



Mai 2006

www.E-3.de ■ www.E-3.at ■ www.E-3.ch

Jetzt unter  
[www.e3abo.info](http://www.e3abo.info)  
 kostenlos anmelden!

Alle Mitglieder von Deutschsprachigen SAP-Anwendergruppen und Vereinen können ab sofort unter [www.e3abo.info](http://www.e3abo.info) einen kostenlosen Abonnementbezug beantragen.

Diese E-3 Aktion wird exklusiv von COGNOS GmbH unterstützt – dem Experten für unternehmensweites Reporting und Planung im SAP-Umfeld.

THE NEXT LEVEL OF PERFORMANCE™

### Tux goes Hewlett-Packard

Beim SAP-Kunden OMV werden IBM-Mainframes abgelöst **S. 24**

### Supply Chain Management

Eine wissenschaftliche Bewertung **S. 42**

### Virtualisierung ist Trumpf

FSC liefert Dynamic-IT für die SAP-Architektur **S. 60**

# SAP runs USA

## The best run businesses run SAP

das vorgestellte Szenario geschlossen. Das Deployment kann schon in der Quell-Lokation mit der Aufteilungsfunktion über Kundenbedarfe, Planprimärbedarfe und Distributionsbedarfe gestartet werden. Falls die Aufteilungsfunktionen den bisher bekannten Möglichkeiten entsprechen, ist das ausschlaggebend für die Anwendung in dem skizzierten Szenario.

Es bleibt die Frage, ob es möglich sein wird, in das berechnete Ergebnis manuell einzugreifen, um Verteilungsmengen nachhaltig manuell modifizieren zu können.

**Die neue Funktion** Ersatzteilplanung ist generell interessant für die Distribution von lagerhaltigen Erzeugnissen in einem Netzwerk. Sie beinhaltet Prognose, Sortimentsplanung, Distributionsplanung, Deployment und Bestandsausgleich. Durch die ereignisgesteuerte Mengenzuordnung (ATP) kann die Funktion Push-Deployment automatisch aufgerufen werden.

#### Empfehlung & Fazit

Mit den angekündigten Erweiterungen zum SCM-Release 5.0 (Supply Chain Management) bietet sich SNP-Deployment in Verbindung mit Funktionen der Ersatzteilplanung eindeutig als das sinnvollste Verfahren in dem beschriebenen Szenario an.

**Die Funktion** der Rückstandsbearbeitung wäre auch bei Vorhandensein der Möglichkeit der Bestätigung von Umlagerungsbestellungen für die Zuteilung von Distributionsmengen in dem diskutierten Szenario nicht zu empfehlen. Falls die werksübergreifende Integration der Bestätigungsergebnisse bei Umlagerungsbestellungen realisiert wird, stellt sie aber in SCM-Szenarien, die nicht mit SNP laufen, sicher eine der ersten Alternativen dar (siehe Planprimärbedarf).

Für eine eindeutige Empfehlung wäre es erforderlich, die ERP-Funktion DRP (Distribution Requirement Planning) auf Eignung zu untersuchen. Diese wird von SAP allerdings nur mit Einschränkungen empfohlen und nicht mehr weiter entwickelt.

**Der Einsatz** der Rückstandsbearbeitung zur systematischen Bestätigung von Kundenaufträgen ist in Szenarien, wie hier geschildert ohne Einschränkungen zu empfehlen, dazu existiert keine Alternative.

Weiterführende Information am SAP-Service-marktplatz und unter <http://help.sap.com>



MHP: Auto-Zulieferer können in zehn Jahren 70 Prozent wachsen

## Systemintegration und Management entlang der Prozesse

Aktuelle Studien prophezeien neue Formen der Kooperation und Arbeitsteilung in der Automobilindustrie. Dabei werden die Zulieferer verstärkt in die Entwicklungs- und Produktionsprozesse integriert.

**D**adurch ergeben sich Veränderungen, die auch das Informationsmanagement und die Unternehmenssoftware betreffen. Die Zuliefererindustrie im Automobilbereich steht vor weit reichenden Veränderungen. Eine aktuelle Untersuchung von Roland Berger und Partner hat eine Reihe von Entwicklungen ausgemacht, die für die Zulieferer von großer Bedeutung sind: So wird die Konzentration im Bereich der Original Equipment Manufacturer (OEM) weiter zunehmen. Außerdem geht die Studie davon aus, dass sich bis 2008 nur noch acht Automobilhersteller den Weltmarkt teilen.

**Um dieser Entwicklung** zu genügen, müssen auch die Zulieferer verstärkt global interagieren und kooperieren. Zumal, wie eine weitere Untersuchung von Mercer und dem Fraunhofer-Institut feststellt, die Zuliefererunternehmen der Automobilindustrie bis 2015 große Teile von Entwicklung und Produktion von den Autoherstellern übernehmen werden. Das Wachstumspotenzial durch diese Verlagerung wird auf insgesamt 70 Prozent beziffert.

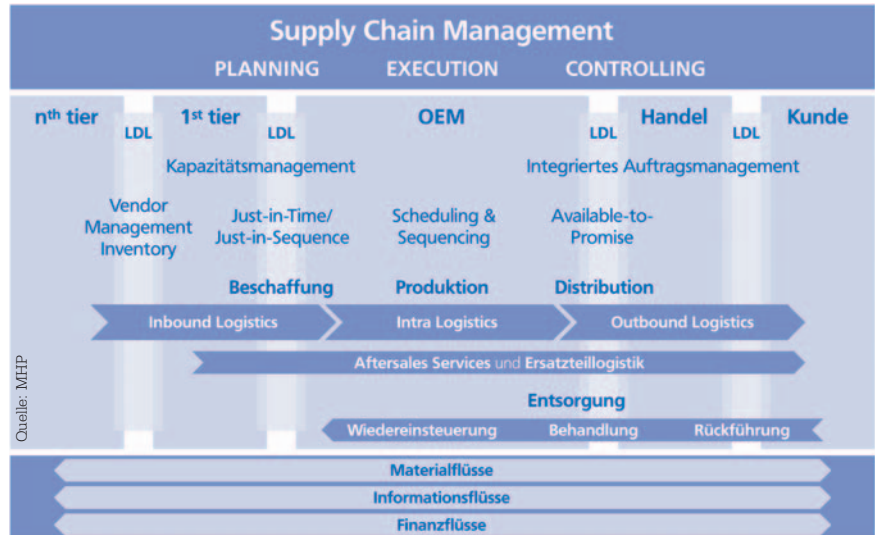
#### Datenaustausch über Unternehmensgrenzen

Das wird auch dazu führen, dass die Zulieferer mehr Verantwortung hinsichtlich der Systemintegration und des Managements entlang der Prozesse, z. B. in der Lieferkette, übernehmen müssen. Die Zusammenarbeit mit den Zulieferern wird dadurch immer dynamischer und stärker verzahnt. Selbst Bereiche wie Entwicklung und Services werden eingebunden. Teilweise haben sich auch schon erste Händler am Ende der Lieferkette eingereicht. Herkömmliche IT-Landschaften sind dafür meist nicht flexibel genug. Und was noch schwerer wiegt: Weil dem so ist, wird es immer kostspieliger, notwendige Anpassungen vorzunehmen. Denn zunehmend komplexere Geschäftsprozesse verlangen nach leistungsfähigen Softwarelösungen. Damit verbunden steigen die Wartungskosten, die gemeinhin als größter Feind der IT-Innovation gelten. Die Folge: Das Budget für notwendige Neuinvestitionen wird immer weiter beschnitten. Als Konsequenz werden Top-Supplier ihre Prozesse, Strukturen und Strategien verfeinern, um sich im harten Wettbewerb behaupten zu können. Vom Projektmanagement, der Logistik und dem

E-Commerce, über die grundlegenden organisatorischen Strukturen bis hin zu stärkerer Kundenorientierung reicht dabei die Palette an Bereichen, die optimiert werden können. Dafür ist es notwendig, dass OEMs, Zulieferer und Partner auf einer einheitlichen IT-gestützten Kooperationsplattform agieren.

**Den Internetplattformen** als Kommunikationsmedium für die Kooperation und den Datenaustausch über Unternehmensgrenzen hinweg kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Die Herausforderung, die sich daraus für die Unternehmen im Automobilumfeld ergibt, lässt sich auf einen einfachen Nenner bringen: Integration. Gerade sich schnell verändernde Geschäftsprozesse und neue Partner in die Zusammenarbeit einzubinden, sind ohne eine effiziente IT-Unterstützung nicht adäquat und effizient umzusetzen.

**Schnell auf neue Bedingungen** zu reagieren, wird laut einer Untersuchung von SAP von rund 48 Prozent aller befragten Unternehmen als sehr relevant eingestuft. Ungeachtet dessen gilt die Investition in eine neue IT-Landschaft aufgrund des meist unsicheren Zeit- und Kostenrahmens immer noch als schwer kalkulierbar. Schnell durchgeführte Anpassungen werden folglich meist noch mit einer höheren Komplexität gleichgesetzt. Außerdem sind laut der Gartner-Studie „Enlightened IT Use Survey“ oft bereits mehr als 80 Prozent eines IT-Budgets in bestehenden Systemen gebunden. Dadurch wächst der Druck, die Total Cost of Ownership so weit wie möglich zu reduzieren – bei der gleichzeitigen Forderung nach mehr Innovationen. Dieses Problem lässt sich lösen, indem bereits bestehende Services



Supplier Relationship Management und Supply Chain Management gehören in einem Extended-Enterprise zu den wichtigsten Wettbewerbsstärken und nachhaltigen Alleinstellungsmerkmalen.

innerhalb der Unternehmens-IT neu kombiniert werden – und zwar über Unternehmensgrenzen hinweg.

**Dafür bietet** eine serviceorientierte Architektur für anpassungsfähige Unternehmenslösungen wie die Enterprise Services Architecture (ESA) von SAP eine Grundlage. ESA bildet sozusagen den Bauplan, um neue Lösungen zu entwickeln und bereits existierende Produkte zu integrieren. Dabei lassen sich sowohl strukturierte als auch unstrukturierte Informationen aus SAP- und Nicht-SAP-Systemen problemlos einbinden und steuern.

**Mit allen gängigen Technologien kompatibel**

Um eine serviceorientierte IT-Architektur wie ESA effizient und unter Einsatz sämtlicher geläufiger Kommunikationsmechanismen zu implementieren, haben sich Web-Services als besonders geeignete Technologie herausgestellt. Sie sind mit einem Satz von Bausteinen bzw. Software-Komponenten vergleichbar, die über das Internet miteinander verbunden werden. Durch den offenen Aufbau der Enterprise Services Architecture sind sie leicht zu verändern und kombinierbar. Dementsprechend lassen sie sich problemlos erweitern bzw. an veränderte Gegebenheiten und Prozesse anpassen. Damit diese reibungslos abgewickelt werden können, dient NetWeaver als technologische Basis der Enterprise Services Architecture.

**Die auf zukunftsweisenden** Technologien (WebServices, XML etc.) basierenden Anwendungsplattformen wie etwa NetWeaver unterstützt alle gängigen Standards und bildet so das Gerüst, mit dem sich eine beste-

hende IT-Landschaft in Richtung ESA entwickeln lässt. Die strategische Neuorientierung der Applikationen der IT von der bestehenden zur serviceorientierten Architektur wird über eine so genannte Roadmap abgebildet. Diesen Maßnahmenplan erstellt z. B. die auf den Automotive-Sektor spezialisierte Management- und IT-Beratung Mieschke, Hofmann und Partner (MHP) nach einem selbst entwickelten Vorgehensmodell.

**Als Ergebnis** des Vorgehens lässt sich eine langfristige und serviceorientierte IT-Strategie für das jeweilige Unternehmen entwerfen, die bestehende IT-Systeme und Investitionen berücksichtigt. Im Zuge dessen werden Prozesse und Informationen hinsichtlich ihrer strategischen Relevanz sowie des System-Lebenszyklus überprüft. Somit wird mit dieser Analyse die ganze Flexibilität der Enterprise Services Architecture genutzt. Das Risiko hinsichtlich der getätigten IT-Investition wird auf ein Minimum beschränkt. Dazu tragen auch die vorkonfigurierten Inhalte von NetWeaver bei, indem der Integrationsaufwand gering gehalten und damit die Total Cost of Ownership nachhaltig gesenkt werden. Bei der Einführung einer Enterprise Services Architecture wählt MHP im Unterschied zu anderen Beratungsunternehmen eine prozessorientierte und strategische Vorgehensweise. Die Methoden wurden auf der Grundlage vieler SAP-Projekte entwickelt, um die IT der Automobilzulieferer für kommende Aufgaben im Bereich SRM zu rüsten.

Quelle: www.mhp.de

**Kompetenz**

Vom fachlichen Know-how der Automobilexperten beeindruckt, beteiligte sich die Porsche AG 1999 an MHP, um sich die Branchenkenntnisse und Ressourcen der Prozess- und IT-Berater langfristig zu sichern. Bis 2003 hat Porsche seine Beteiligung an dem Unternehmen schrittweise auf 74,8 Prozent erhöht. Der Sportwagenhersteller hat damit in „ausgezeichnete Kompetenz“ investiert, denn Mieschke, Hofmann und Partner ist der erste „Special Expertise Partner“ SAP for Automotive. Ein Qualitätsnachweis, den bis heute erst zehn Beratungsunternehmen in Deutschland vorweisen können.