

Transportlogistikk i praksis: Del 2:

Materiellvalg og differensieringsteknikker

Transportlogistikk i praksis: Del 2: Materiellvalg og differensieringsteknikker I forrige utgave startet vi vår nye serie «Transportlogistikk i praksis» med å se nærmere på ruteplanlegging og drift av k...

Av Redaksjonen, tungt.no, 1. mars 2004 kl. 08:00

Transportlogistikk i praksis:

Del 2: Materiellvalg og differensieringsteknikker

I forrige utgave startet vi vår nye serie «Transportlogistikk i praksis» med å se nærmere på ruteplanlegging og drift av kjørekontor. I denne artikkelen tar Tommy Stub for seg materiellvalg og differensieringsteknikker hvor fokuset legges på kostnadsreduserende tiltak og hvordan dette påvirker miljøet.

Tommy Stub

Valg av riktig materiell relatert til de varestrømmene som skal betjenes er meget viktig, og bør ligge på ett strategisk/taktisk nivå i en vareeiers policy som har betydelig transportvolum. De store samlastere burde ligge i forkant av denne utviklingen og legge føringer for slike differensieringsteknikker for å bedre inntjeningssevne for seg selv og transportørene. Jeg skal via regneeksempler påvise vesentlig potensial for kostnadsreduksjon opp mot 5,16 %, og en transportproduksjon som reduseres med 11 %. Transportstrekningene jeg tar for meg er over natten transporter, altså langtransport.

Vi skal huske på at det er flere elementer som spiller inn i valg av materiell som:

Med utgangspunkt i dette skal jeg lage ett forenklet eksempel på hvordan valg av materiell påvirker kostnader og miljø ut fra følgende forutsetninger:

Dette er faktorer som vareeier ofte ikke setter seg inn i, men forventer at transporttilbyder gjør slike vurderinger, men her er eksempel på at vareeier burde gjøre dette!

Ut fra denne oppstillingen ser vi at differansen er 11 % i reell transportkapasitet og at transportkostnaden er redusert med 5,16 % til fordel for bil + kjerre løsning. Akkumulert vil dette bli betydelige beløp som øker proporsjonalt med transport avstanden.

Hvis vi ser denne innsparingen fra ett miljøsynspunkt vil dette i praksis bety en reduksjon på 5.210.526 TKM/ år. TKM (tonnkilometer) benyttes blant annet av Transportøkonomisk Institutt (TØI) som beregningsgrunnlag ved bruk av CEMT (tredjelands godkjenning for godstransport og cabotage) innenfor internasjonal godstransport. Dette tilsvarer en reduksjon ut fra gitte forutsetninger på 4 vogntog/år. Hvert vogntog har en tur/retur kostnad/år på henholdsvis 1.325.000 og 1.250.000, slik at innsparingen

blir ved valg av en bil + kjerre løsning kr 4.837.461 pr. år. I tillegg reduseres transportkostnaden med kr 2.370.356 pr. år.

Hvis vi gjør den samme beregningen på returtransportene, vil miljøbelastningen reduseres ytterligere, altså en årlig reduksjon på 10.421.053 TKM/år. Benytter man samme beregningsteknikk for kostnader på returtransportene, vil dette gi en innsparing på kr 4.740.712 pr. år. Her er kun kostnader lagt til grunn, altså ikke beregnet prisdifferanse i forhold til retningsubalansen. Det ligger altså et betydelig potensial som vareeier og transportør burde samarbeide om. Via strategiske allianser mellom vareeier og transportør kan varekostnaden reduseres vesentlig ved å benytte riktige differensierings teknikker. Direkte kontakt mellom vareeier og parten som fysisk utøver transportproduksjonen vil redusere kostnaden og skape en mer oversiktlig transportproduksjon. Dette gjør seg mest gjeldende der hvor betydelige volumer skal forflyttes i en partifrakt sammenheng.

Nederst i tabellen på foregående side vises en oppstilling over hvordan KM-kostnaden reduseres ved økt årlig produksjon. Dette regnestykket tar hensyn til alle elementer i en bil driftskalkyle mht faste og variable kostnader slik som avskrivninger, renter av investert kapital, økt lønn, økte drivstoffkostnader og økt materiell slitasje m.m.

Hva slags materiell er best egnet?

En bilbruksplan hvor formelle beregningsteknikker er lagt til grunn som beslutningsunderlag, vil vise hva slags materiell som er best egnet for respektive transportarbeid. Det finnes en jungel av valgmuligheter fra små varebiler med lastekapasitet 500 kilo til store vogntog som laster inntil 35.000 kilo og totalvekt inntil 52.000 kilo. Innenfor her skal altså transportbransjen tilby et differensiert opplegg tilpasset de forskjellige behov som vareeiere har for en effektiv transportproduksjon.

Transportbransjen viser til en gjennomsnittlig margin på 3 prosent, og når samarbeidet mellom vareeier og transportør går via en tredjepart (speditør, samlaste eller lignende), så blir prisbildet ofte feil for vareeier som må betale ett gebyr for en 3PL-løsning som ofte ikke er optimalisert. Transportør, speditør eller samlaste og vareeier sitter ikke rundt samme bord og forhandler frem en løsning, hvilke burde gjøres i større grad.

En avveining mellom kapitalbindingskost, transportkostnad på varene må selvfølgelig gjøres, samt bedriftens miljø policy må legges til grunn for en varestrøms strategi.

Sender man lastbærere til distriktene hvor det er retningsubalanse, vil en slik reduksjon skape betydelige fordeler for returlastene da færre lastbærere konkurrerer om returgodset

I neste utgave ser vi nærmere på bruk av informasjonsteknologi og hvordan det kan skape konkurransefordeler og redusere kostnadene.

Fordeler og ulemper for typiske transportenheter for godsfremføring på vei:

Bil + kjerre: Fordeler: billig i innkjøp, enkel å manøvrere, rangeringsvennlig, fleksibel, forvogn kan benyttes som distribusjonsbil på trange steder m.m., kombinerte transporter. Lang bil og kort henger benyttes ofte i dagligvaredistribusjon. Ulempe: liten lysåpning, stivt drag.

Semitrailer: Fordeler: billig i innkjøp, fleksibel (bytte tralle), bra på tunge lass, kombinerte transporter. Ulemper: vanskelig å manøvrere på trange steder, akselkombinasjoner mellom utland og innlandstrafikk avviker, lave volum. Citytrailer med sving på aksel er en bra kombinasjon på nærdistribusjon men foreløpig alt for dyr i innkjøp!

Bil + henger (m/boggi bak): Fordeler: krever liten plass på trange og svingete veier, fleksibel, store volumer, tunge lass, forvogn kan benyttes som distribusjonsbil, rangering mulig. Ulemper: dyrere i innkjøp, vanskeligere å manøvrere ved rygging, boggi bak på henger krever større lysåpning.

Bil + henger (m/boggi foran): Fordeler: boggi på hengerens svingaksel krever mindre lysåpning, fleksibel, stødig henger, krever liten plass på trange og svingete veier, tunge lass, høye volumer, rangering mulig. Ulemper: dyrere i innkjøp, vanskeligere å manøvrere ved rygging.

Artikkelforfatter Tommy Stub (44) er sertifisert logistikkøkonom fra Nordic Business Institute. Han har lang og variert jobberfaring, blant annet som transportsjef ved Hakon Distribusjon Øst, som lager-/transportsjef hos Storeys of Lancaster, IT-rådgiver i IBS, spesialrådgiver i Norsk Gjenvinning, avdelingssjef og driftskoordinator hos Tollpost Globe, og som distribusjonssjef i Think Nordic. Han har tidligere lang erfaring som yrkessjåfør, og er nå ansatt som kjøreleder i Cargopartner AS.

tommy@tommystub.no Tlf. 480 74 600
<https://tommystub.no/>

www.logistikk-ledelse.no © 2004