

Truck & Trailer Industry:

Full overhaling på lageret

Slitedelsleverandøren Truck & Trailer Industry AS valgte å ta en full overhaling av eget lager og erstattet blant annet plasskrevende småvareareoler med landets to første lagerautomater som kan betjenes fra to etasjer. Det har gitt bedre plass til sammenstilling og ikke minst en langt større butikk. Innføringen av lagerstyringssystemet Shark skapte mye hodebry, men bidrar nå til svært effektivt plukk.



Ved hjelp av sanntidsbildet i det nye lagerstyringssystemet Shark har Michael Borgh (t.v.) og Joakim Breiner til enhver tid full kontroll over alt som skjer på sentrallageret til Truck & Trailer. Foto: Henning Ivarson

Henning Ivarson

Truck & Trailer Industry er landets ledende uavhengige leverandør på det frie ettermarkedet av slidedeler til tyngre kjøretøyer, lastebil, busser, tilhengere og en del anleggsmaskiner.

- Vi handler med kjente OE-leverandører som Knorr, Wabco, ZF og mange andre produsenter som leverer direkte til bilprodusentene, opplyser innkjøpssjef Michael Borgh, som også har det overordnede logistikkansvaret i Truck & Trailer.

Delene selges til frittstående verksteder og bileiere, men også til flere av de norske lastebilimportørene. Da er det ikke nødvendigvis snakk om deler til eget merke, men det er jo ikke uvanlig at originalverksteder skur på hverandres merker, forklarer den sympatiske svensken som først begynte å jobbe i Norge i 1986 og kom til Truck & Trailer i 2003.

- I tillegg til slidedeler har vi de siste seks årene også solgt verktøy og verkstedmateriell. Målet er å fremstå som en totalleverandør til verksteder, enten det er deler til en lastebil eller det er skruer, muttere eller kjemikalier, tilfører Joakim Breiner, på like klingende svensk. Men i motsetning til Borgh som har familien i Charlottenberg og pendler til Oslo, er Breiner bosatt i Bærum. Også han jobber med innkjøp, men startet på lageret i 2006 og ble etter hvert lagersjef. Den brede erfaringen herfra gjorde at han ble utpekt til å styre det store omstillingsprosjektet som tvang seg frem på vårparten 2011.

Måtte ha mer plass

I 2004 hadde Truck & Trailer vokst seg ut av sine tidligere lokaler på Furuset i Oslo og flyttet inn i det tidligere Allers-bygget på

Ulven. Bare syv år senere hadde veksten i selskapet medført at de på nytt trengte mer plass. Arealet i sokkeletasjen av det store bygget var i utgangspunktet langt fra ideelt som et lager. Med bare én port måtte varemottak foretas på samme sted som sammenstillingen av utgående varer og i tillegg var mye av lageret inndelt i flere mindre celler. En del av området - der Aller Trykk tidligere hadde sine store trykkerimaskiner - var imidlertid både stort og hadde god takhøyde.

- Til sammen disponerte vi ca. 3.000 kvm lagerareal, men vi hadde et prekært behov for mer gulvplass til blant annet varemottak og sammenstilling. Samtidig ønsket vi å få en helt annen flyt gjennom lageret, sier Breiner. Han legger til at de derfor ble svært glade da Truck & Trailer fikk anledning til å overta etasjen over som ble ledig i forbindelse med at Postens Reklamesenter flyttet ut.

Mange vil nok hevde at et lager over to plan langt fra er noen ideell løsning. Uten mulighet for å bygge seg større var dette det eneste alternativet som fantes. Men Truck & Trailer fikk på den måten 1.500 kvm ekstra i tillegg til en ekstra port. Takk være den gamle trykkerivirksomheten var dessuten de to etasjene forbundet med en vareheis så stor og kraftig at man kan kjøre en truck inn i den.

Inn en etasje og ut en annen

Borgh og Breiner forteller at de hadde mange diskusjoner om hvordan de ville ha det, og behovet for mer gulvplass førte raskt til ideen med lagerautomater. Etter å ha vært i kontakt med noen leverandører endte de opp med Lager & Industrisystemer (LIS) som Truck & Trailer hadde hatt et godt samarbeid med tidligere og hvor dessuten de to selskapenes gründere - Bjørn Schøyen i Truck & Trailer og Hartmut Dammeyer i LIS - hadde kjent hverandre i nær sagt en mannsalder.

- LIS hjalp oss med å finne frem gode løsninger og stod for leveranser av både to LogiMat lagerautomater, vårt nye lagerstyringssystem Shark, pallreoler til den nye etasjen, samt en mesanin vi fikk bygget der vi hadde unødvendig stor takhøyde, sier Borgh, som anslår at de to lagerautomatene sikkert har frigjort 500 kvm gulvareal som tidligere ble brukt til småvarereoler. I tillegg til å få langt bedre plass til sammenstilling og konsolidering i underetasjen, fikk Truck & Trailer muligheten til å utvide butikken de har på dette planet i betydelig grad.

Også flyten gjennom lageret har blitt langt bedre. Det nye varemottaket er i annen etasje hvor det er godt om plass og kort vei til de nye pallreolene som er montert i denne etasjen. Større varer som skal til lokasjoner i underetasjen blir kjørt ned gjennom den store heisen.

Lagerautomater med to åpninger

I direkte tilknytning til varemottaket stikker de øvre delene av de to LogiMat lagerautomatene opp fra gulvet og strekker seg videre opp mot taket. De er ca. 12 meter høye og med i alt 3.400 lokasjoner. Noe overraskende registrerer vi at innlagringen i dem skjer her oppe, mens selve plukket skjer fra etasjen under.

- Dette er en ganske ny løsning og leveransen til Truck & Trailer var vårt første prosjekt med lagerautomater som har to åpninger, forklarer Steffen Larvoll, markedssjef i LIS.

Man kan imidlertid ikke arbeide samtidig på begge steder. Derfor er det blitt montert tre varsellys ved hver åpning. Grønt lys indikerer at man kan arbeide, gult lyser at maskinen er i ferd med å starte en prosess og rødt lys at maskinen er i bruk.

LogiMat ble opprinnelig utviklet og produsert av danske Handler, men etter at tyske SSI Schäfer kjøpte opp dette selskapet ble produksjonen av de populære lagerautomatene flyttet til Tsjekkia.

Automatene til Truck & Trailer var blant de første som ble produsert på den nye fabrikk. Joakim Breiner sier at de har vært svært godt fornøyd med dem, men legger til at produsenten likevel har vært innom et par ganger og skiftet ut noen komponenter som tydeligvis ikke holdt høy nok kvalitet fra den nye fabrikk.

Før automatene kom på plass måtte det tas en del bygningstekniske utbedringer. Foruten å skjære hull i den solide etasjeskilleren måtte gulvet forsterkes og nye branndører monteres.

Ved plukkåpningene er det montert en stor touch screen hvor operatøren både får opp antallet som skal plukkes og en layout av brettet hvor den aktuelle lokasjonen er markert. I tillegg er automatene utstyrt med LogiPointer som sender et laserlys ned i boksen det skal plukkes fra.

Shark på hele lageret

Truck & Trailer benytter forretningssystemet Visma Global. Selv om Joakim Breiner forteller at dette ikke er særlig bra til lagerstyring, hadde selskapet i utgangspunktet ingen planer om å få til anskaffelse av et WMS.

Shark er et WMS fra danske Logiware som i mange år har hatt et nært samarbeid med Handler og nå i den senere tiden med Schäfer.

- Men i stedet for bare å bruke Shark til lagerautomatene, anbefalte LIS oss å ta det i bruk på hele lageret. Etter å ha besøkt Handicare i Moss og hørt om deres gode erfaringer ble vi overbevist, forteller Breiner.

Shark er ifølge LIS et skalerbart og fleksibelt WMS som enkelt kan konfigureres til brukerens behov for å oppnå optimalt plukk og redusere feil.

- I tillegg viser Shark til enhver tid et sanntidsbilde av hva som skjer på lageret i tillegg til en rekke ulike statistikker på for eksempel plukkfrekvens helt ned til den enkelte medarbeider og når på dagen det er størst belastning på lageret. Lagersjefen har derfor svært god kontroll og kan lett disponere sine tilgjengelige ressurser etter det, forklarer Larvoll.

Nok en gevinst i forhold til tidligere er at delene er tilgjengelige i Visma Global straks de ligger i hyllen. Dette er spesielt viktig i forbindelse med ekspressendinger og restordrehåndtering.

- Før vi tok i bruk Shark kunne vi ikke registrere slik linje for linje, men måtte vente til hele varemottaket var over og deretter registrere inn alt samlet. Da kunne det faktisk gå et par dager fra de første varene lå i hyllen til de var tilgjengelige i Visma Global, forklarer Breiner.

Store integrasjonsutfordringer

Borgh og Breiner er glade for at de valgte å ta i bruk Shark på hele lageret som nå gir en langt bedre kontroll og letter styringen av hverdagen. Men veien hit var både lang og kronglete. Integrasjonen av Shark opp mot forretningssystemet skapte langt større problemer enn hva både Logiware, Visma, LIS eller Truck & Trailer hadde drømt om.

- Vi har slitt mye for å få dette til å fungere. Men det var mange parametre å ta hensyn til, og siden det er snakk om data blir jo alt veldig firkantet. Det gikk dessverre så langt at kundene en kort periode ble skadelidende fordi vi ikke klarte å få ut varer. Med tilbakemeldinger som "Fiks problemene ellers går vi til konkurrentene", fikk vi kniven på strupen. Men nå fungerer alt veldig godt og vi har ikke opplevd noe driftsstans, sier Breiner.

Sendes over natten

Truck & Trailer har avdelinger i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim og lageret i Persveien fungerer som et sentrallager for disse. Avdelingene kan legge inn ordre frem til kl. 14, og hver natt går det biler til Stavanger, Bergen og Trondheim.

En stor del av varene inn til sentrallageret kommer fra EUROPART-systemet i Tyskland som Truck & Trailer er norsk representant for. Tidligere foretok avdelingene en hovedbestilling et par dager i uken. Da disse delene kom fra Tyskland ble de først lagt inn på lager, for deretter bli plukket, pakket og sendt. Nå kan imidlertid avdelingene foreta mer jevnlig bestillinger direkte til EUROPART. Delene sendes fortsatt til Oslo, men kommer ferdig splittet på pall til den enkelte avdeling og kan dermed flyttes direkte til sammenstilling.

- Vi har mindre plukk og pakking og har oppnådd bedre kontroll. Medarbeiderne kan dessuten planlegge dagen sin bedre siden de stort sett på forhånd vet hva som kommer inn, sier Borgh. Årsaken til at delene ikke sendes direkte ut til avdelingene forklarer han dels med fortolling men også fordi de har så gode og faste over natten transporter.

Plukker i batch

Shark har delt inn lageret i ulike soner ut i fra hvordan det plukkes; varer på pall som krever truck, lettere deler hvor man benytter en plukkvoan og plukk fra lagerautomatene.

- Det har hjulpet oss veldig mye, sier Breiner. - Tidligere sprang vi rundt med plukklistene på papir og plukket én og én ordre, men med Shark og bruk av pda'er plukker vi nå opptil 16 ordre ad gangen.

Konsoliderings- og sammenstillingsområdet er ofte en flaskehals på mange lagre. Derfor forsøker Shark hele tiden å etterstrebe at plukket fra de enkelte sonene kommer til dette området omtrent likt slik at de ferdig sammenstilte ordrene kan flyttes bort til det dedikerte utleveringsområdet som hver avdeling har i nærheten av utkjøringsporten.

Borgh og Breiner opplyser avslutningsvis at kombinasjonen av lagerautomatene, det nye lagerstyringssystemet og pda'ene både har resultert i en betydelig økning av plukkfrekvensen og langt mindre feilplukk. Dette har frigjort ressurser som i stedet kan benyttes til å håndtere returer de får som følge av at flere deler som blant annet clutcher og dynamoer har en "panteordning" og således skal returneres produsent når de er byttet ut.

Til tross for rasjonaliseringen er imidlertid bemanningen beholdt. Gevinsten er at de har klart å håndtere selskapets jevne omsetningsvekst uten å måtte behøve å ansette flere.

FAKTA

Truck & Trailer Industry AS har avdelinger i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim og er landets største leverandør av slidedeler og utstyr til lastebil, buss og tilhengere. Virksomheten omfatter også leveranse av verktøy og verkstedmateriell til tungbilverksteder.

Selskapet ble etablert i 1963 under navnet Henry Olrich AS og holdt i mange år i Schweigaardsgate i Gamlebyen i Oslo. I 1985 var lokalene blitt for små og Osloavdelingen med hovedkontor og sentrallager flyttet til Alnabru. I 2004 ble også disse lokalene for små og virksomheten etablerte seg dagens lokaler på Ulven.

I 1990 ble det innledet samarbeid med den nederlandske fjæringsprodusenten Weweler og året etter ble Truck & Trailer et heleid datterselskap av dette. Senere har Weweler blitt kjøpt opp av VDL. Truck & Trailer Industry er i dag et heleid datterselskap av VDL Products Norway og er søsterselskap med VDL Bus & Coach Norge.

Truck & Trailer har siden slutten av nittiårene vært norsk representant for Europas største bildelaktør, EUROPART, og har med dette tilgang over 1,5 millioner artikler. I tillegg er Truck & Trailer forhandler av en rekke kjente OE-leverandører som Knorr-bremse, Sachs, Wabco, Bosch, ContiTech og andre produsenter som også leverer deler direkte til bilprodusentene.



I direkte tilknytning til varemottaket stikker de øvre delene av de to 12 meter høye LogiMat lagerautomatene opp fra gulvet. Innlagringen i dem skjer her oppe, mens selve plukket skjer fra etasjen under. Foto: Henning Ivarson