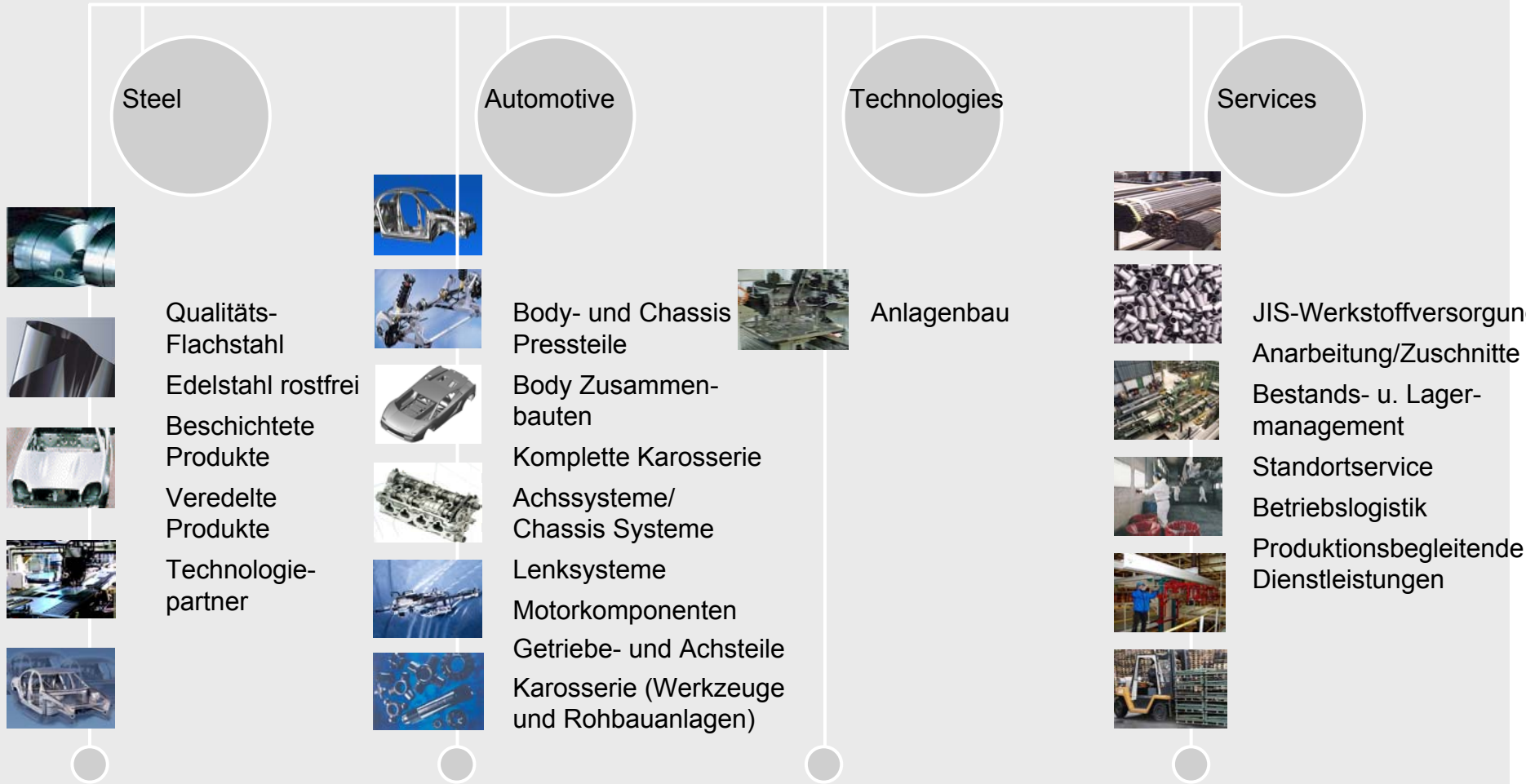




Regionale Zukunftspotentiale im globalen Wettbewerb



ThyssenKrupp – Partner der Automobilindustrie



Tk Automotive



ThyssenKrupp ist achtgrößter Automobilzulieferer weltweit

Umsatz 2003/04 in Mrd. USD*

1. Robert Bosch	31,4
2. Delphi	28,1
3. Denso	23,2
4. Johnson Controls	20,5
5. Bridgestone	18,3
6. Michelin	17,4
7. Visteon	17,1
8. ThyssenKrupp	16,3**
9. Lear	15,8
10. Magna	15,4
11. Aisin Seiki	14,5
12. Goodyear	13,4
13. Continental	12,4
14. Siemens (VDO + Osram)	11,8
15. Faurecia	11,5
16. TRW Automotive	11,3
17. Valeo	10,5
18. ZF Gruppe	8,4
19. Dana	7,9
20. ArvinMeritor	7,8

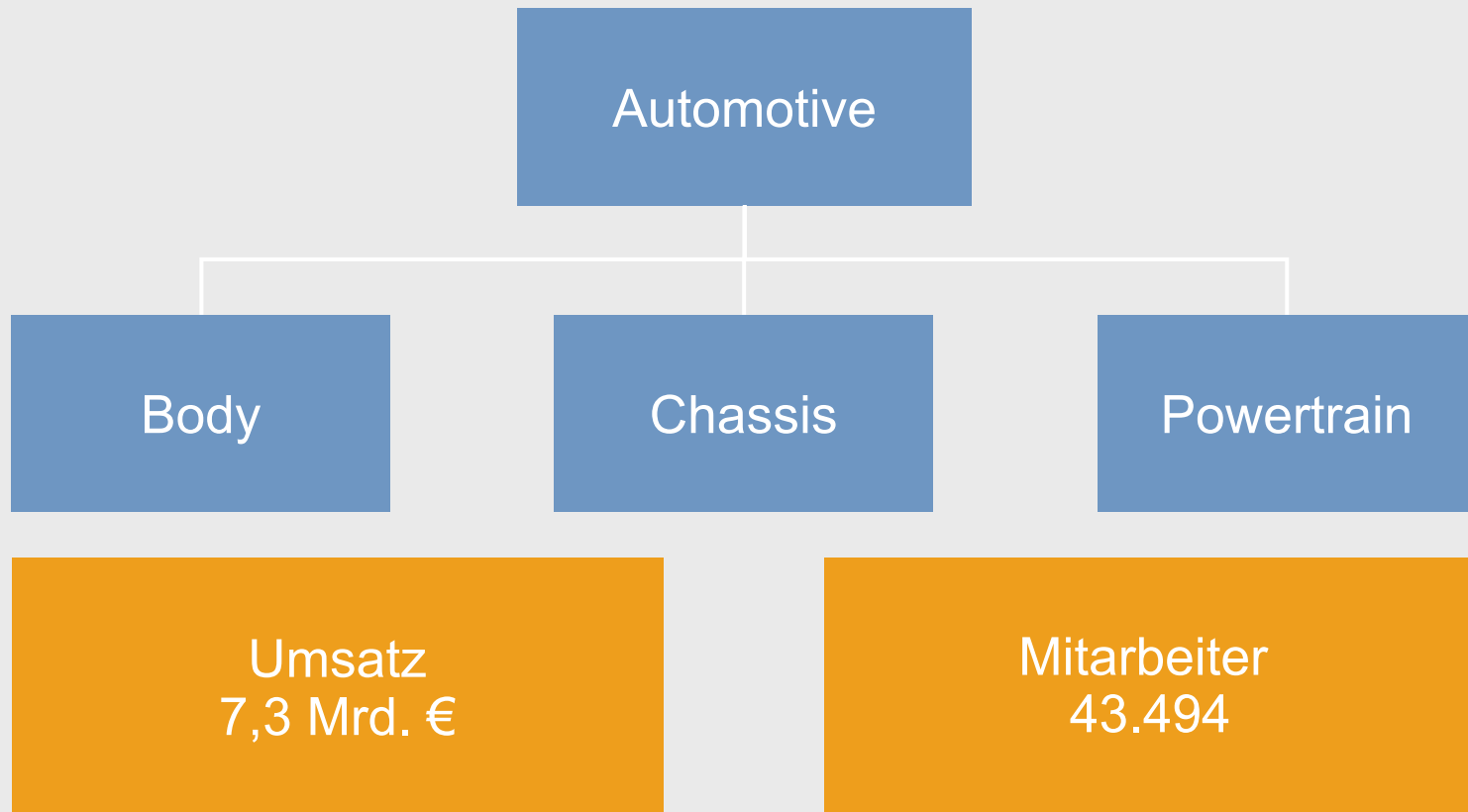
* Umsätze für Geschäftsjahr 2003 oder 2003/04

** Umrechnungskurs € - USD Ø GJ 2003/04: 1,25

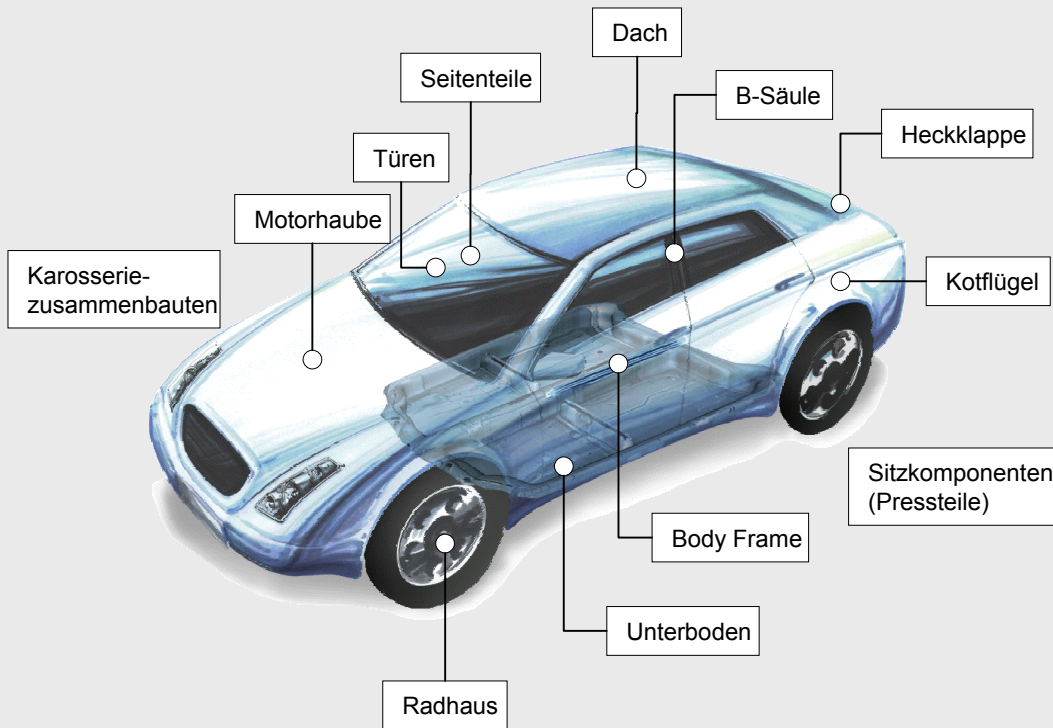
Quelle: Automobil-Produktion 2/2005



ThyssenKrupp Automotive



Body – Überblick



Werkstoffe

Stahl
beschichtet
hochfest
Edelstahl

Sandwich
Tailored Blanks
geschweißte
Platinen

Aluminium
Blech

Kunststoff
SMC
Duroplaste
Thermoplaste

Prozesse

Umformen
Pressen
Hydroforming
Kalibrieren
Warmumformung

Fügen
Kleben
Clinchen
Schweißen

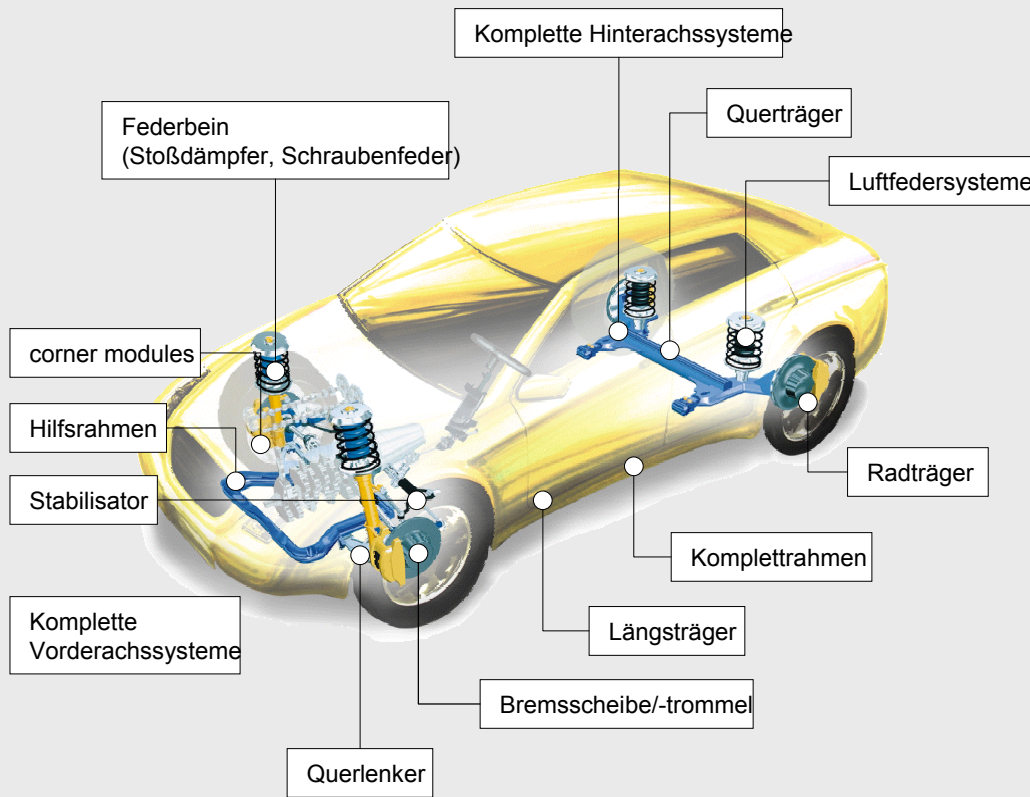
Lackieren

Mechanische
Bearbeitung

Zusammenbau
und Montage



Chassis – Überblick



Werkstoffe

Stahl
 Beschichtet
 Hochfest
 Werkzeugstahl
 Federstahl
 Edelstahl

Sandwich
 Tailored Blanks

Aluminium
 Magnesium
 Sphäroguss
 Grauguss

Prozesse

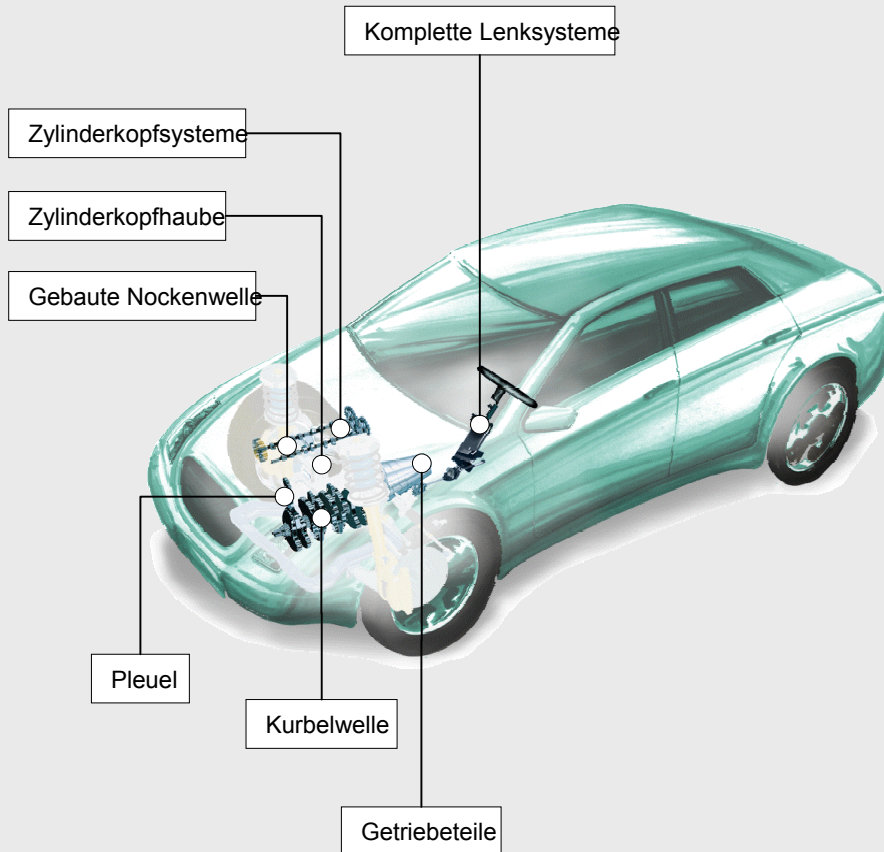
Umformen
 Pressen
 Hydroforming
 Kalibrieren
 Rollformen
 Schmieden
 Gießen

Fügen
 Kleben
 Clinchen
 Schweißen

Lackieren
Warm- und Kaltwickeln
 Mechanische Bearbeitung
 Zusammenbau und Montage



Powertrain – Überblick



Werkstoffe

Stahl
 Hochfest
 Schmiedestahl

 Grauguss

 Sphäroguss

 Magnesium

Prozesse

Gießen

 Schmieden
 Gesenkschmied
 en
 Präzisions-
 schmieden
 Kaltfließpressen

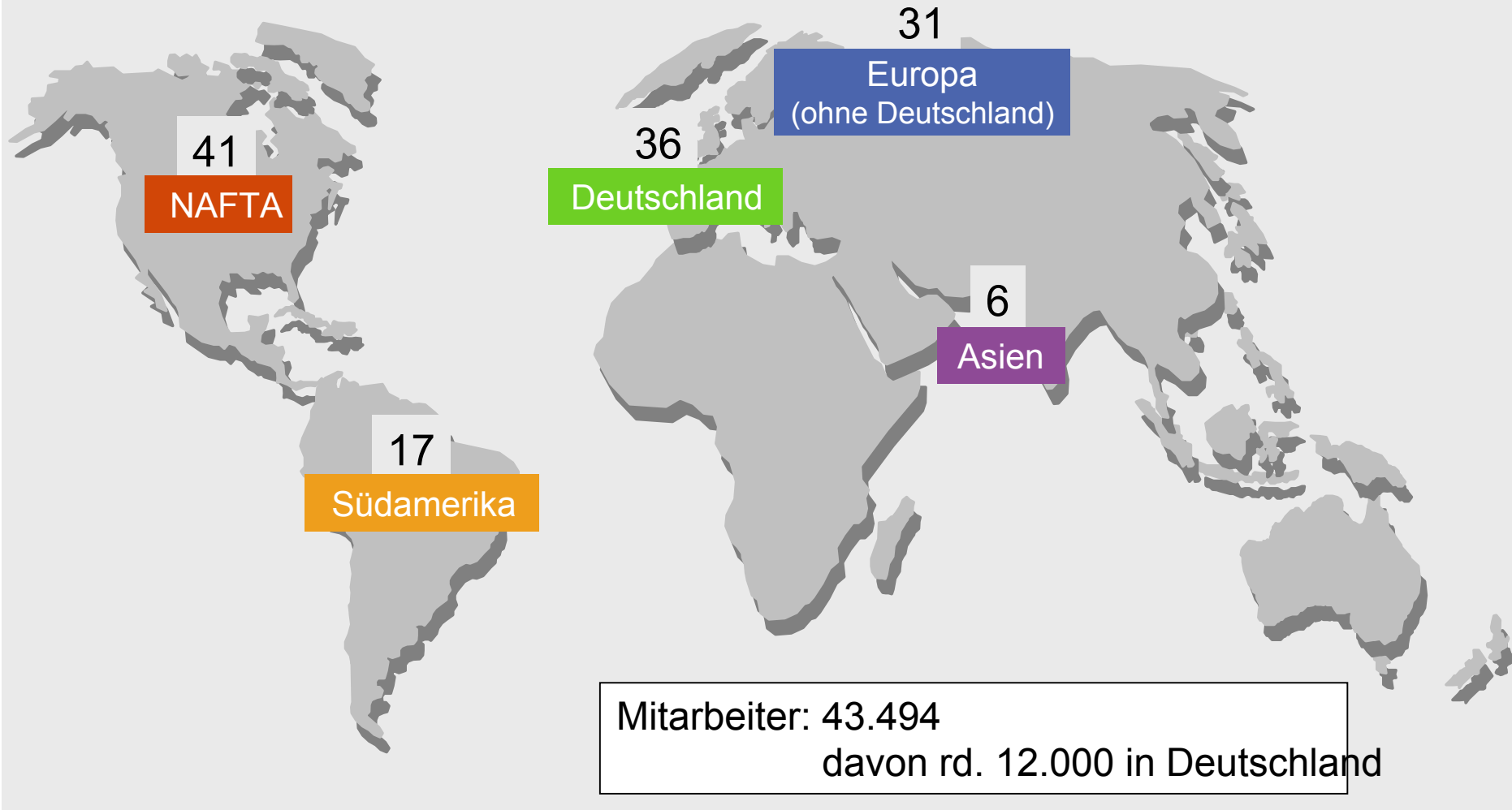
 Bearbeiten

 Zusammenbau
 und Montage



Produktionsstandorte

Gesamt: 131



Arbeitskosten und Produktivität in Deutschland

„Welche Maßnahmen muss ThyssenKrupp Automotive ergreifen, um die heutigen
12.000 Arbeitsplätze in Deutschland zu halten?“

Ein Blick auf das Verarbeitende Gewerbe

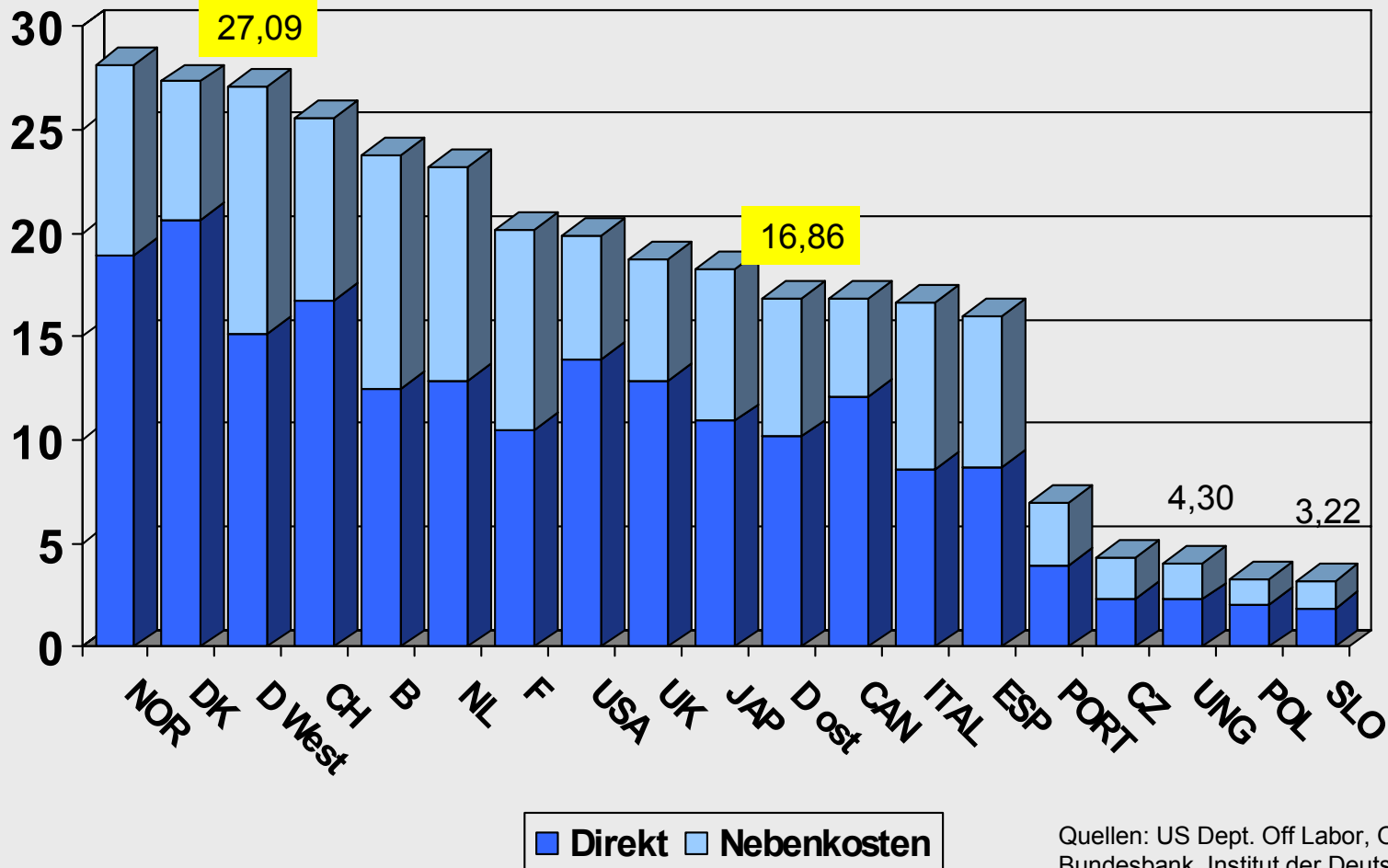
Quellen: US Dept. Off Labor, OECD, Deutsche Bundesbank, Institut der Deutschen Wirtschaft Köln

Tk Automotive



Arbeitskosten €/Std

Arbeitskosten im verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2003

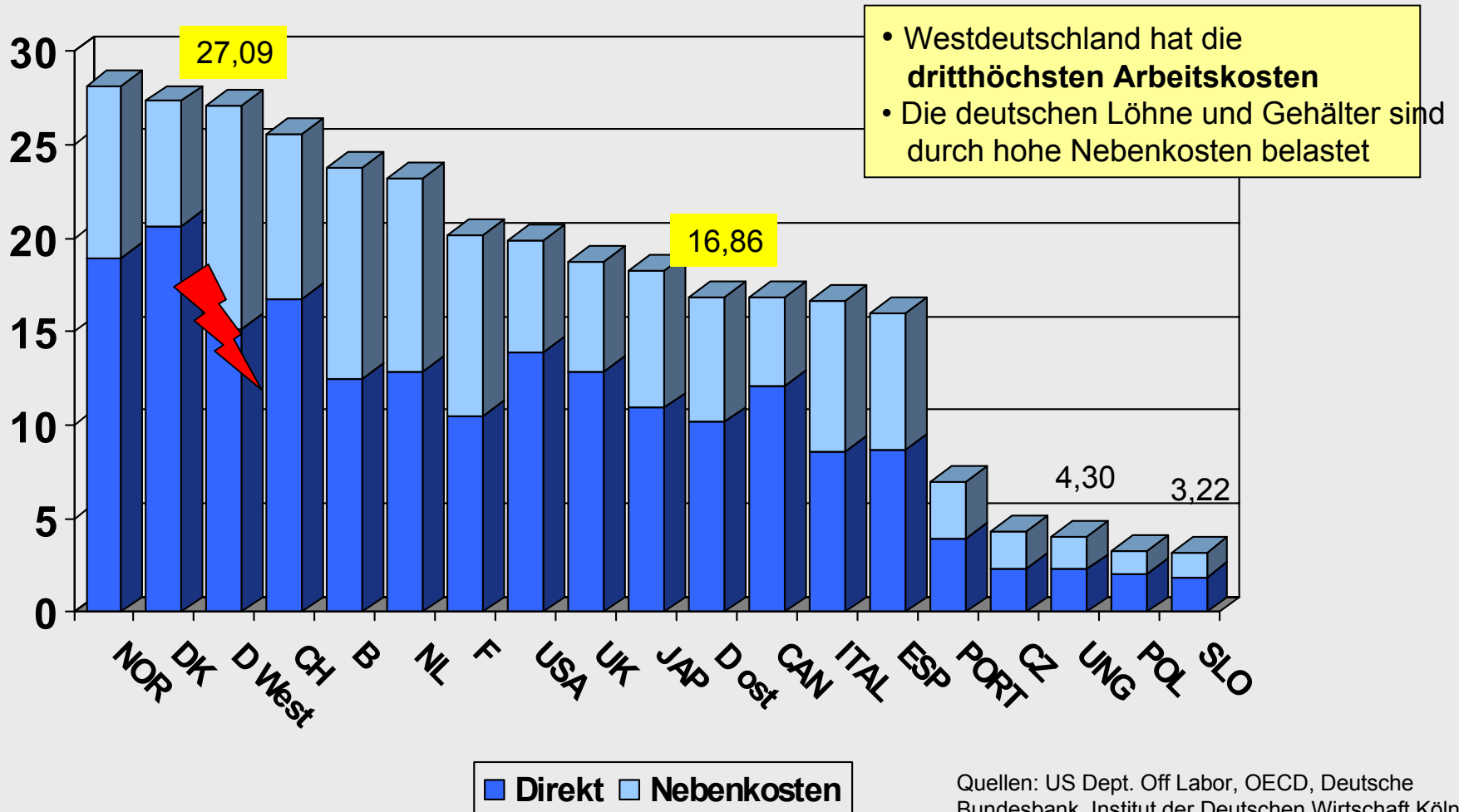


Quellen: US Dept. Off Labor, OECD, Deutsche Bundesbank, Institut der Deutschen Wirtschaft Köln



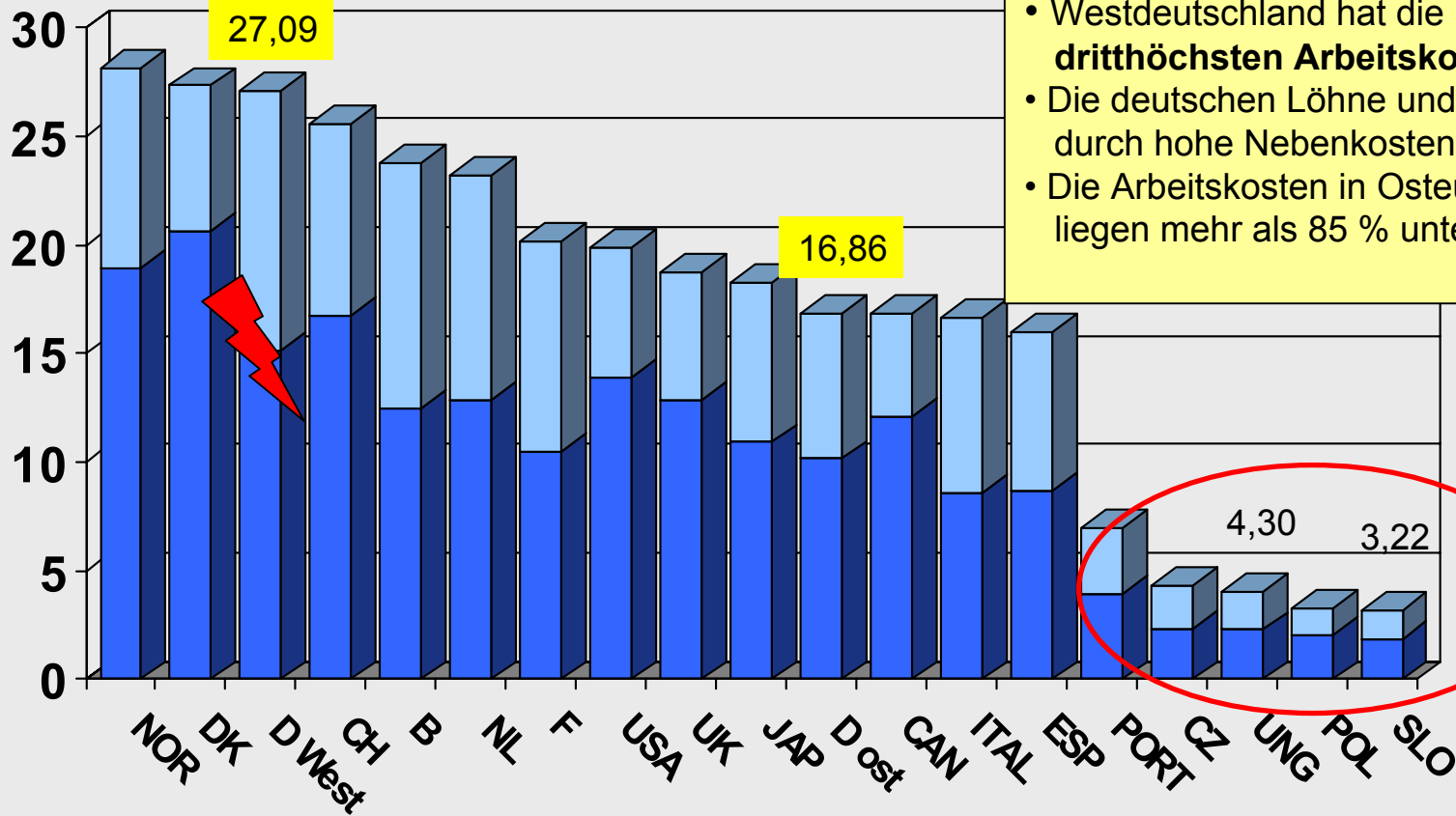
Arbeitskosten €/Std

Arbeitskosten im verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2003



Arbeitskosten €/Std

Arbeitskosten im verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2003



- Westdeutschland hat die **dritthöchsten Arbeitskosten**
- Die deutschen Löhne und Gehälter sind durch hohe Nebenkosten belastet
- Die Arbeitskosten in Osteuropa liegen mehr als 85 % unter Westdeutschland

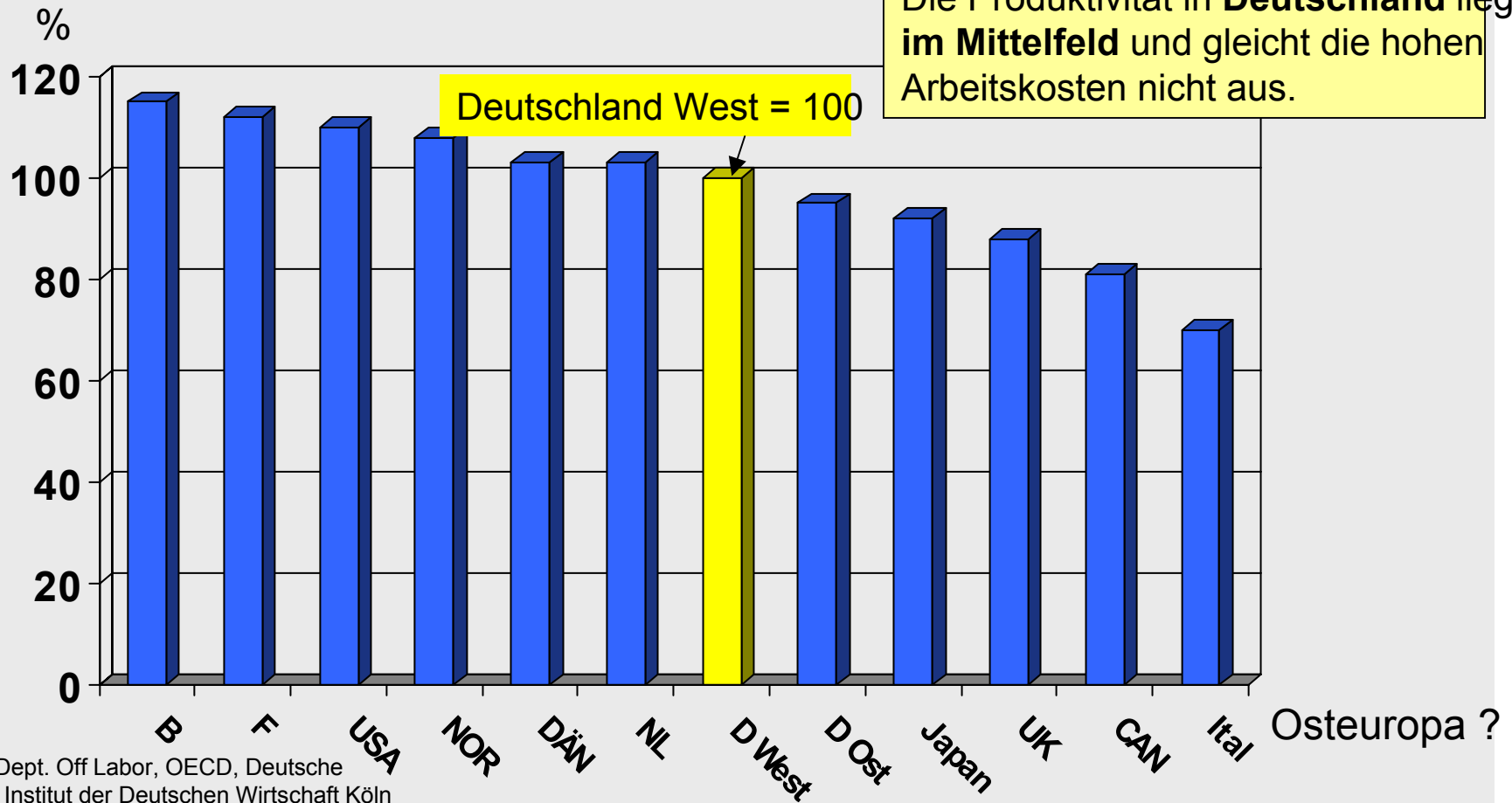
■ Direkt ■ Nebenkosten

Quellen: US Dept. Off Labor, OECD, Deutsche Bundesbank, Institut der Deutschen Wirtschaft Köln



Produktivität

Bruttowertschöpfung je Std. im Verarbeitenden Gewerbe ohne Osteuropa



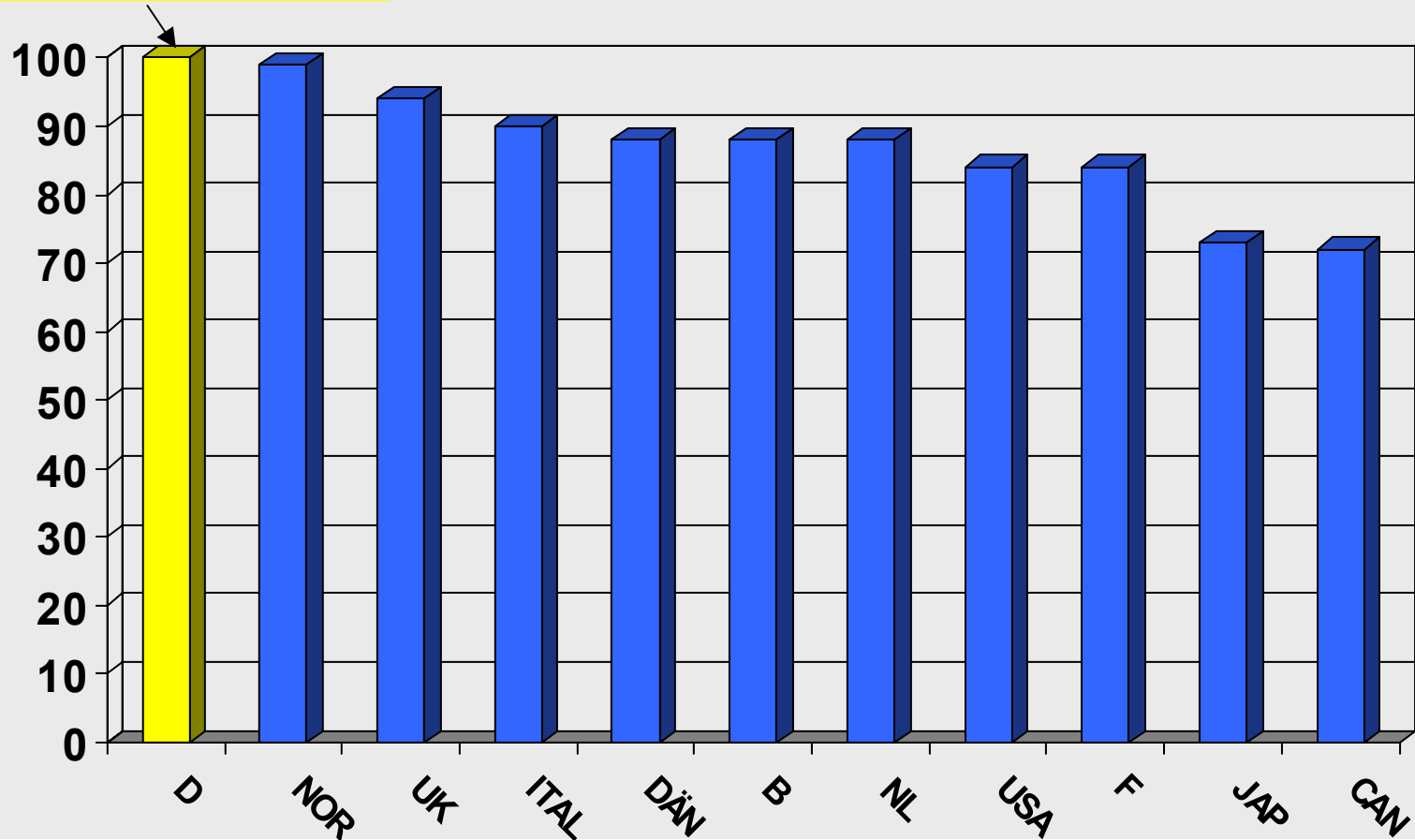
Tk Automotive



Arbeitskosten + Produktivität

Verarbeitendes Gewerbe ohne Osteuropa

Deutschland West = 100



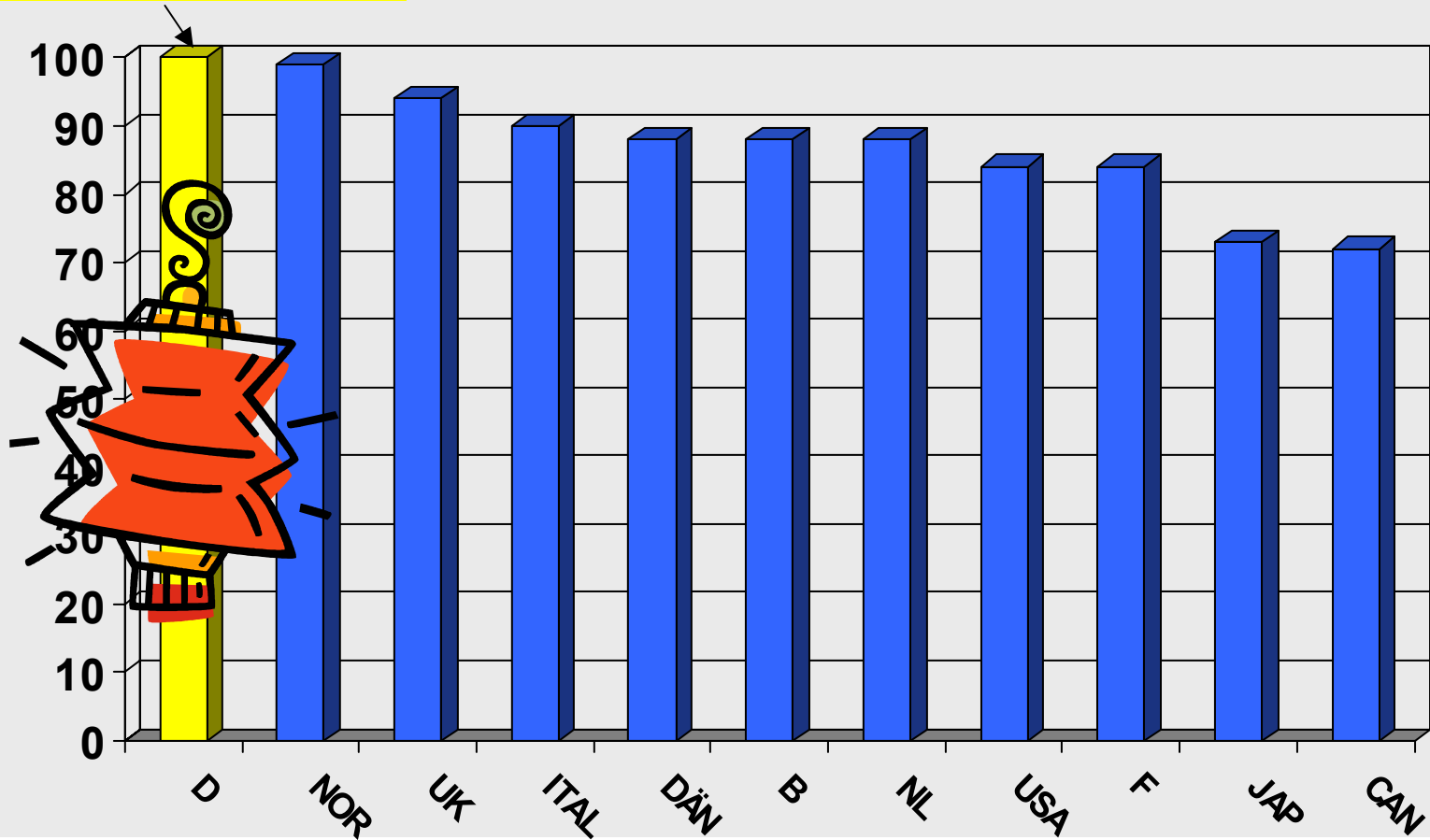
Tk Automotive



Arbeitskosten + Produktivität

Verarbeitendes Gewerbe ohne Osteuropa

Deutschland West = 100



Tk Automotive



Fazit:

Raus aus Deutschland!

Rein in die Low Cost Countries!



Fazit:

Raus aus Deutschland!

Rein in die Low Cost Countries!

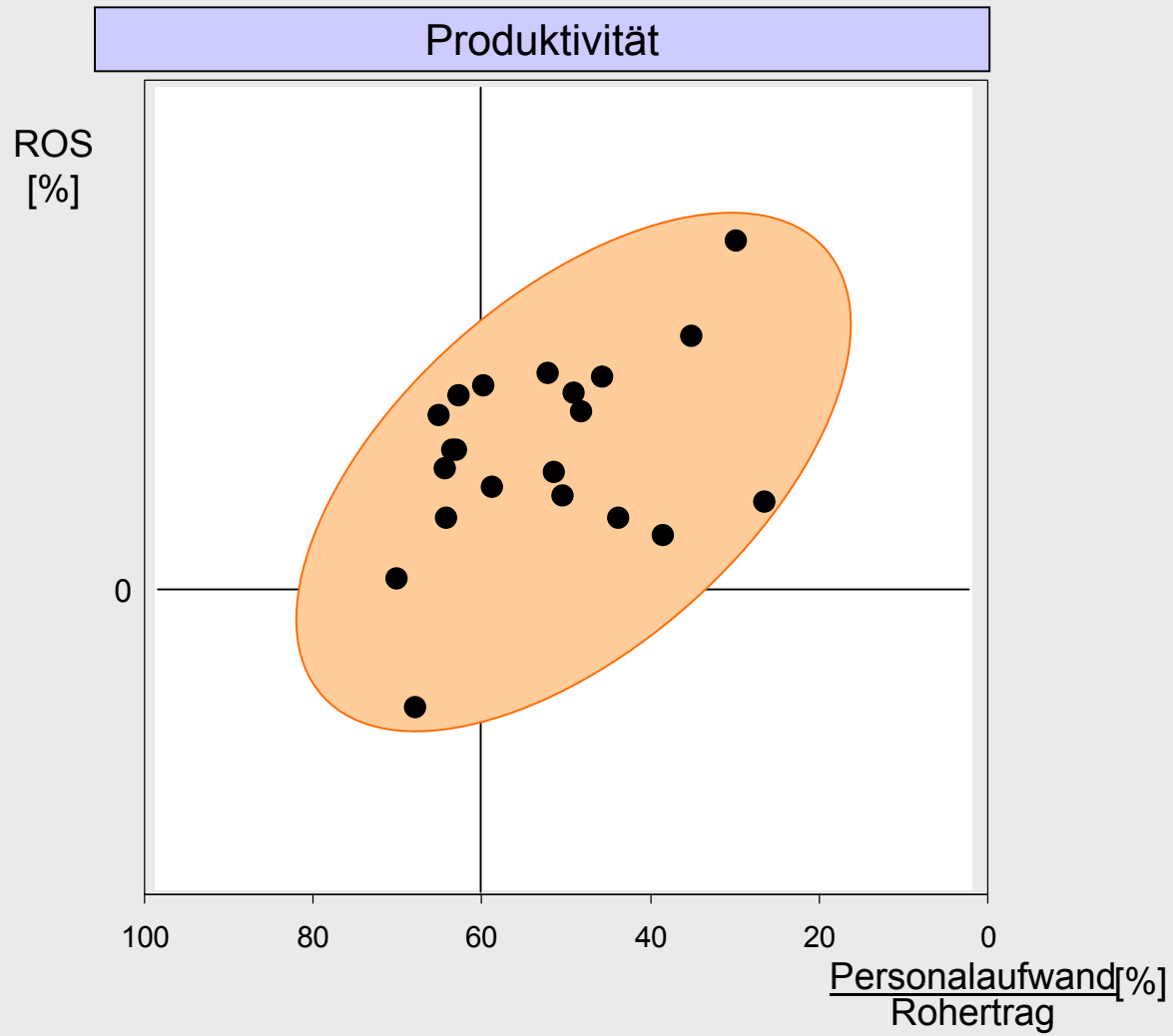
oder?



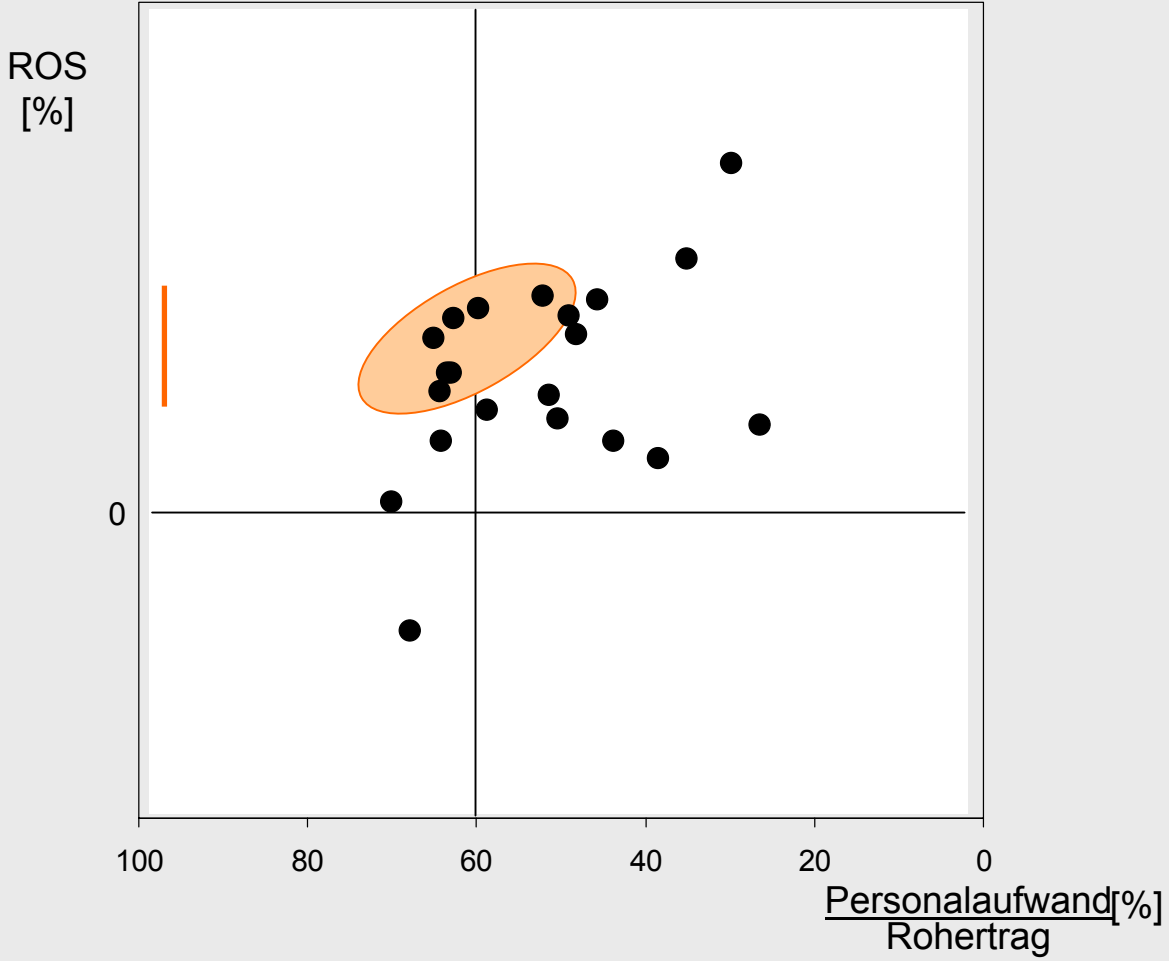
Arbeitskosten und Produktivität in Deutschland

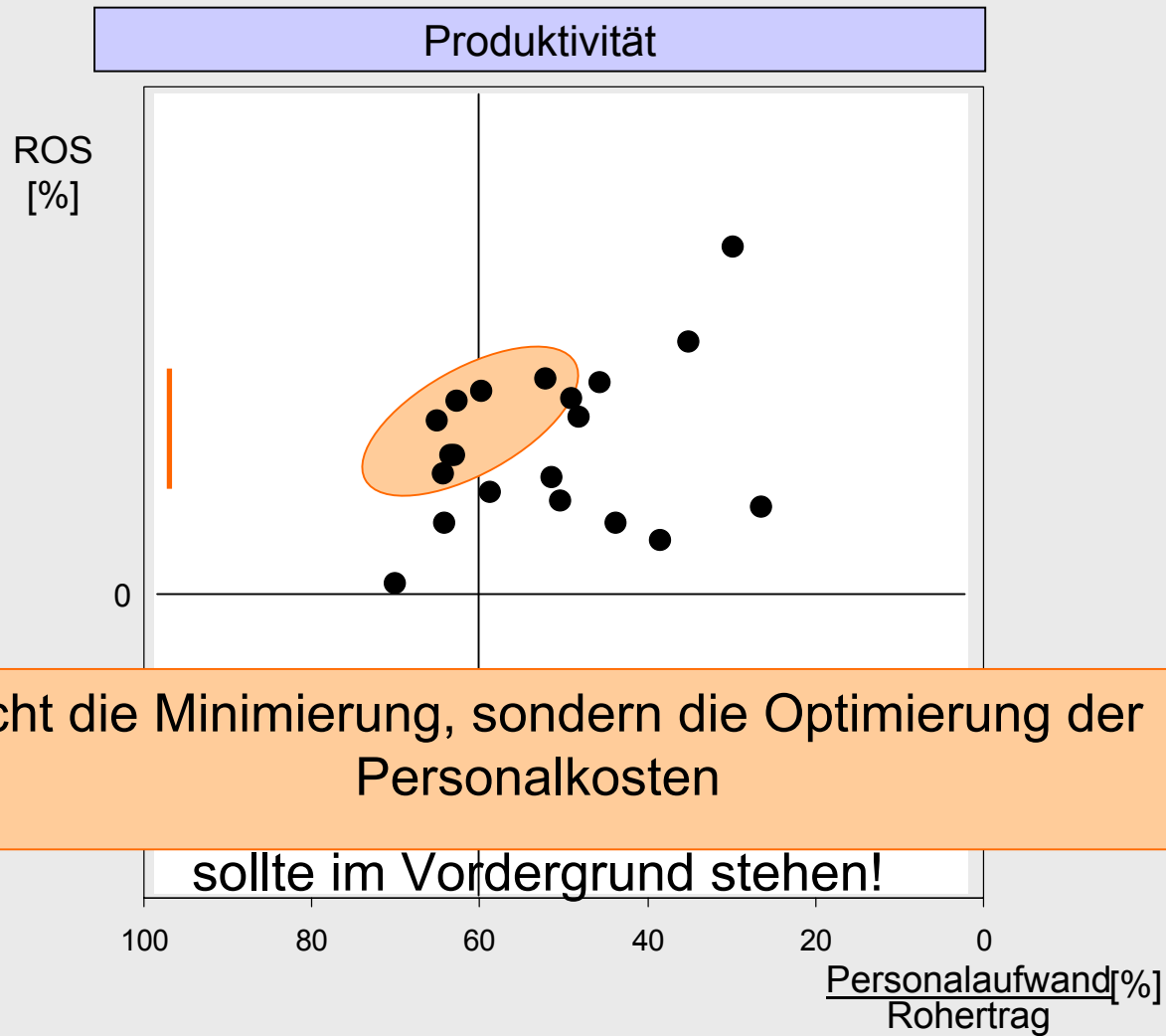
ThyssenKrupp Automotive



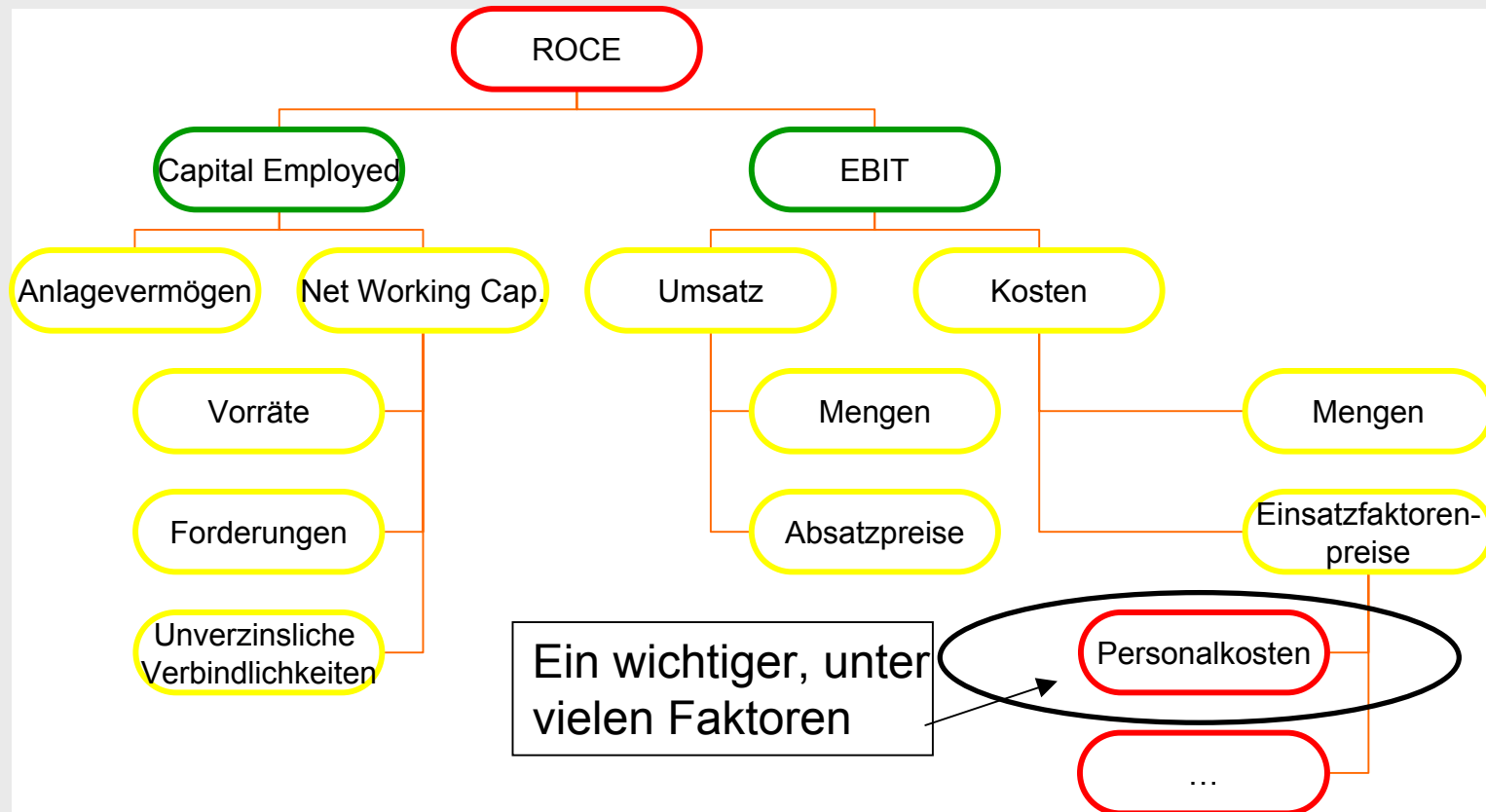


Produktivität





Die Personalkosten sind ein wichtiger Faktor



Rahmenbedingungen für die Zukunft - 1 -

- Die Produktivitätslücke zwischen Deutschland, Süd- und Osteuropa wird kleiner werden
- Investitionen (Green Field) lassen sich immer leichter und ohne spürbare Produktivitätsverluste auch in Süd- und Osteuropa realisieren => Steigerung EBIT
- Auch hoch qualifizierte Arbeitsplätze (z.B. Entwicklung) entstehen in Osteuropa



Rahmenbedingungen für die Zukunft - 2 -

- Die „Stammwerke“ vieler ThyssenKrupp Automotive Unternehmen liegen in Deutschland
- Produkt-, Verfahrens- und Technologieentwicklung findet in den „Stammwerken“ statt und sollte auch zukünftig mit der Fertigung verknüpft sein
- ThyssenKrupp Automotive folgt seinen Kunden in Low Cost Countries
- Produktionsstandorte einiger wichtiger Kunden werden auch zukünftig in Deutschland liegen



Fazit:

Deutschland kann ein attraktiver Standort bleiben, aber es gibt erheblichen Handlungsbedarf.



Handlungsvorschläge



Senkung der Arbeitskosten in Deutschland

Handlungsfelder

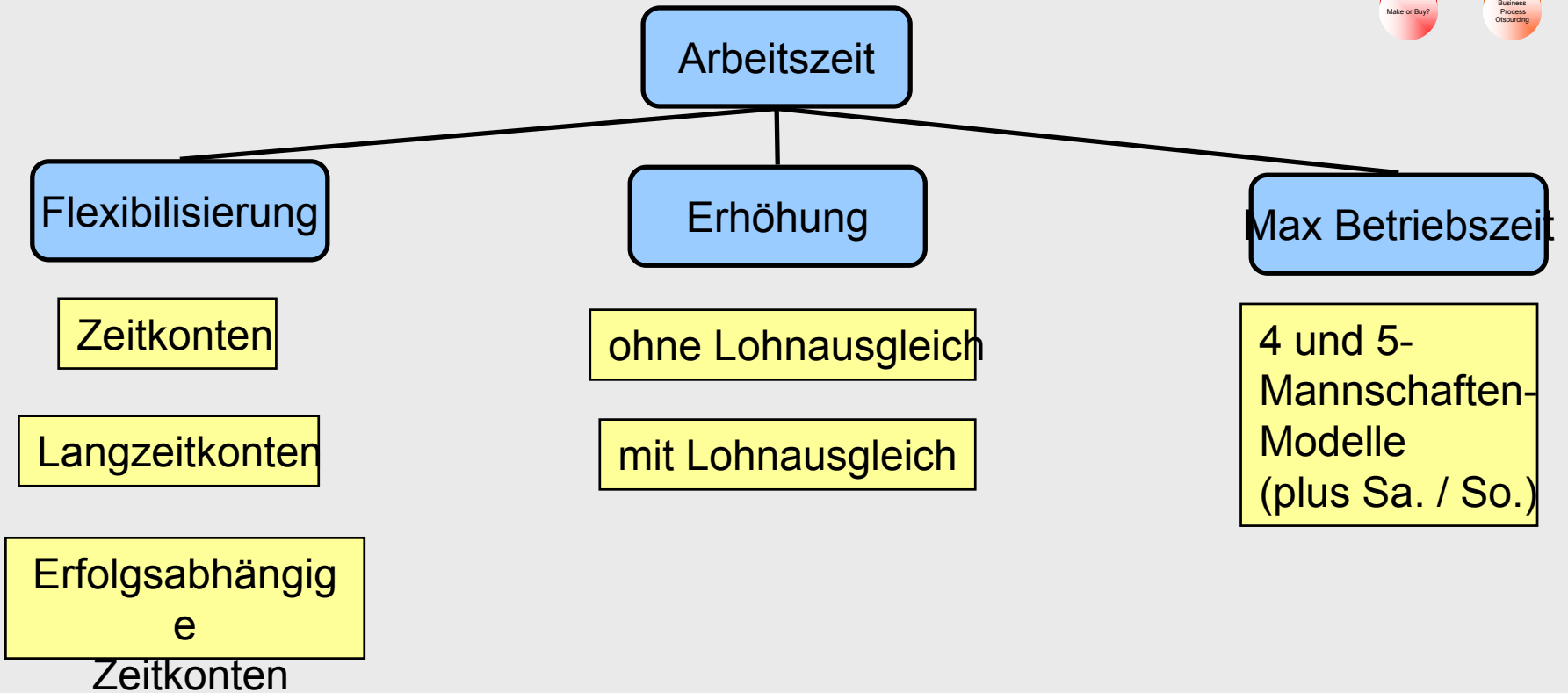


Haupthandlungsfelder durch Kostenanalysen ermitteln

- Analyse der Kosten im Vergleich zum Wettbewerb
 - Analyse der Kostenstrukturen
 - Höhe des Personalkostenanteils
 - notwendiger Automatisierungsgrad
 - ...
 - Analyse Investitionen
 - Lost-Offer-Analyse
- usw.



Maßnahmen Arbeitszeit



Maßnahmen Entgelt

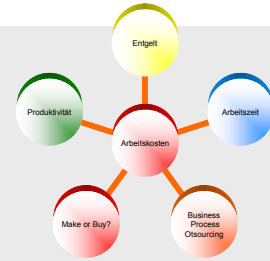


- Austausch Fixentgelt gegen Ergebnisbeteiligung
- Optimierung Leistungsentgelt (Arbeiter, Angestellte und Leitende)
- Abbau übertariflicher Entgeltbestandteil
- Abbau von Sozialleistungen
- Eingruppierung optimieren (ERA)



Maßnahmen Produktivität

Bereits genutzte Werkzeuge



TK best

6 Sigma

PIP

übergreifend

Kaizen

JIT

KVP

Kanban

JIS

Gruppenarbeit

TPM

Ideenmanagement

TQM

EFQM

OEE

...

Unternehmensebene



Produktivitätssteigerung - Production-System

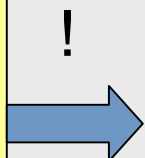
funktional/ bereichsbezogen

Kaizen ↘	JIT ↗	KVP ↘
Kanban ↗	JIS ↘	Gruppenarbeit →
TPM →		Ideenmanagement ↘
TQM ↘		
EFQM →		
OEE ↘		

Unternehmensebene

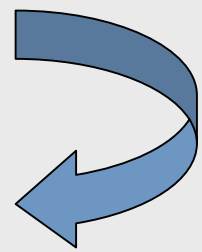
Ziel: Gesamtprozess

- Methoden konsequent und logisch verknüpfen
- Methodensteuerung
- verbindliche Standards
- Auditierung Vorgehen und Wirksamkeit



Production-System

Zusammenfassung des Gesamtprozesses
Vereinheitlichung der besten Methoden
Flächendeckende Einführung



Produktions-Mix (BRD + LCC)

- Personalkostenintensive Produktion von Produkten => Ausland
- den Kunden in LCC folgen



- stark automatisierte Produktion => BRD

- Produkt-, Technologie und Verfahrensentwicklung => BRD



Maßnahmen BPO und „Make or Buy“



- Kostenoptimierte Fremdvergabe und Zukauf von Nebenleistungen (Produktion, Logistik, Administration usw.)
=> LCC und andere Tarifgebiete
- Synergien durch Bündelung von Leistungen (Entgeltabrechnung, Entwicklung usw.)
- Verstärkter Einsatz AÜG
=> Tarifoptimierung, Atmende Fabrik



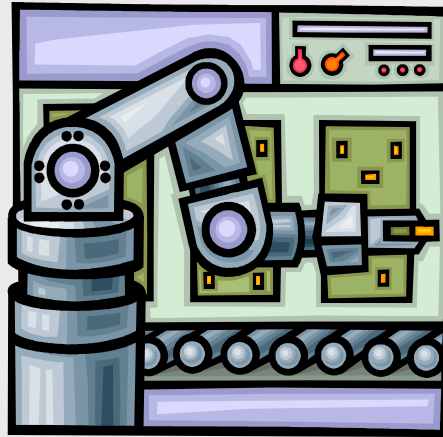
Deutschland hat auch im globalen Wettbewerb Zukunftspotentiale!



Hoch qualifizierte Menschen

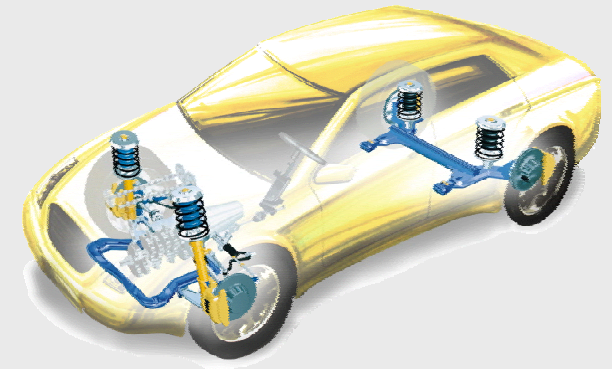
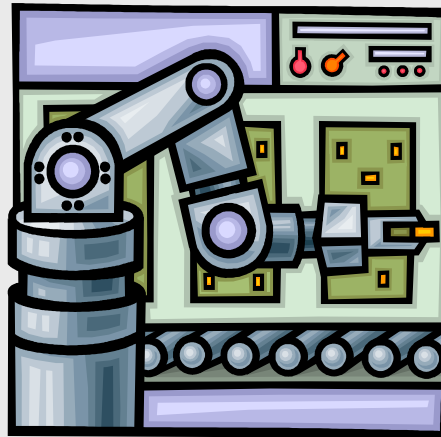


Deutschland hat auch im globalen Wettbewerb Zukunftspotentiale!



Innovative Technik

Deutschland hat auch im globalen Wettbewerb Zukunftspotentiale!



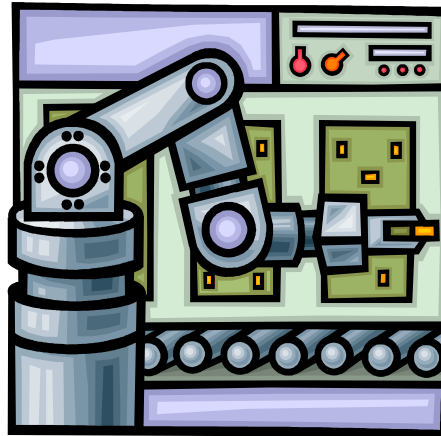
Spannende Produkte



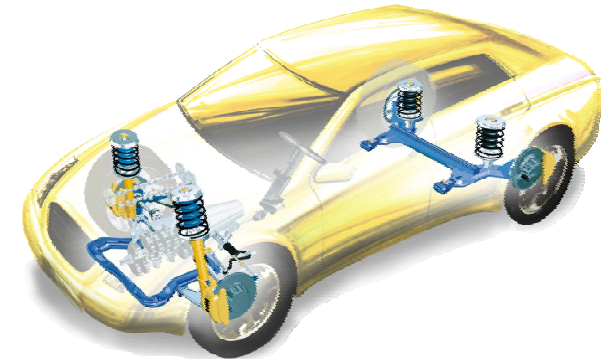
Deutschland hat auch im globalen Wettbewerb Zukunftspotentiale!



Menschen

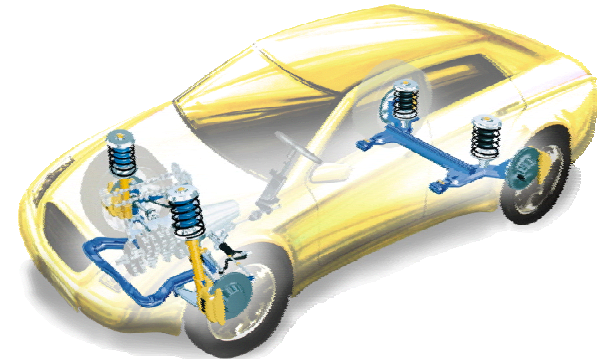
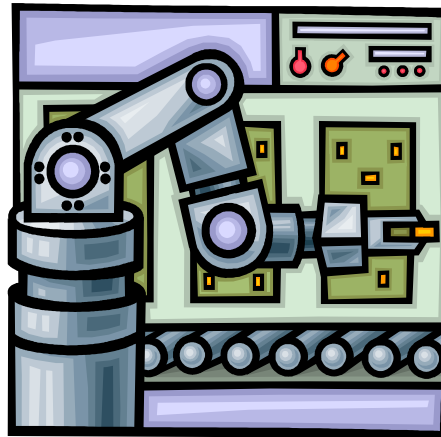


Technik

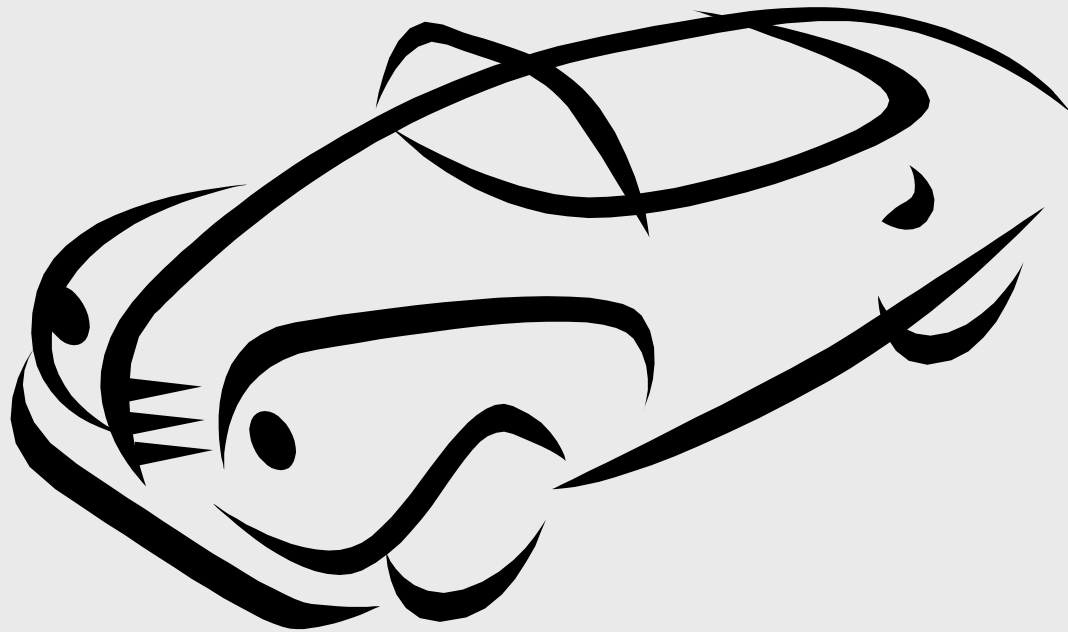


Produkte

Deutschland hat auch im globalen Wettbewerb Zukunftspotentiale!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

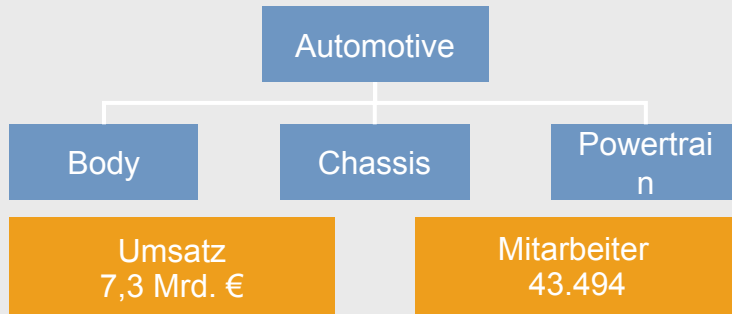


Backup



ThyssenKrupp Automotive im Überblick 2003/04

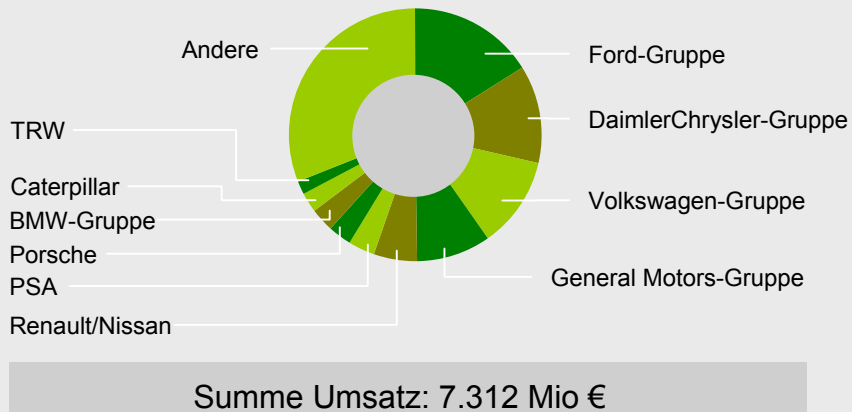
Kenndaten



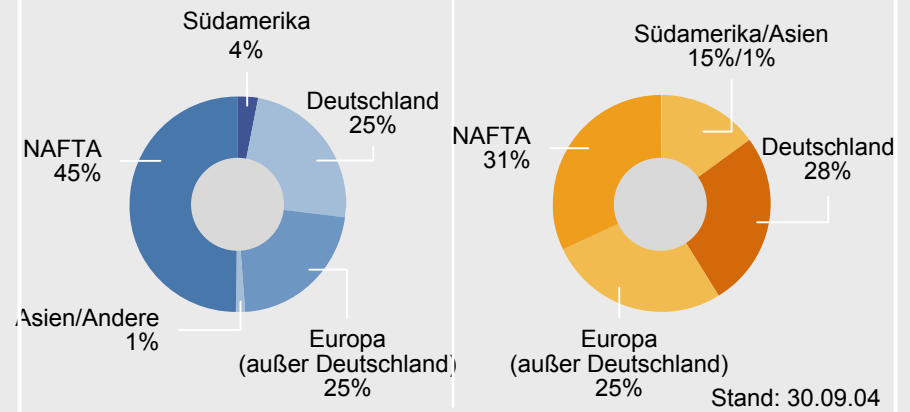
Umsatz

in Mio. €	2002/2003	2003/2004
Chassis	2.764	3.049
Body	1.685	1.889
Powertrain	1.877	2.412
Konsolidierung/Andere	31	-38
Summe	6.295	7.312

Wichtigste Kunden



Umsatz und Mitarbeiter nach Regionen



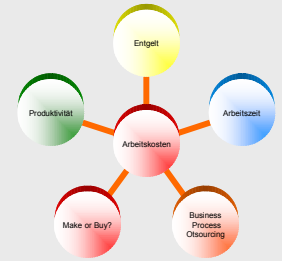
Maßnahmen Produktivität -1-



- Leistungsentgelt + Ergebnisbeteiligung (s. Entgelt)
- Fehlzeitenanalyse und –optimierung (OEE bzw. GAV)
- Erhöhung der Gesundheitsquote
=> Kopplung Sonderzahlung Krankenstand
- Nacharbeiten von Fehlzeiten (VW-Ansatz)
=> Brücke Fehlzeit zur Arbeitszeit
- Overhead-Analysen und -optimierung



Maßnahmen Produktivität -2-



- Leistungsentgelt + Ergebnisbeteiligung (s. Entgelt)
- Fehlzeitenanalyse und –optimierung (OEE bzw. GAV)
- Erhöhung der Gesundheitsquote
=> Kopplung Sonderzahlung Krankenstand
- Nacharbeiten von Fehlzeiten (VW-Ansatz)
=> Brücke Fehlzeit zur Arbeitszeit
- Overhead-Analysen und -optimierung

