



REDAKTION

Gunnar Schrewellius, generalsekreterare
 Postadress: Box 72001, 181 72 Lidingö
 Besöksadress: Tryffelslingan 10, Lidingö
 Telefon: 08-32 98 39
 E-post: info@tff-logistik.se
 Hemsida: www.tff-logistik.se

STYRELSE

Robert Skoog, Cognition Consulting AB, ordförande
 Peter Bark, TFK
 Magnus Blinge, Chalmers
 Anders Karlsson, Mentor Communications AB
 Torbjörn Wedebrand, Wallhamn AB
 Göran Arkler, Transportföretagen
 Örjan Thonnors, Chep

INFORMATION

TTF-Forum för Logistik är en ideell sammanslutning inom områdena logistik, transporter, trafikpolitik, vägar och trafik samt förpackningar. Medlemskapet är personligt. TTF:s huvudsyfte är att främja erfarenhetsutbyte, kompetensutveckling och att verka som opinionsbildare i frågor inom föreningens verksamhetsområden.

INLEDAREN

Bytt är bytt, kommer aldrig igen

ATT PALLBYTEN FÖRSVINNAR och aldrig kommer igen för att istället övergå till pallhantering som distributionstjänst, är en resa genom tiden och fram mot ett mer miljömedvetet samhälle. Jag har på olika sätt jobbat med lastpallar under de senaste dryga 20 åren. Sedan ett antal år jobbar jag enbart med lastpallar, så man kan nog säga att jag vet en del om dessa träpallar.

Idag är lastpallar så mycket mer än bara pallar att lassa varor på. Idag är pallarna ett distributionssystem, en kvalitetssäker tjänst, ett miljötänk. För det finns ett upplägg och ett gediget tänk kring lastpallar. Det kallas för pooling. Företaget där jag jobbar heter CHEP, vilket är ett globalt företag som specialiserat sig på pooling och som har sina blåa lastpallar spridda över hela världen.

Pallarna är, i grunden, samma sorts pallar som funnits i alla år. De kostar inte så mycket och de tas emot med glädje av handeln i hela Europa. Förr kallades de träpallar, nu kallas de pallar tillverkade av certifierad och förnyelsebar träråvara. Men det är inte pallarna som gör den stora skillnaden. Det är styrningen och kontrollen av pallarna och inte minst den geografiska täckningen.

Men låt oss göra en tillbakablick i lastpallarnas historia.

HUR DET VAR FRÅN BÖRJAN

SJ-pallar, som det hette förr, har funnits i ungefär 70 år. Innan dess användes inte lastpallar i Europa. Under åren har pallen standardiserats för att underlätta hantering av varor i lagerhantering och distribution i Europa.

I början när pallarna började användas, var det ofta så att den som hade fina pallar för hantering av varor i sin produktion och på det egna lagret också använde dessa till att köra ut varorna till kunder. Men man ville gärna ha sina pallar med sig tillbaka när varorna hade levererats, eller annars få bra betalt för dem.

Ganska snart började man istället byta pallar med varandra. Om jag levererade 33 pallar med varor, fick jag också 33 tompallar med mig när jag åkte från kunden. Så här fungerar det fortfarande ibland idag. Men för att detta system ska fungera väl gäller det att kunden har pallar att byta med och att lastbilen kör tillbaka dessa till varuleverantören.

VAD SOM HÄNT SENARE – TRANSPORTNÄRINGEN VÄXER FRAM

Vartefter transportnäringen växte slutade fler och fler varuleverantörer att ha egna distributionsbilar. Först för fjärrtransporterna, men sedan mer och mer även för den nära distributionen. Med ett specialiserat näringsliv blev det svårt att räkna hem en fordonsflotta om man inte var ett transportföretag. När det inte längre var egna bilar som levererade varorna blev det svårare att byta pallar direkt vid varuleveransen. Lastbilen åkte ju någon annanstans efter att ha lastat av varorna och inte tillbaka till varuleverantören.

Så istället för direkta pallbyten i distributionskedjan började de större transportföretagen erbjuda pallbyte som en tjänst. Varuleverantören får fullgoda pallar levererade till sig av transportören. Därefter transporterar transportören varuleverantörens varor på pallarna till varuleverantörens kund. Varuleverantören betalar transportören för palltjänsten och för transporttjänsten. När transportören levererar pallarna, med varorna på, till kunden blir kunden nu skyldig pallarna till transportören. När varorna är sålda och pallarna tomma lämnar handelsföretaget tillbaka pallarna till transportören. Det här har under många år löst pallbytesproblemet på ett bra sätt för varuleverantörer och för handeln.



HUR SER DAGSFORMEN UT?

De senaste cirka 35 åren har pallbyten återigen blivit ett problem i distributionskedjan. Det beror på att varuleverantörer, transportörer och handel nu har mer, och ökande, kontroll och styrning av sin verksamhet. När man byter pallar med varandra utgår man från att pallarna är i bra och driftsdugligt skick och att de byts mot andra fullgoda pallar i bra skick. Och så länge det är så är allt väl. Problemen i distributionen uppstår när någon säger att "Den där pallen är inte ok, den är trasig. Jag vill inte bli skyldig en hel och fungerande pall när jag fått en trasig levererad". En pall som inte är godkänd är inte värd något och den måste lagas för att åter bli fullgod och värdefull. Grus i maskineriet skapar onödigt ineffektivitet.

Handeln tar dagligen emot stora volymer pallar och byter dessa antingen med transportörer eller direkt med varuleverantörer. För att få kontroll på sina pallkostnader inspekteras idag pallarna, både de som tas emot och de som levereras tomma som byte. Då vet man att pallarna håller fullgod kvalitet. Även varuleverantörer inspekterar de pallar man tar emot med råvaror och varor. Och transportörerna inspekterar förstås de pallar de tar emot. Mycket inspektion blir det och diskussioner om pallkvalitet mellan de inblandade. Det här är slöseri i distributionen! Muda heter det om man pratar lean. En pall behöver bara inspekteras en gång, innan den tas

i drift, för att klara leveransen av varorna från leverantör till handelns lager och ut till butik.

HUR VI KOMMER TILL EN ÄNNU BÄTTRE FRAMTID

För att det ska fungera att enbart inspektera pallen en gång per tripp behöver svaret för pallkvaliteten läggas utanför distributionskedjan. Då blir hela pallhanteringen en tjänst; pallen hyrs och pallkvalitet ingår i tjänsten. Då kan varuleverantörer och handel välja att upphöra med att ta ansvar för pallkvalitet och istället ägna mer tid och resurser åt att samarbeta kring hantering, effektivisering, marknadsföring och försäljning.

Det kallas pooling. Och det är här ett poolingföretag, som CHEP, ska lägga sin tid och kraft eftersom det ökar nyttan för kunderna i hela kedjan. Och det samtidigt som kostnader och miljöbelastning minskar. Det finns också andra poolingföretag som levererar tjänster inom lastpallar. Jag tror att effektiviseringen av distributionskedjorna, och det flödestänk som utvecklats, gjort att både handel och varuleverantörer i Sverige nu är beredda att upphöra med pallbytena och istället gå över till något av de bättre alternativ som finns.

Som sagt, bytt är bytt och kommer aldrig mer igen..

Örjan Thonnors,
styrelseledamot TTF
– Forum för Logistik

