

# Mer samarbeid gir bedre transporteffektivitet

**Svært forenklet kan man si at økt integrasjon i forsyningskjedene handler om mer samarbeid mellom partene i kjeden. Økt integrasjon kan foregå både internt i egen bedrift, og eksternt mellom forskjellige bedrifter.**

Konsekvensene av for dårlig samarbeid kan være store, både økonomisk og miljømessig. I et tilfelle fant vi opptil

45% ledig transportkapasitet som følge av for dårlig samarbeid og lite klarhet om faktiske transportvolumer!

## «Rydde i eget hus»

Erfaringene fra prosjektet viser at det fremdeles er mye å hente på intern integrasjon i mange organisasjoner. Med intern integrasjon tenker vi spesielt på samarbeidet mellom bedriftens egne logistikkfunksjoner, som innkjøp, produksjon og lager. For eksempel kan det være avvik mellom hva som legges inn som leveringstid ved ordrebehandling og hva som passer best rent transportmessig. Dette kan gi dårlig utnyttelse av transportkapasiteten, og skyldes ofte at man vet lite om hva som er best fra et transportsynspunkt når man registrerer en ordre.

Hos en industribedrift som produserer større innredningsenheter til forbrukere og det profesjonelle markedet fant vi imidlertid et godt eksempel på hvordan man har styrket sin interne integrasjon:

Basert på erfaringstall for etterspørselen, og hvordan den fordelte seg geografisk etablerte

man et sett av transportruter for distribusjon. Distribusjonen var styrt av selskapet selv, med faste innleide biler. Når man mottok en ordre ble denne vurdert opp i mot ledig transportkapasitet. Basert på når ordren kunne transporteres ble ordrebekreftelsen gitt kunden. Siden ordreregistreringen foregikk i et IT-system opplevde kunden at dette skjedde direkte ved bestilling. Produksjonen ble så ordrestyrt i henhold til transportplanen. Denne løsningen ga en meget god transportutnyttelse (over 95%), samtidig som også kapasitetsutnyttelsen i produksjonsapparat var svært god. Kunder som hadde liten fleksibilitet med hensyn til leveringstid, kunne bestille ekspresslevering mot et tillegg i prisen.

## Transport av luft

Hvem betaler for at transportøren kjører luft? Når vi snakker om eksternt samarbeid mener vi samarbeid mellom flere bedrifter, for eksempel mellom vareeier og transportør. Vi begynner med et høyst reelt eksempel: En vareeier bestiller plass til 10 paller hos en transportør. Det faktiske behovet viser seg imidlertid å bli kun 8 paller. Spørsmålet er når transportøren får beskjed om denne endringen –



DYR LUFT: Fullastede biler gir god transporteffektivitet. God informasjonsutveksling kan bidra til at du kjører med mindre luft. (Foto: Istockphoto)

tidnok til at man rekker å laste hos en ekstra kunde? Og hvis ikke – hvem skal betale for at transportøren kjører med ledig kapasitet?

Dette er velkjente problem-

stillinger i en transporthverdag, og svaret er langt fra innlysende.

Selve betalings spørsmålet avhenger av kontrakten som ligger til grunn for oppdraget og

hvilket prisformat som benyttes (turpris, tonnpris etc.). Priser og prisformater påvirker også i stor grad hvilken kapasitetsutnyttelse man oppnår (dette temaet omhandles i en senere artikkel i denne artikkelserien).

Spørsmålet om når transportøren får beskjed om endringen er imidlertid et spørsmål om hvor tett samarbeid det er mellom partene. I verste fall får ikke transportøren beskjed før han møter opp på "rampa" ved henting av godset. Da blir det vanskelig å få lastet opp hos andre kunder og samtidig holde tidsskjemaet. I beste fall får transportøren løpende beskjed om utviklingen av reelt volum, og kan ta høyde for endringer underveis i planleggingen. Det er liten tvil om hva som gir best kapasitetsutnyttelse på sikt!

## Informasjonsdeling er nøkkelen

Svært ofte ligger nøkkelen til tettere integrasjon i deling av informasjon mellom partene i forsyningskjeden. Det kan for eksempel dreie seg om deling av:

- Ordre- og leveringsinformasjon

- Informasjon om produksjons- og leveranseplaner
- Informasjon om transportplaner
- Informasjon om innkjøps- og avropsplaner

Informasjonsdelingen kan skje basert på gode IT-systemer, eller basert på mer manuell kommunikasjon, og kan være sporadisk, eller basert på en fast frekvens. Desto høyere grad av automatisering og frekvens, desto tettere integrert kan man si bedriftene er.

## Mye å spare

Hos en grossist fant vi et eksempel på enkel informasjonsutveksling som ga stor effekt på kapasitetsutnyttelsen i transporten: En skanner på lageret hos grossisten registrerte alt ferdigpakket gods, og sendte umiddelbart informasjonen til transportøren, som la dette til grunn for sin planlegging. At denne type informasjon er svært viktig fant vi i et konkret eksempel hos en av de store samlasterne, hvor det var et avvik på hele 45% mellom bekreftet volum, og faktisk lastet volum. Informasjonsutvekslingen mellom vareeier og transportør var meget sporadisk, og lite automatisert. Med tettere samarbeid og riktigere godsgrunnlag kunne man potensielt øke utnyttelsen på bilene med inntil 45%.

## Åpne kort hos Jørgensen

Hos bulktransportøren Jørgensen AS har man i noen tilfeller overtatt ansvaret for overvåk-

ning av kundenes lagernivå, og har også ansvaret for etterfylling av varer. På denne måten kan transportøren legge inn en levering når det er mest optimalt i forhold til øvrig transportopplegg, og får til en meget god utnyttelse av kapasiteten på bilene.

For å tilrettelegge for denne arbeidsfordelingen publiserer kundene sin lagerbeholdning og sitt vareforbruk fortløpende. En av kundene publiserer også sin lagerinformasjon på en offentlig tilgjengelig nettside (mankalk.no).

## Hva er din status?

I hver artikkel i denne artikkelserien avslutter vi med noen utvalgte kontrollspørsmål som kan brukes til å gjennomføre en rask statussjekk på din egen bedrift:

- Har man felles planlegging og god informasjonsdeling mellom de ulike logistikkfunksjonene i bedriften?
- Får transportørene transportbestillingen så snart transportbehovet er klarlagt?
- Får transportøren beskjed ved endringer underveis? Finnes det et godt system for å gi denne type tilbakemeldinger?
- Får transportørene og leverandørene informasjon om prognoser og salgsdata på fast basis?
- Bør transportøren overta deler av ansvaret for varepåfylling? Har transportøren nødvendig kompetanse for å utføre dette?

## Artikkelforfatterne



**Eirill Bø,**  
Studierektor  
Handelshøyskolen BI



**Stein Erik Grønland,**  
Konsulent i Sitma,  
Handelshøyskolen BI,  
Professor II



**Linus Henning,**  
Konsulent i Sitma

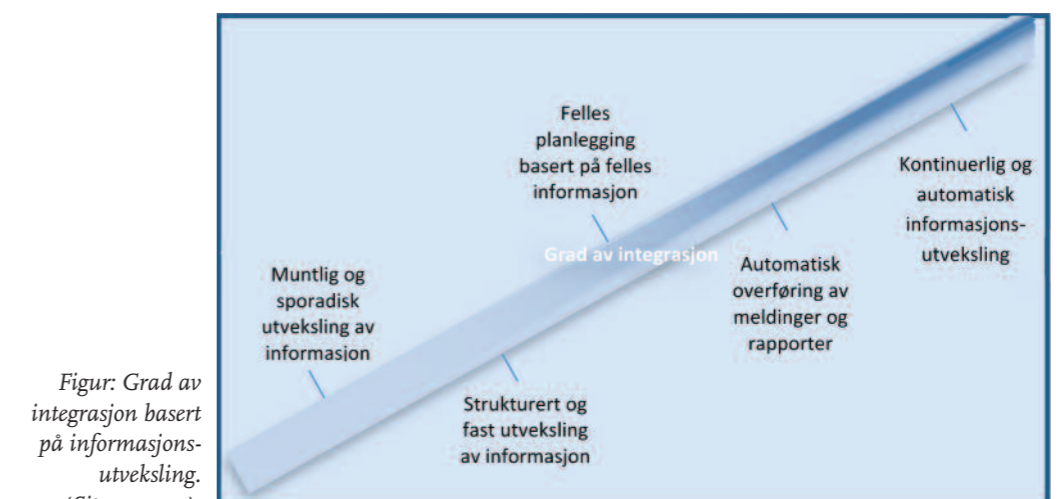
## Artikkelserie i Moderne transport

**MED ØKENDE** transportvolumer, høyere kostnader og begrenset kapasitet på veinettet, blir det stadig viktigere å utnytte transportkapasiteten best mulig.

Artikkelserien er basert på resultatene fra et prosjekt gjennomført for Vegdirektoratet. Prosjektet tar for seg hvordan økt integrasjon i forsyningskjedene kan medføre økt kapasitetsutnyttelse og redusert trafikk-arbeid for lastebiler på vei.

I denne delen av artikkelserien ser vi nærmere på hva som menes med integrasjon i verdikjeden og hvordan denne kan forbedres.

Hver artikkel i serien avsluttes med en sjekkliste som kan benyttes for å sjekke status i egen bedrift!



Figur: Grad av integrasjon basert på informasjonsutveksling. (Sitma, 2011).