

Allan Svensson i Säffle är en av de åkare som anser sig ha fått bättre förhållanden sedan VSV-Frakt startade. "Jag har mycket jämnare körning nu", säger han.

## Bättre lönsamhet med ny organisation

Jämnare och rationellare körning för åkarna, stabilare ekonomi och förbättrade lastnings- och lossningsförhållanden är resultatet av ett skogsättagande över länsgränserna. Det är VSV-Frakt i Grums som sköter virkestransporterna för Billeruds AB med ett 70-tal åkare från fem län. Hela transportapparatens är centraldirigerad och bilarna går i tvåskift. Bakom bolaget ligger åkeriföreningarna i de aktuella länen. 2,5 milj kbmt virke kör man in per år.

□ "Jag har fått mycket jämnare körning sedan VSV-Frakt startade," säger Allan Svensson, enbilsåkare från Säffle. Allan Svensson kör timmer åt Billerud via VSV-Frakt — Västra Svealands Virkesfrakt AB. "Även om taxorna inte är högre än tidigare så gör den bättre planeringen och jämnare sysselsättningen att ekonomin är bättre nu än förr."

VSV-Frakt är i mångt och mycket ett ovanligt och framsynt företag. Det är ett transportförmedlande bolag som arbetar för en — och fn endast en — befektare, Billeruds AB. Företaget spänner över de normala länsregionerna och transportområdet omfattar Älvsborgs (P), Värmlands (S), Örebro (T), Kopparbergs (W) och Göteborgs

och Bohus län (O). Detta är beroende av var befektaren Billeruds AB har sina skogar och var de köper sitt virke.

"Jag vill betona att VSV-Frakt inte på något sätt konkurrerar med varken lastbilcentraler eller länsföreningar", hävdar Yngve Engström, VD i VSV-Frakt och samtidigt ombudsman i Värmlands Åkeriförening. "VSV-Frakt har istället ett intimt samarbete med både länsföreningar och lastbilcentraler. Våra transportörer är ju förutom att de är engagerade av VSV-Frakt alla anslutna till sina resp länsföreningar."

### RATIONALISERINGSTANKAR FÖDDE VSV-FRAKT

VSV-Frakt som företag föddes den 1 okt 1968 — företaget har bara ett och ett halvt år på nacken. Tankarna bakom företagsreformen är äldre. Det första avtalet med Billerud och åkarna kom till stånd redan 1962 men omfattade då tre olika avtalsområden. I samband med starka krav på rationalisering av Billeruds transporter väcktes förslaget att hela företagets virkestransporter skulle centraliseras. Målsättningen var att minska transportkostnaderna. Man ville också tvinga åkarna att arbeta mer rationellt och mindre regionsbundet. I stort ville Billeruds ha till stånd följande förhållanden:

## ► Folket på fältet lönar sig

- Tvåskiftkörning och minimering av antalet fordon.
- En avtalspartner trots att åkarna som utförde transporter kom från olika län.
- Flexibel och centralstyrd organisation.

### ÅKARNA VILLE STYRA TRANSPORTERNA

Från åkarsidan var man väl medveten om Billeruds problem och insåg att den uppgörelse som skulle komma borde göras så förmånlig som möjligt för transportörerna. De punkter på vilka man kunde få en förbättring till stånd var främst lastnings- och lossningsförhållandena. Där fanns mycket att göra för att korta terminaltiderna och effektivisera transportererna. En annan viktig synpunkt var att virkesupplagen skulle göras så stora som möjligt.

Den rationellt utnyttjade nerskurna fordonsparken skulle också komma att kräva en annan dirigering än tidigare. Det var från åkarsidan ett starkt önskemål att den dirigeringen skulle skötas av VSV-Frakt. Detta gick Billerud med på och all dirigering sker i dag från det centrala kontoret vid Gruvöns Bruk i Grums.

"Det diskuterades fyra olika alternativ med olika organisationsscheman", berättar disponent Birger Viberg, VSV-Frakt, Grums. "Ett av alternativen var att all dirigering skulle ligga hos Billerud själva, men vi fastnade så småningom i alla fall för att dirigeringen skulle ske från VSV-Frakt."

### SJU TRANSPORTLEDARE I FÄLT

VSV-Frakts huvudkontor och transportcentral ligger nu i Grums där man hyrt in sig hos lastbilcentralen. Där finns dock bara tre personer — några av nyckelfigurerna i organisationen — transportledarna — finns utspridda över det transportområde som företaget betjänar.

"Vi har f n fem heltidsanställda transportledare och två som går på deltid", säger Birger Viberg. "Det är dom som i

samarbete med Billeruds inspektörer gör avräkning på virket och bedömer de ev tilläggspoäng som betingas av omständigheterna."

Det kan tyckas vara slöseri att ha eget folk ute på fältet men det visar sig att det förberedelsearbete som transportledarna gör betalar sig flera gånger om. De nyckelorter som transportledarna verkar från är: Grums, Billingsfors, Charlottenberg, Nora, Fredriksberg, Torsby och Eks-härad. Orterna är naturligtvis valda för att på bästa sätt passa de skogsrevir som Billerud har sina skogar uppdelade i.

### CENTRAL DIRIGERING

Alla transporter beordras i princip genom den transportchef som finns på VSV-Frakt i Grums. Det innebär att han i sin tur på ett tidigt stadium från Billeruds transportledning får överskådliga uppgifter på det virke som skall transporteras till industri eller inom reviren. Transporterna blir på så sätt helt förhandsplanerade.

"Ett praktiskt problem f n är kommunikationsradiofrågan. Utrustningen har blivit fördröjd," säger Birger Viberg. "Nu skall vi äntligen få klart inom någon månad med ett Aga U-system som kommer att omfatta en huvudstation, fem slavstationer och ca 100 mobila enheter."

Anvisningar på körklart virke lämnas till transportledarna områdesvis. De detaljplanerar sedan körningarna för de fordon som avdelats av det centrala kontoret och dirigerar och organiserar åkarna. Innan transportererna genomförs har transportledaren — ofta tillsammans med Billeruds inspektör — varit och bedömt upplägget för att avgöra om förhållandena kräver något tillägg efter den poängtabell som finns utarbetad.

### UPPLÄGGNING — PRISTILLÄGG

Avtalet mellan Billerud och VSV-Frakt gäller under tre

### Detta är VSV-Frakt:

**Anställda:** Tre på huvudkontoret och sju transportledare i fält (därav fem heltidsanställda).

**Atagare:** Företaget startat av åkeriföreningarna i de fyra länen — P, S, T och W.

**Transportörer:** F n är 65 ordinarie fordon fast knutna till VSV-Frakt. Dessutom finns ett 15-tal extra fordon för punktinsatser.

**Årsomsättning:** Ca 16 mkr eller 2,5 milj kbrat virke.

**Medeltransportlängd:** 69 km (längsta transportavstånd ca 20 mil).

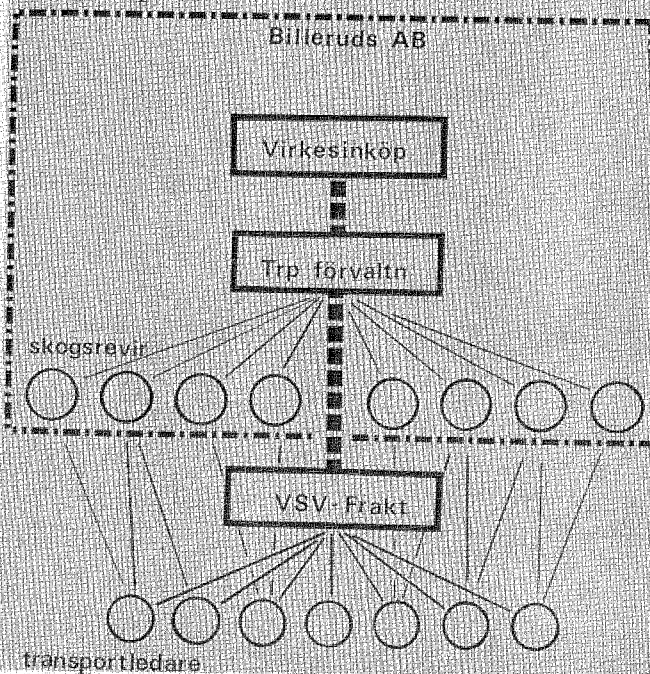
**Rörelsekapital:** För varje anlitat fordon ställs 5 000 kr till förfogande att användas som rörelsekapital.

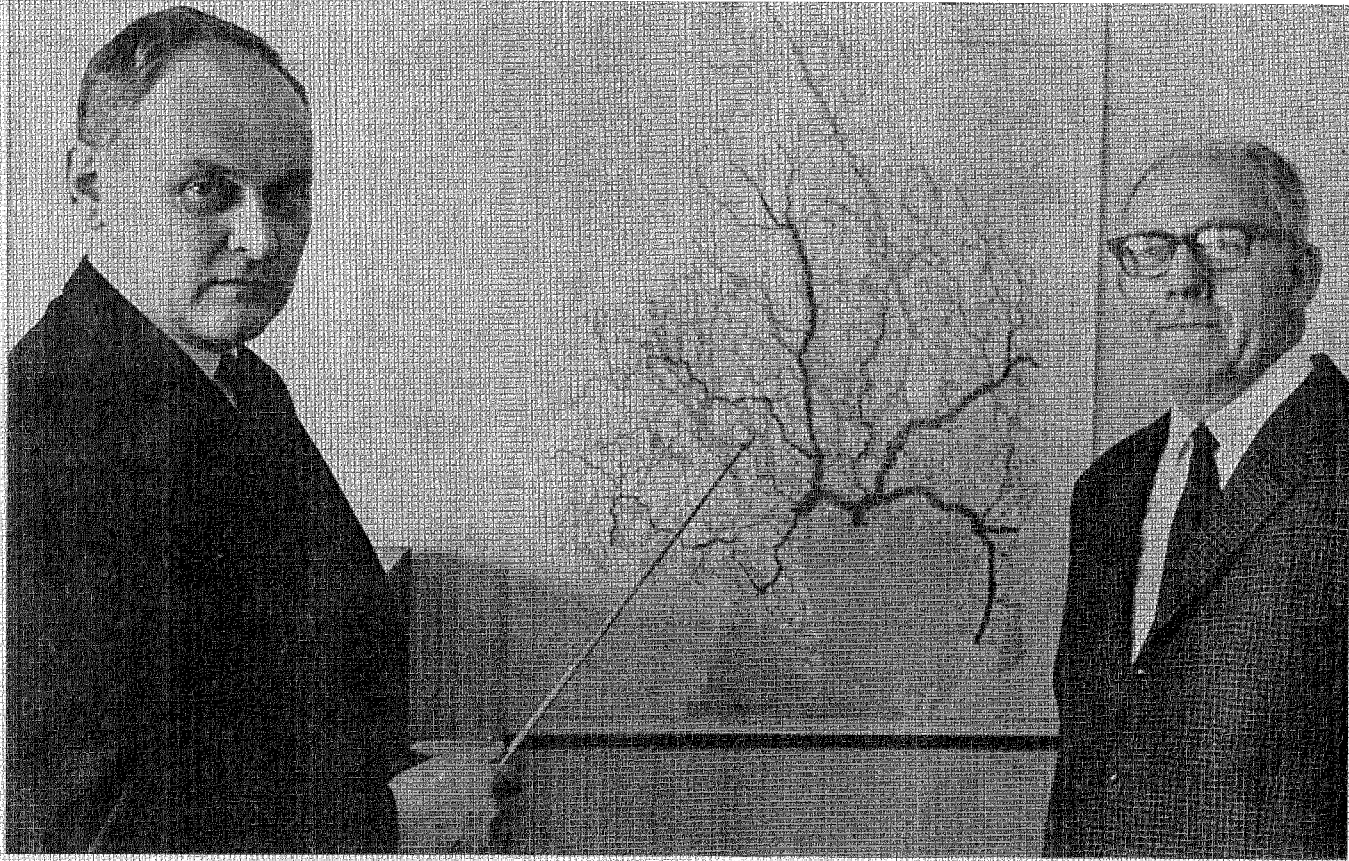
**Aktiekapital:** 20—60 000 kr med aktier på nominellt 100 kr.

**Styrelsen:** Har sitt säte i Karlstad och består för verksamhetsåret av Johan Pallin och Yngve Engström S-län, Ulf Nordin T-län, Alex Hansson W-län och P A Carlsson P-län. Suppleanter: Uno Juvél och Ivan Svensson S-län, Bengt-Olof Roos T-län, Valdemar Larsson W-län och Åke Wahlström P-län.

### Organisationen:

Organisationsschema för samarbetet mellan VSV-Frakt och Billeruds AB. All dirigering av transportapparaten sker centralt från VSV-Frakt. Fältarbetet med bedömning av upplagen sker i samarbete på de olika reviren.





Disponent Birger Viberg (t.v) och VD Yngve Engström i VSV-Frakt kan se tillbaka på ett bra första år för bolaget. Förkalkylerna har hållit både ekonomiskt och organisatoriskt.

år och består av ett ramavtal, prishistor, allmänna bestämmelser och ett biavtal om vägunderhållet. Åkarna ställde vid avtalets uppförande krav på att de allmänna bestämmelserna skulle utformas utförligare vilket också Billerud så småningom gick med på. Dessa bestämmelser utformades i fem punkter som omfattar:

- Verkets uppläggning med svårighetstabell
- Transportvägar
- Lossning
- Transportprisberäkning
- Särskilda ersättningar.

Intressant är den svårighetstabell som enligt ett poängsystem ger tillägg på transportpriset för olika försvarande faktorer på lastningsplatsen. Tabellen är indelad i svårighetsfaktorer som är graderade i fyra svårighetsgrader. Varje grad har en omräkningskoefficient. Denna koefficient multipliceras med poängvärdet 8 öre/kbm och produkten ger det ev pristillägg som blir aktuellt.

*Exempel:* Ett avlägg innehåller 100 kbm och lutningsförhållandet gör att avlägget bedöms som svårighetsgrad 2. Koefficienten är då 2,4. Tillägget blir  $2,4 \times 8 \times 100 = 1920$  öre eller 19,20 kr.

Det finns totalt elva olika svårighetsfaktorer som alla kan ge ett visst tillägg. Svårighetsfaktorerna som bedöms i varje fall — för enskilda värtor eller som medelvärde för en region — omfattar:

- Vändningsmöjligheter
- Körbarhet på lastningsplats
- Lutningsförhållande på avlägg
- Lufthinder. Träd, ledningar o dyl
- Ändförskjutning
- Snö på välta/välthöjd
- Vältstorlek/Massaved/Timmer
- Avstånd mellan upplag med mindre än 60 kbmt (150 stock)

- Lastningsavstånd
- Sortering
- Stamlungning

#### “REVOLUTION I VIRKESUPPLÄGGNING”

Det nya systemet med tillägg för olika svårighetsfaktorer på lastningsplatsen innebär naturligtvis också att det från befaktarens sida finns en strävan att sänka kostnaderna genom att göra uppläggningsen så rationell som möjligt.

“Under den senaste femårsperioden har vi upplevt en revolution i virkesuppläggningsen”, hävdar Yngve Engström. “Förutsättningarna för transportererna är ju en direkt avgörande ekonomisk faktor och förbättringarna på den kanten har också kunnat utläsas i bättre ekonomi.”

Det har också visat sig att uppföljningen i skogen med egna transportledare är klart lönsam. Den verksamheten kostar inte mer än ca två procent av omsättningen per år.

#### DATAREDOVISNING

Redovisningen går för VSV-Frakts del i huvudsak på data vilket är en stor fördel anser man. Via Värmländska Inmättningsföreningen får VSV-Frakt varje tisdag uppgifter om inkörd kvantitet för föregående vecka. Uppgifterna kommer från Värmlandsdata som är ett för Billerud och Uddeholm gemensamt serviceorgan. Varje inmätt lass är specificerat till sin kvantitet. VSV-Frakt skickar sedan faktura till Billerud och avräkningar till transportörerna, åkarna. Där utnyttjar man Säifa-Data.

“Säifas dataservice fungerar utmärkt i vårt fall”, hävdar Birger Viberg. “Det är ett ekonomiskt och effektivt sätt att lösa faktureringen på. Dataservicen kostar oss inte mer än 0,14 procent av omsättningen.”

I den månatliga avräkningen till åkarna inbakas också de likvider som de har för förnödenheter som däck, bränsle, etc. Dessa utgifter är alltså redan avräknade när åkaren får sina pengar, som då blir den rena nettoförtjänsten. ■