

Vecturas innkjøringsproblemer er over:

Juleakevitten er i rute

- Det faktum at våre innkjøringsproblemer ble kjørt frem som hovedsak i Dagsrevyen før påske, er et godt eksempel på at vi har det alt for godt her i landet, sier Dag Inge Bergersen, assisterende driftsleder for det nye, høyteknologiske distribusjonsanlegget til Vectura. Selv hadde han det langt fra godt med seg selv da det stod på som verst, men nå er alle innkjøringsproblemer historie og juleakevitten er i rute.



De 120 største produktene på kasseplukk har helt automatisk påfylling av monorailsystemet. Pallene til de ca 850 øvrige plassene kommer automatisk frem til uttakspunkter, hvorfra pallene deretter må håndteres med reachtruck til plukkplassene. Foto: Henning Ivarson

Henning Ivarson

Bare få måneder etter at Norge hadde vært gjennom den alvorlige "smørkrisen" som skapte store - om ikke alltid like alvorlige - overskrifter over hele Europa, ble en ny stor nasjonal krise varslet; butikkene til Vinmonopolet var i ferd med å gå tom for deler av vin- og brennevinutvalget. Og det altså rett før påske, hvor folk flest fryktet for både rødvinen til påskelammet og alle de andre edle dråpene som normalt nytes gjennom de mange fri- og helligdagene.

Alt forårsaket av Arcus-Gruppens flytting fra Hasle i Oslo til Gjelleråsen rett nord for hovedstaden, der gruppens distribusjonsselskap Vectura fikk en litt senere driftsstart på sitt nye, avanserte anlegg enn først beregnet.

Vectura er Norges ledende distribusjonsselskap for alkoholholdige drikkevarer, og leverer komplette tredje- og fjerdeparts logistikk-løsninger både fra det nye anlegget på Gjelleråsen og fra et lager i Trondheim. Selskapets hovedkunder er over 80 importører som benytter Vectura til å styre vareflyten fra 1.000 produsenter over hele verden - inklusive søster- og produksjonsselskapet Arcus som holder til i samme bygg på Gjelleråsen - og ut til Vinmonopolets 265 butikker, nærmere 3.000 kunder innen serveringsbransjen (Horeca), samt grossister.

WMS skapte problemene

Både Bergersen og hans nære medarbeider, prosessutvikler Kathinka Estabrook, påpeker at alle slike store prosjekter vil ha oppstartsproblemer. Selv følte de en periode at de tok ett skritt frem, men ble slått to tilbake.

Hovedårsaken til problemene lå i vårt Warehouse Management System (WMS) "Ant" som er utrolig komplisert. Da vi holdt til på Hasle hadde vi forskjellige leverandører på utstyr og WMS, men syntes det var uhensiktsmessig. For å unngå at de kunne skyldes på hverandre ved problemer, ønsket vi en totalleverandør som i stedet bare kunne skyldes på seg selv, sier Bergersen med et stort smil.

Delt i kasse- og flaskeplukk

Og totalleverandøren som ble valgt, er som mange vet tyske SSI Schäfer - en av verdens største leverandører av logistikkssystemer.

Hele flyten starter naturligvis med varemottaket vårt som ifølge Bergersen og Estabrook er ganske høyteknologisk. - Her har vi blant annet en automatisk nedpalleteringsrobot og en automatisk pallebytter, påpeker de. - Vi har kapasitet på å ta inn ca. 720 paller pr dag som deretter går rett inn på høylageret vårt som har 31.300 pallplasser. Det håndterer både EUR- og ISO-paller, og forsyner også vårt anlegg med tompaller i tillegg til alle innsatsvarene til Arcus.

Vectura har totalt 7.500 varenummere, men 1.000 av disse står for 80 prosent av volumet. Pallene som tas ut fra høylageret blir fordelt på to forskjellige anlegg; ett for flaskeplukk og et annet for kasseplukk. Plukkingen av flasker skjer effektivt ved hjelp av et miniloadanlegg med plass til 13.000 kasser og som regelmessig fylles på med fortrinnsvis A- og B-varer. C- og D-varene er som oftest dyrere produkter som gjerne også skal ha kjøling. I høyvarelageret har Vectura full kontroll med temperaturen og disse vareslagene lagres derfor der.

Transporten av de store volumene som skal til kasseplukkområdet skjer ved hjelp av et monorailsystem.

På Hasle hadde Vectura en tradisjonell baneløsning, men selv om det både er fordeler og ulemper med monorail følte Estabrook og Bergersen at dette er bedre til deres bruk.

- Hvis det skjer noe galt med et banesystem fortsetter det å rulle til bufferen er full. Hvis vi derimot får stopp på monorailen er det bare å ta ut vognen det er noe galt med, plassere den på et parkeringsområde og fortsette med de andre. Rent støy- og miljømessig er definitivt monorail å foretrekke, slår Bergersen fast.

De 120 største produktene på kasseplukk har helt automatisk påfylling av monorailsystemet. Pallene til de ca 850 øvrige plassene kommer automatisk frem til uttakspunkter, hvorfra pallene deretter må håndteres med reachtruck til plukkplassene.

- En stor utfordring for oss var at høyvarelageret kun kan bestå av fulle kasser. Hvis ikke ville man ha risikert at halvfulle kasser hadde blitt sendt ut kasseplukkområdet vårt. Det var en helt ny måte å tenke på og utrolig vanskelig å få til i begynnelsen, sier Estabrook. Hun legger til at en annen stor utfordring naturligvis er å sørge for at riktig vare til enhver tid er på riktig plass.

- Prosessen starter med at ordrene slippes på flaskeplukk. Mens det plukkes der setter vi også i gang kasseplukket på samme ordre. Men flaskeplukket skal komme først, og settes på konsolideringsområde før kasseplukk er ferdig, opplyser Bergersen.

Brukt mye tid på Helga

Plukket skjer ved hjelp av terminal eller pick by voice.

- Vi har begge muligheter, men er ikke så gode på pick by voice ennå. Ut i fra et HMS-synspunkt er det en fordel å ha begge hender frie, men vi har likevel ikke som mål at alle skal bruke det, sier Bergersen.

Estabrook forteller at de har brukt mye tid på å få Helga, som de kaller stemmen, til å fungere optimalt.

- Det gjorde hun ikke i begynnelsen. Stemmen var grei nok, det var heller det hun sa som var irriterende. Vi fikk mange uforståelige tilbakemeldinger og hun har dessuten en lei tendens til å ta kvelden når ting blir litt vanskelig, fortsetter Estabrook.

- En gang var jeg så forbannet at jeg ba henne dra til h..., tilføyer Bergersen. - Da svarte hun "god natt", og så snakket vi ikke mer sammen den dagen.

Alt for mange trucker

Med stort og smått har Vectura totalt 88 BT-trucker på Gjelleråsen. Tre nye skyvemasttrucker type BT RRE160 måtte anskaffes til det nye lageret siden de her opererer med tre bufferhøyder over plukkplass i stedet for to på Hasle.

- Vi har hatt et godt utskiftingsprogram opp gjennom årene, så mange av plukktruckene våre er forholdsvis nye. Men med den nye driften her oppe har vi alt for mange, sier Bergersen.

Jonny Tjøstheim, regionsjef i Toyota Material Handling Norway, har hatt et nært samarbeid med Vectura i mange år. Han forteller at maskinene som ble levert i forkant av flyttingen var trucker som ville være tilpasset produksjonen på Gjelleråsen.

- I tillegg har Vectura noe uegnet utstyr som ble med på flyttelasset og som vil bli faset ut etter hvert. Erfaringer gjort under innflytting og drift 2012 vil legge et godt grunnlag videre for riktig og effektiv materialhåndtering, sier Tjøstheim.

Solid opplæring - etter hvert

Som nevnt skyldtes mange av oppstartsproblemene et svært komplisert WMS.

- I tillegg undervurderte SSI Schäfer behovet for opplæring av vårt personell. Til slutt måtte vi bare si stopp og innse at vi måtte ta en ny gjennomgang og begynne på nytt. I mellomtiden fortsatte vi å plukke på Hasle, fikk vi en fire ukers forsinkelse på oppstarten her, forteller Bergersen.

Estabrook legger til at det var en stor utfordring å få lært opp alle medarbeiderne.

- Slår vi sammen drift, importmottak og sjåfører dreier det seg om 150 personer. Det gikk veldig greit i begynnelsen, men etter hvert som at stadig flere ble overført fra Hasle måtte undervisningen gå raskere og raskere. Det var ikke alltid like lett, men jeg føler at vi nå har kommet i mål.

Estabrook og Bergersen var ansvarlig for den omfattende opplæringen og sitter selv med en betydelig WMS-kompetanse. Selv får han nå tittel som leder for WMS og support.

Fire tilbydere

Allerede i 2007 kjøpte Vectura en analyse av SSI Schäfer på hvordan det nye anlegget burde utformes.

- Vi ga dem alt vi hadde av tall, og fikk i retur en anbefalt løsning basert på dette. Når alt var klart fra vår side og vi var klare til å bygge, kjempet fire leverandører om kontrakten, forteller Estabrook og Bergersen.

- Så dere brukte med andre ord en potensiell leverandør som konsulent i forkant?

- Helt riktig. Rett og slett for å finne ut om vi eksempelvis skulle ha et høylager eller gå for et tradisjonelt lager. Men så ble det kamp på kniven mellom SSI Schäfer, Swisslog, Dematic og System Logistics. Vi fikk være med både å møte leverandørene og stemme på dem, men det endelige valget ble tatt på konsernnivå, sier Bergersen.

- Justerte dere mye på det opprinnelige forslaget?

- Ja, selvfølgelig, ikke minst på WMS. Ting forandrer seg jo så raskt. Til og med aller siste dag på Hasle dukket det opp problemer vi ikke hadde hatt før, og lurte fælt på hvordan vi skulle håndtere akkurat den ordren. Ting svinger og det vil det gjøre her også.

Fortsatt egentransport

Vectura har 30 egne lastebiler som benyttes på det sentrale Østlandet i tillegg til Sørlandet og Stavanger. På resten av landet benyttes eksterne transportører, mens grossistene som eksempelvis ASKO og Vinhuset henter varene selv.

- Det er vel ikke så vanlig lenger å sitte og eie biler?

- Nei, og det er noe vi alltid vil bli utfordret på, sier Bergersen. - Vectura er jo et distribusjonsselskap og hvem som helst kan distribuere. Faren for outsourcing av både transport og lager vil alltid ligge der, og er vel litt avhengig av humøret til styret og eierne.

Lite utområde

For å kunne ta den forventede veksten på tre prosent, forteller han at de opprinnelig hadde prosjektert med et utområde som er 2.000 kvm større enn det de fikk.

- For å spare penger ble den planen fjernet med en gang. Dette måtte WMS i kombinasjon med leverandør løse. Og det har vi klart. Containere kan lastes nær sagt når som helst, men en tredel av bilene våre har faste skap og da må de nødvendigvis være her for å få lastet. Man kan med andre ord ikke planlegge med at lassene skal være ferdig klokken 12 hvis ikke bilen er her før kl. 16. Da har du døde paller stående her i timevis og det har vi rett og slett ikke plass til.

20 prosent mer plukk til neste år

Fortsatt har Vectura et lager i Trondheim som betjener ca. 20 prosent av totalvolumet deres.

- Men i 2013 er det prosjektert at hele dette volumet skal ned hit. Det betyr altså at vi da skal håndtere 20 prosent av volumet vårt i rent plukk og ikke helpall slik det er nå.

Fra Gjelleråsen går det nå i gjennomsnitt ut 400 til 450 paller Vinmonolutsalgene hver dag. I tillegg har varene til Horeca som veksler mellom 15 og 20 prosent av volumet.

- Når juletrafikken kommer kan du gange alt med tre, sier Bergersen nøkternt.

- Hvor stor del av det norske markedet har Vectura kontroll over?

- Litt over 50 prosent. Det er mer enn nok for oss som arbeider her. Jeg tror vi kommer til å ende på over 50 millioner liter i år og det er det vi skulle lande på i 2015. Så vi har fått litt av en flying start, avslutter han.



Kathinka Estabrook og Dag Inge Bergersen har spilt svært sentrale roller både når det gjelder planlegging, opplæring og drift av det nye distribusjonsanlegget. Foto: Henning Ivarson