

Informasjonsteknologi

Transportlogistikk i praksis: Del 3: Informatjonsteknologiil denne artikkelen skal vi se på bruk av informasjonsteknologi innenfor transportsektoren, og hvordan dette påvirker kostnader og resursutnytte...

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

Del 3: Informatjonsteknologi

I denne artikkelen skal vi se på bruk av informasjonsteknologi innenfor transportsektoren, og hvordan dette påvirker kostnader og resursutnyttelse sett ut fra en forsyningskjedeledelse (SCM) teori. Tommy Stub benytter Michael E. Porters teori som visuelt redskap for å belyse hvordan man kan skape konkurransefortrinn ved å benytte verdikjede til å bygge broer mellom alliansepartnere

Tommy Stub

Vi begynner først med en oppsummering av problemstillinger knyttet til selve transportsektoren, og da med hovedfokus på den operative transportproduksjonen som er det vareeier etterspør. Det som er viktig å huske er at vareeier med betydelige volumer ofte har kompliserte varestrømmer med behov for differensierte løsninger som; stykkgoods, partifrakt, flyfrakt, utland, innland og lagringsbehov som en 3PL-tilbyder (samlastar) kan levere. Denne kompleksiteten og overgang til en 3PL-løsning skaper utfordringer logistisk sett da to verdikjeder skal samarbeide om utveksling av informasjon knyttet til løsningen. Der hvor man benytter EDI-løsning setter logistikktilbyder opp en stasjonær PC som virker helt uavhengig av vareeiers ERP-system, men er direkte tilknyttet logistikktilbyders ERP-system. I dette ligger at det finnes en informasjonsteknologisk sperre mellom vareeier og 3PL-tilbyder sett ut fra en integrert varestrømsinformasjon i en Supply Chain Management (forsyningskjedeledelse) sammenheng. Et annet viktig element er samkjøring av så kalte produkter som: stykkgoods, partifrakt, flyfrakt, utland, innland og lagringsbehov i sann tid med leveringsbekreftelse (POD). Dette fordi partifrakter og grenseoverskridende transporter ikke benytter samme teknologi ved varelevering (dør til dør) som man benytter ved stykkgoodsrelaterte forsendelser. Partilaster har oftest en høyere vareverdi enn en stykkgodssending, så det burde jo være interessant for vareeier også å kunne spore disse forsendelsene (track & trace)

Porters teori

Figuren over viser hvordan verdikjeden ofte ser ut i 3. parts logistikksammenheng, hvor jeg gjennom Michael E. Porters modell beskriver en tenkt vareeiers prosesser. Kompleksiteten i informasjonsstrømmen oppstrøms og nedstrøms gir opp kostnadene unødvendig for vareeier. Hvis vi bruker Porters teori om samholdighetsforhold mellom forretningsområder ut fra et eksternt synspunkt ser vi at helt opp til 4 forskjellige typer verdikjeder (forretningsområder) skal samordne informasjonsstrømmen, fakturere gjennom flere ledd, effektivere ordre (forsinkelsesfaktor) og dette

påvirker kostnader, kvalitet og ledetid

Det benyttes ett mangfold av informasjonsteknologiske teknikker som isolert sett er av høy kvalitet. En sammensatt versjon som gir en transparent oversikt over alle aktivitetene integrert i en ERP-modell burde kunne utvikles hvis man hadde langsiktige strategiske allianser mellom vareeier, 3PL-tilbyder og transportør. Hvorfor dette sjelden blir utviklet er fordi det vil ta lang tid å utvikle en slik modell, den vil kreve innsatsmidler økonomisk og vil være resurskrevende. Transportavtaler som tegnes er ofte av kort varighet, det er mange tilbydere og dette gjør det vanskeligere å etablere strategiske allianser i gjennom hele verdikjeden

Ved bruk av felles informasjonsteknologisk plattform (for eksempel internett) og terminaler i bilene kan denne informasjonen gjøres tilgjengelig i sanntid. Slike systemer finnes i dag, men er dessverre tatt i bruk i alt for liten grad

Hvis vi deler opp aktivitetene i del moduler vil det se slik ut:

I neste artikkel tar jeg for meg innkjøp sett i en logistisk sammenheng.

Artikkelforfatter Tommy Stub 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 nå startet egen konsulentvirksomhet under navnet Tommy Stub Consulting. Han bedriver logistikk-rådgivning innenfor transport, lager, produksjon, innkjøp, IT og kvalitet. Formelle teknikker benyttes for å redusere kostnader og ledetider samt forbedre kvalitet både taktisk, operativt og strategisk.

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

www.logistikk-ledelse.no © 2004