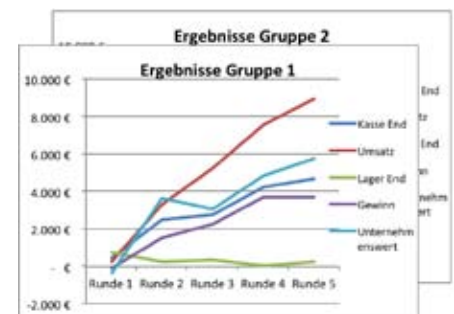
Das Ausrichten der Prozesse auf die Profitabilität – den Kundenwert – spielt in diesem Training eine große Rolle. Damit einher gehen die Ansprüche an das Controlling und die Steuerung. Zeitnahe Auswertungen der wichtigen Parameter sind dabei Pflicht.

Wissensvermittlung:

- Umgang mit typischen Problemen im Praxis-Alltag eines Unternehmens
- Systematisches Verbessern von Prozessen
- Prozessanalyse und Strukturierung mit einfachen Methoden
- Auswählen und Erheben geeigneter Prozess-Kennzahlen
- Erfassen und leicht verständliches Darstellen von Prozessen
- Grundlagen der Schnittstellen- und Engpassanalyse

Erkenntnisgewinn

- Relevanz: Prozesseffizienz und Qualität sind im betrieblichen Alltag überlebensnotwendig.
- Klarheit: Hohe Komplexität erfordert eine systematische Vorgehensweise und eine pragmatische Schärfung der Sicht auf das Wesentliche. Steuerung – nur was man messen kann, kann man auch steuern, managen und verbessern.
- Verantwortung: Qualität und Effizienz erfordern klare Ziele und Verantwortlichkeiten für Prozesse und Schnittstellen auf allen Ebenen.



Ablauf:

Das Training ist auf die Dauer von 2 Tagen (16 Stunden) ausgerichtet; es wird in zwei Gruppen mit insgesamt 12 bis maximal 18 Teilnehmenden trainiert. Die Teilnehmenden erleben in einem mehrfach simulierten Ablauf eines Unternehmens praxistypische Probleme. Sie erhalten eine kurze Einführung in das Planspiel, werden sodann ihren Rollen zugewiesen und starten mit einem 15-minütigen Einstudieren der Regeln. Insgesamt werden fünf Trainingseinheiten durchgeführt. Jede dieser Einheiten hat eine Dauer von exakt 30 Minuten. Danach findet ein Kurz-Feedback statt, gefolgt von einer Theorieeinheit, in welcher die Teilnehmenden Methoden kennenlernen, die sie befähigen, den Prozess systematisch zu analysieren und zu verbessern. Die Theorieeinheiten gliedern sich wie folgt:

- a) Checkliste für einen guten Prozess
- b) Umfeldanalyse
- c) Detailanalyse - Stärken-Schwächen-Analyse
- d) Definition der Soll-Logik

Nach jeder „Input-Phase“ bekommen die Teilnehmenden 60 Minuten Zeit, Optimierungen zu planen und vorzunehmen. Lösungen für die im Training auftretenden Probleme werden sie selbst erarbeiten. Die Optimierungen werden sofort umgesetzt und bewertet.

Zielgruppe für dieses Training sind Prozessverantwortliche, das mittlere Management, und die Führungsebene von Handelsunternehmen.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Wollen auch Sie einmal gemeinsam mit Ihren Mitarbeitern nicht nur den theoretischen Ansatz, sondern auch die Vorteile effizienter Prozesse in der Praxis erleben? Dann kontaktieren Sie uns. Gerne schicken wir Ihnen weitere Informationen und gestalten gemeinsam einen lehrreichen und unvergesslichen Workshop für Sie und Ihr Unternehmen! ■

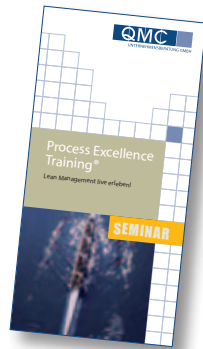
Der Prozess-Steckbrief ist zum
 Download auf unserer Homepage hinterlegt: www.qmc.de

Workshops & Beratung

Schlanke F & E



Process Excellence Training®



Kosten- und Wertanalyse



Lean Management



Change Management in IT-Projekten



Seminare

QB und Interner Auditor (Industrie)

26.-28.09.12

Prüfung Q-Auditor gemäß EOQ-Richtlinie

09.11.2012

Refresher Fachauditor

12.-13.11.12

Refresher Q-Auditor gemäß EOQ-Richtlinie

26.-27.11.12

QB und Interner Auditor (GW)

19.-21.11.12

Controlling im TQM

29.-31.10.12

Changemanagement – Wandel im Unternehmen

05.-06.11.12

Self-Assessment EFQM

22.-23.10.12

Weg zur Business Excellence

24.-25.10.12

Kreativitätstechniken

20.-21.09.12

Moderation und Konfliktmanagement

13.-14.09.12

8D-Reklamationsmanagement

22.11.2012

Betriebswirtschaftliche Grundlagen

01.-02.10.12

Arbeitsrechtliche

Grundlagen für Führungskräfte

03.-04.12.12

PET® Basis

24.-25.09.12

PET® Kunden

07.-08.11.12

PET® Führung und Mitarbeiter

19.-20.11.12

PET® Lieferantenmanagement

05.-06.12.12

Wertstromdesign

28.-29.11.12

Synchrone Produktion – Prozess und Kostenoptimierung

04.-05.10.12

Six Sigma – Grundlagen und Praxis

29.-30.11.12

QFD

02.11.2012

Poka Yoke

12.09.2012

Projektmanagement

01.-02.10.12

SPC

24.-25.10.12

IMPRESSUM

QMC Unternehmensberatung GmbH
 Neuer Zollhof 3
 40221 Düsseldorf
 E-Mail: info@qmc.de
 www.qmc.de

Tel.: +49 211 668100-0
 Fax: +49 211 668100-77
 Registernummer: HRB 3902
 Registergericht: Düsseldorf
 Ust-IdNr.: DE 221631262

Verantwortlich für den Inhalt:
 Dr.-Ing. Dirk Wilmes

Bildquellen

Seite 3: iStockphoto, Dimitrije Tanakovic; Seite 4: Sven Streiber; iStockphoto, Vladimir Cetinski; iStockphoto, nullplus; Seite 5: iStockphoto, daver 2002ua

© Copyright 2012, QMC Unternehmensberatung GmbH.
 All rights reserved. Any reproduction, duplication or distribution of files from this site in any form is prohibited.