

AVBRUDD I FRAMFØRINGEN AV VARETRANSPORTER: TRANSPORTØREN SKJERMER VAREEIEREN MOT TIDSTAP

«Effektiv fysisk forflytning av varer og gods er ofte en vesentlig premis for at samspillet mellom leverandørbedrift og kunde skal fungere best mulig, og et sårbart transportsystem vil kunne ha uheldige konsekvenser,» skriver artikkelforfatterne. Illustrasjon: Aas/Erichsen.

Ikke planlagte avbrudd i transporten av ulike typer varer rammer i mange tilfelle ikke avsender og mottager av varene, viser en undersøkelse utført av Møreforskning Molde. Forklaringen er at transportørene i stor grad, og ved hjelp av ulike tiltak, har tatt høyde for slike avbrudd, slik at de er i stand til å kompensere for tidstapene.

Howdan påvirkes bedrifter og transportører i distriktene av usikkerhet i fremføring av gods og varer, og hvordan håndterer de slik usikkerhet? En intervjuundersøkelse blant 17 transport- og produksjonsbedrifter i Møre og Romsdal gir noen indikasjoner.

Næringslivet er avhengig av et fungerende vegnett. Godstransport på veg er ofte en integrert del av forsyningskjedene. Effektiv fysisk forflytning av varer og gods er ofte en vesentlig premis for at samspillet mellom leverandørbedrift og kunde skal fungere best mulig, og et sårbart transportsystem vil kunne ha uheldige konsekvenser. Enkelte steder finnes det kun kostbare alternative ruter dersom hovedvegforbindelsen skulle falle bort. I denne studien har vi først og fremst sett på transportørens rolle.

En upålitelig forsyningskjede kan påvirke bedriften på mange måter, og det å undersøke de fulle produksjonsmessige og økonomiske konsekvensene av manglende pålitelighet i transportnettet er en kompleks og omfattende oppgave.

For eksempel vil upålitelighet kunne bety økt behov for lagerhold, økte kostnader knyttet til avvikshåndtering og stopp i produksjonen, og i siste instans vil den også kunne påvirke bedriftens konkurranseposisjon og valg av lokalitet.

Kombinasjonen av et sårbart transportnett med få alternative ruter og avhengighet av stedbundne ressurser (f. eks. råvaretilgang) er eksempler på en kombinasjon som kan medføre betydelige utfordringer for berørte bedrifter.

Transportnett og sårbarhetsgrad

For å kunne representere forsyningskjedenes avhengighet av rutevalg og tilgjengelige transportmåter, har vi laget en enkel firedelt klassifisering av forsyningskjeder, basert på antall mulige transportmåter og transportlenker. Etter denne inndelingen kan et transportnett eller en forsyningskjede enten være fri, begrenset, styrt eller låst, sett fra brukernes ståsted.

		MÅTER	
		Få	Mange
LENKER	Mange	Styrt forsyningskjede	Fri forsyningskjede
	Få	Låst forsyningskjede	Begrenset forsyningskjede

- I et fritt transportnett kan man velge mellom flere transportmåter og lenker innen hver måte
- I et begrenset nett har man flere måter og velge mellom, men kun få eller kanskje bare én lenke for hver transportmåte. Valgmulighetene er derfor begrenset
- I et styrt transportnett finnes det bare én transportmåte, men flere lenker; valgmulighetene er blir derfor styrt mot en bestemt transportmåte (eksempelvis veg)
- I et låst transportnett finnes det i verste fall bare én transportmåte med én tilhørende lenke

Eksempelvis kan et område i et fritt transportnett ha både veg- bane-, luft- og sjøforbindelse til omverdenen, mens et annet område i et låst transportnett kanskje bare har vegforbindelse, og i verste fall bare én vegforbindelse, noe som er typisk for mange kyst- og øykommuner.

Mange slags avbrudd

Vår undersøkelse bygger på intervjuer med tre transportavhengige bedrifter i Møre og Romsdal, innen henholdsvis møbel, mekanisk industri og olje- og offshorevirksomhet. I tillegg intervjuet vi 14 transportører, fordelt på transporter innen tank, spesialgods, kjølfrys/stykkogods og container. Både bedriftene og transportørene er geografisk fordelt over hele fylket, for å forsøke å unngå en mulig gjentakelse av identiske geografisk betingede transportutfordringer.

Alle transportbedriftene i materialet har i større eller mindre grad opplevd at forsinkelser eller avbrudd i transporten har skapt problemer hos mottaker. Eksempler på hva de har opplevd:

- Forsinket fisketransport. Transportør måtte betale mellomlegget i salgspris for gammel kontra fersk fisk
- Bil må stoppe iht. kjøre- og hviletidsregler, rekker ikke ferje til kontinentet, forsinkelse forplanter seg videre
- Forsinkede ferskvarer. Transportør måtte betale mellomlegget i salgspris.
- Stengt veg. Bil kommer ikke frem til losse-plass og fabrikk må stoppe produksjonen
- Forsinkelse. Mottaker (produksjonsbedrift) får produksjonsstans
- Gjenståing på ferje. Ferje manglet drivstoff
- Ferje kan ikke ta imot ADR-kjøretøy. Lang omveg som forskyver ruteopplegget
- Forsinket posttransport. Postombæring må skje på overtid

- Ofte forsinkelse/stopp på fjelloverganger om vinteren på grunn av utenlandske kjøretøy som står fast
- Forsinkelse. Fraktkontor stengt for dagen ved ankomst. Lasting/lossing på overtid

Hovedinntrykket er at avbruddene er steds- og situasjonsbetinget. Ruter eller transporter som er avhengig av ferje syntes å være mer utsatt for forsinkelser eller andre former for avbrudd. Samtidig sier transportørene at det er kun mellom én og fem prosent av transportene som rammes av avbrudd og forsinkelser ut over det de selv anser som akseptabelt.

Avbruddsrisikoen kan minskes

For å møte utfordringene med framføringssikkerhet har mange av transportørene iverksatt flere konkrete tiltak:

- Service- og bergingsavtaler med firma langs strekninger som trafikkeres mest
- Samarbeidsavtaler med andre firma med tanke på sjåførstøtning eller omlasting fra havarert bil til annen bil som kan frakte varene videre
- Tekniske modifikasjoner på bil med tanke på bedre fremkommelighet på vinterføre
- Informasjonsmateriell til sjåfører om hvor de kan få hvilken assistanse langs veien
- Pakking av gods med nøytral merking for å unngå tyveri av verdifull last
- Romslig ruteplanlegging med slakk for å unngå tidspress
- I enkelte situasjonsavhengige tilfeller, ingen garanterte leveringstider
- Langsiktige avtaler mellom kunde og transportør

Særlig de to førstnevnte punktene og det sistnevnte framstod i intervjuene som de viktigste tiltakene i transportørens beredskap mot

avbrudd. Hovedtrekket er altså at transportørene som tjenesteleverandør bygger opp en fleksibilitetsberedskap enten i egen organisasjon eller i samarbeid med andre transportører, noe som raskt gjør det mulig å erstatte (omlaste eller reparere) en forsinket eller havarert transport.

I tillegg modifiseres eksisterende kjøretøy, både for tilpasning til godstype og med tanke på økt fremkommelighet. Slike investeringer er gjerne en følge av langvarige samarbeidsrelasjoner eller langsiktige kontrakter med en bestemt vareeier eller andre transportører.

Dette samspillet transportører og vareeiere imellom er i seg selv med på å påvirke risikoen for transportavbrudd. Dette gjelder også risiko som ikke er relatert til avbrudd eller utfall av veglenker, som for eksempel motorhavari eller sykdom hos sjåfør.

Konklusjoner

Det er svært komplisert å kartlegge usikkerhet i transportkjeder og deres konsekvenser, både på grunn av transportkjedens kompleksitet og ulike produksjonsmønstre i næringslivet generelt. Det er vanskelig å spore økonomiske eller andre effekter av transportavbrudd helt inn i bedriftene, fordi fremføringsusikkerhet ikke blir håndtert av bedriften direkte, men indirekte gjennom transportøren.

Vareeierne reduserer i mange tilfeller risiko ved å basere seg på faste ruteopplegg og/eller faste transportører. Transportørene priser inn risikoen i sine kostnader når transporten først er bestilt, hvilket er rasjonelt i og med at de sitter nærmest til å kunne kontrollere den. Transportørene forholder seg her til risikoen i selve transportnettet og legger opp systemer for avvikshåndtering, før problemet når bedriften.

Undersøkelsen viser at vareeierne over tid utvikler et samarbeidsforhold til den eller de

transportører som er i stand til å organisere veltilpassede transportløsninger som ivaretar vareeiers betingelser omkring levering av inngående innsatsvarer til egen bedrift eller levering av utgående produkter til kunde. Bedriftene bruker også prekvalifisering av underleverandører og transportører, og søker langvarige relasjoner med transportørene for å unngå avbrudd.

Hos transportørene ser vi spesifikke investeringer i utstyr og bilpark med tanke på å tilfredsstille vareeiers krav til leveringssikkerhet. Vi ser også at transportørene legger inn tilstrekkelig slakk i leveringstiden, slik at eventuelle forsinkelser kan fanges opp. Transportørene har i langt større grad enn bedriftene en innflytelse på framføringssikkerhet.

Vi understreker at denne konklusjonen ikke kan generaliseres på grunn av det lave antallet case-bedrifter som inngår. Det kan godt tenkes produksjonsbedrifter der avbrudd i transportnettet når helt inn til disse bedriftene. Våre resultater indikerer likevel et behov for å vie transportørene vesentlig oppmerksomhet når konsekvensene av avbrudd skal undersøkes.

Resultatene kan altså tyde på at direkte avbrudd kan ha mindre betydning for bedriftens verdikjeder enn kanskje antatt. Dette kan imidlertid ikke fastslås med sikkerhet, fordi tidligere undersøkelser så langt ikke har gitt robust informasjon om hvordan den type avbrudd som vi har sett på, spesifikt påvirker bedriftens kostnader. Et framtidig undersøkelsesopplegg bør nærme seg dette spørsmålet mer presist, både for å få mest mulig robust kvantifisering av avbruddsomfang, og for å kunne oppnå en god beskrivelse av konsekvensene. **E**

Referanse

Husdal, J og S Bråthen: Virkninger av framføringsusikkerhet i distriktstransporter. Møreforskning Molde AS, rapport 0906.