

Konklusjon

Transportlogistikk i praksis: Del 5: Konklusjon Tommy Stub har gjennom 4 artikler tatt for seg ruteplanlegging og drift av kjørekontor, differensieringsteknikker og materiellvalg, informasjonsteknologi ...

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

Del 5: Konklusjon

Tommy Stub har gjennom 4 artikler tatt for seg ruteplanlegging og drift av kjørekontor, differensieringsteknikker og materiellvalg, informasjonsteknologi og innkjøp. Han har påvist besparingspotensialer som samlet kan bidra til betydelige konkurransefortrinn hvis strategiske samarbeidsformer og allianser etableres i formelle nettverk innenfor transportsektoren. Her ligger det et besparingspotensial på opp mot 20 % av kostnadene

Tommy Stub

Det er viktig å understreke at det er vanskelig å oppnå full effekt raskt da mange tiltak i så fall må iverksettes samtidig, hvilket ikke er en god tilnærming av problemet. Ved å benytte en metodisk arbeidsform hvor man benytter trinn for trinn metodikk er det enklere å løse problemet.

Hvis horisontale samarbeidsformer skal kunne realiseres må noen tilrettelegge for dette gjennom etablerte nettverk, hvor transportører med likelydende driftsopplegg samarbeider. Hvis man ser på oppslutningen av leverandører på den nylig avholdte transportmessen på Lillestrøm så gir jo dette en relativ god pekepinn på hvor stort potensial som finnes innenfor logistiske innkjøp o.a.

Trenden viser gjennom internasjonale undersøkelser en forventet vekst innenfor transportproduksjonen gjennom et åpent Europa på inntil 70 % frem mot 2015!

Med den økte konkurransen fra øst som nå har gjort seg gjeldende, vil nettverksallianser være avgjørende for å redusere denne effekten og opprettholde kvaliteten på transportarbeidet, samt beholde arbeidsplasser i Norge! Jeg mener at transportsektoren i større grad skal spesialisere seg på effektivitet i transportproduksjonen i Norge, og kanskje i større grad etablere internasjonale relasjoner gjennom nettverk til andre transportselskaper i Europa

Innenfor fagterminologien ruteplanlegging er det fullt mulig å redusere kostnadene med inntil 5 %. Her er det vanskeligere å oppnå effekt fordi kompleksiteten i ett ruteplanleggingsproblem krever nøyaktig informasjon. Øker nødvendigheten av fleksibilitet øker problemet drastisk. Har man 100 kunder og ett lager tilsvarer dette 10150 kombinasjonsmuligheter

Ved bruk av formelle differensieringsteknikker relatert til valg av materiell kan man fra en optimal synsvinkel redusere transportkostnadene med ytterligere 5 %.

Informasjonsteknologi er et viktig verktøy for å øke kvaliteten på transportproduksjonen, og gjennom Michael E. Porters teori om samhörighetsforhold mellom forretningsområder påviser jeg kompleksiteten i gjennomføringen av transportproduksjonen og hvordan dette girer opp kostnadene unødvendig for vareeier.

Innkjøp ut fra en logistisk synsvinkel kan bidra med inntil 12 % kostnadsreduksjon, og dette kan gjennomføres med relativt enkle håndgrep.

Elementer i definisjon av driftsopplegg etter trinn for trinn metoden er vist i figur 1 (under).

I den forenklete oppstillingen i figur 2 visualiserer jeg hvordan man samkjører informasjon og gods i et etablert nettverk. I slike nettverks samarbeid kan man utvikle felles innkjøp, felles transport, felles informasjon og felles lagring (nærmere sluttbruker) og oppnår derved stordriftsfordeler og reduserte logistikk kostnader gjennom nettverket. I en Exwork situasjon er transportkjøper i dette tilfelle kunde 1-3.

Artikkelforfatter Tommy Stub er sertifisert logistikkøkonom fra Nordic Business Institute. Han har lang og variert jobberfaring, og driver nå egen konsulentvirksomhet under navnet Tommy Stub Consulting som tilbyr logistikkrådgivning innenfor transport, lager, produksjon, innkjøp, IT og kvalitet.

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

www.logistikk-ledelse.no © 2004