

Kort elastik kræver

knivskarp logistik

Planlægning og optimering af logistikken er vigtigere end nogensinde for Dansk Transport Kompagni i Padborg

■ Af Lars Lassen

Den elastik, der får tingene til at glide i hverdagen, er blevet meget kort i transportbranchen. Det nye arbejdstidsdirektiv og de nye skrappe bødesatser for brud på køre/hviletidsreglerne har kappet en stor del af den van-te fleksibilitet væk.

Det har man naturligvis også opdaget hos Dansk Transport Kompagni A/S i Padborg.

- Tachografen, arbejdstidsdirektivet og den knivskarpe håndhævelse af kørehviletidsreglerne, har medført store driftsmæssige udfordringer. Kravene til planlægning er vokset voldsomt og det er noget, som tager meget tid. Vi har anvendt edb-baseret flådestyring

og har i forvejen altid indregnet køre- og hviletid. Så vi er på mange måder inde i øvelserne i forvejen. Men vi bruger mange flere ressourcer på planlægning i dag i forhold til tidligere, siger Susanne D. Provstgaard.

Dansk Transport Kompagni A/S har 45 trailere i daglig drift. 30 trækkes af virksomhedens egne trækere med tyske chauffører bag rattet, mens de resterende trækkes af DTK's faste samarbejdspartnere. Specialet er transport af højværdivarer, temperaturregulerede transporter, herunder blomster, og alle former for industrigods. Samt specialtransporter.

- Vi er lidt en nichevirksomhed, der gerne påtager os lidt specielle opgaver, som kræver noget ekstraordinært. Transporter, som skal gennemføres hurtigt eller kræver mere end én mand.

- Vores chauffører er placeret i hele Tyskland og det betyder, at vi kan levere gode og

hurtige logistikløsninger, især på de nord-syd gående trafikker, fortæller Susanne D. Provstgaard, der stiftede virksomheden sammen med ægtemanden Peter Christian Provstgaard i 1991.

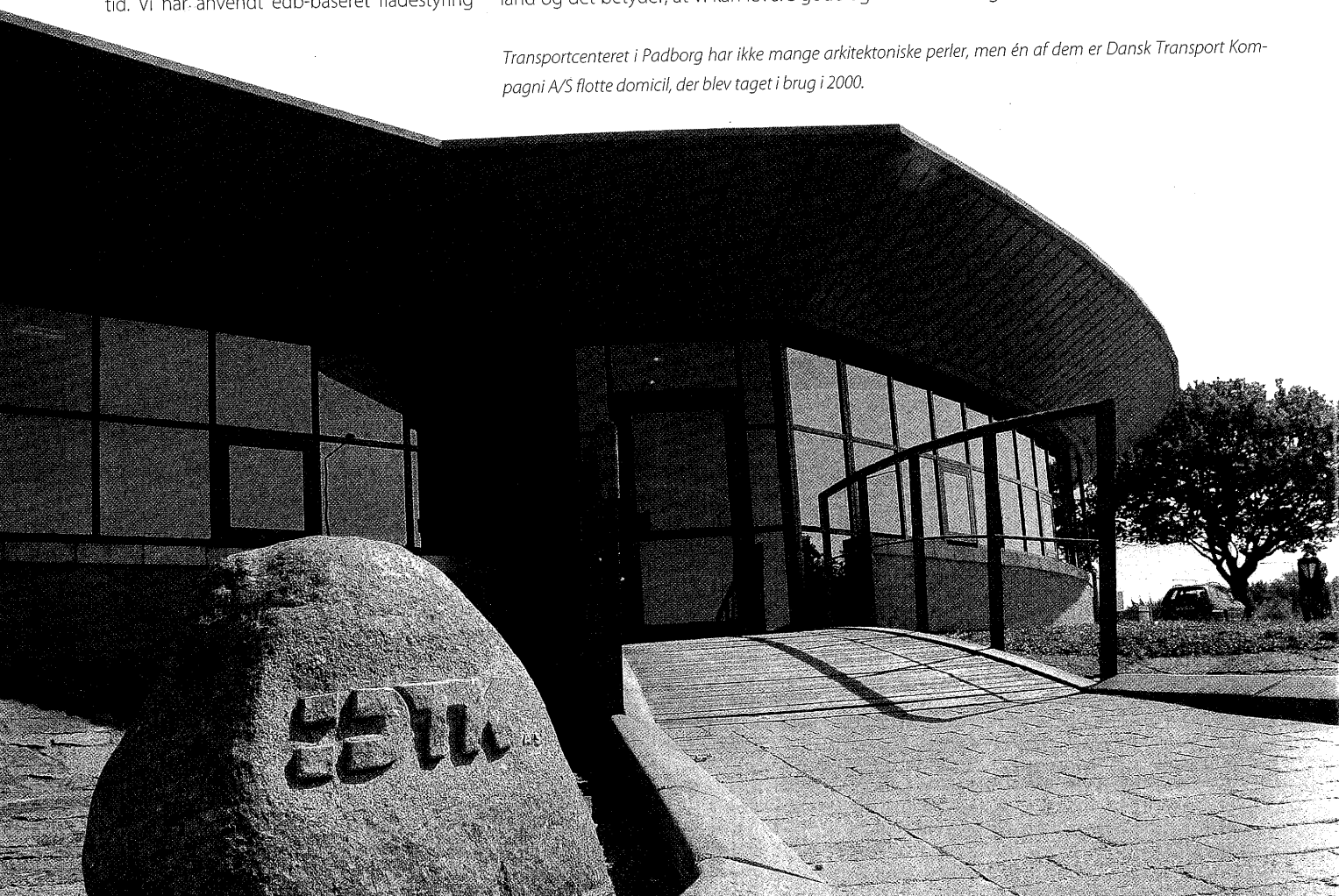
Italien udgør godt halvdelen af DTK's aktiviteter, der også dækker Tyskland, Østrig og Schweiz, og Benelux.

Kommunikation i fokus

Der er GPS-navigation og mobiltelefon i alle DTK's trækere og kommunikationen med chaufførerne foregår både på mobiltelefon og via navigationssystemet, der er integreret med flådestyringssystemet og leveret af Comlog.

- Vi kunne slet ikke klare os uden vores flådestyring og kommunikationsværktøjer i dag. Myndighedernes skærpede krav og kundernes behov gør, at vores fornemste opgave er

Transportcenteret i Padborg har ikke mange arkitektoniske perler, men én af dem er Dansk Transport Kompagni A/S flotte domicil, der blev taget i brug i 2000.



løbende optimering af logistikken. Vi overvåger konstant alle de daglige transporter for at kontrollere om planerne holder og for at foretage de nødvendige ændringer, forklarer Susanne Provstgaard. Den geografiske spredning af chaufførerne betyder, at Dansk Transport Kompagni kan bytte trailere mellem trækkerne. Dermed kan transporterne gennemføres hurtigere, fordi de ikke behøver at stå stille, når chaufføren skal holde hvil.

Susanne Provstgaard lægger ikke skjul på, at trods grundig forberedelse og disponering, så sker det, at planerne skrider.

- Det er bittesmå ting, der skal gå galt, for at transporten påvirkes af køre-hviletider. Hvis chaufføren kører til den forkerte port på en terminal og tror han kan holde sit halvtimes hvil, og så skal flytte til en anden port, så skrider planen. Når det sker, kontakter vi kunden omgående, så vi i fællesskab kan finde en løsning. Og kunderne har faktisk stor forståelse for, at tingene ikke altid kører efter en fast tidsplan, hvis bare man melder ærligt ud om problemerne. Det handler om gensidig tillid og derfor vægter vi altid kommunikationen med vores kunder og chauffører meget højt, fortæller Susanne Provstgaard.

Tyske chauffører

DTK valgte fra starten at satse på tyske chauffører, fordi det gav mulighed for en mere effektiv logistik på virksomhedens trafikker, hvor Tyskland både er et vigtigt marked, men også det centrale transitland.

- Vi kører med tyske chauffører ud fra logistiske hensyn. Det gør, at vi kan udnytte ressourcerne bedre og få kørt nogle flere kilometer, fordi vores chauffører er spredt over hele Tyskland. Samtidig sparer vi arbejdstimer, fordi chaufførerne bor tæt på deres arbejdsområde, siger Susanne Provstgaard.

Hun påpeger, at der tidligere ikke var de nuværende overenskomstmæssige fordele ved at køre med tyske chauffører på danske biler, men DTK har i dag ligesom snesevis af andre danske eksportvognmænd udflaget lastvognene til Tyskland.

Udfordringer sjældent alene

Dansk Transport Kompagni beskæftiger 15 ansatte i administrationen i Padborg. Derudover kommer to ansatte på virksomhedens lager, der dels anvendes til egne aktiviteter og dels lejes ud som lagerhotel til kunder udefra.

De skrappe kørehviletidsbøder, tachografen og arbejdstidsdirektivet er ikke de eneste udfordringer, som branchen står over for.

- Væksten herhjemme har givet stigende transportopgaver og dermed travlhed i branchen. Det betyder, at vores leverandører



Susanne Provstgaard stiftede Dansk Transport Kompagni sammen med ægtemanden Peter Provstgård i 1991.

hæver priserne og dem er vi nødt til at følge med i. Det har også betydet, at folk flytter mere rundt jobmæssigt og dermed er der en større udskiftning i medarbejderstaben. De skærpede krav til logistikoptimering betyder også, at vi løbende er nødt til at opgradere på edb, flådestyring og kommunikation. Det er alt sammen med til at øge vores omkostninger, siger Susanne Provstgaard.

Men det er ikke smertefrit at sende regningen videre til kunderne.

- Priserne har praktisk taget ikke ændret sig i de sidste 20 år, og det har i denne periode været meget svært for transportbranchen at få fragttigninger igennem. Men nu oplever vi en ny situation, hvor vores transportkøbere godt er klar over at de kommende stigninger må accepteres. Ellers kan vi ikke levere den kapacitet, som transportkøbere efterspørger, siger Susanne Provstgaard. Behovet for at mat-

che både transportkøbere og myndigheder på viden er også markant.

- Det dér med uddannelse har vi ikke været for gode til i en del år. Bare det at give tilbud, er i dag meget mere komplekst i dag end tidligere. Tilbudene skal være meget mere detaljerede og indeholde data om miljø og de værdier, som man driver sin virksomhed ud fra. Men nu har vi taget fat på at rette op på efterslæbet. Vi har også taget ITD's opfordring om at hente forstærkning med akademikere og viden-piloter til os. Det er noget, som virkeligt vil tilføre ny og brugbar viden til vores virksomhed, fastslår Susanne Provstgaard.

Netværk

Dansk Transport Kompagni vægter også samarbejde med andre transportvirksomheder højt.

Fortsættes side 42



Dansk Transport Kompagni råder over 45 trailere, der er i daglig drift.