

Innkjøp

Transportlogistikk i praksis: Del 4: Innkjøp Innkjøp står for 56% av de totale kostnadene i en transportbedrift hvor et besparingspotensial på opp mot 12 % av totalkostnaden er mulig. I denne utgaven se...

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

Del 4: Innkjøp

Innkjøp står for 56% av de totale kostnadene i en transportbedrift hvor et besparingspotensial på opp mot 12 % av totalkostnaden er mulig. I denne utgaven ser Tommy Stub nærmere på driftsbudsjett for transportør, teknikker og samordningseffekter og hvilke potensial dette kan få for prissetting av transportproduksjonen.

Tommy Stub

Jeg anslår at ca 80 % av transportørene i Norge er bileiere med mindre enn 10 egneide vogntog i drift. Dette utgjør en utfordring med tanke på innkjøp av driftsmidler som står for 56 % av de totale kostnadene i viste bildriftskalkyle. I kalkylen utgjør dette kr. 777.782 /år inkludert kostnaden for avskrivning av innkjøpt materiell og hvor totalkostnaden er kr. 1.392.616 /år.

Denne bildriftskalkylen er satt opp i budsjettform og viser alle relevante elementer basert på en anslått årlig drift i timer og kilometer.

Hvis vi deler dette opp i kategorier innkjøp ser det slik ut:

Innenfor EU er sammensetningen av transportører ganske annerledes og størrelsen er fra tyve til flere tusen biler i flåten. I denne sammenhengen har transportøren betydelig større tyngde i en innkjøpssammenheng og kan derfor drifte til en langt lavere kostnad enn det norske transportører kan. I tillegg til dette er Norge et langstrakt land - faktisk like langt som hele kontinentet fra Danmark til Italia - men med en veistandard som er langt under gjennomsnittet for resten av Europa. Dette må kompenseres med effektivitet i transportproduksjonen

En teknikk man kan velge er å samkjøre innkjøpene til bilene ved å benytte færre leverandører som kan levere et bredere produktprogram slik at man kjøper mer hos enn leverandør enn lite hos mange. Denne teknikken benyttes av profesjonelle innkjøpere for å skape større tyngde i innkjøpene og redusere antall transaksjoner som er kostnadsreducerende i seg selv. Hver krone man sparer på innkjøpskostnadene, gir direkte utslag i bedriftens resultater.

Betalingsform ved investeringsanskaffelser er enten kontantkjøp, banklån, leie eller leasing. En

profesjonell innkjøper kan komme med viktige innspill i denne sammenhengen. En større grad av standardiseringer vil også gi en positiv gevinst for transportør.

Innkjøpsprosessen består av følgende elementer:

Hos en liten transportør vil ikke denne type arbeidsform fungere rett og slett fordi det ikke er tid nok. Her vil transportøren dra nytte av ekstern hjelp. Hvis vi ser dette i en sammenheng hvor det kjøpes inn betydelige volumer (produkter) gjennom året, så representerer faktorer som kapitalbinding (avveining av frekvens, volum og enhetskost), inngående transport og fordeling til vogntogene som er ute på veien store utfordringer! Et annet element er innkjøp av tjenester som krever andre teknikker som ofte baseres gjennom flåteavtaler basert på antall vogntog man skal forhandle frem avtale for.

Innkjøp er et meget viktig element i en bedriftssammenheng fordi innkjøpskostnadene står for mellom 40 og 80 % av bedriftens totale omsetning!

Samordning av innkjøpene i en horisontal integrasjon (mellom forskjellige transportører) vil skape store fordeler for aktørene.

Hvis man oppnår samordning av innkjøpene til for eksempel 300 vogntog vil dette medføre et vesentlig besparingspotensial:

Hvis vi setter dette opp i ett årsbehov ved samordnet innkjøp til 300 vogntog ser det slik ut:

En positiv konsekvens av dette vil være mindre arbeid for transportøren, transportøren kan tjene mer penger, og/- eller redusere prisene (øke sine konkurransefordeler) og transportøren kan fokusere på kjernevirksomheten (effektiv transportproduksjon og kundepleie).

I siste artikkel oppsummerer jeg i en konklusjon.

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 logistikkraadgivning 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