

Som led i en løbende rationalisering har vi analyseret vor godsstrøm til og fra Skandinavien, og det viser sig, at hovedparten går fra eller til Midtjylland og sydligere. Kun en meget begrænset godsmængde er fra Nordjylland. På denne transporttekniske baggrund har vi besluttet at overføre produktionen og sammenstillingen af Skandinaviens-bilerne fra LN til LH for samkøring med LH's øvrige produktion og for herigennem at opnå en mere rationel udnyttelse af vort apparat. Vi påregner, at overførslen kan finde sted i løbet af første kvartal i 1976, og mens LN således bliver omstruktureret til primært at være salgs- og kundebetjeningskontor for det nordjyske område (ligesom L0 er det i dag for Fyn), så vil vi samtidig gradvist afvikle vort Ikast-kontor for koncentration hos LH af såvel produktion som salg.

Vi havde derfor ønsket, at Søren Nielsen/LN og Gunnar Lyng/LE byttede jobs. Søren Nielsen overtager med begyndelsen af 1976 ledelsen af Esbjerg-kontoret, mens Gunnar Lyng desværre derfor har ønsket at fratræde.

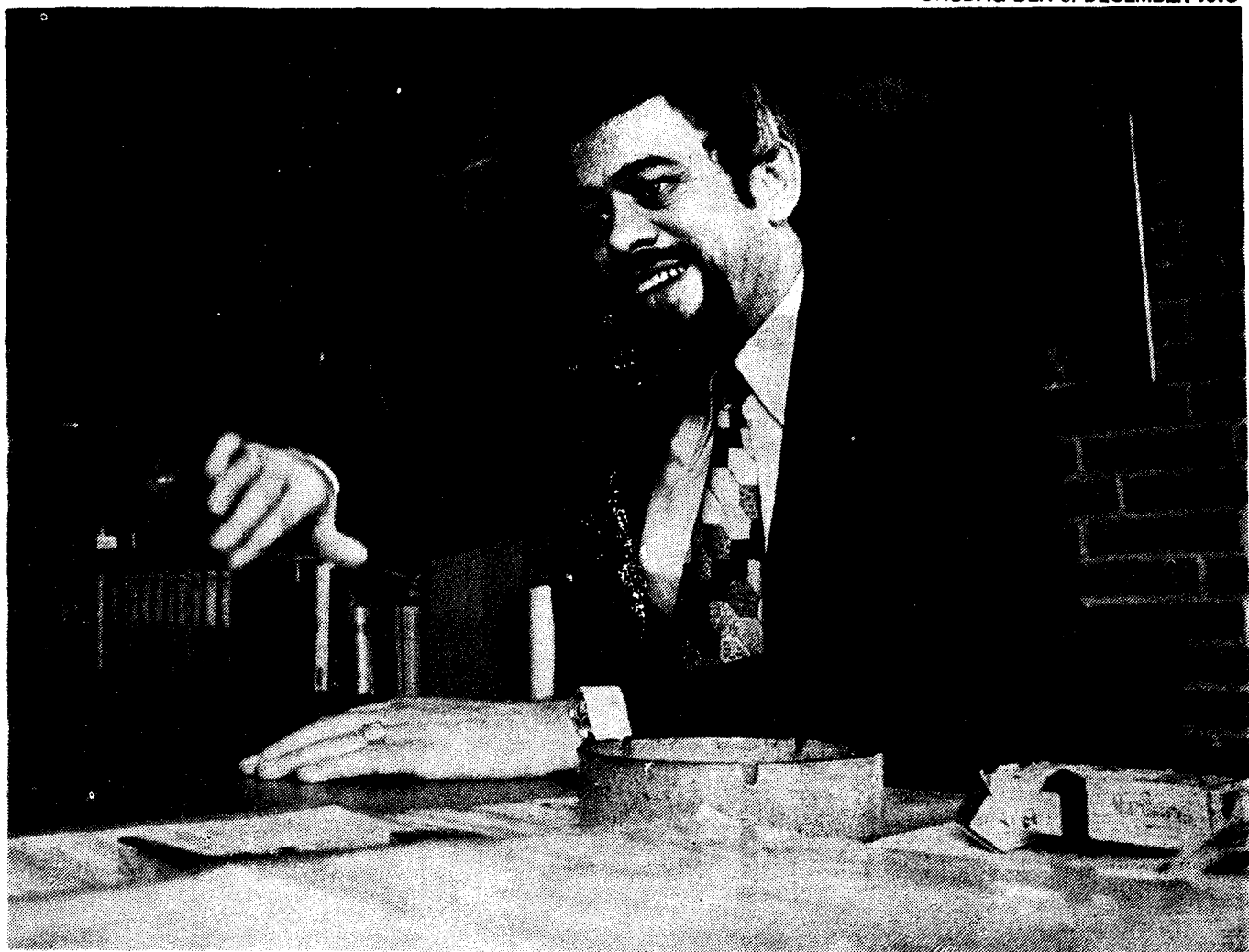
Vi har af samme årsag endnu ikke fundet den nye leder til LN, hvis kvalifikationer overvejende skal være salg og personale-ledelse.

MERE PRESSEOMTALE

Vi har naturligvis ønsket at informere om ovenstående, så snart de direkte implicerede medarbejdere var underrettede, og fylder derfor ud med endnu et presseklip for ikke at sinke trykning og distribution af dette nummer.

MORGENAVISEN
Jyllands-Posten

ONSDAG DEN 3. DECEMBER 1975



Filialdirektør Walter Petersen, Padborg: - I dag føler vi en vis optimisme i erhvervslivet...

Foto: Ulrich Borch

Med data-systemer styrer speditio nsfirmaet hele varestrømmen for kunden

Af Johs. Busk Petersen

Moderne spedition er et spørgsmål om styring af varestrømme — råvarer, halvfabrikata, færdigvarer — ind og ud af virksomheder i harmoni med virksomhedens øvrige funktioner som: produktion, salg og økonomi.

Og speditio nsfirmaet Leman, Padborg, der netop har markeret sit 75 års jubilæum, er grænsekommunen Bovs største private arbejdsplads. Det råder for eksempel over en organisation, som kan tjene mange til eksempel — inden for spedition eller al anden virksomhed.

Leman beskæftiger i dag 500 landet over med egne filialer plus i Vesttyskland, England, USA og Sverige og har sin næststørste afdeling i det nye speditio ns- og kraftcenter Padborg med 90 medarbejdere, en administrationsbygning, lang terminal på 5300 kvadratmeter med jernbanespor til den ene side og en plads til lastvognstog, ind- og udladning til den anden side.

Padborg som transportcenter

Padborg er i færd med at blive landets transportcenter i kraft af, at man får motorvej med tilslutning til hele Europas net af motorveje og Nordens motorvejsnet. Desuden får man et dansk-tysk godsregistreringscenter, som danskerne har været dygtige nok til at få placeret med dansk og tysk toldkontrol inde på dansk område, hvilket er enestående i verden.

15. juni 1978 skal såvel motorvejen syd fra op til Aabenraa via Padborg samt godsregistreringsområdet, der bygges af et privat selskab med udlejning til bl. a. statsfunktioner som toldvæsenet, åbnes.

Speditio nsfirmaet Leman byggede allerede for 15 år siden først i området — fordi man ikke længere kunne få albuenum i den gamle del af Padborg.

— Vi vidste, at den jyske motorvej på et eller andet tidspunkt måtte komme vest for den jyske længdebane i Padborg, siger Lemans filialdirektør i Padborg, Walter Petersen. Og for flere år siden reor-

ganiserede man Leman på spændende og i øvrigt også effektiv vis — har det siden kunnet fastslås.

Direkte ind i produktionsleddet

— Der er sket en positiv ændring i samhandelen efter krisen for et år siden, siger Walter Petersen. Den har været nedadgående, men her i efteråret har vi kunnet konstatere en betydelig stigning og i dag føler vi, at der er en vis optimisme i erhvervene.

Der er sket en omlægning af erhvervspolitikken fra, at man kører med store lagre til, at man bringer lagrene totalt ned og nu vil fortsætte med minimale lagerbeholdninger. Her kommer vi som speditio nsfirma og transportvirksomhed endnu stærkere ind i billedet. Og vi har oparbejdet systemer, der kan efterkomme erhvervenes ønske i dag, idet vi kan styre varestrømmene direkte ind i produktionsleddet.

Styringen af varestrømmene ind og ud af virksomhederne benævnes logistik. Sammen med en effektiv distribution giver det gode og billige resultater for kunderne. Leman har blandt andet sat ind på et total cost-system, der omfatter en nøje analyse for kunden af intern håndtering, oplagring, losning og lastning, kørsel til og fra lager, emballage, speditio nsomkostninger, terminalomkostninger, transportforsikring og renter af investeret kapital.

Man styrer systemet således, at man ved at ændre leveringsbetingelser, transportmåder, transportsystemer og kvantitet kan nedbringe de samlede omkostninger for kunderne med op til 60 procent.

Et andet kalkulationsvenligt system er fast procentsats af vareværdien for transport for toldning, etc. Dette system anvendes i stor udstrækning ved møbler, tæpper, sko etc.

Leman har f. eks. filialer i Danmark, som samler godset i Padborg til fuld-læsninger. Tilsvarende kommer der syd fra fuld-læsninger, der dagligt fordeles over Danmark ja hele Norden. F. eks. har Leman selv 90 trailere i Esbjerg udelukkende til kørsel i Storbritannien, 30 vogne kører fast for Aalborg-kontoret foruden der er såkaldt tæppeservice i Norge og Sverige. I Padborg råder man over 60 lastvognstog. egne som chartrede.

Den store indsats for et firma som Leman ligger i styringen af varestrømme for kunden — det sker ved hjælp af data-systemer, hvor man f. eks. i samme øjeblik, en vogn er læsset et sted i udlandet, for kunden kan angive, hvornår godset ankommer til destinationerne, Leman har selv udfærdiget egne programmer over grundsystemer, til databrug. Tilmed foretager man transport- og markedsanalyser på grundlag af statistik til distributionsbrug, og man sikrer på den måde kunderne de kortest mulige transporter til den rigtige pris — i tilgift sikrer udgiftsberegninger, som munder ud i, at kunder selv kan spare en masse, at kunderne får en ekstra fordel.

Leman kalder det færdigsystemede systemer. Til fordelene hører, at man kan nøjes med en minimal kontrol hos toldvæsenet, som i dag er bygget op på, at speditio nsfirmaerne selv kan overtage alt arbejde — for Leman betyder det, at man i stedet for dage kan regne med få timer for varens toldbehandling ved grænsen.

Arbejder i selvstændige grupper

Lemans organisationsform er ret enestående — den bygger på selvstændige grupper, hvor ansvarshavende personale og medarbejdere i alle led motiveres til at gøre en indsats for firmaet. Der er ledende grupper, der er aktivitetsgrupper og specialgrupper. Vigtigt er det, at man foruden ledere har repræsentanter fra de forskellige filialer med i grupperne, så hver enkelt i gruppen har medindflydelse og ansvar for aktiviteterne på landsplan.

Motivationsfaktoren er væsentlig i hele systemet. Firmaet har haft 150 af 500 medarbejdere på kurser i f. eks. større personlig effektivitet. Her lærer medarbejderne blandt andet ikke at møde med noget negativt, men med positivitet, der medvirker kreative forslag.

Desuden har man ledelseskurser og Leman stiller til medarbejdere som lærere til de branchekurser, man nu har taget op på handelskostskolen i Mommark. Desuden har man tilmeldt tre mand fast på hvert hold, for at den enkelte medarbejder kan holdes a jour med den seneste udvikling på speditio nsområdet efteruddannelse