

# 19 Meilensteine

## Vector SCM – Ein Ausflug in die Automobilzulieferindustrie

von Daniela Höll

An der Hochschule Pforzheim stehen im Hauptstudium Fallstudien für die Studenten auf dem Programm. Der Studiengang Betriebswirtschaft/Beschaffung und Logistik organisiert unter der Leitung von Professor Dr.-Ing. Klaus Möller und Professor Reinhard Schottmüller Vorträge von Unternehmen, die ihre Software für den Einsatz im Bereich Logistik vorstellen. Im Rahmen dieser Vortragsreihe hielt Stefan Balsam im April 2005 einen Vortrag zum Thema Interkontinentales Netzwerk und die damit verbundenen Anforderungen an ein Tracking & Tracing Tool.

Herr Balsam, selbst Absolvent des Studiengangs, arbeitet bei Vector SCM in Eschborn im Bereich Intercontinental Operations (IO). Vector SCM ist ein 4th Party Logistics Provider (4PL). Dieser versteht sich als Gestalter und Koordinator von Supply Chains, wobei die operativen Tätigkeiten einem anderen Dienstleister überlassen werden. Das signifikante Know-How und der Wertbeitrag des 4PL liegen in der Optimierung der Architekturen der Versorgungsketten und der strategischen Steuerung und Kontrolle dieser Supply Chains.

Weltweit sind 380 Mitarbeiter in dem Unternehmen tätig, 36 in Europa. Der Hauptsitz befindet sich in Novi, USA. Weitere Niederlassungen sind in Europa, Asien und Südameri-

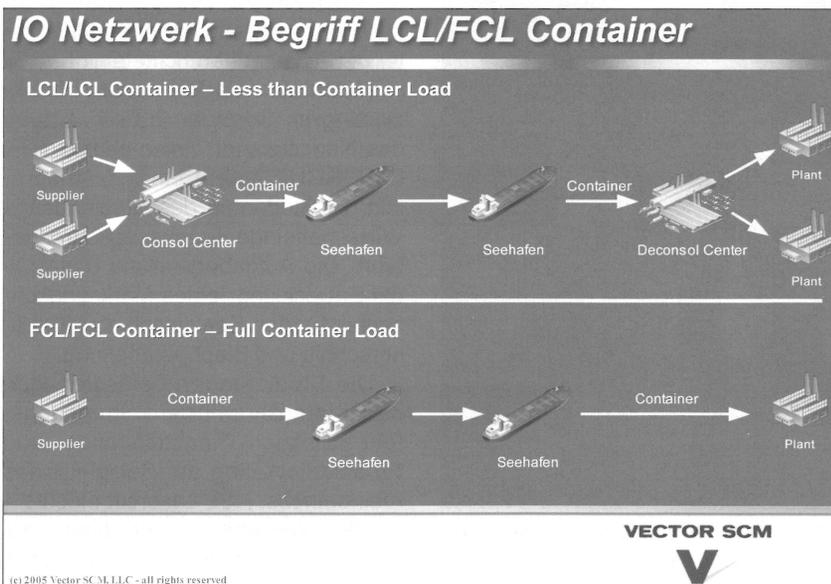
ka ansässig. Einer der größten Kunden von Vector SCM ist General Motors (GM). Für diesen Kunden übernimmt Vector SCM die Steuerung der Material- bzw. der Fahrzeugtransporte weltweit. In Europa stehen TNT, Exel und Panalpina unter Vertrag für die Transporte von Stückgut und Containern; pro Monat werden 500 Container aus Europa exportiert und 200 nach Europa importiert – Waren von über 1200 Lieferanten aus 20 Ländern.

Im Detail stellt sich der Materialfluss innerhalb Europas vom Lieferanten bis hin zum Werk von GM bzw. Opel wie in der Grafik dar. Die Materialien werden von den Lieferanten durch Speditionen abgeholt und in ein Konsolidierungscenter (Consol Center) gebracht, wenn es sich um Stückgut (Less than Container Load) handelt. In diesem Center werden die eingehenden Paletten bzw. Gitterboxen der verschiedenen Lieferanten mit demselben Bestimmungsort in einen Container verstaут. Der verplombte Container wird an den Seehafen verbracht und auf ein Containerschiff verladen. Vom Empfangshafen wird der Container in ein Dekonsolidierungscenter (Deconsol Center) gebracht. Hier wird die Ladung wieder in die einzelnen Stückgutpakete zerteilt und von dort aus per LKW zum entsprechenden Werk transportiert. Han-

delt es sich nicht um einen Stückguttransport, sondern um eine „Full Container Load“, d.h. der Lieferant befüllt einen kompletten Container mit seinen Erzeugnissen, dann entfällt die Stufe des Umpackens im Consol bzw. Deconsol Center.

Bei einer „Less than Container Load“ sind 19 Meilensteine in Form von einzelnen Kontrollpunkten abzuarbeiten, bis die Waren vom Zulieferer beim Automobilbauer sind. Das heißt, es gibt 19 Schnittstellen, an denen der Materialfluss abreißen und dies zu Problemen in den weiteren Stationen der Kette führen könnte. Ziel ist es deshalb, eine die Materialflüsse von GM komplett abzubilden und die Überwachung der Sendungen über alle Stationen hinweg systemübergreifend zu gewährleisten. Bei Vector SCM erfolgt diese Überwachung mit Hilfe eines Tracking & Tracing Tools, dem Supply Chain Management System – GC3. In diesem System werden alle ladungsrelevanten Informationen aus allen beteiligten Systemen gespeichert und sind jederzeit abrufbar. Immer wenn ein Meilenstein abgearbeitet wurde, werden die Daten von dem Service Provider per EDI-MESSAGE an das GC3 übermittelt. Mit einem „Ampelsystem“, das mögliche kritische Unterbrechungen der geplanten Supply Chain anzeigt, werden die verschiedenen Stadien der Ladungen visualisiert.

Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Balsam schloss sich ein Workshop für eine Studentengruppe an. Hier wurden bei Vector SCM behandelte Erweiterungen des Tracking & Tracing Tools, zum Beispiel in Richtung zusätzlicher Meilensteine wie die für Australien notwendige Containerbegasung, vorgestellt und deren Lösungsansätze diskutiert.



### Die Autorin

Daniela Höll studiert im 8. Semester Betriebswirtschaft/Beschaffung und Logistik.