Intelligent Logistik

www.intelligentlogistik.se

Pris: 65 kr. Nr 4 2010

INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER

Miljöspecial

- Boom för kombiterminaler och torrhamnar
- Mats Abrahamsson om logistik och miljö
- Grönare IT

Lean i Järvsö

Steven Spears om Toyotas kris

www.jerhammar.se

Vårt gemensamma mål

Att vi inte bygger för vår egen skull är väl ganska självklart. Men det alla kanske inte känner till är att varje steg vi tar är en direkt konsekvens av våra kunders behov. Vi har ett gemensamt mål: en logistikkedja som håller ur alla vinklar; de företagsekonomiska, de samhällsekonomiska, de miljömässiga. Vi täcker upp vår del genom att erbjuda möjligheterna, våra kunder täcker upp sin genom att utnyttja dem.

Landets färgstarkaste transportmässiga fullservicekoncept är ett ständigt pågående projekt som formas av förändringarna på marknaden och i omvärlden. Nu öppnar vi en av Östersjöns modernaste containerhamnar som synbart bevis för att det är våra kunders framgångar som driver vår utveckling. Samtidigt inleds arbetet med att bredda och fördjupa farleden in till hamnen.
Läs mer på www.norrkoping-port.se

Norrköpings Hamn och Stuveri AB

Innehåll nr 4. 2010

FOTO: ÅKE MATSSON

Japanskt kvalitetstänk präglar Toyota Material Handlings truckfabrik i Mjölby.

Japanskt kvalitetstänk i största truckfabriken ____ 6
Nyheter ____ 9, 15, 21, 28, 32, 36
Steven Spears om Toyotas kvalitetsproblem ____ 10
Lean med spridningseffekt i Järvsö ____ 12
Monika Bellgran :"Slå vakt om svenskt produktionskunnande" ____ 14

Miljöspecial:

Ny grön korridor till Italien ____ 16
Grön IT ____ 17
Öresundsbron 10 år ____ 18
Grön logistik ____ 19
Volvo och Ahlsell vill få anställda att ställa bilen ____ 20
Mats Abrahamsson: "Samhällets miljökrav bör skärpas" ____ 22
Niklas Hedin: "Framtidens logistikstöd finns i molnet" ____ 24
Grönare logistikfastigheter ____ 26

Sjukvårdens köer slukar resurserna ____ 29
"Vi är Förbifart Stockholm" ____ 30
Webben vässar Norrköpings hamn ____ 31
TPL-branschen har vänt uppåt igen ____ 32
Sverige världsmästare på återvinning ____ 33
Kärnkraftslogistik ____ 34
Heta logistiklägen på scenen i Göteborg ____ 36
Marianne Jahre om katastroflogistik ____ 38
Valrörelsen börjar i Herräng ____ 40
Ny bok av Stig-Arne Mattson ____ 42
Rapport från Yarden ____ 43
FoU: Torrhamnar – ett koncept med stora möjligheter ____ 44

FOTO: LENA SONNE

Mats Abrahamsson:
"Ställ hårdare miljökrav"

FOTO: LENA SONNE

Steven Spears om Toyotas kris.

Violeta Roso om behovet av nya torr-
hamnar.

DB SCHENKER

Visst är det **skönt** med **nöjda kunder**

DB Schenker ingår i ett globalt transportnätverk där vi hanterar allt från små paket till komplexa skräddarsydda transportupplägg. Det gör oss stora och resursstarka. Vi är också bra på att kombinera olika transportsätt – bil, båt, tåg och flyg – så att vi kan hitta de bästa logistiklösningarna.

I Sverige slår våra paketleveranser rekord. Idag processar vi över 100 000 paket om dagen, i våra anläggningar, till företag och privatpersoner över hela världen.

Bakom vår framgång står framförallt vår satsning på:

- ett brett urval av leveranssätt till såväl företag som privatpersoner
- smarta tjänster för e-handel
- flexiblare leveranssätt för privatpersoner – via ombud, hem eller till jobbet
- ett starkt ombudsnät med 1 600 ombud som gör det möjligt för mottagaren att välja var och när den vill hämta sitt paket

DB SCHENKER*parcel*
NÖJDAST KUNDER
I år igen!
Enligt Svenskt Kvalitetsindex 2009

Vi behåller kundernas förtroende

Vi jobbar målinriktat för att bli bäst på kvalitet och service. Det ger resultat. För andra året i rad har DB Schenker Parcel Nöjdast kunder, enligt Svensk Kvalitetsindex 2009. Det är vi väldigt stolta över.

DB Schenker i Sverige erbjuder allt från landtransporter, internationella sjö- och flygfrakter och konsulttjänster till lager- och logistiklösningar. Vi har 4 000 medarbetare och finns representerade på ett 50-tal orter i Sverige. Vi ingår i Deutsche Bahn AG:s transport- och logistikdivision. För mer information gå in på **www.dbschenker.com/se**

Nu vill alla ha grönare transporter

Världshandeln brukar öka dubbelt så snabbt som världens samlade BNP. För Europas del har den fortsatta krisen visserligen gjort att volymerna nu tillfälligt står och stampar. De riktigt stora containervolymerna i de globala transportnätverken, främst från Sydostasien går ändå till stor del till några få storhamnar i Nordamerika och Europa.

De stora samlade volymerna här har ökat behovet av att snabbare och effektivare sprida godset till mottagarna inne i landet. De har hittills främst försörjts med lastbil. Men de senaste åren har trängseln på de stora motorvägarna och skärpta miljökrav gjort att alltfler noder och terminaler för järnvägsgods har vuxit fram.

En färsk internationell studie från UNESCO beskriver vilka snabba förändringar som just nu sker i form av nya inlandsterminaler och torrhamnar både i Asien, Nordamerika och Europa. Studien visar också intressanta exempel på hur varuägare och logistiker kan använda dessa kombiterminaler och torrhamnar när de lägger upp nya distributionsstrategier.

Det ökade intresset för kombiterminaler och torrhamnar, kopplade till större oceanhamnar, visar också att de globala logistikstrategierna alltmer tvingas ta sig an vad som händer när godset nått kajen. Man får inte glömma att både miljöbelastningen och logistikkostnaderna för containerflödena ändå till största delen uppstår i land.

Under ett par decennier har sjöfartens svar på handelsströmmarnas globalisering främst handlat om att sätta in större och större containerfartyg.

Men kraven på kostnadseffektivitet hela vägen, snabbhet och leveranssäkerhet, tillsammans med de nya och växande miljökraven har gjort att intermodalitet i land har blivit den främsta innovationsfaktorn.

Det är här det växande intresset för nya kombiterminaler kommer in. Från att främst vara satelliter till hamnar och hamnterminaler, kan kombiterminalerna i sig bli välutvecklade logistikcentra för en hel region.

En sak är säker; hamnarnas kamp om ökade godsvolymer kommer mer och mer att utspelas på land, i deras växande potentiella upptagningsområden.

Överallt diskuteras nu ökad kombitrafik, senast i Oskarshamn i slutet av maj kring idén att bygga nya flöden mellan främst västra Smålands industrikluster och Fjärran Östern. Det kräver förstås att de ryska statsjärnvägarna börjar ge plats åt transitgods, vilket hittills knappast skett.

Transportbranschen har nu också enats om 14 punkter där ett flertal förutsätter eller vill främja en grönare logistik. Det gäller t ex punkterna om att bygga bort flaskhalsarna i den svenska infrastrukturen, att satsa på den intermodala marknaden, planera för mer järnvägstrafik mot kontinenten, lösa koldioxidproblemet genom samverkan mellan alla aktörer i logistikkedjan, stödja utvecklingen av gröna korridorer och att samverka för effektivare och hållbarare stadsdistribution. Det låter utmärkt.

”Vi är Förbifart Stockholm” säger Douglas Heilborn från Oxelösunds hamn, som börjat ta gods från Finland förbi Stockholm sjövägen och säger att man skulle kunna ta mycket mer den vägen.

Läs också Mats Abrahamssons tankar om vad som krävs av samhällets aktörer för att göra citylogistiken grönare.

Alla politiker i årets valrörelse säger också att de vill öka järnvägs- och sjötransporterna.

Aldrig tidigare tycks samstämmigheten ha varit större mellan politikerna, logistikbranschen, varuägarna och akademin om krafttag för att hejda godssektorns ökade klimatutsläpp. Under Miljöspecial i det här numret finns fler exempel. Alla vill ha en grönare logistik.

I Intelligent Logistik har vi ända sedan starten speglat och uppmuntrat den här utvecklingen.

Dagens växande koncensus om logistik och miljö är lovande.

Den bäddar för en grönare logistik och en skön grön sommar.

Gösta Hultén, Chefredaktör

Intelligent Logistik är Sveriges största tidning om inköp, logistik, produktion och affärer.

Utgivare: Intelligent Logistik HB
Hemsida: www.intelligentlogistik.se
Grundare:
Gustaf Berencreutz & Gösta Hultén

Chefredaktör och ansvarig utgivare:
Gösta Hultén
Tel: 08-641 54 08
073-766 11 45
gh@intelligentlogistik.se

Redaktion:
Bastugatan 6, 118 20 Stockholm
Tel: 08-641 54 08.

Redaktionsråd:
Dag Ericsson, Peter Fredholm,
Patrik Färdow, Stina Löfström,
Jan Sjöstrand, Nils G Storhagen.

Layout: Karin Sundin,
Sundin Reklamstudio AB,
karin@sundinreklam.se

Reporter:
Lena Sonne
Bastugatan 6,
118 20 Stockholm
070-25 42 064
ls@intelligentlogistik.se

Skribenter i detta nummer:
Olle Anderstam, Hans Englesson,
Johan Erichs, Peter Lorin,
Anna-Maria Norman, Björn Stenvall,
Violeta Roso

Omslagsbild: Green Cargo

Annonser & Marknad
Intelligent Logistik HB
Vämlinge 4115, 761 73 Norrtälje
www.intelligentlogistik.se

Marknadsansvarig:
Gustaf Berencreutz
Tel: 0176-22 83 50
Fax: 0176-22 83 49
Mobil: 070-73 03 521
gb@intelligentlogistik.se

Ekonomi & fakturor:
Intelligent Logistik HB
Vämlinge 4115, 761 73 Norrtälje

Prenumeration: Boka din prenumeration på
www.intelligentlogistik.se
Tryckt i 11 600 ex.
Tryck: Åkessons Tryckeri

Fabriken i Mjölby är en av världens största truckfabriker.

Japanskt kvalitetstänk

Sedan tio år är japanska Toyota ägare till Toyota Material Handling, tidigare BT i Mjölby, Nordens största truckfabrik.

Gösta Hultén åkte till Mjölby får att se hur Toyota Production System tillämpas där. Det visade sig att det mesta handlade om kvalitet.

TEXT: GÖSTA HULTÉN FOTO: ÅKE MATSSON

Med sina ca 1400 anställda är Toyota Material Handlings anläggning i Mjölby en av världens största truckfabriker.

Ca 1200 personer arbetar här med att tillverka allt från enkla lyftvagnar till avancerade eldrivna lagertruckar.

Här i Mjölby arbetar också ungefär 160 personer med produktutveckling och kundanpassningar.

Skrev logistikhistoria

Det ursprungliga bolagsnamnet BT står för Bygg &Transportekonomi och företaget ägdes länge av KF. Som BT är företaget också inskrivet i svensk logistikhistoria genom att ha introducerat enhetslastidén och den vanliga svenska standardpallen, senare kallade EU-pallen.

1948 startades tillverkning av pallyftare och 1952 flyttades produktionen hit till Mjölby. Under mer än fem decennier har Mjölbyfabriken sedan dess vuxit i etapper och omfattar idag över 70 000 kvm golvyta. Ett modernt miljöanpassat måleri är det senaste tillskottet.

Mjölby är fortfarande lika viktigt, efter tio år med japanskt ägande.

Efter en flytt av funktioner från Bryssel och Linköping är från och med i maj i år också huvudkontoret tillbaka i Mjölby.

Här finns också ett centrallager som rymmer över 40 000 reservdelar, för leverans över hela världen.

Toyota köpte år 2000

Fram till år 2000 var BT ett självständigt svenskt börsnoterat företag. Det är alltså i år tio år sedan som japanska Toyota köpte BT, ett begrepp som då nästan hade blivit en synonym för truckar, åtminstone i

– Att takta upp tillverkningen är svårare än att bromsa, säger Anders Claesson och Peter Carlsson.

i Nordens största truckfabrik

Sverige. Nu heter fabriken Toyota Material Handling och är en del av den globala fordonstillverkaren Toyota.

Men fortfarande, efter tio år, sitter BTs logga kvar på den höga skorstenen, väl synlig för alla som närmar sig Mjölby.

– Varumärket BT är väldigt starkt och vi saluför fortfarande truckar även under det varumärket säger Anders Claesson, VD för BT Products AB.

På väg uppåt

Han kom till Mjölby hösten 2009. Man hade då planerat att skala upp produktionen till ett kapacitetstak på hela 80 000 truckar per år i 2-skift. Det var före nedgången 2008.

Efter den djupa finanskrisen, när industrin drog ner på alla investeringar, är det långt till det taket.

– Men nu har det bottnat i Europa som är vår huvudmarknad och en del länder särskilt i Östeuropa är tydligt på väg uppåt, säger Anders Claesson.

Mjukstart med Toyota

Toyota har i decennier gjort sig känt som ett företag med ett helt egen och närmast legendomsusat produktionssystem – Toyota Production System. Men de första åren efter Toyotas övertagande blev ingen rivstart för någon ny produktionsfilosofi.

– Som nyblivna ägare ville nog Toyota först av allt lära sig produktionen. Men ganska snart började omläggningen, från den tidigare stationsmonteringen till line-montering i slutmonteringen av skjutstativtruckar, berättar Peter Carlsson, fabrikschef med över tio år på företaget och med erfarenhet också av produktionen före Toyotas tid som ägare.

Mest om kvalitet

Toyota Production System har främst tagit sig uttryck inom kvalitetsarbetet.

– Vi talar mer om kvalitet än om lean, säger Anders Claesson.

– Lean handlar mer om att koppla samman flöden och att effektivisera.

I kvalitetsarbetet är det allra viktigast att sätta standards.

Garantikostnader och att ta hem produkter med fel är en av de mest olönsamma aktiviteter och de underskattas ofta.

Förut ”tillät man sig i praktiken att låta

”Målet är ingen muda”

Fyra gånger per år besöker Sadao Nomura, tränare och lärare inom Toyota Production System, både egna fabriker och underleverantörer för att följa upp kvalitetsarbetet och leta nya förbättringar.

AV GÖSTA HULTÉN

Sadao Nomura är en liten man, som inger stor respekt genom sitt kunnande. I 37 år har han varit verksam inom Toyota, under de senaste åren med kvalitetsutveckling. Han besöker både Toyotas egna fabriker och deras underleverantörer runt om i världen.

Allt väsentligt har han samlat i en svart pärm som är sprängfylld med dokument och egna anteckningar. Samma dag som vi besöker fabriken i Mjölby råkar Sadao Nomura vara där och vi får en ovanlig chans att ställa några frågor.

– Jag vill hitta alla slags förbättringar (Kaizen på japanska). Jag vill söka efter alla problem och lösa dem ett i taget. När vi löser dem så kommer också resultaten.

Man har delat in allt kvalitetsarbete i fyra olika processer:

A är lednings- och styrningsprocesserna. B är de interna produktionsprocesserna. C är de processer som berör underleverantörerna . D slutligen är processerna mellan Toyota och dess kunder.

– Allt som är viktig ryms i dessa processer. Ett QC, Quality Center, leder arbetet och samlar in alla problem.

– Idag är kanske 90 % muda i många processer. Målet är ingen muda i några processer. Begreppet ”muda” står i Toyotas värld för ”slöseri” eller allt som görs utan att skapa värde för kunderna.

Arbetet gäller inte bara de egna fabrikerna. Sadao Nomura ägnar mycket tid till att besöka underleverantörer och då särskilt de sämsta underleverantörerna till varje fabrik.

Av Mjölbyfabrikens idag ca 160 underleverantörer ägnar han de sämsta 3–4 årliga besök.

I amerikanska företag stannar sällan någon så länge att han hinner bygga upp en mogen kultur. Toyota försöker inte köpa över framgångsrika chefer. Dess företagskultur har byggts av Toyotafamiljens personliga värderingar och erfarenheter under decennier och handlar om att utveckla medarbetare och leverantörer.

– Jag vill söka efter alla problem och lösa dem ett i taget, säger Sadao Nomura.

Sadao Nomura är noga med att skilja på det vi i Sverige brukar kalla Lean, som för honom är en mera amerikaniserad koncept än Toyota Production System.

– Lean är bara resultat. Lean handlar om att koppla samman flöden och att effektivisera, förklarar han.

Men att ständigt höja kvaliteten och att driva ut all muda ur alla processer långsiktigt är ett betydligt mera ambitiöst arbete.

Toyota är världens största och lönsammaste fordonstillverkare, men talar gärna om mål som är större än att bara tjäna pengar. Utgångspunkten är att driva verksamheter som genererar värde för både kunder och samhälle.

> Tack vare kvalitetsarbetet har garantikostnaderna minskat med 30 % på tre år."

några fel passera. Det gör man inte längre.

Från att tidigare ha hanterats av en kvalitetschef, har alla engagerats i kvalitetsarbetet.

Varje morgon hålls ett kort möte på stående fot.

– Vi loggar och följer upp varje avvikelse i kvalitet, säger Peter Carlsson.

– Vi vill ju ta reda på grundorsaken.

Alla avvikelser dokumenteras på en "problemlösningsblankett". Allt inkommande material som det är något fel på registreras och följs upp.

Resultatet är imponerande. Antalet fel har minskat från 0,3 fel per producerad truck, till 0,02 fel per truck.

Tack vare kvalitetsarbetet har garantikostnaderna minskat med 30 procent på tre år.

Från tio till fem flöden

Kärnproduktionen är slutmonteringen av skjutstativtruckar där produktionen nu ligger på ca 6000 per år.

– Målet här är att minska antalet produktionsflöden från tio till fem på fem år, säger Anders Claesson.

De senaste två åren har varit en tuff tid och även i Mjölby har man tvinats dra ner på personal rejält när volymerna dök hösten 2008.

80 procent av tillverkningen går till Europa. Men konjunkturen här har bottnat nu:

– Särskilt Östeuropa har kommit igång, säger Anders Claesson.

Det här speglas också av rader av leveransfärdiga truckar till länder som Ryssland, Polen, Tjeckien och Rumänien.

– Att takta upp tillverkningen är svårare än att bromsa. Men det är ändå något vi ser fram mot, säger Peter Carlsson.

Toyota Material Handling Europe har tagit ställning för hållbar tillverkning och det speglas i det nya måleriet.

Nytt måleri med miljöfokus

Det nya måleri som invigdes vid årsskiftet är troligen det modernaste och mest miljöanpassade i Sverige. Effektivitet, yttre och inre miljö har varit ledstjärnor i projektet.

AV GÖSTA HULTÉN

Hela den nya 5 000 kvadratmeter stora anläggningen vid BT-fabriken i Mjölby, har konstruerats med fokus på miljö och återvinning, för att leverera högkvalitativ målning med maximal energieffektivitet och minimalt spill.

"För hållbar utveckling"

Redan tidigare har fabriken använt sig av pulvermålning, utan utsläpp av lösningsmedel. Men den nya anläggningen har miljöanpassats på ytterligare en rad områden.

– Toyota Material Handling Europe har tagit ställning för hållbar tillverkning av högkvalitativa materialhanteringsprodukter, säger Håkan Schill, chef för Supply inom Toyota Material Handling Europe.

– Den avancerade nya målerianläggningen i Mjölbyfabriken visar vårt mål att minska miljöpåverkan under hela produktlivscykeln, från produktutveckling och tillverkning till hantering och återvinning.

Investeringen på totalt ca 110 miljoner SEK i den nya anläggningen, är en av de största i BT-fabrikens historia.

Det närmast kliniskt rena och högautomatiserade måleriet, som helt och hållet bygger på robotmålning, är inrymt i ett nybygge i direkt anslutning till huvudfabriken och rymmer också ny godsmottagning och fjärrvärmecentral.

Höjt kapacitetstak

BT Products ABs verksamhet är både miljöcertifierat och kvalitetscertifierad enligt ISO14001 respektive ISO9001 och man planerar för arbetsmiljöcertifiering enligt OHSAS 18 000.

– Målet för hela projektet har varit att få en ren arbetsmiljö med hög kvalitet och miljöhänsyn, maximal effektivitet och minimalt spill, helt i linje med Toyota Production System, TPS, säger Anders Claesson.

– Genom detta arbetssätt tycker vi att anläggningen uppfyller det som i miljösammanhang kallas "bästa tillgängliga teknik".

Måleriet är en strategisk investering som ska klara en betydande framtida kapacitetshöjning jämfört med dagens produktion.

– Vårt nya måleri höjer kapacitetstaket till de 80 000 truckar per år som vi sk a kunna tillverka här när konjunkturen har tagit fart på allvar, säger Anders Claesson.

SÅ HÄR HAR MILJÖN FÖRBÄTTRATS:

Raden av miljöförbättringar som genomförts i det nya måleriet är lång:

- Måleriet använder fjärrvärme från bioenergi vid uppvärmning av processbaden, i stället för den gasol som användes tidigare.
- Spillvattnet renas i en ny reningsanläggning så att allt processvatten kan återanvändas.
- Energiåtgången har minskats med ca 70 % i den nya reningsanläggningen för vatten, jämfört med den gamla.
- Effektivare energianvändning, exempelvis värmeslussar som spar energi vid härdugnarna och även sparar energi genom minimerad tryckluftsanvändning.
- Dubblering av fler processer, så att endast halva måleriet behöver användas vid låg produktionstakt

Flygande start i Vaggeryd

– Vi har femdubblat våra volymer mitt i fordonskrisen och mitt i en region som är starkt beroende av just fordonsindustrin. Det säger Tomas Arvidsson, PGF Logistik, som äger Vaggeryds Kombiterminal.

Kombiterminalen i Vaggeryd har fått en flygande start. Ett lokalt lastbilsåkeri, PGF Trans AB, insåg möjligheten i en terminal här.

Här finns nu 6000 meter spår för att hantera fullängdståg. I sant småländska anda har man återanvänt begagnade spår och köpt en begagnad truck, allt för att spara pengar. Vaggeryd är också först med ett dryportavtal med Göteborgs hamn, som även omfattar tullhantering.

Terminalen bidrog till att Vaggeryd också drog det längsta strået när hemelektronikkedjan Expert valde plats för sitt nya stora centrallager. Lagret är på 62 000 kvm och blir därmed den största logistiksatsningen i landet i år.

Positiv förstudie för terminal i Bäckefors

En förstudie från WSP gör tummen upp för en kombiterminal i Bäckefors i Dalsland. En slutsats är att en kombiterminal i Bäckefors, som ligger vid järnvägen Göteborg – Oslo, skulle kunna erbjuda lastning och lossning av gods på tåg, om – och samlastning på lastbil och uthyrning av lagerplatser.

Förstudien anger sex steg i en möjlig utveckling. Finansieringen är inte klar, men tänkbara medaktörer är regionen och Trafikverket.

– Det känns väldigt bra när vi fick veta att utredarna tycker att detta definitivt är något att satsa på, säger Sven-Eric Hedlund, VD Dalslands Logistikcenter.

Göteborgs Hamn, som kör gods förbi Bäckefors, har tidigare uttryckt intresse för en terminal.

Brittiska Helios Properties satsar i Värnamo

Värnamo kommun har ingått ett samarbetsavtal med brittiska fastighetsutvecklaren Helios Properties för att utveckla logistik- och industriområdet Sydsvenska Krysset i krysset vid E4:an och väg 27 mot Göteborg.

– Avtalet med Helios Properties bidrar i hög grad till att Sydsvenska Krysset blir internationellt och lockar fler att etablera sig, säger Hans-Göran Johansson (C), KS ordförande i Värnamo i en kommentar.

Helios Properties har nu option på en stor del av marken i Sydsvenska Krysset.

Man har två av Storbritanniens största pensionsfonder, British Airways och West Midlands, i ryggen.

Mike Hughes, Helios grundare och avtalspartner:

– Den finansiella styrkan speglar en förnyad tilltro till logistiksektorn i Europa.

Därför har Toyota fått problem

– Toyotas globala expansion och att dagens bilar är så mycket mer sofistikerade har äventyrat förmågan att utbilda medarbetarna i fabrikerna i USA, Europa och Kina i den takt som krävs för att bibehålla kvalitet och produktivitet, säger Steven Spear.

AV LENA SONNE

Steven Spear är professor på MIT och verksam vid Institut for Healthcare Improvement där. Han har disputerat vid Harvard och fick nyligen pris för årets bästa artikel i Harvard Business Review. Han är också författare till boken ”Chasing the Rabbit – som kom förra året och som beskriver hur framgångsrika företagsledare och världsledande föregångare i industrivärlden vinner sina framgångar. Boken har redan kommit i en ny utgåva med den nya titeln “The High Velocity Edge”.

Boken handlar främst om Toyota, men också om erfarenheter från andra företag. Han har kunskap både från industrin och hälsovården, eftersom han arbetat både på Toyota och som konsult i högteknologiska företag och i service- och sjukvårdsorganisationer.

En röd tråd är hur man kan nå bättre resultat till lägre kostnad. Budskapet riktar sig särskilt till de mest konkurrensutsatta företagen, de som jagar samma kunder och som alla måste ”leverera kundnytta”.

FOTO: LENA SONNE

– Toyota har inte hunnit utbilda sina anställda tillräckligt snabbt, menar Steven Spear.

Ledarskapet avgör

Ledarskap, innovation och lean var huvudteman under Steven Spears seminarier på Plankonferensen och Lean Forum i Stockholm i våras.

En stor utmaning för företag som vill implementera lean, är att få högsta ledningen att lära sig att förstå lean, menar han.

– Man har länge pratat om verktygen för processen – nu är det dags att fokusera på ledarskapet. Dagens ledare måste förstå och utnyttja den innovationskapacitet som finns i de flesta organisationer och samtidigt hjälpa sina anställda att bli mer kreativa och innovativa, säger han.

Han varvar gärna sin framställning med anekdoter och belysande exempel.

– Man kan lära sig att laga en perfekt omelett genom att göra exakt som världens bästa kock och kanske kommer man att lyckas efter ett par försök. Men om man dessutom förstår varför omeletten blev perfekt, kan man även lyckas med sufflé och äggröra.

Alltså:

– Om man bara kopierar, utan att förstå helheten, kan man inte göra något mer än en kopia. Förstår man däremot hela processen, kan man utveckla sin verksamhet och bli bättre än sina konkurrenter.

Lär ledningen först

Det har länge varit fokus på att lära upp ett antal medarbetare inom lean och sen skicka ut dem för att implementera det i organisationen. Men trenden går nu mot att först lära högsta ledningen att förstå lean.

– Därefter kan konceptet utvecklas till att omfatta hela organisationen, betonar han.

Företagsledningen har störst ansvar, slår han också fast. Ledningen måste vara engagerad. Det går inte att arbeta med lean bara på en avdelning.

– Är chefen okunnig, är leanverktyg och principer meningslösa.

Han bygger främst på Toyotas erfarenheter, men principerna har tillämpats inom en rad företag och nu alltmer också inom sjukvården.

Många företag har försökt att kopiera Toyotas modell. Men eftersom de saknat insikt om hela processen, har de inte lyckats.

– Det går inte att bara kopiera framgångsrika koncept, säger Steven Spear. Man måste alltid förstå helheten.

Steven Spear pekar på den allt högre graden av komplexitet i dagens organisationer som gör det nödvändigt att engagera alla i organisationen för att se problem i nuvarande metoder och att skapa förbättringar.

– Detta är den stora utmaningen idag. De som gör så, de organisationer som är exceptionellt bra på att lära, blir sannolikt mest framgångsrika.

”Synliggör problemen”

Alla processer och problem måste därför synliggöras och göras tillgängliga för alla. Problem ska inte sopas under mattan. De ska lösas direkt på plats och systematiseras för att skapa ny kunskap, som kan delas av alla.

– Just problemen är nyckeln till förbättring och lärande. Ett företag i frontlinjen använder problemen som indikator på företeelser de inte tidigare har förstått och bygger på så sätt kunskap snabbare än andra.

> Det som gjort Toyota så framgångsrikt är tyvärr det som nu slår tillbaka mot dem. Toyotas lärande organisation har inte hängt med.”

FOTO: LENA SONNE

– Ett företag i frontlinjen använder problemen som indikator på företeelser de inte tidigare har förstått och bygger på så sätt kunskap snabbare än andra, säger Steven Spear.

Han betonar hur viktigt det är att skapa en varaktigt gynnsam miljö för förbättringsprocesser och innovationer:

– En innovation är inte ingivelsens kyss på geniets panna. Det är färdigheter som kan läras ut, tränas upp och tillämpas med tillförlitliga resultat.

Exemplet Toyota

– En chef inom Toyota har sagt: ”Det som gör att verksamheten vid leanföretag sticker ut, är det sätt som de kopplar samman själva arbetsprocessen med processen för lärande, hur man hela tiden kan göra saker bättre än de görs idag.

– Verksamheten utformas uttryckligen för att avslöja problem när de uppstår och ledarna utvecklar och uppmuntrar ständigt sina medarbetares problemlösningsförmåga.

Toyota har också lyckats bringa ordning, d v s standardisera arbetet, bättre än andra.

– De har lyckats stabilisera processerna genom att bringa reda i ett kaotiskt arbetssätt och få det självreglerande. Därför krävs det ständigt fortgående utbildning för att bygga ny kunskap, så att de anställda höjer sin kunskapsnivå inom sitt område och så att de får chansen att använda sin innovationsförmåga.

– Då fungerar det som ett självregleran-de system. Ställ frågan: Vad skall vi ändra i morgon? Så fungerar Toyotas leanprincip med ständiga förbättringar.

Allt svårare involvera alla

Steven Spear har studerat en rad marknadsledande företag som ståljätten Alcoa och det japanska konglomeratet Aisin. Han menar att de mest framgångsrika organisationerna är just de som är bäst på lärande och innovation inom sitt område.

Ju komplexare saker blir, desto svårare blir det för några få personer att utveckla strategier som leder till framgång.

– Istället blir det ännu viktigare att involvera alla i organisationen och utveckla medarbetarna att göra rätt från början, i rätt tid och ständigt sträva efter förbättring.

– Den här förmågan att involvera och utbilda sina medarbetare är en av de viktigaste faktorerna för Toyotas framgång. Toyotas väg från medioker bilfabrikant till en lysande stjärna med hög kvalitet och oöverträffad produktivitet gick dels genom en engagerad och målinriktad företagsledning, dels genom att utbilda medarbetare.

Toyota har ju länge rönt stora framgångar. Men 2009 kom den första försäljningsnedgången och förlusten på 70 år. Varför?

– Företagets globala expansion och att dagens bilar tekniskt är så mycket mer sofistikerade har äventyrat Toyotas förmåga att utbilda medarbetarna i fabrikerna i USA, Europa och Kina i den takt som krävs för att bibehålla kvalitet och produktivitet, säger Steven Spear.

Toyotas växte under 1980-talet från basen i Japan, med nya fabriker i USA och sedan Kina och Europa. De har traditionellt arbetat med ett ganska långsamt mentorsystem, där man först efter två år i företaget får mer ansvarsfulla arbetsuppgifter, påpekar han.

Framgången slår tillbaka

– Jag tror att Toyota har överskridit sin kapacitet, inte nödvändigtvis sin tekniska kapacitet, utan sin förmåga att utveckla anställda. Resultatet ser vi idag t ex när Toyota får stora problem t ex som nu med bromspedalerna. De anställda har inte hunnit med i utvecklingen. Resultatet har blivit defekta bilar, som nu har återkallats.

– Det som gjort Toyota så framgångsrikt är tyvärr det som nu slår tillbaka mot dem. Toyotas lärande organisation har inte hängt med.

Anställda fick lära sig att uppmärksamma svagheterna och sedan snabbt reagera, koncentrera kunskaperna och konvertera dem till fördjupad förståelse om produkter och processer.

– Förr var bilmotorer och system enkla och begripliga, men den moderna bilen har nya, sofistikerade system, så komplicerade att de anställda på Toyota inte kan överblicka alla komplexa processer och produkter. Komplexitet påverkar förmågan att ständigt förbättra. För hur ska man förbättra det man inte förstår?

Nu gäller det för Toyota att hitta ett effektivare system för att utbilda sina medarbetare i snabbare takt.

Men hur gör man det?

Några i Toyotakoncernen har redan för 10 år sedan förutspått problemen och började bygga nya vägar in i organisationen, som inte var beroende av den mer långsamma mentormodellen. -Toyota måste utveckla sina anställda betydligt snabbare.

– Nu prövar man nya utbildningsmetoder inom organisationen. De tekniska problemen är jag övertygad om att deras dugliga ingenjörer snabbt kommer tillrätta med.

– Men det krävs ständigt fortgående utbildning, så att anställda får ny kunskap. Först då fungerar produktionssystemet som ett självreglerande system.

TOYOTA HAR ÅTERKALLAT 8 MILJONER BILAR

Problemen med gaspedaler som fastnat mm har fått Toyota att hittills återkalla totalt 8 miljoner bilar i USA, Europa och Kina. 52 000 Toyota-bilar har återkallats i Sverige.

De Toyota-modeller som berörs på den svenska marknaden är Yaris, IQ, Corolla, Avensis, Aygo, Auris, RAV4 och Verso.

Förutom de stora kostnaderna som återkallandena innebär, riskerar Toyota även stämningar i USA, från personer som hävdar att de skadats i olyckor orsakade av gaspedalproblemen, dels grupptalan från ägare som hävdar att krisen har sänkt värdet på deras bilar.

Leansatsning i Järvsö gav

Lean hos Mekanotjänst Järvsö gav sådan mersmak att hela koncernen bestämde sig för att satsa på Lean.

AV BJÖRN STENVALL

Operatörer på Mekanotjänst i Ljusdal, har minskat interna transporter med cirka 40 % genom att ändra på flödet.

Mekanotjänst är en koncern med flera enheter, var och en med sin specialitet. I Järvsö ligger Mekanotjänst Industrier, moderkoncernen, tillsammans med Mekanotjänst Järvsö, som bearbetar och monterar rör och profiler, Mekanotjänst Ljusdal kapar och bockar rör, medan Mekanotjänst Hudiksvall gör tyngre maskinbearbetning.

När några medarbetare för ett par tre år sen deltog vid en föreläsning i Hudiksvall om Produktionslyftet, hade de en tid letat efter ett system för att arbeta med förbättringar. De inspirerades av föreläsningen och i mars 2008 började de Lean-arbetet.

Korta men täta möten

– Vi hade redan från start beslutat oss för att vi skulle skapa en bred Lean-ledningsgrupp, LLG, från hela verksamheten, berättar Christer Fransson, VD och ägare. Totalt blev det 13 personer, ett antal som först skapade viss tvekan, men visade sig vara ett lyckokast.

Från produktionen kom tre produktionsledare och tre operatörer. Dessutom ingick VD, projektledare samt personal från marknads- och kvalitetsavdelning. Att hela företaget skulle vara engagerat blev en grundprincip, alla anställda skulle vara med för att få brett engagemang. De planerade in korta men täta LLG-möten för avrapportering. Företagets principer identifierades och spikades och produktionssystemet togs fram.

Man hade beslutat att som första steg starta med 5S i en pilotgrupp. När andra såg resultatet och engagemanget här, började det bubbla i den övriga verksamheten. Ett riktigt sug efter att börja med Lean-arbetet byggdes upp.

Klev fram och tog jobbet

Anna Olsson är förbättringsgruppsansvarig. Titeln är egentligen lagerstyrningsansvarig, men hon hade redan en övergripande Lean-kunskap från högskolan i Gävle och när chansen kom att jobba med Lean på Mekanotjänst, tog hon den.

– Ja, jag klev fram och tog jobbet, för det kändes helt rätt. Dels hade jag min utbildning sedan tidigare och dels är arbetet med just förbättringar oerhört intressant. Och sist men inte minst, tack vare människorna här, finns det en sådan otrolig kreativitet och potentiell förbättringsförmåga.

Hon var inte ensam att känna så inför Lean-arbetet. Tillsammans med kollegorna Annica Blomqvist och Mona Nordin inleddes arbetet med att de tre skickades på Lean-utbildning. Tillsammans med Christer Fransson har de varit motorn bakom koncernens Lean-arbete.

Järvsö var först

Först ut var Mekanotjänst Järvsö, som inledde med det praktiska arbetet med förbättringsgrupper inom pilotområden i mars 2009.

Alla problem listas och åtgärdas steg för steg.

Efter de initiala omgångarna med Produktionslyftets Lean-coacher på plats, har Anna Olsson kört resten på egen hand, tillsammans med pilotgrupperna på olika avdelningar. När vi var på besök hade man just påbörjat arbetet med förbättringsgrupper även på ledningsnivå.

– För ledningen blir det lite mer övergripande, men deras roll är avgörande, säger Anna Olsson. Om en satsning på Lean misslyckas, så är det ledningens ansvar, så enkelt är det.

Idag lägger Anna ca 25 % av sin tid på Lean och förbättringsgrupperna. Hon stödjer dem och fungerar som handledare. När en ny grupp startar, är hon alltid med på de fyra första mötena, därefter efter behov. Hittills har 15–20 förbättringsgrupper startats. Alla i företaget ska vara med i minst en förbättringsgrupp.

Spridits till Ljusdal

Vi åker vidare från Järvsö till Mekanotjänst i Ljusdal några mil norrut, för att se om de har samma positiva inställning. I Ljusdal arbetar Annica Blomqvist som gått Lean-utbildningen tillsammans med Anna Olsson. Hon är nu koncernens Lean-samordnare, men också Lean-koordinator på Mekanotjänst Ljusdal.

– Eftersom de började tidigare och har kommit längre i Järvsö, finns det mycket

hela koncernen mersmak

> ”När vi presenterade resultatet för personalen blev de förvånade. Ingen förstod, eftersom ingen jobbade fortare eller hårdare ...”

erfarenhet att hämta därifrån, säger Annica Blomquist. Det är en starkt bidragande orsak till att det till och med gått snabbare här.

Om fokus i Järvsö legat på förbättringsgrupper, har Mekanotjänst Ljusdal, med sin rörbockning och kapning, koncentrerat sig på flödena. Att det var akilleshälen bekräftades genom en värdeflödesanalys.

Ulf Hansson, platschef på Mekanotjänst Ljusdal, menar att hela organisationen måste lära sig att tänka Lean.

– Det gäller givetvis även ledningen, vi måste kunna ta emot kraften underifrån och anta en lärande och coachande roll, säger Ulf Hansson.

– Vårt jobb är att ta till vara kreativiteten och förse medarbetarna med rätt resurser.

Ett exempel är operatören Joakim Swings arbete med flödet för bearbetning av aluminiumrör, där de interna transporterna minskats med 43 % ”bara” genom att ändra flödet.

Genomloppstiden har sjunkit från 17 till 3 dagar.

Viktigt att kommunicera resultaten

För att skapa en lärande organisation är det viktigt att kommunicera ut resultaten.

Anna Olsson, förbättringsgrupps- och lagerstyrningsansvarig och VD Christer Fransson på Mekanotjänst i Järvsö har spridit Lean stegvis i hela koncernen.

– Operatörerna blir stolta över det arbete och den förändring de skapar, säger Annica Blomqvist. I mars presenterade de för hela företaget vad de gjort i form av kortare genomloppstid, kortade transportvägar, minskat ytbehov och visuell styrning. Alla var lika imponerade.

Snabbt resultat

Även hos Mekanotjänst Hudiksvall hade de sett och hört vad som hänt i Järvsö - väldigt inspirerande enligt platschefen Tomas Wiberg. Med stöd av Annica Blomqvist inleddes arbetet även i Hudiksvall med en femdagars fördjupning, tillsammans med erfarna personer från Järvsö och Produktionslyftets Lean-coacher.

– Vi ville komma igång på en gång, genast förändra saker och ting med erfarenhet och exempel från Järvsö. De fick nästan bromsa oss, säger Tomas Wiberg.

Så här i efterhand framhåller han vikten av att ta allt i rätt ordning, att inte rusa på, utan utnyttja känd metodik.

Volymnedgången 2009 gjorde det passande att satsa på utbildning då.

I Hudiksvall har man främst koncentrerat sig på ställtidsreduktion, vilket är naturligt med tanke på inriktningen mot tyngre maskinbearbetning. De har avancerade ställ, med många tidstjuvar runt ställen.

– Vi fick snabbt ett konkret resultat. Från början var det en person som ställde och under det stället gick han 1,5 kilometer. Totalt tog det ca 1 timme och 45 minuter.

Alla förbättringar dokumenteras

När de gjorde om samma ställ, men med två personer, med förberedande av yttre ställ samt annan finputsning, så landade man runt 16 minuter. Ett lika imponerande som inspirerande resultat, som gav ytterligare bränsle för fortsatt Lean-arbetet.

– Vi tror stenhårt på detta, det är vår möjlighet att klara omvärldens konkurrens, säger Tomas Wiberg.

Satsningen som sådan, med starkt stöd från ledningen och en gemensam Lean-samordnare, är något han uppskattar.

Annica Blomquist har gett tydliga instruktioner att alla förbättringar måste dokumenteras, så att man ska kunna se tillbaka och berömma sig av vad som gjorts.

– För oss har Produktionslyftet varit väldigt bra, eftersom de har konkreta exempel från andra företag. De både kommer med förslag och utmanar. Jag har hört medarbetar kommentera Produktionslyftets Lean-coacher med att ”det han sa lät inte bra, men han har rätt”. Det är viktigt med tydlighet även kring det som inte är bra, säger Tomas Wiberg.

600 förbättringsförslag

Vad är då effekterna av Lean-arbetet hos Mekanotjänst ? Enligt Christer Olsson har de fått ett betydligt större engagemang i hela koncernen. Mekanotjänst Järvsö har genomfört 600 förbättringsförslag, vart och ett ett litet steg framåt.

– Under dessa 18 månader har vi satsat nästan 5 % av vår tid på Lean-arbete.

Man mäter inte i kronor utan nyttjandegrad, eller produktivitet och ställer den i förhållande till närvarotid, något de följt upp under många år. Historiskt sett har de legat mellan 63–68 %. Under 2009, ett tungt år, låg de tio första månaderna på 66 %. Under de sista månaderna, fram till och med januari 2010, steg siffran till 76 %, vilket var ”all time high”.

– När vi presenterade resultatet för personalen blev de förvånade, ingen förstod, eftersom ingen jobbade fortare eller hårdare ...

Christer Fransson berättar att alla som frågar om Lean-arbetet – kunder, konkurrenter, leverantörer – vill se konkreta resultat.

– Det finns ingen som är villig att investera utan förväntade resultat. Nu finns de svart på vitt.

”Produktion ska vara ett svenskt konkurrensmedel”

– Produktion ska vara ett konkurrensmedel, inte bara ses som kostnad, säger Monica Bellgran, som varnar för vart ett uttunnat svenskt produktionskunnande kan leda.

AV GÖSTA HULTÉN

Vill vi behålla våra ca 500 000 industrijobb kvar i tillverkande företag här i landet även om 10–20 år, så måste vi börja se produktion som en kärnverksamhet och ett konkurrensmedel och då måste vårt produktionskunnande också ligga i världsklass.

Det är budskapet från professorn och produktionsforskaren vid Mälardalens högskola Monica Bellgran.

Monica Bellgran är också praktiskt verksam, som chef för produktion och teknik inom Haldex AB, som tillverkar bromssystem och hydrauliska system i 20 fabriker runt om i världen, bl a för fordonsindustri.

Hon pläderar övertygande för att kopplingen mellan produktutveckling och produktion är så stark att om en av de länkarna försvagas, så skulle det hota sysselsättningen betydligt allvarligare än vad många opinionsbildare idag tycks förstå.

Den tillverkande industrin står för ungefär hälften av Sveriges exportvärde.

KARDEX
ONE FOR ALL.

KARDEX | VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENT AV LAGERAUTOMATER!

• Lagerkostnad för 180 m² eller för 8 m²?
• 40 rader/tim eller 240 rader/tim?
• 1 % felplock eller 0,1 % felplock?

Vilket föredrar ni?
Flexibla lösningar med kort payoff.

Bromma Västerås Kungälv Lund + 46(0)8-26 85 65

www.kardex.com

FOTO: LENA SONNE

– Produktion ska ses som ett konkurrensmedel, inte fokusreras som en kostnad, menar Monica Bellgran.

Vid årets Plankonferens talade Monica Bellgran också om betydelsen av en genomtänkt produktionsstrategi och att välja rätt produktionssystem.

– Vi måste fortsätta utveckla industriell produktion i Sverige, var hennes budskap.

Det gäller att ta produktionsstrategin från teori till praktisk industriell tillämpning. Produktionsstrategin måste också bli ett verktyg för ledningen, menar hon.

Produktionsstrategi svgör

Hon påminde om Brian Skinners artikel ”Tillverkning – den felande länken i Corporate Management. Den publicerades för över 40 år sedan.

– Men det verkar som produktion och produktionsstrategi fortfarande ofta är den felande länken inom management, säger Monica Bellgran.

– Ofta är företagens produktionsstrategi lite tunn jämfört med hur viktig den är för resultatet, menar hon.

– Men för att t ex hindra ad-hoq-beslut om total outsourcing, så är en välförankrad produktionsstrategi avgörande.

Trots det har produktion i många år främst fokuserats som en kostnad.

– Men produktion ska istället ses som ett konkurrensmedel, menar Monica Bellgran.

Idag ägs den svenska fordonsindustrins tidigare flaggskepp Volvo personvagnar och Saab Automobile båda av kinesiska och ryska ägare. Det spekuleras också kring hur länge produktion och produktutveckling får vara kvar i Sverige.

Svaret är inte givet, men det enda säkra är att bara världsledande kunnande inom båda områdena möjligen kan trygga jobben här i Sverige.

– Om FoU flyttar till Asien är det en mycket allvarlig utveckling, för produktion följer ofta FoU.

När ett lågkostnadsland som Kina utbildar en miljon civilingenjörer per år och börjar plocka hem produktutvecklings- och forskningskompetens, så borde vi reagera anser hon.

– Vi ska inte inbilla oss att vår förmåga inom produktutveckling skulle vara så enastående mycket bättre än de förmågor som finns i så kallade lågkostnadsländer.

Bara krusningar på ytan

– Ford var det första stora produktionsparadigmet. Toyota var det andra. De övriga är bara krusningar på ytan, säger Monica Bellgran.

Scania är ett av de företag som hon framhåller som förebild.

Produktionskompetens är ett kärnvärde för Scania, som också förklarat att deras mål är att vara världsbäst.

Scanias synsätt har också inneburit att företaget, i stället för att outsourca, kunnat plocka hem tillverkning, till exempel av hytter och motorer, för att få tillverkningen närmare utvecklingsavdelningarna.

Inport i samarbete med Systeam

INPORT och SYSteam har startat ett samarbete för att erbjuda marknaden djupare IT-stöd för logistiklösningar från fartyg till varuägare via hamn, terminal, tåg, och vägtransporter. SYSteams plattform, med transportsystemet Alystra 4 i kombination med INPORTs marknadsledande position inom shipping/tåg- och terminalsystem skapar goda förutsättningar för ett helintegrerat transportflöde. INPORT och SYSteam kan tillsammans erbjuda IT-system som integrerar affärs- och operativa processer, oberoende av transportmedel.

– Vi är mycket glada över det här samarbetet, säger Ulf Orhaug, ansvarig för transportverksamheten på SYSteam.

– Dels för de möjligheter som öppnas för alla inblandade, men även för att det är en bekräftelse på att Alystra 4 är ett system för framtiden.

Ny etapp av Eskilstuna kombiterminal

Kundtrycket på Folkesta kombiterminal i Eskilstuna har blivit så stort att Eskilstuna kommun startat en utbyggnad av anläggningen. Projektet omfattar såväl nya spår som en större terminalyta. Men redan nästa år blir det en fortsatt utbyggnad. Då byggs en ny växel vid anslutningen mellan kombiterminalens spår och Svealandsbanan i samarbete med Banverket.

Utbyggnadsetapp 3 beräknas till 2012, med nya spår och utbyggd terminalyta. Etapp 4 följer preliminärt 2013 med fler spår och utökad terminalyta.

Folkesta-terminalen blir fullt utbyggd 2014, då etapp 5 planeras med stora spår- och terminalutbyggnader.

När anläggningen öppnades 2003, hade man en kapacitet på 5000 lyft per år. Den siffran hade 2008-2009 ökat till ca 25 000 lyft. Kombiterminalen startade främst för H&M nya centrallager i Eskilstuna. Sedan har även t ex Lidl, SkanLog och Meca etablerat centrallager här. Godset är till 70–80 procent detaljhandelsvaror för Stockholmsregionen. Det har gjort att terminalen klarade sig bra i lågkonjunkturen.

– I år räknar vi med 30 000-35 000 containerlyft, men när den nu aktuella utbyggnaden av terminalen står klar i november, kommer vi att ha en kapacitet på upp till ca 70 000 lyft per år, berättar Bernt Arehäll, projektansvarig Eskilstuna Logistik.

En marknadsundersökning visar på att volymerna på kombiterminalen kan komma att öka till 60 000-95 000 lyft per år redan 2012.

– Den totala terminalytan ökar från ca 20 000 kvm idag till ca 40 000 när den nya etappen står klar i november. När terminalen är färdigutbyggd kring 2015 kommer ytan att vara ca 90 000 kvm, säger Bernt Arehäll.

PETER LORIN

Ny grön godskorridor från Sydeuropa

En rad aktörer verkar för en ny grön godstransportkorridor, från Adriatiska havet, med Trieste och Venedig som hamnar till Norden.

AV JOHAN ERICHS

Väst- och Centraleuropa fylls alltmer av gods i nord-sydliga flöden. En ny godskorridor, med fokus på hållbara logistiklösningar, ska därför upprättas genom östra Europa och till Östersjöområdet. Men politisk samstämmighet, privat uppbackning och inte minst uppluckring av mentala barriärer och invanda handelsvägar krävs för att satsningen ska förverkligas.

En rad intressegrupper verkar för bred uppbackning för den tänkta godstransportkorridoren, som ska gå från Adriatiska havet med bl.a. Trieste och Venedig som inskeppningshamnar, genom östra Europa till befolkningscentra kring Stockholm och Oslo.

Mental uppbackning

Transbaltic Conference 2010 i Malmö nyligen visade på samstämmighet om det långsiktiga målet, men också att det finns oenighet om hur man ska nå dit.

– Huvudfrågan är egentligen inte den fysiska infrastrukturen, som idag håller god standard och kommer att förstärkas. Men det måste finnas en mental uppbackning för projektet, i form av nytänkande och vilja att bryta upp från traditioner och tänkesätt när det gäller transportvägar genom kontinentaleuropa, menar Horst Sauer, chef för regional infrastrukturutveckling i Berlin-Brandenburg och företrädare för det s k Scandriaprojektet. Det verkar för en grön godskorridor från Skandinavien till Adriatiska Havet. Berlin-Brandenburg pekas ut som en framtida strategisk knutpunkt för logistik, med flöden såväl i nord-syd som väst-öst.

FOTO: LENA SONNE

Scandriaprojektet vill skapa en grön godskorridor från Venedig till Scandinavien.

– Vi har många logistikcentra, stark infrastruktur, den största godstågsterminalen i Europa och den nya flygplatsen Berlin Brandenburg International, f d Schönefeld, som öppnas 2011.

”Derushing”

Det talas om olika metoder för att minska belastningen på miljön bl a ökad anpassning av hastighet och transportslag.

”Derushing” en hastighetsanpassning för att minska utsläppen, kan vara en aspekt, men det beror helt och hållet på vilka krav som finns.

– I sammanhanget är begreppet övervärderat. För att konkurrera med flyg- och vägtransporter krävs ett modernt järnvägsnät och tågen måste gå fort när så krävs.

– Konkurrens är bra, det tvingar fram utveckling. På sikt är jag övertygad om att det blir ett integrerat system av gröna korridorer genom Europa.

– Det är absolut nödvändigt för konkurrenskraft i framtiden att det finns gröna leder också från tillväxtmarknaderna i Asien och Afrika, till Europa.

– Det krävs bred politisk uppbackning. Marknadsekonomin tänker och agerar ofta i termer av kortsiktiga vinster. Men ett byta till grön produktion är en långsiktig åtgärd, som kräver politisk stimulans för att bli uthållig.

Fehmarn Bält-förbindelsen, som ska stå klar 2018, kan blir en konkurrent om godstrafiken för en kommande grön nord-sydgående transportkorridor.

– Den blir en viktig länk till Skandinavien, som stärker Hamburg som logistikcentrum. Men det gäller också att skapa utrymme på tillfartsvägarna, för att få flyt i transporterna. Det är en fråga som inte är fullt löst, menar Horst Sauer.

Transbaltic leds av Region Skåne, med målet att få ett integrerat transportsystem i Östersjöområdet. Wiktor Szydarowski, projektledare:

– Det finns en skillnad mellan EUs gamla och nya medlemsstater. Gröna korridorer har fått lite av lyxstämpel i länder som har stora ekonomiska utmaningar. Många forna östländer har stora infrastrukturella basbehov. Det gör att det idag inte är tillräcklig fokus på en grön satsning. Men jag är övertygad om att synsättet förändras.

Hur är utsikterna för sydsvenska hamnar i ett grönt transportnät kring Östersjön?

– Det beror på hur det slutliga konceptet utformas. Men sjöburna ”motorvägar” mellan kontinenten och Skandinavien blir väsentliga delar i en multimodal transportkorridor, menar Wiktor Szydarowski.

Switchar som gör nätverken grönare

Ända sedan 1980-talet har switchtekniken haft en nyckeleffekt på framväxt av nya kostnads- och energibesparande kommunikationstjänster, skriver Hans Englesson, Nordenchef, Allied Telesis.

AV HANS ENGLESSON

FOTO: ATS TESTLABB.

De miljövänliga lågeffektsswitcharna är över 50 % mer energieffektiva.

I slutet av 1980-talet förklarade en amerikansk vän på ett enkelt sätt att marknaden för LAN-teknik snart skulle explodera, och att den viktigaste tekniken bakom detta stavades switching.

Principen var att switcha, d v s koppla om, datapaket i stället för att upprepa eller förstärka dem för att de skulle kunna ta sig längre. Den nya tekniken skulle öppna massor av möjligheter kring nätverkens storlek och administration.

Bakom kommunikationsrevolutionen

Förutsägelsen slog in och switchtekniken blev norm. Den vanligaste switchtekniken i dag är Ethernet. Det är en häftig tanke att LAN-tekniken, tillsammans med sin kusin IP, som verkligen har dragit nytta av LAN-teknikens kapacitet, har stått bakom den kommunikationsrevolution som vi alla tar del av och tar för given.

Ethernets egen historia har också varit en smått otrolig resa, som började med otympliga sladdar i något labb (där tekniken till en början kunde leverera blygsamma 10 Mbit/s) till dagens långdistanslösningar, som ger 40 Gbit/s och många olika våglängder i en enda fiberoptikkabel.

Miljötänk på frammarsch

Ett område på stark framväxt för senare tiders switchtillverkare är miljötänkandet. Det har framförallt handlat om att minska giftigt material i tillverkningen, förbättring eller minskning av energianvändningen och lösningar för hur man bäst kasserar enheten när den körts slut.

Visste du att för varje googlesökning du gör förbrukar du lika mycket energi som en modern 11 watts energilampa förbrukar på en kvart?

Man kan verkligen göra energibesparingar när många miljövänliga switchar används. Ju mer koldioxidsnål switchen är, desto mindre blir energiförbrukningen. Om den avger mindre värme, behöver man inte lika många fläktar, vilket ytterligare bidrar till besparingar.

Miljötänkandet vinner mer och mer gehör på marknaden och oftast är det offentlig sektor, stat och kommuner som går före.

Inom en snar framtid kommer inköpsbeslut av miljömedvetna konsumenter att påverkas i hög grad av leverantörernas förmåga att tillhandahålla produkter som är minst 25 % mer energisnåla än i dag. Därför kan det vara värt att titta närmare på det som har störst effekt på koldioxidförbrukningen, så att du kan ställa rätt frågor till din leverantör nästa gång du ska köpa switch.

Sammanfattningsvis är nyckelorden ”mäta och minimera” för att man ska uppnå en mätbar framgång för minskade utsläpp i designfasen. Det innebär petiga mätningar av hela energiförbrukningen och en minskning där det är möjligt till den minsta strömförbrukningsnivå där switchen fortfarande arbetar effektivt.

Miljöanpassad tillverkning

I tillverkningen kan flera olika tekniker användas för att minska koldioxidutsläppen. Riktlinjerna är baserade på ett EU-direktiv från 2006 som förbjuder sex giftiga ämnen i en produkt, med undantag av blybaserad lödning (nivå 5) inom en viss tidsram. Det är t ex nu olagligt att sälja IT-produkter inom EU som inte överensstämmer med minst nivå 5. Miljötänkande switchtillverkare har redan antagit nivå 6 för att minska sina utsläppsnivåer rejält.

Dessutom kan en tillverkare som använder en vattenbaserad rengöringslösning spara runt 40 000 liter per år i bensinbaserade lösningsmedel, som normalt kräver dyrbar teknik vid sluthanteringen. Dessa vattenbaserade system är slutna system, som återvinner vattnet. Det gör dem otroligt effektiva, samtidigt som miljöpåverkan blir minimal.

Måste i framtiden

Det behöver väl knappast sägas att miljövänliga switchar blir ett måste i framtiden. Men när det gäller switchfunktioner finns det ett område som har marknadsförts flitigt under åren och som äntligen får komma till sin rätt, nämligen QoS som står för Quality of Service. Leverantörerna har länge slagit på trumman för QoS, men först nu har man sett prov på hur idén sprider sig i takt med nya program och lösningar.

SÅ HÄR KAN MAN SPARA:

Högeffektiva nätaggregat: Här kan du få en maximal strömbesparing på 85 % med varierande belastning.

Kylfläktar: Om du måste ha en intern fläkt är ett alternativ att köra den långsammare. Då låter den mindre och blir dessutom pålitligare.

Signalförstärkare: Man mäter kabelns längd och justerar kraften som krävs efter den, samt stänger av automatiskt när de inte används.

Indikatorlampor på frontpanelen: De är nödvändiga ibland, men kan stängas av när de inte behövs, så att värme och energibehov minskar och tillförlitligheten ökar.

Öresundstrafiken väntas öka med 50 % till 2020

I år är det 10 år sedan Öresundsbron öppnades. En ny rapport visar att de fasta förbindelserna över Öresund och Stora Bält gett en hastigt växande trafik i Öresundsregionen. Men nu krävs fokus på miljö och hållbara lösningar.

FOTO: DRAGO PRVULOVIC

Öresundsbron har gett fler pendlare, men inte den integrering som kunde förväntas.

Öresundsregionen är idag en av Skandinavien och Nordeuropas viktigaste transportknutpunkter. Det slås fast i en rapport om projektet IBU–Öresund, ett Interreg-projekt, med 29 parter i Sverige och Danmark. IBU–Öresund skall verka för att skapa samsyn och ta fram faktaunderlag till regeringar och myndigheter på båda sidor sundet, för en fortsatt god regional utveckling. Projektet leds av Region Skåne, i samarbete med Region Hovedstaden och Region Sjælland.

100% ökning

Transport och logistiksektorn i Skåne och Själland sysselsätter, om man får tro rapporten. omkring 80 000 personer. När Fehrman Bält-förbindelsen öppnar 2018, kommer godstransporterna att öka med över 100 % enligt en rapport från Oxford Research.

Rapporten, *Øresund-Femern – en grøn logistikkorridor?* pekar både på dagens problem och framtida lösningar. Det handlar om att hantera de ökande mängder gods, samtidigt som godstrafiken i antal körda km och antal turer bör reduceras. Därför skall transporterna bli mer gröna och CO2-vänliga. Rapporten sätter fokus på tid och pengar. Det tar tid att växla över mer gods från väg till järnväg eller sjöväg. Idag väljer de flesta aktörer fortfarande lastbil.

I Danmark är lastbilstransport den överlägset vanligaste transportformen. Lastbilen väljs därför i hög grad framför mer energieffektiva transportsätt .

Grönare transportlösningar

Det är hög tid att ta tag i de utmaningar som de ökade transporter kommer att ge om 10 år, t ex nya logistikkoncept och transportlösningar för övergång från lastbil till järnväg. Rapporten visar också ett antal verksamheter som arbetar med hållbara, gröna transportlösningar.

Efter 10 år har bron gett mer trafik på vägarna och fler dagliga pendlare, men den har fortfarande inte gett de samhällsekonomiska tillskott och den integration som kunde förväntas enligt en rapport från Konjunktura och SEB. Den visar t ex att Stockholm är överlägset Öresundsregionen när det gäller nya nordiska huvudkontor.

Mindre krångel

Många ser mindre danskt regelkrångel, billigare broöverfarter med både tåg och bil och en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör som avgörande för att möta framtidens logistikutmaningar kring Öresund.

Vid en konferens i Malmö med IBU Öresund i mars pekade Sten Wandel, professor i teknisk logistik vid Lunds tekniska högskola, på några åtgärder inom logistikområdet, som skulle kunna vara steg på vägen.

Längre fordon

Han nämnde där t ex längre lastbilar och tåg, större och längre farkoster, färre och större logistikhubar, färre och mer fullastade fordon, tvingande samlastning vid distribution i större städer och en obligatorisk spotmarknad för ledig transportkapacitet.

Hogia – ledande inom transportsystem

Störst i världen
Hogia är världens största leverantör av standardprogramvaror för bokning och administration av färjetrafik. Vi har idag kunder på fyra kontinenter och Hogias bokningssystem administrerar färjebokningar för 12 500 000 passagerare årligen.

Störst i Norden
Med mer än 600 företag som kunder är Hogia Nordens klart största leverantör av programvaror för planering och uppföljning av landtransporter.

Ledande i Skandinavisk kollektivtrafik
Hogia har sedan slutet på 80-talet, i samarbete med de stora trafikhuvudmännen i Skandinavien, utvecklat lösningar som hjälper dem att förbättra resenärsinformationen. Idag är våra kunder bland annat Storstockholms Lokaltrafik, Västtrafik, Värmlandstrafik, Kalmar Länstrafik och Skånetrafiken samt Nordjylland och Köpenhamn.

Terminalsystem och system för tredjepartslogistik
Ett 20-tal hamnterminaler samt ett flertal kombiterminaler och tredjepartslager i norra Europa använder idag Hogias system för att effektivisera och snabba upp hanteringen av enheter och gods.

www.hogia.com/transportsystem

KUNGLIG HOVLEVERANTÖR

Hogia 30 år 1980 - 2010

Nytt EU-projekt för torrhamnar

Höjda krav på snabba och effektiva transporter med stark kostnadspress och miljöhänsyn ökar intresset för torrhamnar.

AV GÖSTA HULTÉN

FOTO:GREEN CARGO

Torrhamnar öppnar nya möjligheter för lastbilsgodset att ta tåget de långa sträckorna.

Framkomligheten är det stora problemet för alla större hamnar i Europa.

Ett nytt EU-projektet ska skapa förutsättningar för att effektivisera våra hamnar genom bättre samspel med dryports. Projektet ska även analysera de positiva miljöeffekter som ett dryportsystem kan ge.

– Jag är en stark anhängare av EU-samarbetet och etablerandet av dryports kan spela en central roll för att uppnå EU:s klimatmål, säger projektledaren Dirk Harmsen, som representerar Dryportprojektets sk leadpartner, Västra Götalandsregionen.

FOTO: LENA SONNE

– Fasta kostnader är viktigare än avståndet, säger Leif Bigsten.

I projektet ingår partners från Skottland, England, Belgien, Nederländerna och Sverige i form av Västra Götalandsregionen och Railport Skaraborg i Falköping.

– Systemförändringen är det viktigaste i projektet säger Dirk Harmsen.

Kunskapsutbyte

Projektet har en budget på ca 10 miljoner SEK under tre år. EU står för hälften och Västra Götalandsregionen, Falköpings kommun, Trafikverket och Göteborgs Hamn tillsammans för andra hälften.

Den internationella delen i projektet ger ett direkt kunskapsutbyte, till nytta för deltagande regioner.

De brittiska deltagarna ser t ex med stort intresse på hur svenska kommuner och regioner kan agera kraftfullt för att köpa mark eller påverka infrastrukturen. Det är svårt i Storbritannien.

Leif Bigsten, projektledare för Railport Skaraborg och och utvecklingschef i Falköpings kommun ser projektet som en stor möjlighet att förverkliga en stark transportnod i Falköping och Skaraborg.

– Lyckas vi genomföra projektet fullt ut har vi skapat ett transportkoncept till nytta för Göteborgs Hamns fortsatta utveckling, samtidigt som vi skapar starka tillväxtförutsättningar för vårt delregionala näringsliv i Skaraborg.

Sanning som omprövas

– Tidigare har det sagts att en torrhamn bör ligga minst 30 mil från utsjöhamnen. Det är en sanning som nu omprövas. Falköping ligger bara ca 12 mil från Göteborg.

– Fasta kostnader är viktigare än avståndet. Får man bara upp volymerna, så har avståndet ingen större betydelse. Många planerade torrhamnar i Europa ligger nära sin utsjöhamn.

Falköping ska bli torrhamn

Violetta Roso har nyligen disputerat i ämnet dryports vid Chalmers:

– Hamnar konkurrera mer och mer med varandra. Det är ofta svårt att expandera inom själva hamnområdet. Höga markpriser gör det också dyrt att lagra containers där. Då är det bra att ha en torrhamn nära, som fungerar som en utvidgning av hamnen. Mycket av det administrativa arbetet, tullklareringar och inspektioner av godset kan göras i torrhamnen istället.

Falköpings kommun har länge arbetat aktivt för att etablera en torrhamn i Falköping. Nu är kombiterminalen där under utvecklingen till en torrhamn.

FOTO: LENA SONNE

– Systemförändringen är det viktigaste i projektet säger Dirk Harmsen.

– Falköpings läge som järnvägsknut vid västra stambanan och relativa nära Göteborgs hamn, ger goda förutsättningar för att utveckla nya, effektiva och miljömässigt starka transportlösningar.

Violetta Roso har också sett hur torrhamnskonceptet möter växande intresse internatioenllt.

Green Cargo ökar

Nu öppnas också nya möjligheter för lastbilsgodset att ta tåget de långa sträckorna till och från Falköping. Sedan någon månad går fyra tågavgångar i veckan mellan Skaraborg Logistic Center och Göteborgs hamn. Redan tidigare trafikerar Green Cargo Skövde med tåg som kan ta lastbilstrailers och containers.

Ett utökat samarbete med ISS och Falköpings kommun ska stärka marknadsföringen av intermodala transporttjänster.

Satsningen är en del av EU-projektet Dryport som bl a ska öka kundernas information om var godset befinner sig genom RFID-teknik.

– Det nya samarbetet kommer att förbättra konkurrenskraften väsentligt för transporter och tjänster till näringsliv och samhälle i vår befintliga Skaraborgstrafik, säger Martin Grönqvist, ansvarig för det intermodala transportnätverket på Green Cargo.

Skaraborg Logistic Center blir genom samarbetet mellan ISS och Green Cargo en av landets modernaste kombiterminaler.

– Vi på ISS har arbetat med att utveckla affärskonceptet i över ett år och det har varit viktigt att knyta en stor aktör till oss. Green Cargo har bred internationell erfarenhet och ett kontaktnät som kan hjälpa oss att utveckla kombiterminalen och dess intermodala transportnätverk, säger Bengt Arvidsson, marknadschef ISS TraffiCare.

Volvo CE och Ahlsell vill få anställda att ställa bilen

Klimp-projekten vill ge arbetspendlande bilister chansen att rädda världen två gånger per dag – på vägen till och från jobbet.

Fler ska upptäcka att det kan vara smart att ställa bilen och åka kollektivt till jobbet. Länstrafiken i Örebro vill erbjuda ett antal anställda på organisationer och företag i Örebro län möjligheten att prova på kollektivtrafiken under två veckor. Det enda kravet är att man regelbundet kör bil till och från arbetet. Under kampanjen kommer anställda i länet att bidra till minskade utsläpp av CO2, minska sina kostnader för arbetsresor och på köpet få ökad motion.

Piloter i kampanjen är Volvo Construction Equipment och Ahlsell i Hallsbergs kommun. Volvo CE gör anläggningsmaskiner. Ahlsell har här ett av Nordens största centrallager.

– En väl fungerande kollektivtrafik är viktig för oss som företag. Det innebär att våra anställda ges möjlighet till alternativa transportlösningar. Vi ser det även som ett led i vårt miljöarbete för att stärka de anställdas miljömedvetenhet. Givetvis hoppas vi även på att fler fortsätter att åka kollektivt efter provperioden, säger Lars Jilken, platschef Volvo Construction Equipment.

– Ahlsell har arbetat med miljöfrågorna under en lång tid, vi ser detta som mycket positivt och en möjlighet för medarbetare på Ahlsell att själva göra ett aktivt miljöval.

– En förbättrad kollektivtrafik stärker också orten och möjliggör miljösmarta val, säger Leif Christersson, logistikchef på Ahlsell.

– Vi hoppas att fler skall upptäcka hur smart det är att ställa bilen och åka kollektivt till jobbet och på det sättet vara med och bidra till minskade utsläpp av CO2, säger Thony Lundberg, områdeschef Länstrafiken

FOTO: LENA SONNE.

– Ahlsell har arbetat med miljöfrågor under en lång tid och vi ser det som en möjlighet för medarbetare på Ahlsell att själva göra ett aktivt miljöval, säger Leif Christersson, logistikchef på Ahlsell.

80-tal Klimpprojekt

Kampanjen arrangeras tillsammans med Klimp-projektet ”Resor i företag” och organisationer som arbetar för mer hållbara transporter. Intressenter är Vägverket, Regionförbundet i Örebro, Länstrafiken och Örebro kommun.

Idag pågår ett 80-tal Klimp-projekt i hela landet, initierade av Naturvårdsverket. Fram till 2011 ska de minska koldioxidutsläppen med över 700 000 ton per år.

THORN REKLAMBYRÅ

Samband

Det finns en naturlig koppling mellan befolkningstäthet och godsflöden. Därför är det inte så konstigt att våra viktigaste vägar och järnvägar går just där de går. Eller att våra logistikanläggningar ligger där de ligger. Man skulle kunna kalla dem sambandscentraler. Vi kallar dem logistikpositioner.

Logistik position com Brinova

www.brinova.se

Småland vill ha kombi till Fjärran Östern

Godstransportrådet Småland och CARGOTO vill tillsammans lyfta fram kombitrafikens möjligheter i ett östersjöperspektiv.

AV GÖSTA HULTÉN

Ett seminarium i Oskarshamn 26 maj visade exempel på hur företag och transportörer kan utveckla kombitransporter och modern logistik kring Östersjön, för att sänka sina kostnader och bidra till en bättre miljö.

Seminariet, som hölls på Forum i Oskarshamn, är ett led i projektet Godstransportrådet Småland, som syftar till att öka kombitrafikens andel av godstransporterna i de tre smålandslänen Jönköpings-, Kronobergs- och Kalmar län.

Idag går nästan alla de stora godsflödena genom länen på lastbil. Det nya regionala projektet är unikt i sitt slag och delfinansieras av EU.

– Det finns såväl ekonomiska som miljö- och konkurrensskäl för fler kombitransporter. Vi vill inspirera till detta genom handfasta tips och konkreta förslag. Seminariet riktade sig till det lokala näringslivet, transportföretag. konsulter och forskare med intresse för logistik- och transportfrågor, säger Bengt Nordström, projektledare vid Godstransportrådet Småland.

Östersjöregionen expanderar

Östersjöregionen expanderar snabbare än övriga Europa och nya godstransportstråk, byggda genom samverkan över gränserna, skapar nya möjligheter för näringslivet. Seminariet byggde på praktiska erfarenheter från både transportköpare och leverantörer av kombitransporter. Det gav en inblick i framgångsrika exempel, vad man ska tänka på och när kombitransporter kan användas.

Bland föreläsarna fanns Leo Bronkhorst, extern logistikchef på Scania, som gav en inblick i hur effektiv logistik, bland annat i form av kombitransporter, kan stärka såväl lönsamhet som konkurrenskraft.

Professor Dag Ericsson, Ingenjörshögskolan Borås, beskrev hur några företag arbetar med att utveckla en modern logistik.

Nytt samarbetsprojekt

På plats för att dela med sig av sina erfarenheter fanns, förutom CARGOTO, bl a också DB Schenker, Green Cargo, VSD Logistics, Oskarshamns Hamn, Noord Natie Terminals Ventspils, Free Port of Ventspils, Schenker Latvia, Central Euro-Asia Gateway och svenska Trafikverket.

CARGOTO är ett samarbetsprojekt för att utveckla transportportmöjligheterna för det småländska näringslivet.

Ventspils moderna hamn ska bli länken mellan Småland och Fjärran Östern.

Det har som mål att inom två år etablera en ny effektiv transportrutt genom Småland som kopplar logistiklägena Jönköping/Nässjö och Oskarshamn med den lettiska hamnen Ventspils och vidare mot Ryssland och Fjärran Östern.

BRANSCHORGANISATIONERNAS 14 PUNKTER FÖR GRÖNARE LOGISTIK

Transportindustriförbundet, Sveriges Hamnar och Näringslivets Transportråd har lagt fram 14 punkter för bättre – och mer miljövänlig – svensk logistik.

De 14 punkterna är:

1. Utarbeta en samlad svensk godsstrategi baserad på regelbundna godstransportanalyser.
2. Bygg bort flaskhalsarna i den svenska infrastrukturen.
3. Satsa på den intermodala marknaden.
4. Planera för mer järnvägstrafik mot kontinenten.
5. Öka transportsektorns motståndskraft mot yttre påverkan.
6. Satsa på logistikrelevanta utbildningar inom gymnasier, universitet och högskolor.
7. Lös koldioxidproblemet genom samverkan mellan alla aktörer i logistikkedjan.
8. Verka för konkurrens på lika villkor.
9. Bidra till snabbare introduktion av effektiva ITS-lösningar.
10. Stöd utvecklingen av gröna korridorer.
11. Samverka för effektivare och hållbarare stadsdistribution.
12. Ge långsiktigt ökade resurser till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt inom transport- och logistikområdet.
13. Förbättra statistik och analysmodeller för logistik genom ett särskilt regeringsuppdrag till Trafikverket för trafikanalys.
14. Skapa ökad kunskapsuppbyggnad i sjöfarts- och luftfartsfrågor genom ett nära samarbete mellan transportmyndigheterna.

Forsknings- och tillämpningskonferensen

Konferensen med plats för erfarenhetsutbyte
Högskolan i Skövde 18-19 augusti

Ur programmet:
- Demand Chain Management – från vision till verklighet.
- Studiebesök på Volvo Powertrain.
- Fallstudie: Ett efterfrågedrivet företag med utveckling, marknad och logistik i samverkan.
- Ledtidsvariationer vid materialstyrning.

Boka nu på www.plan.se/f&t

Från 2800 kr för 2 dagar

HÖGSKOLAN SKÖVDE

plan Logistikföreningen

”Samhällets krav på citylogistik

Framtidens hårda krav på kraftigt reducerade CO2-emissioner kan inte enbart överlämnas till marknadskrafterna att lösa, utifrån politiska visioner. Samhällets aktörer måste bli aktivare, tycker professor Mats Abrahamsson.

AV GÖSTA HULTÉN

FOTO:LENA SONNE

– ”The last mile” är ofta den mest ineffektiva delen i transportkedjan och har i alldeles för liten omfattning varit föremål för utveckling, menar Mats Abrahamsson.

Sveriges och EUs hårda krav på reducerade klimatutsläpp kräver ett nytänkande från alla inblandade i logistiksektorn, från varuägare och logistiker, till kommuner och ansvariga politiker.

Det var det tydliga och engagerade budskapet från Mats Abrahamsson, professor i logistik i Linköping och en av Sveriges främsta experter på varudistribution, vid seminariet Logistik och Samhällsutveckling på Elmia i Jönköping nyligen.

– Förutom radikalt nytänkande krävs det en kombination av delsystem som är marknadsstyrda och delsystem som drivs ”non-profit”, där t ex samhällsnytta är styrande och som samordnas utifrån ett mål för helheten – som t ex EU s rekommenderade CO2-minskning med 80 % till år 2050, sa Mats Abrahamsson.

Ett problem är de systemgränser som omfattar avsändare, aktörer som transporterar gods samt mottagare av godset.

– Flera olika delsystem, som vart och ett styrs utifrån olika incitament av olika aktörer, måste kompletteras med det gemensamma målet att systemet som helhet skall vara så CO2-effektivt som möjligt.

Men samtidigt måste alla aktörers övriga mål, finansiella, samhällspolitiska eller humanistiska också vägas in.

Helikopterperspektiv

I logistiksystemen finns faktorer som kan påverkas direkt t ex logistikfaktorer eller indirekt, som olika infrastrukturella förutsättningar.

Det finns också faktorer som systemet inte kan påverka, utan måste förhålla sig till, som t ex lagar. Man måste också utgå från mätbara värden, som är väsentliga för systemets totala prestation, som t ex totalt transportarbete, totala CO2-emissioner och totala logistikkostnader.

Men Mats Abrahamsson vill uppmana alla aktörer att därutöver inta ett helikopterperspektiv, som tillåter dem att vara kreativa på en övergripande nivå.

– Först då kan vi bryta traditionella mönster och relationer, definiera nya drivkrafter för olika delsystem och utnyttja olika nya tekniska lösningar för olika delsystem.

– Då skulle vi också kunna identifiera olika typer av aktörer, nya eller existerande, verksamma i olika delsystem och också hitta nya gränssnitt mellan delsystemen och aktörerna i systemet.

Den sista milen avgör

Han vill särskilt rikta fokus på problemet som brukar kallas ”The last mile”

– Det är ofta den mest ineffektiva delen i transportkedjan, men har i alldeles för liten omfattning varit föremål för utveckling. Fokus har istället legat på de ”stora och tunga” transporterna i kedjan.

Vissa åtgärder kan också förena miljö- och kostnadsnytta:

– Att t ex få ett effektivare resursutnyttjande av fordon med bättre fyllnadsgrad på bilarna, både i city- och fjärrtransporter kan också ge lägre kostnader för logistiken.

Distribution och citylogistik handlar om rätt service till butikerna. Här finns mycket att göra, menar Mats Abrahamsson:

– Kanske kan flera leveranser bli en leverans med bättre planering av leveranser. Möjligheten till mellanlagring utanför stan bör tas med i bilden. Något större butiksyta kan ge mindre frekventa leveranser. System för returtransporter kan ofta förbättras.

Renare och mer miljöanpassade fordon för citytransporter är också viktigt.

Transportstyrelsen har nyligen gett kommunerna rätt att införa miljözoner.

– Samhällets krav på citylogistik borde skärpas för att få mindre emissioner, mindre trängsel och ökad framkomlighet, mindre buller, lägre olyckstal och inte minst en bättre stadsmiljö för medborgarna.

– I internationella storstäder handlar det främst om minskad trängsel. I Sverige borde målet främst vara att minska CO2-emissioner.

Framgångrika piloter

De pilotförsök som genomförts inom citylogistik har faktiskt generellt sett gett goda effekter både i form av lägre kostnader och mindre emissioner, påpekar Mats Abrahamsson.

Resultat av försöket med Samlic i Linköping var t ex att fordonsbehovet minskade med 33 %, tid för utkörning minskade med 23 %, körtidsvinsten i city var 54 % och tidsvinsten vid lastplats 20 %. Den totala

borde skärpas”

körsträckan i city minskade med 50 %, fyllnadsgraden ökade med 47% och emissionerna minskade med mer än 50 %.

Det innefattade ett förvarningssystem, ett flexibilitet ”terminallager” och några mellanlager.

Nästan alla var positiva till en samlad leverans tidigt på dagen. Chaufförerna blev mer kända

Men varför stannade det här liksom flera andra svenska försök vid ett pilotförsök?

– Samhällets aktörer är för passiva. Drivkrafterna hos transportörerna är inte tillräckligt starka. Alltmer talar för att tvingande system behövs, säger Mats Abrahamsson.

– Projekt för citylogistik kan drivas i kommunens regi eller upphandlas av kommunen.

– Det kunde ge en gyllene möjlighet att profilera sig som “Grön kommun”.

EXEMPLET BINNENSTADSERVICE

I Nijmegen, en stad med 160 000 innevånare i Holland, har en frivillig organisation startats i syfte att minska transporterna i centrum för bättre luft, mindre trängsel och ökad tillgänglighet och livskvalitet i stadskärnan.

Konsolidering av gods och samtransporter sker från DC utanför stadskärnan.

85 butiker åtog sig att styra om leveranserna från sina leverantörer till Binnenstadservice.nl.

Binnenstadservice.nl erbjuder bastjänsten gratis konsolidering och distribution till butikerna.

Ekonomiskt stöd från staden utgår under försökstiden men intäkter genereras från extra tjänster

Lagerhållning, prismärkning, etikettering, plockning, packning etc. för butikernas räkning.

Deltagande butiker är generellt väldigt positiva. Icke deltagande butiker är lite tveksamma. Logistikföretagen är generellt positiva eftersom citydistribution anses problematiskt p g a litet tidsfönster och trängsel.

Alla deltagare noterar att Binnenstadservice.nl ger mindre trafik och bättre miljö.

Finansieringen är dock den viktigaste frågan att lös då butikernas betalningsförmåga är låg och logistikföretagen har låga marginaler.

Ytterligare fyra Binnenstadsprojekt är ändå på gång i städerna Maastricht, Utrecht, Arnhem och Den Bosch.

Läge för hållbara logistiklösningar
och livskvalitet i Eskilstuna

Eskilstuna ligger strategiskt bra i Stockholm-Mälardalen. Bra läge för kostnadseffektiva och gröna logistikflöden från kontinenten, Öresundsregionen och Göteborg till Stockholm-Mälardalen, och transporter vidare till Finland, Baltikum samt Ryssland och vice versa. Ett strategiskt läge som gör att företag som H&M, Lidl, Meca och Volvo CE har logistikverksamhet i Eskilstuna. På plats finns också ett väletablerat nätverk av logistikföretag med engagerad och duktig personal. Människor som har nära till arbete, skola och fritidsaktiviteter.
För oss handlar hållbarhet lika mycket om livskvalitet som gröna logistiklösningar.

Nu investerar vi i en stor utbyggnad av kombiterminal och Eskilstuna Logistikpark – stort som 550 fotbollsplaner.
Här sammanflätas motorväg, järnväg och flyg till ett logistikcenter som har förutsättningar att bli ett nav för transporter i norra Europa.

Vill du prata livskvalitet och hållbara logistiklösningar slå en signal till Mikael Jonsson, 016-710 84 04 eller Bernt Arehäll, 016-16 75 32.

Eskilstuna logistik

Dagens logistikstöd finns

– Molnet gör att företagen enklare kan koppla ihop sina logistikprocesser säger Niklas Hedin, VD och grundare av IT-företaget Centiro Solution.

TEXT OCH FOTO LENA SONNE

De traditionella modellerna för att bygga IT-system håller på att ändras i grunden och spelreglerna förändras snabbt.

– Trenden nu går mot mer molnbaserade tjänster. En molnbaserad portal gör det så mycket enklare att koppla ihop logistiken mellan företag och låta kunder, leverantörer och partners dela information, säger Niklas Hedin.

Inget är egentligen mer samarbetsinriktat än en logistikkedja.

Men de traditionella affärssystemen har sin grund i en klientserverbaserad modell och att utveckla program som optimerar flödena inom ett företag.

Men behoven ändras. När samarbetet ökar över företagsgränserna påverkas även företagens centrala system. De traditionella modellerna för att bygga IT-system ändras då i grunden.

"Nästa steg blir att optimera processerna mellan företag. Här finns de stora möjligheterna."

"En molnbaserad portal gör det så mycket enklare att koppla ihop logistiken mellan företag."

Optimera externa processer

– Samarbete mellan externa aktörer, över traditionella gränser, blir allt viktigare. IT har redan i hög grad optimerat de företagsinterna affärsprocesserna.

– Nästa stora steg blir att optimera processer mellan företag, säger Niklas Hedin. Här finns de stora möjligheterna.

– Se t ex effekterna av askmolnet. Hela den europeiska flygindustrin har drabbats hårt och kostnaderna uppgår till mångmiljardbelopp.

– Men om det hade funnits bättre verktyg för samarbete mellan företag hade andra transportföretag kunnat ta över gods snabbare och effektivare. Då hade det varit enklare att hjälpa strandsatta resenärer.

Man måste ha kontroll och vara flexibel samtidigt, menar han.

Centiro arbetar alltmer med utveckling av tjänster på internet med fokus på webb.

– Vi jobbar med den senaste tekniken inom mjukvaruutveckling t.ex. Silverlight, MEF och avancerade och skalbara lösningar som konfigurerbara processer, workflow och pro-aktiva kontrolltorn.

Växte först i Kalifornien

Man jobbar i små team, med blandad kompetens, som löser uppgifter hela vägen från analys, design, utveckling och test till drifttagande.

– Vi jobbar med agility utifrån en tydlig arkitektur som sätter ramarna och säkerställer krav på kvalitet och tillgänglighet.

Centiro sysslar med det som händer mellan företag, eller genom företag - inte med fysiska förflyttningar.

Det är ett av Sveriges snabbast växande företag. Som internationell aktör på marknaden för utveckling av mjukvara för transport och logistik är man med och sätter den globala standarden för IT-lösningar inom supply- och demand chain.

Centiro finns i Sjömarken strax utanför Borås. Det startades för 15 år sedan av Niklas Hedin.

– Vi tog inga lån, utan satsade egna pengar.

– Men vi är inget lokalt företag, utan vi växte först i Kalifornien. Det är först på senare år vi uppmärksammats på hemorten i Borås.

Idag har deras system ca 7000 användare i 45 länder och utsågs till DIs Gasellföretag de tre senaste åren. På galan "Great Place To Work Awards 2010" blev de också utsedda till andra bästa arbetsplats i Sverige, i kategorin medelstora arbetsplatser.

– Vi har skapat en organisation som bygger på delaktighet, transparens och driv att ligga i framkant. Våra mjukvarulösningar erbjuder synlighet och gör det lättare att förbättra kundservice och kontroll över verksamheten. Centiros lösningar går ett steg

DETTA ÄR MOLNBASERADE TJÄNSTER

Hittills har man varit hänvisad till att köpa in och installera programvara av olika slag för sitt IT-stöd från ERP-system och CAD-system till ord- och bildbehandling. Idag har företagen många fler alternativ, tack vare Internet.

Program och information som ligger i "molnet" lagras i praktiken i gigantiska nätverk via datacentra över hela världen. Den stora fördelen med att de finns där är att de är åtkomliga från vilken dator som helst.

Alla stora IT-företag är i full färd med att på detta sätt göra sina tjänster tillgängliga via molnet.

– I branschen betraktas detta som ett lika stort skifte som när central produktion av el blev möjligt, säger Niklas Hedin.

Molnbaserade tjänster kan också sänka IT/telefonikostnaderna samtidigt som flexibilitet, funktion och driftsäkerhet förbättras.

i molnet

längre än att bara ge överblick av processer.

– Man har lösningar som samlar funktioner för transporthantering och transportadministration i ett verktyg - med alla funktioner i samma lösning, även kostnadskontroll och kvalitetsuppföljning.

Man kan t ex adressera alla paket på samma sätt, oavsett marknad och transportör, och i samma system. Strömlinjeformningen gör det möjligt att hantera hela den logistiska processen i realtid.

Vasst konkurrensmedel

– Vi ser att de komplexa marknader som finns idag ökar betydelsen av information, d v s rätt information, vid rätt tid, till rätt person. På en strategisk nivå måste företagen ha en mycket tydlig och pålitlig överblick för att kunna fatta rätt beslut. Logistiken spelar här en stor roll. Rätt använd vänds logistik från kostnad till en investering.

– Logistiken blir ett av de vassaste strategiska konkurrensmedlen, menar Niklas Hedin.

– Kunderna presenterar sitt behov, men vi säger inte bara ”köp vårt system” utan sätter ihop och designar utifrån de flöden som redan finns i företaget. Det är processerna som är viktiga, inte tekniken.

– Vi har en vision, en stark idé som vi bygger, tillsammans med kunden och utformar en strategi. Vi kan även bygga en plattform på de gamla affärssystemen. Om de t ex har Oracle eller något annat affärssystem kan det gärna få vara kvar.

– Det är ju modernt med återanvändning, påpekar Niklas Hedin och vill utvidga begreppet också till IT.

Centiro är verksamma i alla branscher och han menar att det är möjligt med korsbefruktning d v s att dela erfarenheter branscherna emellan.

Både kontroll och flexibilitet

Centiro har en rad stora kunder.

Skanska t ex har man samarbetat med i 5 år. För dem har det varit viktigast att få kontroll över flödet. På ett bygge vill man veta när godset är beställt, på väg och på plats.

– Med Centiros system får vi kontroll över informationen om leveranserna, säger Andreas Davidsson, logistikchef på Skanska. Synlighet är viktigt för att få rätt material på plats. Vi har stort behov av att kontrollera och synliggöra inflödet av material.

– Flexibiliteten är också viktig t ex för att samlasta och minska antalet fordon.

Exemplet Nelly

– De som har e-handelskompetens blir morgondagens stjärnor.

Niklas Hedin nämner det Boråsbaserade modeföretaget Nelly, som mångdubblat sin omsättning på bara några år och idag är ett av de mest snabbväxande modeföretagen i Sverige.

– De har byggt ett system för snabb tillväxt.

Nelly använder internet flitigt i sin marknadsföring. De köper sökord på Google och använder sig av betalda bloggare. De har 40 000 fans på Facebook, startar tävlingar som ”designa din egen bikini” vilket lockar nya besökare till hemsidan.

Att det går så bra är också tack vare samägandet med MTG, som har kanaler att lansera produkter snabbt, effektivt och billigt.

De har 200 000 besökare per dag på sin hemsida.

Nelly arbetar uteslutande med distanshandel och har renodlat sin profil. De tar bara emot order över internet.

Kundfokus är på trendsättande 25-åringar som gillar att festa. Med ett stort sortiment på 8000 modeller och 400 varumärken, fraktfritt, enkla rutiner för returer, snabb leverans till nästa dag och flitig användning av sociala media, har de visat hur snabbt det kan gå för ett modeföretag att bli ett av de största e-handelsbolagen i Sverige.

Nu satsar Nelly på Tyskland, men avstår fortfarande från att öppna någon butik.

Det snabbväxande modeföretaget Nelly har stort sortiment, enkla rutiner för returer, snabb leverans, fri frakt och är flitiga användare av social media, men har inte en enda butik.

Första LEED-certifierade lagret

40 procent av världens koldioxidutsläpp kommer från fastigheter. Men nu ökar intresset att bygga miljöcertifierade lagerbyggnaderna i Sverige.

AV LENA SONNE

40 procent av koldioxidutsläppen och energianvändningen i världen kommer från fastigheter. Det har sällan uppmärksammats i miljödebatten.

Därför är det angeläget att också försöka minska koldioxidutsläppen från byggnader och företag med uttalade miljöambitioner satsar nu på gröna logistikfastigheter. Det har Brinova, NCC, Skanska Fastigheter och Prologis redan börjat göra.

För logistikfastigheter är inte bara själva energianvändningen viktig, utan också logistikläget. Rätt placerade logistikanläggningar ökar resursutnyttjandet och begränsar transportsträckorna.

En viktig del i detta är miljöcertifiering. Skanska var först att satsa på LEED- certifiering i Sverige. Just nu bygger man den första nya LEED- certifierade logistikfastigheten. Det gäller ett centrallager för golvtillverkaren Kährs i Nybro som nu får ett nytt centrallager för Europa, i direkt anslutning till golvfabriken, certifierad.

Byggs och ägs av Skanska

Just möjligheten till miljöcertifiering, är en anledning till att Kährs valde Skanska. I december ska den 19 000 kvm stora lokalen stå inflyttningsklar. Här kommer 1 miljon kvm färdiga trägolv att få plats.

Lagret byggs och ägs av Skanska och Kährs hyr lagret enligt ett tioårigt avtal och har därefter köpoption. Projektet beräknas kosta omkring 100 miljoner kronor.

Kährs nya LEED-certifierade lager i Nybro blir en stor tillbyggnad till den befintliga fabriken

Bakgrunden till projektet är att hyresavtalet på lagerlokalerna i den gamla Volvofabriken i Kalmar går ut 2011. Lagret i Kalmar är fördelat på flera våningsplan medan lagerytorna i Nybro kommer att ligga i ett plan.

– Det blir en enorm byggnad, i storlek ungefär som fyra fotbollsplaner. Fördelarna med att ha lagret vid vår fabrik i Nybro är flera. Närheten mellan fabriken och lagret är en. Vi slipper transporterna till och från vårt lager i Kalmar och minskar koldioxidutsläppen med omkring 500 och 600 ton per år. Dessutom blir det en mycket smidigare logistik, säger Kährs VD Per Skårner.

– Det är inte bara så att vi effektiviserar verksamheten, vi får dessutom stora positiva miljöeffekter, vilket helt följer Kährs tydliga miljöprofil.

Ingår i Logistiknätverket

Som ett led i detta flyttas hela Kährs fabrik i Ljusdal i Hälsingland till fabriken i Nybro under året, och i höstas sålde bolaget sitt rumänska sågverk. Man får nu också närmare till sin råvara, som främst består av ek.

Skanska ingår i Logistiknätverket, fem företag som erbjuder produkter och tjänster inom logistikområdet. Övriga är Acando, Toyota, Constructor och Schenker Consulting.

FYRA GRÖNA CERTIFIERINGAR

LEED-certifiering, som introducerats av US Green Building Council. Systemet används i mer än 100 länder. Skanska använder LEED i Europa och USA. Utifrån en byggnads livscykel värderas man och poängsätts energibesparing, vattenhantering, inomhusmiljö, läge och ansvarsfullt användande av material.

EU Green Building. Energianvändningen ska vara minst 25 % lägre än nationell byggnorm. ProLogis, ett av världens ledande företag inom logistikanläggningar, är t ex Green Building Partner i Sverige. Den första Green Building-certifierade byggnaden är en ny logistikanläggning i Arlandastad i Sigtuna, som hyrs av DB Schenker Logistics.

BREEAM är ett brittiskt certifieringsprogram som motsvarar LEED och som fokuserar på ledning, energi, vatten, markanvändning, ekologi, hälsa, transporter, material, avfall och utsläpp.

ISO 14001 är det viktigaste miljöledningssytemet. Skanska var första globala byggbolag som blev certifierat enligt det. Nu har fler tillkommit bl a Brinova. Certfiering säkerställer att miljöarbetet är strukturerat och ständigt förbättras.

Ny svensk terminaloperatör tar över i Stockholm och Sundsvall

Affärsområdet hamn och terminal är ett prioriterat område för uppstickaren Logent, som nu satsar på att ta över driften i fler terminaler, efter Sundsvall och Tegelviksterminalen i Stockholm.

AV GÖSTA HULTÉN

FOTO: LENA SONNE

– Vår målsättning är att ta över driften av flera svenska hamn- och kombiterminaler, säger Lars-Göran Ahlberger.

FOTO: LENA SONNE

– Vår ambition är att bidra till att kombivolymerna på järnväg fördubblas, säger Olle Husko.

Logistikföretaget Logent tar i höst över drift och utveckling av Sundsvall Kombiterminal. Den beräknas vara igång med ny operatör i oktober 2010, då det tidigare avtalet med CargoNet löper ut.

För Logent är Sundsvall Kombiterminal ett viktigt steg i att skapa en bred serviceorganisation för logistikintensiva företag.

– Tillsammans med våra konsult-, hamn- och bemanningsverksamheter ger Sundsvall Kombiterminal oss möjligheten att skapa konkurrenskraftiga försörjningskedjor åt våra kunder, säger Lars-Göran Ahlberger, VD Logent AB.

– Vår målsättning är att ta över driften av flera svenska hamn- och kombiterminaler, säger han. Det gäller också terminalerna i Göteborg som nu är på väg att provatiseras.

Jernhusen konkurrensutsätter driften på sina kombiterminaler, för att effektivisera terminalerna och driva upp godsvolymerna på järnväg.

– Vår ambition är att bidra till att kombivolymerna på järnväg fördubblas och att fler fristående terminaloperatörer etableras. Vi ser därför fram emot att samarbeta med Logent, som är ytterligare en ny aktör på kombiterminalmarknaden, säger Olle Huusko, bitr. affärsområdeschef för godsterminaler på Jernhusen.

Även i Tegelviksterminalen

Viking Line ABP och Stuvab, som ingår i Logentgruppen, tecknade nyligen också ett treårigt avtal för verksamheten vid roroterminalen i Tegelviksterminalen i Stockholms hamn. Stuvab är sedan 3 maj ett dotterbolag till Logent AB.

– Att vi får förtroendet att ansvara för stuveriverksamheterna åt Viking Line vid terminalen i Tegelviken, är ett kvitto på att vår stuverihantering håller hög klass. Affärsområdet hamn och terminal är ett prioriterat område och en viktig del i dess framtidssatsning särskilt intressant bl.a. med tanke på pågående privatiseringstrend inom hamn- och stuveribranschen, säger Stuvab:s VD Bo Araskog.

Logent är ett snabbt växande företag som omsätter cirka 300miljoner SEK och med kontor i Stockholm, Örebro, Norrköping, Jönköping, Nässjö, Göteborg, Helsingborg och Oslo.

Logistikutbildning

Förutom hamn- och terminaltjänster erbjuder Logent tjänster inom bemanning, rekrytering, logistikkonsulting upphandlingar, tullhantering samt utbildning. I Logent ingår förutom Logistikentreprenader Sverige AB, Kanseito Logistics Consulting AB, Kanseito Customs Logistics AB, Adlog AB, Logistikkentrepriser Norge AS, Sekinin AB och Nordic Competence Search AB.

Man har också köpt 50 % av Logistikhögskolan Supply Chain Institute AB. De har sedan tidigare ett samarbete, där Logents konsulter är lärare på Logistikhögskolan. Logistikhögskolan driver utbildningar i Stockholm och Norrköping med fokus på eftergymnasiala YH-utbildningar inom logistikområdet.

Logent bedriver främst företagsanpassade utbildningar, men har även flera konsulter som är lärare inom såväl YH-utbildningar som universitet och högskolor.

Logistikhus i Göteborg

Genom att skapa en utbildningsplats som är integrerad med det arbete som konsulterna bedriver, öppnas möjligheter för studenterna att få direkt anknytning till arbetslivet redan under utbildningstiden. Visionen är att skapa logistikhus där utbildningar samsas med övriga verksamheter inom Logent. Först ut blir Göteborg, där ambitionen är att starta ett logistikhus under hösten.

– Vi har länge sett en stark efterfrågan på våra utbildningar och känt att vi har ett starkt koncept för kvalificerade logistikutbildningar. Logents seniorkonsulter ger tillgång till en mycket kvalificerad lärarbas, samtidigt som vi får en större geografisk spridning som stöd vid den framtida expansionen, säger Stefan Nyström, VD Logistikhögskolan.

Logistikhögskolan har tidigare bedrivit utbildningar under namnet Logistikprogrammet. De yrkeshögskoleutbildningar som erbjuds är bl a affärslogistik, kvalificerat inköp, transportledare och terminal/lageransvarig.

Tyskt-ryskt kompetenscenter för logistik i St Petersburg

Deutsche Bahn och Rysslands järnvägar (RZD) ska gemensamt öppna ett kompetenscenter för logistik.

– För att möta tillväxten inom logistikbranschen är det viktigt att utbilda unga människor till internationell standard. Tillsammans med vår partner RZD, ser vi därför projektet som ett långsiktigt åtagande, säger Rüdiger Grube, ordförande i Deutsche Bahn AG.

Rüdiger Grube, och Wladimir Jakunin, VD för RZD, mötte pressen i samband med öppnandet av det nya kompetenscentrat för logistik vid Graduate School of Management vid St Petersburg Universitet.

Kompetenscentret fokuserar på tillämpad forskning inom logistik och supply chain management och akademisk utbildning upp till mastersnivå.

Centret är det första internationella och helt inriktade på logistik i Ryssland. Omkring 180 studenter kommer att vara inskrivna. Tanken är också att de båda bolagen ska använda centret för vidareutbildning av egen personal.

Deutsche Bahn och RZD ska gemensamt utveckla kompetens för framtidens logistik.

FOTO: LENA SONNE

Fraktpriset från Kina har stigit i år. Bilden är från Århus hamn.

Priset på containers från Kina har fördubblats

Företag som importerar produkter från Kina har fått kraftigt ökad fraktkostnader. Priset för att skeppa containrar till Sverige har fördubblats sedan förra året.

En 20-fots container kostar, enligt Joakim Andersson, inköpschef hos Fameco, nu 20 000 kronor, jämfört med ungefär 10 000 förra året.

– Det är tillbaks på mer normala nivåer, det var väldigt förmånligt att importera tidigare, säger Joakim Andersson till nättidningen Finnveden.nu.

Under högkonjunktur fram till 2008, låg priset och pendlade mellan 17 000 upp till 25 000 kronor.

Den stora prisökningen kom relativt snabbt och det var något som Pär Skötte, VD för Värnamo Finmekanik, inte hade räknat med.

– Det är inte bra, med de här snäva marginalerna vi jobbar med inom materialindustrin.

Precis som med kraftiga svängningar på elpriserna vill rederierna få upp fraktpriserna. Därför har en del fartyg lagts upp, vilket gör fraktmöjligheterna med begränsas och raterna pressas upp.

Framöver kan priset stiga än mer, men troligast är att prisstegringen mattas av i takt med att exporten från Kina fortsätter att öka.

– Vad som händer i de här lägena är att man tillsätter in fler fartyg. Då kommer nog priserna att stabiliseras, säger Joakim Andersson.

E-handlare vill att logistikföretaget bjuder på halva frakten

E-handelsföretaget Designonline.se som säljer designade möbler och inredningsdetaljer, har ökat sin försäljning med hjälp av erbjudande om fri frakt.

Nu vill grundaren Jörgen Bödmar att logistikföretagen ska stå för halva kostnaden.

Under Stora E-handelsdagen berättade Jörgen Bödmar, om sina erfarenheter.

Företaget startades 2003 och mycket har förändrats sedan dess. Jörgen Bödmar menar att erbjudandet om fri frakt har blivit allt viktigare.

– Fri frakt är ett av de allra starkaste argumenten inom e-handel för att kunden ska handla hos oss. Det påverkar försäljningen positivt på alla våra marknader, konstaterade han.

– Men ska vi bygga marknad borde vi och logistikföretagen dela på fraktkostnaden, säger han.

”Problemen är guldgruvan”

Problemen är guldgruvan. Det gäller att direkt reagera på fel och eliminera orsakerna, menar Magnus Lord, som i fyra år arbetat med lean på Lunds universitetssjukhus.

AV LENA SONNE

Nu sprider sig lean på allvar i sjukvården . På flera håll pågår nya försök – på St Görans sjukhus och på Karolinska Universitetssjukhuset i Stockholm och på Sahlgrenska i Göteborg.

Magnus Lord, läkare, civilekonom och civilingenjör ledde leanarbetet på Lunds universitetssjukhus. Här har hundratals linjechefer utbildats och tränats. 2500 anställda har spelat leanspelet och i stort sett alla 7000 medarbetare har gått på föreläsning om lean.

Stordrift det stora problemet

På årets Plankonferens hade han många nya erfarenheter att redovisa:

– Glöm det jag sa för tre år sedan, skämtar han. Vi har gjort viktiga nya erfarenheter och förstått mer.

– Stordriften i sjukvården är det stora problemet. Varje enhet verkar för sig, men det finns inga styrsystem för patientens resa genom systemet.

Viktigast av allt är att träna cheferna, menar han.

– Annars sker ingen förändring och det är svårt att utveckla arbetsmetoderna. Det räcker inte med introduktonsföreläsningar och utbildning. Bara 10% kom igång med förändringsarbete efter utbildning, visar våra erfarenheter.

Utbildning med praktisk handledning för högsta cheferna måste till och följas upp med återträffar där man diskuterar hur förändringsarbetet gått. Det blev vändpunkten i Lund.

– Cheferna måste kunna mer än de som de ska träna upp.

Sjukvården har genom åren haft otaliga projekt och försökt att ha ett processorienterat synsätt. För 12–13 år sedan hade man förbättringsarbete med processteam.

– Men inga stora förbättringar att tala om har kunnat bevaras. Man måste istället se till att cheferna tränar sina medarbetare i att lösa problem. Det handlar inte om förbättringsprojekt längre. Han kallar det ”real lean” och ställer det mot ”fake lean”.

Framgångsrika projekt.

Många gånger är patienten i kö i tre månader, när själva utredningen bara tar 3 timmar.

Samtidigt finns många framgångar i leanarbetet i Lund:

Ledtiden för en hjärntumörbehandling har sänkts från 2 månader till 3 veckor.

– På barnmottagningen minskade väntetiden från 380 patienter i kö till 0. På reumamottagningen eliminerar man väntelistan på 12 månader. På ”ablation” (operativ behandling av hjärtflimmer) fick man en kapacitetsökning på 44 %, samtidigt som man frigjorde en resurs.

– För hudtumörer inrättade man en ”one-stop-clinic” där en misstänkt hudtumör avlägsnades direkt. Ledtiden minskade med flera månader och kapaciteten ökade med 20–30 %. På godsmottagningen har man minskat från 15 ton lyft per dag till 7,5 ton genom färre lyft per paket.

Helhetssyn viktig

En brösttumörutredning behöver inte ta 7–8 veckor utan bara 3 timmar.

– Men tyvärr avbröts det lyckosamma arbetet i samband med att mammografin – där en del av utredningen görs – outsourcades.

För att göra förbättringar krävs att man kan koppla ihop aktiviteterna och få flödena att flyta.

Man måste slopa systemet att ”ta det viktigaste först”. Matcha istället kapaciteten mot behovet, så uppstår inte köerna, menar Magnus Lord.

Om en avdelning har för många patienter under utredning samtidigt, tar det mycket tid att hålla reda på dem. På ADHD-utredningen minskade man utredningstiden från ca 4 månader till 3 veckor och då sjönk antalet patienter under utredning från 40 till 5. En stor arbetslättnad.

Det finns flera förklaringar till varför kortade köer ger så stor effekt:

– Om det drar ut på tiden, börjar patienter att ringa och fråga, vilket i sin tur tar mer resurser.

Mycket i dagens stordriftsystem fungerar inte, menar han. Vid upp till 40 % av alla utskickade kallelser kan inte patienten komma på den tid de fått, och måste boka om.

Köerna måste bort

– Köerna måste bort på akuterna. Då minskar kostnaderna. Fortfarande byggs stora väntrum i onödan på många akuter.

– Men man måste slopa systemet med prioriteringar – att ” ta det viktigaste först”. Det ger köer och slukar resurser. Det gäller att skapa en kapacitet som i normalfallet matchar behovet. Då behövs inte prioriteringar och köer.

Han vill se tvärprofessionella team som ansvarar för sina egna patienter och som styr, mäter och utvärderar arbetet, i stället för att fastna i en ”beskyllningskultur.”

– Överenskommelser – gärna nedskrivna – är viktiga. Real lean är inte som taylorismen, som vill få medarbetarna att lyda, utan ett systemtänkande, där alla medarbetare förstår syftet och engageras till att förändra och designa flödena.

”Gemba”

Vilka råd har du att ge till de som vill börja med lean?

– Gör en förändringsstrategi och en plan på t ex 18 månader. Identifiera era flöden. Skapa team och översätt övergripande mål till uppnåbara mål för teamen. Mät behovet och skapa ett normalläge där ni matchar behovet varje dag. Träna de högsta cheferna i piloter och ge handledning. Visualisera resultaten i flödena – ”end- to-end.” Det är verkligheten som räknas (”gemba”).

– Nyckeln till ett lyckat arbete handlar om att lyfta problemen. Problemen är guldgruvan.

Men ännu har vi bara skrapat på ytan, säger han.

”Vi är Förbifart Stockholm”

– Vi är Förbifart Stockholm, säger Douglas Heilborn, affärsutvecklingschef, Oxelösunds hamn, som redan nu tar gods förbi Stockholm, som annars skulle gå på väg.

AV LENA SONNE

Oxelösunds hamn driver aktivt på för att mer av det gods som nu går med lastbil, ska utnyttja sjötransporter. Sverige har en lång kust, en stor, resurssnål utvecklingspotential för fler sjötransporter. Vattenvägen har inga köer, obegränsad kapacitet, är kostnadseffektiv och underhållsfri.

– Vi kallar oss därför Förbifart Stockholm och har vinklat upp det budskapet under våren, men vi har drivit detta sedan sommaren 2009, säger Douglas Heilborn.

– Vi tar ju gods förbi Stockholm idag, som annars skulle gå på väg, men vi skulle kunna ta ännu mycket mer.

Förbifart Stockholm är landets största motorvägssatsning på senare år och ska knyta samman norra och södra länsdelarna från E 4/E 20 vid Kungens kurva i söder till, E 4 Häggvik i norr.

Mest gods från Finland

Mellan Sverige och Finland går årligen ca 3,7 miljoner ton gods på ro-ro, motsvarande ca 170 000 enheter räknat i TEU och ca 22 ton i snitt per ekipage.

Det är framför allt gods till och från Finland som nu av kostnads- och miljöskäl väljer Oxelösunds hamn. Finska rederiet PowerLines M/V Global Carrier tar gods från stora logistikcentra i Småland, Skåne, Danmark och västerut via Oxelösunds hamn.

– Då får man en Förbifart Stockholm sjövägen.

Oxelösunds Hamn har redan en regelbunden roro-trafik med Åbo och Travemünde. PowerLines trafikerar Åbo två gånger per vecka och Travemünde en gång per vecka. Trafiken innebär stora vinster för både miljö och effektivitet, menar Douglas Heilborn.

Linjen tar enbart gods och inriktas mot chaufförsbunden lastbilstrafik och löstrailertrafik. Omlastning från/till järnväg i Oxelösund och Åbo möjliggör effektiva export- eller importflöden för svensk basindustri.

FOTO: LENA SONNE.

En stor del av det lastbilsgods som nu passerar Stockholm via Essingeleden kan istället gå sjövägen.

Sparar in 100–200 landsvägskm

Tyngdpunkten i flödet från/till Sverige finns söder om Mälardalen. En stor speditör kan ha 20–30 överfarter med färja per dag mellan Sverige och Finland.

– Via Oxelösund sparas då 100-200 km landsvägsdistans jämfört med Stockholm eller Kappelskär, och en chaufförs kör- och vilotider utnyttjas bättre, menar Douglas Heilborn.

– Mer än hälften av flödet skulle då kunna undvika Stockholm.

Oxelösund har kort insegling och bra logistikkopplingar på landsidan. Oxelösund har 15 km motorvägsstandard ut till E4 och järnväg direkt till ro-roläget.

– Och även på relativt korta sjöresor, som Sverige-Finland, är det ekonomiskt lönsamt att lämna dragbilen iland och skicka godset på trailern.

Klara klimatmålen

Det gods som lastas om från fartyg till landtransporter i södra delarna av landet kan ofta också i istället gå vidare vattenvägen till Mälardalen och Norrland. Det skulle innebära färre långtradare på vägarna, lägre belastning på järnvägarna och minskade koldioxidutsläpp.

– Med fler och längre sjötransporter klarar vi klimat- och miljömålen. Det är en delösning på framtidens transportbehov och miljökrav som fått alla politikers gillande.

– Men idag hindras det av snedvriden konkurrens, brist på helhetssyn och politisk vilja. Kustsjöfarten kan öka om den får konkurrera på lika villkor.

Finska rederiet PowerLines M/V Global Carrier tar gods sjövägen till och från Finland via Oxelösunds hamn.

Strategisk hamn utan järnväg

Idag går stora godsflöden med färja via Kappelskär. Färjorna tar både passagerare och rullande gods som lastbilar och trailrar. En stor del av det gods som går via Kapellskär ska söderut, förbi Stockholm. Ca hälften av allt rullande gods som passerar här ska till Stockholms- och Mälardalsregionen.

Kapellskärs Hamn 9 mil norr om Stockholm, pekades ut som strategisk hamn i den senaste hamnutredningen. Den har kort insegling och är närmaste sjövägen till Finland. Till Åbo är 36 sjömil, till Nådendal 117 och till Estland 152 sjömil. Fördelen här är att rederier kan ha en turlista som också passar passagerartrafik.

Däremot finns ingen järnvägsanslutning, så allt gods tas med lastbil. Idag kör utländsk transittrafik gratis på svenska vägar. Det här är också problemet som bidrar till att utsläppen från transporter fortsätter öka.

– Men vi kan ju inte konkurrera tidsmässigt. Däremot skulle chaufförernas körtid minska och det skulle passa bättre för chaufförernas kör- och viloperioder med längre vilotid på färjan.

– Oxelösund har resurser att ta mer gods och har redan nu både motorväg och järnväg i anslutning till hamnen, säger Douglas Heilborn.

GPS och webb vässar Norrköpings hamn

Norrköpings Hamns nya containerterminal är först att införa Sveriges modernaste terminalsystem med ökad automatisering, GPS-positionering och föravisering via webben.

TEXT OCH FOTO LENA SONNE

När Sara Schelin kommer med last av papper från Fiskeby bruk är lasten redan föraviserad. Hon får snabbt containern godkänd av Daniel Klingebiel och kan köra in i hamnen.

Glöm väntan, pappersexercis och krångliga tullprocedurer. När chauffören kommer med containern är alla uppgifter föraviserade och truckarna står beredda.

I Norrköpings Hamns nya containerområde, som är igång på allvar sedan i mars i år, har man kommit långt med automatisering.

I denna terminal gör Transatlantic, MSC och Team Line anlöp en gång i veckan. Med de två nya ship-to-shore-kranarna går containerhanteringen smidigt.

– Vi hanterar ca 100 000 TEU idag och vi hoppas på mer framöver, säger Lennart Sedhav, terminalansvarig för containerterminalen.

Föravisering

Föravisering och GPS-positionering optimerar inpassering, kran- och truckoperationer.

Hamnens befintliga IT system har kompletterats och vässar hanteringen ytterligare. Genom GPS-positionering kan man se exakt var containrarna finns inom terminalområdet.

På skärmarna visas ett tvärsnitt av fartyget där man kan se vilka containrar som ska lossas och i vilken ordning. Både tallyman, kranförare och truckförare får samma information och vet vilken container som ska hanteras och var den ska placeras, helt synkroniserat.

– GPS-positionering för containrar och truckar gör hanteringen smidigare, säger Kent-Ove Moberg.

Norrköping, Stockholm, och Helsingborg var de första hamnarna som redan på 90-talet skaffade Inports system för sin containerhantering. Sedan dess har systemets säkerhet, snabbhet och effektivitet utvecklats. Nu används det i flertalet svenska hamnar.

– Föraviseringen spar mycket tid och GPS-positionering för containrar och truckar gör också hanteringen smidigare och intelligentare, säger Kent-Ove Moberg, VD Inport som nyligen visade den senaste versionen av Inports system i Norrköpings hamn.

– Många nya funktioner och gränssnitt har tillkommit, som ger en utökad automatisering genom webbaserad information med föravisering och GPS-positionering, säger Kent-Ove Moberg.

Nytt är också att lastbilschauffören vid incheckning får en karta som visar den mest optimala körvägen för att hämta och lämna containers i terminalområdet.

Föravisering kvalitetssäkras mot elektroniska bokningar.

– Speditörens föravisering kontrolleras i realtid mot tidigare översända elektroniska bokningar från rederierna. Detta innebär att informationen kvalitetssäkras mellan olika logistikaktörer på ett tidigt stadium.

Pilotprojekt i Norge

Just nu är tre pilotprojekt på gång i Norge i hamnarna i Tromsö, Larvik och Ålesund som valt Inports högautomatiserade system.

I norska hamnar har man i många år fram tills nyligen använt ett och samma hamnsystem.

– Projektet har haft god framgång. I dessa hamnar med många fiskebåtar, kan man redan nu automatiskt registrera anlöpen med hjälp av AIS-teknik. Det kan röra sig om 17–18 000 anlöp per år och hamn.

AIS tekniken sänder signaler från fartygen och är samma system som används inom flyget – en teknik uppfunnen av svensken Håkan Lans.

– AIS-funktionerna medger snabbare och säkrare automatiska föraviseringar och registreringar av anlöp och avgångar, säger Kent-Ove Moberg och flera svenska hamnar har nu visat stort intresse.

SÅ HÄR GÅR DET TILL:

Systemet kräver delvis ny kompetens hos chaufförer, kranförare och truckförare.

När en lastbil kommer med en trailer eller container till hamnen, identifierar sig chauffören med sitt användar-ID och en personlig kod.

Chauffören får automatiskt en passerkod för det aktuella uppdraget. När chauffören registrerar sig får han också en karta över körvägen till lastnings/lossningsplatsen. För att öka produktionstakt och minska körsträckor för terminalmaskiner och lastbilar, har varje container redan då uppdraget initieras, systemmässigt fått en placering i terminalen.

Då uppdraget utförts registrerar sig chauffören – med samma kod – vid utfartsgaten och ett kvitto på uppdraget skrivs ut.

Ingen container kommer in i hamnen som inte är besiktigad, gått igenom säkerhetskontrollen och blivit godkänd.

När containern är besiktigad finns storlek, typ och ev. skada registrerad på webben. Ett säkert system, där det inte går att hoppa över något steg.

TPL-branschen har vänt uppåt igen

Aktivitet och volymer ökar bland svenska tredjepartslogistiker. Men nyrekryteringar dröjer.

TPL-index för april 2010 steg med hela 25 indexenheter till 66,25 jämfört med september 2009. En tydlig nedgång i tredjepartslogistikbranschen tycks därmed ha vänts till en kraftig uppgång i fråga om framförallt omsättning och antal kunduppdrag på bara sex månader. Bland de tillfrågade tredjepartslogistikleverantörerna svarar 6 av 10 att omsättningen har ökat, medan knappt 2 av 10 talar om en minskning.

Mätningen presenteras två gånger per år och gäller branschens förändring i omsättning, sysselsättning och antal kunduppdrag under den senaste sexmånadersperioden.

Överkapacitet

Nära häften av de tillfrågade logistikleverantörerna uppger att antalet kunduppdrag ökat. Endast 1 av 10 uppger en minskning i antalet uppdrag.

Återhämtning och ökade intäkter har dock hittills endast marginellt påverkat sysselsättningen i branschen. Endast 20 % av leverantörer uppger sig ha nyanställt under den aktuella perioden. Hela 70 % svarar att antalet anställda är oförändrat. 10 % svarar att personalstyrkan minskat. Till viss del förklaras avsaknaden av jobbtillväxten hos tredjepartslogistiker av att det har funnits en betydande överkapacitet. Men till viss del är troligen förklaringen också att den nya tillväxten sker med bemannings- och entreprenadslösningar på personalsidan.

Optimism inför hösten

Optimismen inför framtiden tyder på en fortsatt uppgång inför sommaren och hösten. Fler än 7 av 10 tredjepartslogistikleverantörer tror på en positiv omsättningsutveckling för den kommande sexmånadersperioden.

– Utfallet för perioden och prognosen för framtiden indikerar en tydlig återhämtning och tillväxt i branschen. En bred konjunkturnedgång slår hårt mot branschens aktörer, då kostnadsmassan till stor del är fast, i form av kapacitet för lagring och personal. Utvecklingen tyder på att gamla kunders volymer börjat återvända, samtidigt som fler företag ser tredjepartslogistik som ett medel för effektivisering och kostnadskontroll, säger Tobias Jonasson, TPL-konsult på Logent 3PL Consulting AB, tidigare Adlog, som gjort undersökningen.

FOTO: LENA SONNE.

Återhämtningen har hittills knappast påverkat sysselsättningen i branschen. Bild från Aditro i Jönköping.

En enda order. Istället för 58.
Så fick SIBA ordning på logistiken med Visma Business.

HILANDERS

SIBA har 58 varuhus för hemelektronik, som ständigt behöver fyllas på. Förut innebar det att inköpsavdelningen lade 58 olika butiksordrar till en och samma leverantör. Nu är det slut på dubbelarbetet.

– Den nya logistiklösningen är integrerad med affärssystemet. Vi har plockat bort tusentals kostsamma transaktioner. Numera lägger vi EN enda stor order som levereras till centrallagret. Det innebär bättre och snabbare tillgång till produkter i butikerna. Precis så vill vi utveckla vårt företag, säger Hans Broström, systemansvarig inom SIBA-koncernen.

Navet från vilket inköpsavdelningen helt automatiskt sköter sina beställningar är affärssystemet Visma Business. En integrerad modul för logistik skapar effektiv styrning av order och lager. Inköps- och produktionsorder genereras direkt från kundorder. Funktionerna för logistik är fullt integrerade
med ekonomistödet. Och så vidare.

Vi har många fler exempel på nöjda kunder och mycket mer att berätta! Välkommen till **visma.se**.

AFFÄRS- OCH EKONOMISYSTEM | BUTIKSDATALÖSNINGAR | E-HANDEL | ELEKTRONISK FAKTURAHANTERING | INKASSO
INKÖP | LÖN | OUTSOURCING | REDOVISNING | SÄLJSTÖDSSYSTEM | TID- OCH PROJEKTREDOVISNING

VISMA®

Sverige i topp inom återvinning

Sverige ligger i världstoppen i återvinning.

– Det beror på att vi länge haft ett enhetligt grundsystem över hela landet , säger Jon Nilsson-Djerf, sakkunnig på Avfall Sverige.

AV LENA SONNE

Det Sverige är allra bäst på är farligt avfall. Sverige ligger också i världstopp för insamling av elavfall, där det finns ett producentansvar. 16 kg elektronikavfall per person samlas in varje år i Sverige.

– Motsvarande snittsiffra för Europa är 4 kg per person, säger Jon Nilsson-Djerf.

Sverige ligger generellt i toppen inom återvinning, med 97 % återvinning och bara 3 % deponi. Bara Holland och Tyskland har högre återvinningsgrad och lika låg deponering. Sydeuropa och Östeuropa är generellt sämst där det mesta avfallet går till soptippar.

– Det är ett problem. Främts pga förorening men också då organiskt material genererar stora mängder klimatgaser. Dessutom är det resursslöseri att inte använda materialet.

– Vi har sedan länge ett enhetligt grundsystem över hela landet, med samarbete mellan kommunerna och en välutvecklad infrastruktur.

– Italien har t ex bra förbränningsanläggningar med fjärrvärme och återvinning i norr, men usla system i söder.

Enligt EUs regler får högst 35 % av avfallet hamna på tippen 2016.

– Sverige har kommit väldigt långt och det finns ett stort intresse för svensk miljöteknik inom avfallsområdet, säger Jon Nilsson-Djerf.

Biogas blir bränsle

Allt organiskt och brännbart material återvinns eller går till värmeverk och blir el och fjärrvärme i Sverige. Ca 77 % av alla förpackningar och tidningar gick förra året till återvinning.

Utvecklingen går också mot att samla in matavfall från restauranger, storkök och hushåll. Hälften av Sveriges kommuner gör det redan. En del komposteras, en del rötas. Vid rötning bildas biogas (metan) till bränsle, och biogödsel som förs tillbaka till åkrarna. Många kommuner bygger nu egna biogasanläggningar för att bli självförsörjande på biogas. Hälften av Sveriges kommuner är det redan, men t ex Stockholms innerstad ligger efter.

Eftersom det varit oklart om en kommun får ta hand om sitt eget avfall med dagens offentliga upphandlingssystem, har många kommuner hittills tvekat att satsa på en dyr biogasanläggning.

Men ett nytt rättsfall i EU, där Tomelilla kommun hänvisade till EU-kriterier, gav dem rätt att själva ta hand om eller sälja sitt matavfall till en egen biogasanläggning.

– Det öppnar för andra kommuner att göra likadant.

Långa soptransporter miljöbovar

Den omfattande återvinningen har minskat Sveriges klimatutsläpp med 76 % sedan 1995.

Men nästan alla soptransporter sker med lastbil, även långväga sopimport. Vissa transporter går dock sjövägen.

– Nyligen gjorde vi en studie tillsammans med transportörer om det var möjligt med tågtransporter. Men det visade sig bli för dyrt och svårt att få till på ett överbelastat järnvägsnät. Det behövs specialbyggda containrar och ingen är i dagsläget villiga att satsa på det.

– Men Stena Metall, störst i Sverige på skrot, har faktiskt mycket tågtransporter och sjötransporter, vilket är bra för miljön.

Deras materialåtervinning separerar och fragmenterar skrot till ny råvara, som går vidare till järnbruk, smältverk och på export till t ex Kina.

Sopimporten ökar i Sverige och blir klimatsmart energi i våra värmeverk. Sopimporten är idag ca 700 000 ton. Av detta eldas 562 000 ton i förbränningsanläggningar. Det är 12 % av den totala mängden avfall i Sverige.

– Eftersom avfallsmängderna gått ner efter lågkonjunkturen , har vi en viss överkapacitet och behov av sopimport.

Det kan tyckas konstigt, men man måste se hela miljöbelastningen och jämföra med hur det specifika avfallet skulle behandlas i sitt hemland. Export visar sig ofta ge en miljöbonus.

Vi importerar sopor främst från Norge, men också från Finland, Holland och Tyskland. Norge har dock snart kapacitet att ta hand om sina egna sopor.

Lönsam kommunal sophantering

Att lägga brännbart och organiskt material på soptippen är sedan länge förbjudet i Sverige. Därför ligger vi långt fram i att utvinna energi ur sopor.

Det finns idag 28 anläggningar i Sverige där avfall förbränns för att generera fjärrvärme och elektricitet. Det ger varje år värme som motsvarar behovet för 810 000 genomsnittliga villahushåll, cirka 20 procent av all fjärrvärme som produceras. Det ger också el motsvarande behovet för drygt 250 000 villor.

Det är i huvudsak kommunala bolag som äger anläggningarna som först tar betalt för att ta emot soporna och sedan för att sälja fjärrvärme och el. Ännu lönsammare blir det när skatten på förbränning väntas tas bort 1 oktober.

– Samtidigt är förbränning av avfall till fjärrvärme ett bra sätt att ersätta annat bränsle, tex olja. Återvinning och biologisk behandling går före, men förbränning av avfall i Sverige är världsledande och en nödvänding behandlingsmetod, som genererar värme och elektricitet.

Ett problem som Svenska Naturskyddsföreningen ser är att det blivit så lönsamt med förbränning att det konkurrerar ut återvinning.

– Återanvändning och återvinning är ur miljösynpunkt bättre. Dels går det åt mindre energi, dels sparar man in de transporter som sopimporten genererar.

28 stora anläggningar, som denna i Norrköping, förbränner avfall.

FOTO: LENA SONNE.

Stenhårda säkerhetskrav på kärnk

Efter en kall vinter är kärnkraften åter en het fråga i Sverige. Regeringen vill bygga 10 nya reaktorer i befintliga kärnkraftverk. Samtidigt är svensk uranbrytning aktuell. Och frågan om slutförvar av avfall avgörs också i år.

AV GÖSTA HULTÉN

Ringhals är Sveriges största kärnkraftverk.

Grundämnet uran upptäcktes 1789 av den tyske apotekaren Martin Heinrich Klaproth. Under mer än hundra år ansågs uran hälsobringande och användes för behandling av sjukdomar. Det var egentligen först efter USAs massiva bombningar av civila i Hiroshima och Nagasaki 1945, som genetiska och andra skador uppmärksammades på allvar.

Uran används idag nästan enbart för kärnkraft och kärnvapen. 435 kommersiella reaktorer är i drift i 30 länder och ett 30-tal är under byggande enligt IAEA. Antalet väntas öka starkt, exempelvis i Kina.

IAEA bedömer att kärnkraftens kapacitet kan komma att öka med 40–80 % fram till år 2030.

Med oförändrad total energiproduktion i världen skulle det innebära att kärnkraftens andel av den totala energianvändningen skulle öka från ca 6 % idag till 8–11%.

Sverige är ett av världens mest kärnkraftberoende länder. Nästan hälften av vår el produceras i kärnkraftverk.

Det uran som används i de flesta kärnkraftverk anrikas i en omfattande process, så att halten U235 höjs till ca 3 %. Det

Små flöden håller storindustri rullande

Ringhals kärnkraftverk i Väröbacka, söder om Göteborg med fyra reaktorer är Sveriges största kärnkraftsanläggning. Den drivs av Ringhals AB, där Vattenfall AB är huvudägare.

AV GÖSTA HULTÉN

El är en färskvara och måste förbrukas i samma takt som den tillverkas. Den mesta elen som används i Västsverige produceras sedan 40 år i Ringhals, utanför Varberg. Här tillverkas ca 20 % av all el som används i Sverige. Ringhals brukar producera el som kan försörja sex städer av Göteborgs storlek. Det motsvarar cirka 28 miljarder kWh årligen.

Storindustri

Ringhals är en stor industri som omsätter ca 5-6 miljarder SEK per år och har närmare 1600 anställda.

Under den omtalade avställningen har säkerhetshöjande moderniseringar gjorts. Säkerhetssystem har fördubblats och Ringhals 1 kan nu i många avseenden jämföras med en ny anläggning. Projekten var mer komplexa än förväntat, vilket bidrog till att avställningen blev lång. Dessutom gjordes även andra revisionsjobb och inspektioner.

MS Elektron lossar två nya huvudtransformatorer i Videbergs hamn vid Ringhals. De är tillverkade vid ABB i Ludvika och gick först med järnväg till Norrköping, där de lastades på fartyget. Vid lossningen lyftes transformatorerna, på vardera ca 350 ton, över på transportvagnar med hydraulik.

Att säkerheten är rigorös märker alla som besökt ett kärnkraftverk. Väktare, metalldetektorer och bombhundar möter och höga stängsel omger fabriken.

Ringhals är ett av få kärnkraftverk i världen som har både tryck- och kokvattenreaktorer. De kan enklast beskrivas som stora vattenkokare.

Jämfört med andra stora tillverkningsindustrier är logistiken på ett kärnkraftverk relativt enkel. Trots det höga produktionsvärdet går det inte åt mycket uran och lager behövs bara för service och underhållsmaterial – själva produkten levereras ju ut på elnätet i realtid.

Bara ca 60–70 ton uran förbrukas årligen. Det kommer med lastbil till Ringhals. Säkerheten har högsta prioritet. Personalen utbildas kontinuerligt och reaktoroperatörerna tränar regelbundet i simulatorer. Alla fordon är eldrivna.

– Vi är stolta över att ha fått förtroendet att leverera samtliga truckar till Ringhals, med några få undantag under alla de 40 år verket varit i drift, säger Sofia Hermansson, marknadschef på truckleverantören Jungheinrich.

– Vår tekniker har arbetat på Ringhals i 20 år. Han servar inte bara Jungheinrich ca 40 truckar, utan ansvarar även för elbilar och elmopeder.

kraftens logistik

överblivna U 238, s k utarmat uran kan inte användas till kärnklyvning. Det uran som använts i en kärnreaktor kan delvis omvandlas till plutonium som sedan kan utvinnas och användas till kärnvapen.

IAEA uppskattar att den kända globala tillgången på brytvärd uran, baserat på dagens elproduktion från kärnkraft, räcker i ca 85 år.

Uranprospektering i Sverige

Sveriges berggrund är rik på uran. 1965 till 1981 anrikades svensk uran på prov i Ranstadsverket utanför Skövde. Sedan 2005 pågår åter prospektering för uranbrytning i Sverige.

I dag ansvarar SKB för två anläggningar för omhändertagande av avfall från de svenska kärnkraftverken, ett centralt mellanlager för använt kärnbränsle, Clab, utanför Oskarshamn och ett slutförvar för kortlivat radioaktivt avfall, SFR, i Forsmark.

Säkra transporter av avfallet, från kärnkraftverken till lagringsanläggningarna, är viktiga. Alla transporter av avfall går sjövägen med SKBs fartyg m/s Sigyn.

Beslut om sluförvar

En stor fråga är hur det använda kärnbränslet ska slutförvaras. I 30 år har SKB forskat om den framtida slutförvaringen. Den metod för slutförvaring som valts kallas KBS-3.

För snart 20 år sen inleddes processen att hitta en plats för slutförvaret för använt kärnbränsle. Undersökningarna pekade ut två alternativ; Forsmark och Oskarshamn.

I februari i år höll SKB samråd om miljökonsekvensbeskrivning om slutförvaret av högaktivt kärnavfall i både Östhammar och Oskarshamn. Ansökan väntas gå till Strålsäkerhetsmyndigheten i slutet av året.

LITEN KÄRNORDLISTA

Anrikning Process som ändrar den naturliga halten av någon isotop i ett grundämne. För bränsle till kärnreaktorer höjs halten av uran-235 från den naturliga 0,7 procent till 2–5 procent.

Barsebäck Ett av Sveriges kärnkraftverk, där bägge kärnkraftreaktorerna stängdes 1999 och 2005, efter beslut av regeringen. Ägs av Ringhals AB, där statliga Vattenfall AB är största ägare.

Djupförvar Benämningen användes tidigare för en anläggning där kärnbränsle ska slutförvaras. Det är nödvändigt med förvaring ca 500 meter ner i berggrunden för att uppfylla krav på långsiktig säkerhet.

E.On (fd Sydkraft AB). Numera är huvuddelen av ägarna utländska företag. Storägare i kärnkraftverken i Oskarshamn och Barsebäck.

SKB Kärnkraftföretagen i Sverige gick på 1970-talet samman och bildade Svensk Kärnbränslehantering AB, SKB. Uppdrag är att ta hand om allt radioaktivt avfall från de svenska kärnkraftverken.

Upparbetning En kemisk process där man skiljer uran och plutonium från klyvningsprodukter m m i använt kärnbränsle. Det uran och plutonium som återvinns går att använda som nytt bränsle.

Vattenfall AB producerar ca hälften av landets el, främst via vattenkraft och kärnkraft. Största ägare av kärnkraftverken i Forsmark och Ringhals.

Största satsningen sedan kärnkraftverken byggdes

I folkomröstningen 1980 blev det majoritet för att avveckla all kärnkraft till 2010.

– En viktig förutsättning för kärnkraften har varit det politiska beslut som fattades på 1980-talet om att kärnkraften skulle vara avvecklad 2010. Investeringar som berör säkerheten har genomförts, men inte omfattande investeringar för att säkerställa produktionsförmågan bortom 2010, säger Vattenfalls Nordenchef Torbjörn Wahlborg i en kommentar.

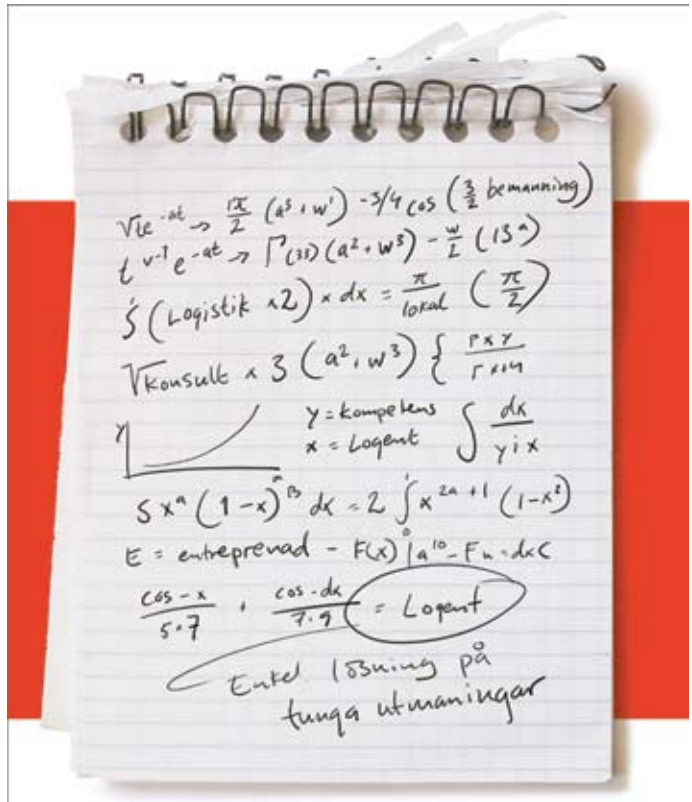
– Från mitten av 90-talet och framåt fördes en dialog om möjligheten att fortsätta producera el i befintliga kärnkraftverk även efter 2010.

Resultatet blev att Sverige valt att modernisera sina kärnkraftsanläggningar.

50 miljard i investeringar

Stora investeringar och omfattande insatser krävs för att säkra hög drifttillgänglighet under många år framåt. Vattenfall investerar tillsammans med övriga ägare ca 25 miljarder SEK i sina två kärnkraftsanläggningar, Ringhals och Forsmark mellan 2003-2014 och ytterligare 25 miljarder fram till 2030.

– Sammantaget innebär det att vi nu genomför det mest omfattande moderniseringsprogrammet sedan kärnkraften byggdes, säger Torbjörn Wahlborg.



Konsulttjänster, tull, utbildning, hamn- och terminaltjänster, bemannings- och entreprenadlösningar för logistikintensiva företag och organisationer.

Ring 08-41 00 62 eller besök www.logent.se

LOGENT
SUPPORTING LOGISTICS

Heta logistiklägen på scenen i Göteborg

Intresset var påtagligt när Intelligent Logistiks Gösta Hultén intervjuade Göteborgs hamn om vad nya terminaloperatörer kan betyda för tågpendelkonceptet.

FOTO: LENA SONNE

Gösta Hultén intervjuade Arvid Guthed, Göteborgs hamn och Antti Laakso, Terminal West från stora scenen på Logistik & Transport.

Hanteringen i Göteborgs hamns Ro-Ro-, bil- och containerterminaler är på väg att upphandlas. Intresset är stort när Nordens största hamn får nya tunga aktörer. Kanske blir det en global jätte med eget nätverk som vill få optimala volymer i sina egna flöden. Kan det inte hota det unika system med järnvägspendlar?

– Nej, det är Göteborgs hamn som äger dryportkonceptet och hamnen kommer inte att teckna avtal med någon aktör som inte vill driva och utveckla det, sa Arvid Guthed, utvecklingschef i Göteborgs hamn när han intervjuades av Gösta Hultén.

– Vår ambition är att en ny containeroperatör ska utveckla systemet med nya torrhamnar och därmed etablera och stärka Göteborgs hamn i inlandet.

Göteborgs hamn har som mål att fördubbla volymerna på mindre än tio år. Om så mycket mer gods ska dras på lastbil, vore det inte acceptabelt. För att hamnen ska kunna växa, måste den också växa utanför hamnområdet.

Samtidigt ökar trängseln i storstadstrafiken. De boende vill ha mindre tung trafik. Det ökar ytterligare behovet att lägga över mer gods på järnväg och helst låta järnvägen stå för alla de ökade volymerna.

Efter en svacka under krisen ökar nu containervolymerna igen:

– Conatinervolymerna har ökat med 14 procent första kvartalet i år, jämfört med förra året och nått en al-time-high, säger Magnus Kårestedt, VD i Göteborgs hamn.

– Det gör att hamnens containerverksamhet blir än mer attraktiv när den nu snart läggs ut på en ny operatör, menar han.

Varberg vill ha tågpendel

Varberg är en av de orter med egen hamn som hoppas på en ny järnvägspendel till Göteborg. Förbättrad logistik och en kombiterminal är det recept som Terminal West i Varberg hoppas ska ge ökade volymer i hamnen.

Nu ska hamnen byggas ut, för att bli en av Sveriges tio största hamnar.

Tanken är att kraftsamla kring hamnverksamheten och göra hamnen mer attraktiv.

En viktig del är en ny kombiterminal och helhetslösningar av godstransporten för nya kunder.

– Tanken är att knyta till sig logistikföretag, så att kunderna kan få en färdig transportlösning för sitt gods, sa Antti Laakso, VD Varbergs hamn från scenen.

– Redan idag är Varberg Sydsveriges största trävaruhamn, påpekade Antti Laakso.

Jernhusen och Banverket ställer dock krav på att hamnen ska visa att det finns ett volymmässigt behov av en kombiterminal med statliga finansiering.

Nu arbetar man hårt för en tågpendel till Göteborg redan i år. Lågprisvaruhuset GK i Ullared är ett företag i regionen som skulle kunna dra sitt importgods via en kombiterminal i Varberg. Diskussioner pågår, men ännu är inget klart.

Ny papperspendel

Under rubriken logistiklägen uppmärksammades också en ny pendel från Örebro. Tre parter har bildat Örebroterminalen AB, som hyr DHL:s f d terminal i Örebro.

– Billerud har tecknat avtal om att stora delar av deras export av pappersprodukter från anläggningen i Skärblacka går med vagnslaster från Skärblacka till terminalen i Örebro och vidare till Göteborgs hamn, sa Svante Altås, VD i SCT Transport.

Redan tidigare driver SCT Transport en containerpendel Göteborg-Örebro.

– Pappersprodukterna från Skärblacka kan lastas om till containrar under tak. Det är en klar fördel med så känsliga produkter. Örebroterminalen kan även långtidslagra vissa pappersprodukter.

Upplägget drogs igång i januari och ger både ekonomiska och miljömässiga fördelar.

Regionalt logistiksamarbete

– Det var en förfrågan från ett internationellt företag som fick oss att inse värdet av ett regionalt samarbete, sa Lars Ekevärn från Logistikregionen, ett samarbete mellan Örebro, Hallsberg, Laxå och Arboga kommuner.

– Vi ser Göteborgs hamn som en stor tillgång och Hallsbergs kombiterminal har vuxit kraftigt med volymerna till och från Göteborg, sa Lars Ekevärn.

– Men vår största tillgång är det centrala läget, mitt i Sveriges befolkningsmässiga tyngdpunkt.

UPPGRADERAD LOGISTIK & TRANSPORT 2011

Logistik & Transport 2011 får ny tid och större lokaler.

– Det innebär att vi kan erbjuda en ännu attraktivare mötesplats 2011, säger Jan Nilsson, mässansvarig.

Nästa års Logistik & Transport går 25–27 maj 2011.

– En avsevärd förbättring, menar Jan Nilsson. Med den ursprungliga tidsplaceringen skulle mässan klämts in mellan två större helger. Nu kör vi en "vanlig" vecka, onsdag-fredag, vilket passar utställare, mässbesökare och konferensdeltagare mycket bättre.

2011 "uppgraderas" mässan utrymmesmässigt till den rymligare B-hallen, med konferensrummen i direkt anslutning.

– Därmed hoppas vi ytterligare höja mötesplatsens kvalitet, säger Jan Nilsson, som gläds åt att årets mässa trotsade konjunkturen med över 5 150 besökare – bästa siffran på fyra år.

Mitt i prick!

Vad är egentligen ett bra logistikläge? Naturligtvis är det många faktorer som styr. Men för vår del tycker vi att det är ganska enkelt. Hos oss ligger Sveriges befolkningsmässiga mittpunkt. Inom en trettiomilsradie bor det 6,5 miljoner människor. Här möts två Europavägar, här finns torrhamn, kombiterminaler och en av Nordens största järnvägsknutar. Dessutom har vi Sveriges fjärde största fraktflygplats.

Vi är Örebro, Arboga, Hallsberg och Kumla och tillsammans bildar vi Logistikregionen. Redan idag är det många som upptäckt de fördelar vårt läge kan ge. Flera centrallager har etablerats i vår region och nyligen blev vi också centrum för Försvarsmaktens logistikfunktioner.

Vår långa erfarenhet inom området logistik gör också att vi har god tillgång på utbildad personal, mycket tack vare logistikutbildningar inom ramen för gymnasieskolan, yrkeshögskoleutbildningar och vid Örebro universitet.

Kortare avstånd ger nöjdare kunder, nöjdare medarbetare, bättre lönsamhet och mindre miljöpåverkan. Läs mer på www.logistikregionen.se och kontakta oss, så hittar vi den optimala etableringsplatsen utifrån dina önskemål och behov.

LOGISTIKREGIONEN

Hallsberg Kumla Örebro Arboga

www.logistikregionen.se

Katastroflogistiken utmanar

– Katastroflogistiken kan utmana traditionella logistikmodeller, men kan också befrukta affärslogistiken, säger Marianne Jahre, professor i humanitär logistik i Oslo.

AV LENA SONNE

FOTO: RÖDA KORSET

Efter jordbävningen i Haiti, som krävde 220 000 liv och 300 000 skadade, har behovet av samordning av de internationella insatserna blivit tydligt.

Marianne Jahre är ass. professor i supply chain management vid Handelshögskolan BI i Oslo och professor i logistik vid Lunds tekniska högskola.

Nyligen förläste hon om humanitär logistik och katastroflogistik på Plankonferensen i Stockholm.

Marianne Jahre har ända sedan i mitten av 1980-talet intresserat sig för humanitär logistik, då hon läste till civilekonom i Oslo.

Hon minns då hur Ryssland hade stora lager av säd som inte kom ut till befolkningen på grund av dålig logistik. Det väckte hennes intresse för att jobba med logistik och ämnets koppling till konkret samhällsnytta är en röd tråd i all hennes forskning.

Möjlighet att jobba med forskningsprojekt kring humanitär logistik fick hon för tre och ett halvt år sedan.

Nytt forskningsområde

Intresset för katastroflogistik/humanitär logistik har ökat sedan tsunamikatastrofen, inte bara hos biståndsorganisationerna, utan även hos kommersiella aktörer.

Humanitär logistik är ett ganska nytt forskningsområde som Marianne Jahre i hög grad varit med att utforma.

Sedan 2007 har hon arbetat med att utveckla ett forskningsprogram för katastroflogistik vid Handelshögskolan BI i Oslo. Med finansiering från SAMRISK-programmet i Norges Forskningsråd har hon och kollegor gjort studier i Internationella Röda Korset/Röda Halvmånen och FN. Speciellt har samordning av humanitära hjälpinsatser med matleveranser varit i fokus.

– Inledningsskedet av tsunamin var kaotiskt. I Banda Aceh deltog t ex 1000 hjälporganisationer och det var över 70 koordineringsmöten i veckan.

Årets stora jordbävning på Haiti visar också hur svårt det kan vara att få fram och distribuera rätt hjälp i en krissituation.

– Bara i Port-au-Prince fanns snabbt över 900 organisationer som deltog i hjälparbetet, de flesta med egna system för supply chains.

– Erfarenheten visar att behovet av samordning av de internationella insatserna har blivit tydligare, säger Marianne Jahre.

FOTO: LENA SONNE

– Intresset för katastroflogistik har ökat efter tsunamin, säger Marianne Jahre.

Logistiken avgörande

Kunskaper i logistik är avgörande för effektiv hjälp vid katastrofer, menar hon.

– Logistik är en viktig del av katastrofhjälpen. 80 % av kostnaderna för hjälp är logistikrelaterade kostnader.

Biståndsorganisationer som verkar i katastrofområden som kräver snabba insatser och tillfälliga supply chains, har mycket höga krav på flexibilitet och logistikkunskaper.

– Men det var haitierna själva som var viktigast för en flexibel och snabb hjälp, påpekar Marianne Jahre. De har den lokalkännedom som krävs och de är på plats när det sker.

Röda Korset och andra hjälporganisationer använder sig idag alltid av lokal personal.

– Vår forskning vid BI visar att katastroflogistiken också utmanar traditionella modeller och skapar nya förutsättningar för innovation och logistikutveckling.

Innovationer föds ur extrema händelser

Hon har i sin forskning intresserat sig för hur normer skapas, då logistiksystem utformas, samordnas och samverkar med varandra och med andra resurser i ett logistiskt nätverk.

Nya ”affärsmodeller” växer ibland fram i mötet mellan traditionell, kundfokuserad af-

traditionella logistikmodeller

färslogistik och katastroflogistik, menar hon.

– Främst har biståndsorganisationer stor nytta av logistikers sätt att hitta standardiserade lösningar som kan förbättra driftskompatibilitet och samordning.

– Det gäller att snabbt reagera på ett standardiserat sätt.

Koordinering av flöden

För en effektiv katastroflogistik behövs koordinering av flöden av både material, pengar och information inom och mellan organisationer, under katastrofer, men också mellan katastrofer.

– Både turbulenta marknader och hög förekomst av katastrofer kräver utveckling och underhåll av flexibla flödeskedjor, samtidigt som kostnaderna måste hållas nere genom integration.

Det här gäller också för humanitär logistik.

Logistiker har faktiskt också mycket att lära av katastrofer.

Hon beskriver det som en ömsesidig nytta.

– Katastroflogistik kan bidra till att utveckla logistiken och skapa förutsättning för innovationer.

Flexibilitet och integration

Nyckelord i katastroflogistik är flexibilitet och integration.

– Man måste bygga upp systemen för att vara förberedd och samtidigt kunna tackla oväntade situationer.

Marianne Jahre ger exempel på vad arbetet hittills lett till.

Norska Röda Korset skickade specialistteam tillsammans med fältsjukhus till Haiti och jobbade tillsammans med lokal personal som kände till förhållandena och kunde förse behövande med förpackade kit med standardiserad utrustning.

Sådana färdiga, lokalt anpassade utrustningskit har funnits i flera år och kan anpassas till olika behov, kulturer, klimat och tänkbara katastrofer.

Upphandling sker också i stor utsträckning lokalt.

Idag finns en arbetsfördelning av Röda Korsets katastrofhjälp mellan de nordiska länderna. Finland och Norge har specialiserat sig på fältsjukhus med bassjukvård, Sverige på vattenförsörjning och sanitet. Danmark upprättar basstationer och står för logistik, information, IT och telekom.

Många vill skänka

Många vill skänka när katastrofen slår till. Men leveranser av det som verkligen behövs kan blockeras när tonvis av material som inte alls efterfrågas väller in i katastroflandet. Vid tsunamin kom både julgranar och högklackade skor. Bristen har också varit att för lite eller fel material har funnits i förråd.

– Internationella Röda Korsets färdiga behovslistor för att förenkla logistiken på plats glöms ofta bort.

Brist på livsnödvändiga mediciner mot bl a malaria var också utgångspunkt för hennes arbete som rådgivare i ett Unicef-finansierat projekt för läkemedelsförsörjning i Uganda's fattigaste region.

– Arbetet i Uganda skiljde sig visserligen från katastroflogistik, men jämförbart är ändå bristen på infrastruktur och kapacitet, vikten av långsiktighet och krav på kreativa, enkla och flexibla lösningar, säger Marianne Jahre.

Ökat behov av logistiker

Hon tror på ett ökat behov av duktiga logistiker både inom internationella hjälporganisationer och på forskningssidan i framtiden.

– Vi måste satsa på forskning som verkligen är nyttig för de som behöver det.

På sikt tror hon på en utveckling mot färre aktörer, mer samordning och någon form av certifiering av internationella insatser vid naturkatastrofer.

Nytt kunskapscenter

Öresundsregionen, där hon nu arbetar, har potential att bli ett europeiskt kunskapscenter inom humanitär logistik med sitt nystartade program "Master of Disaster Management", ett samarbete mellan Köpenhamns och Lunds universitet, FN och Räddningsverket m fl. På Räddningsverkets utbildningsanläggning i Revinge utanför Lund tränas simulerade katastrofsituationer.

> 80 % av kostnaderna för katastrofhjälp är logistikrelaterade".

Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

Missa inte nästa Tematidning i Dagens Industri!

Om:
• Logistiklägen Mälardalen/Östersjön
• LEAN i industrin
• Intelligenta förpackningar

Mässupplaga: Tekniska Mässan

Utgivning: vecka 39
Materialdag: 9 september
Kontakt: 0176-22 83 50
gb@intelligentlogistik.se

www.intelligentlogistik.se

Hallstavik blir navet i höstens val

En väl använd definition av demokrati är att all makt utgår från folket. Valåret 2010 skulle man kunna säga att makten utgår från Hallstavik i norra Roslagen.

Det är nämligen härifrån alla valsedlar distribueras inför valet den 19 september.

TEXT OCH FOTO OLLE ANDERSTAM

Distributionscenter i Hallstavik AB är det företag, som efter ett anbudsförfarande, fått uppdraget att leverera valsedlar till landets alla valdistrikt. Inom företaget ser man det här till lika delar som ett jobb och som ett förtroende. Uppdragsgivare är statliga Valmyndigheten.

– I vår verksamhet får ingenting gå fel och minst av allt detta, säger Distributionscenters vd Lasse Larsson. I den här kedjan finns en lång rad aktörer från tryckerier och åkerier till kommuner och landsting och vår länk är absolut avgörande om kedjan ska hålla. Ett omval med allt vad det innebär, på grund av något sjabbel hos oss, finns inte på kartan.

Prestigeuppdrag

Att få den här uppgiften inför ett riksdagsval anses i branschen vara något av ett prestigeuppdrag. Kanske är det också något tyngre än att leverera jultidningar eller reklamblad, därmed inte sagt att det skulle vara mindre viktigt för de inblandade. En viktig skillnad är dock att här är alla – hela svenska folket – inblandade.

–Visst känns det lite speciellt att vara med och förbereda valet, tycker Therese Eriksson, arbetsledare och hennes dotter Sussie Eriksson.

– Vi hade samma uppgift inför det senaste EU-valet, så en viss rutin har vi fått, vilket säkert inte var någon nackdel när vi räknade och lämnade in anbud inför höstens val, säger Lasse Larsson.

Reservlager om valet går om

De tolv anställda inom Distributionscenter började distribuera valsedlar till ambassader, konsulat och utländska beskickningar redan i februari.

– Vi lagrar också lika många valsedlar som vi snabbt kan sända ut om det parlamentariska läget efter valet skulle tvinga fram ett omval, säger den marknadsansvarige Jimmy Wallmo.

De flesta valsedlarna står fortfarande på lastpallar från golv till tak, redo att truckas ut i packrummet för att plockas ihop till mindre beställningar från landets alla kommuner. Det är ett helt manuellt arbete som just nu sysselsätter 5–6 anställda på heltid.

– Det är ett omfattande jobb att fördela innehållet på uppemot 700 pallar, försäkrar Jimmy Wallmo och framhåller den rutinerade och noggranna personalen som företagets viktigaste tillgång.

Uppdraget åt Valmyndigheten är ett exempel på en tredjepartslogistik, där Distributionscenter fungerar som ett mellanled och där beställaren är en annan än den slutliga mottagaren.

– Det här blir allt vanligare idag, förklarar Jimmy Wallmo. Ett företag som bara ägnar sig åt logistik och lager får de stordriftsfördelar som varje kund var för sig inte själv kan uppnå. Samtidigt får de företag som lägger ut logistiken en bättre kontroll på kostnaderna och slipper investera i lagerlokaler, system och personal för sin hantering.

Buntarna vägs

När det gäller val av fraktare står Hallstaviksföretaget helt neutrala, men Valmyndigheten har ett avtal med Posten som anlitas för leveranserna av allt valmaterial.

Det är inte bara valsedlar som ska sändas ut inför ett riksdagsval. Här ingår även – förutom valsedlar för kommuner och landsting – ett stort antal informationsfoldrar, påsar, kuvert och broschyrer. Kompletteringar av leveranserna kommer att pågå in i det sista, fram till mitten av september.

– Det här kräver förstås utrymme, säger Jimmy Wallmo,

Forsknings- och tillämpningskonferensen

Konferensen med plats för erfarenhetsutbyte
Högskolan i Skövde 18-19 augusti

Ur programmet:
- Demand Chain Management – från vision till verklighet.
- Studiebesök på Volvo Powertrain.
- Fallstudie: Ett efterfrågedrivet företag med utveckling, marknad och logistik i samverkan.
- Ledtidsvariationer vid materialstyrning.

Boka nu på www.plan.se/f&t

Från 2800 kr för 2 dagar

HÖGSKOLAN SKÖVDE

plan Logistikföreningen

– I vår verksamhet får ingenting gå fel, säger Lasse Larsson.

som ser en stor fördel i att befinna sig utanför storstadsområdena.

– Här är våra ytor för hantering och lager billigare per kvadratmeter, samtidigt som vi har ett flexibelt kontaktnät av lokala medarbetare att ta in när belastningen blir som störst.

Nyss kom en beställning inför valet i Finspång in. Trucken hämtar ännu en pall på lagret och kartongerna och buntarna med valsedlar vägs för att få rätt antal – med en viss marginal – till just detta ombud.

– Traditionen med valhemligheten gör att många fortfarande tar valsedlar från alla partier innan de går in bakom skynket för att bara använda en av dem, säger Jimmy Wallmo. Det gör förstås att det trycks och distribueras betydligt fler valsedlar än vad som egentligen behövs.

Redan nu väntar man med spänning på upphandlingen inför valet 2014.

– Det här har varit mycket lärorikt, konstaterar Jimmy Wallmo. Det sätter allt på prov och har visat att vi klarar ett så här stort uppdrag, samtidigt som vi blir väldigt noga granskade av Valmyndigheten.

DISTRIBUTIONSCENTER I HALLSTAVIK AB;

Företaget bildades 1979 i Hallstavik tio mil norr om Stockholm

Idag ägs företaget av vd Lasse Larsson tillsammans med Olle Olsson Bolagen, Björn Ohlsson, Anders Nilsson och Pär Lindell.

Distributionscenter har tolv fast anställda

Omsättningen för 2010 beräknas till cirka 25 miljoner kronor

Företaget har ett samarbete med systerföretaget Exacta Logistik AB i Uppsala

Tjänsterna består, förutom distribution, av bl.a. lagerhållning, administrativa tjänster, 3PL, e-handel, packning, plastning, kuvertering, adressering samt fullservice som innebär en kombination av dessa tjänster

KATRINEHOLMS LOGISTIKCENTRUM

Effektivitet Miljö Säkerhet

Den största näringslivssatsningen hittills i stadens historia är på väg att förverkligas. Katrineholms Logistikcentrum ligger i korsningen mellan västra och södra stambanorna. Riksvägarna 52, 55, 56, och 57 möts här och knyter samman E4, E6 och E20. Genom sitt strategiska läge i Mälardalen har Katrineholm tillgång till de stora godsflödena i Sverige och till en tredjedel av Sveriges befolkning. Katrineholms Logistikcentrum exploaterar inledningsvis 100 ha mark för logistiketableringar med möjlighet till näst intill obegränsad expansion.

Idag är en kombiterminal i drift och under andra halvåret 2010 kommer ytterligare en terminal att tas i bruk för lossning och lastning av gods. Båda terminalerna kommer att vara elektrifierade och kan ta emot fullånga tåg.

Genom samarbete med Göteborgs hamn utvecklas Katrineholms Logistikcentrum till att bli en integrerad del av hamnens godshanteringssystem, en Rail Port. Lagring och omlastning samt säker förvaring och tullhantering kan då erbjudas.

Katrineholms Logistikcentrum är en av Brinovas logistikpositioner i Sverige.
www.logistikposition.com

www.katrineholmslogistikcentrum.se

Katrineholms kommun

En matnyttig bok om lagerstyrningen

Lagerstyrning är ett centralt område inom logistiken.

I litteratur och forskning har det behandlats i decennier. Därför skulle man kunna tro att teorierna om lagerstyrning är välkända och tillämpade i praktiken av dagens logistiker.

Stig-Arne Mattsson, idag adj. professor vid Chalmers Tekniska Högskola, har i en rad böcker om lagerstyrningsmetoder påpekat hur ofta dessa beprövade metoder antingen inte prövas alls eller används fel.

På praktiska modeller

Hans långa och synnerligen breda erfarenheter både från konsultuppdrag på affärssystemsidan och från egen forskning om lagerstyrningsmetoder och deras användning, gör alltid hans tankar intressanta.

I den nya boken *Effektiv materialstyrning – En handbok för att lyckas.* (Permatron,2010) behandlas en rad olika metoder för att uppnå effektivare materialflöden. Boken är baserad på praktiskt använda modeller och metoder från ett stort antal företag.

Bonusmaterial på köpet

En handbok är den här boken också så till vida att den, som titeln utlovar, innehåller många praktiska anvisningar t ex om hur olika styrparametrar bör användas, hur och när de olika beskrivna metoderna är lämpade att använda och inte minst hur man praktiskt går till väga när man tillämpar dem.

Boken är uppbyggd på 56 delavsnitt, som alla representerar ett visst problemområde.

Utöver de avsnitt som ryms inom bokens pärmar, får man, om man köper bonusversionen med ytterligare 140 avsnitt som pdf-filer som kan laddas ner från förlagets hemsida på www.inloq.se .

Det utlovas också att nya avsnitt successivt kommer att läggas ut.

Boken vänder sig främst till alla som dagligen arbetar med lagerstyrning, men också till alla som på olika nivåer och i olika former vill sätta sig in i styrning av materialflöden eller som arbetar med systemstöd eller utveckling inom affärssystemvärlden.

GÖSTA HULTÉN

FOTO: LENA SONNE

Professor Stig-Arne Mattsson har skrivit en ny matnyttig bok om lagerstyrningens problem och möjligheter.

LOGISTIK OCH SAMHÄLLSUTVECKLING

ELMIA, JÖNKÖPING 28–29 APRIL 2010

Elmia
www.elmia.se

Effektiv logistik är en nyckelfråga för en regions tillväxt. Det är inte enbart en fråga om transportförsörjning, utan berör samhällsutvecklingen i stort.

Konferensen ”Logistik och Samhällsutveckling” är ett forum för erfarenhetsutbyte mellan kommuner, regioner, näringsliv och myndigheter.

Ta del av intressanta föredrag och diskussioner med logistik och samhällsutveckling i fokus! En lång rad kommuner och experter från näringsliv och den akademiska världen ger värdefull kunskap om logistiska lösningar.

www.elmia.se/futuretransport

Logistik och samhällsutveckling är en del av: ELMIA FUTURE TRANSPORT
mötesplats | konferens | transportmässa

Elmia i samarbete med: Eskilstuna kommun, Handelshögskolan i Göteborg, Jönköpings kommun, Norrköpings kommun, Trafikverket, Umeå kommun, Örebro kommun.

FOTO: CMP

Rapport från Yarden

"Jag är inte ens ett namn, bara ett nummer som har kvitterat ut arbetskläder".

AV ANNA-MARIA NORMAN

Det konstaterar Kristian Lundberg i den självbiografiska boken Yarden. Efter 20 år som journalist och författare återvänder han till arbetet vid Malmö hamn. Resultat blir en medmänsklig och poetisk skildring av några hamnarbetares situation i Sverige idag.

Kristian Lundberg har skuldsatt sig och tar anställning på ett bemanningsföretag, som ansvarar för biltransporter i Malmö hamn. Arbetsuppgifterna är att tvätta bilar och att flytta dem från en plats till en annan.

Boken genomsyras av en frustration över att som arbetare vara en kugge i ett större maskineri, i ett system han inte kan stå för. Han beskriver hur man, i en iver att effektivisera, har avskedat de fast anställda och istället anlitat bemanningsföretag.

Yarden – en gigantisk gård och parkeringsplats indelad i rutor – är enligt Kristian Lundberg "en liten värld innesluten i den större". Den är omgiven av regler och förmän kontrollerar att allt går rätt till. Här arbetar fast anställda och bemanningsföretagets timanställda personal sida vid sida, men mellan dem finns ingen solidaritet. Den inhyrda personalen ersätter successivt de fast anställda, alla är utbytbara. Men de timanställda befinner sig i ett särskilt beroende. De får inte tacka nej till arbete, klaga eller begå misstag. Då är de inte välkomna tillbaka. Kristian Lundberg skriver: "det finns ett system, en planering som går ut på att härska genom rädsla".

Handlingen utspelar sig i Malmö hamn, som är Nordens största hamn för import av bilar. Terminalerna har plats för 30 000-40 000 bilar och varje år är flera hundra tusen bilar i omlopp. Copenhagen Malmö Port, (CMP) AB hanterar drygt tjugo bilmärken. Författaren låter läsarna få veta att han inte arbetar för CMP. Vilket bilmärke han arbetar med får vi själva lista ut. Företaget har miljöprofil och organiserar speciella miljödagar, men det talas aldrig högt om att de "snabbladdar bilar som stått stilla för länge" genom att låta dem "stå på tomgång, timme efter timme".

Kristian Lundberg menar att arbetet vid hamnen tar hans frihet ifrån honom och att hans värde bestäms av en marknad som han inte kan identifiera sig med. Själv är han egentligen bara på besök, men han blir ändå en del av gemenskapen och det gemensamma slitet.

"Borde det inte finnas ett förbud mot att tvätta bilar i nollgradigt väder", frågar han retoriskt. Varken han eller hans kollega Ahmed vet vad som är rätt och fel. Men när de har tvättat femtio bilar var känner de hur vätan tränger rakt igenom kläderna. Arbetet ska göras oavsett väder. Det är ingen vits att klaga.

Kristian Lundberg varvar resonemang om existentiella frågor med skildring av konkreta situationer vid hamnen. En episod som etsar sig fast är när han och fem kollegor inte blir insläppta i lunchrummet, efter att ha arbetat i minusgrader hela dagen. De får senare veta att anledningen var att personalen hade trott att de var polacker.

Yarden handlar inte bara om arbetet vid hamnen, utan är en skildring av ett livsöde där klasskampen är ständigt närvarande. Författaren skriver om sin barndom, sin mammas sjukdom och sitt eget alkoholmissbruk. Han menar att klass handlar om frihet kontra ofrihet, och att orden är det enda som ger honom frihet.

Det som skiljer honom från kollegorna är att han som författare kan förmedla vad som sker vid hamnen. Hans poetiska språk griper tag och detaljerna skapar trovärdighet. Som läsare är jag, från bokens första till sista sida, övertygad om att Kristian Lundberg har något viktigt att berätta om vår samtid.

*Kristian Lundberg har fått Ivar-Lo Johanssons personliga pris år 2010.

Torrhamnar – ett koncept med stora

Violeta Roso har just disputerat på torrhamnar vid Chalmers i Göteborg. Hon ser stora möjligheter för nya torrhamnar, inte bara för att öka kapaciteten i större utsjöhamnar. Torrhamnarna kan också bygga egna nätverk, samspela och konkurrera inom distribution och bulktransporter.

AV VIOLETA ROSO

Sjötransport av containers ökar ständigt och storleken på containerfartyg har fördubblats på kort tid, så att de senast beställda containerfartygen överstiger 12 000 TEU. För att hantera dessa volymökningar, har också hamnarna försökt att öka sin kapacitet, samtidigt som deras krav på effektiviseringar och att följa med i omställningen mot ett hållbart samhälle blir allt större.

Utvecklingen av fartyg och hamnars kapacitet gör att förbättring av hamnarnas inlandsförbindelser måste till, om hela transportkedjan skall fungera effektivt.

Min avhandling understryker vikten av funktionella inlandsförbindelser, som kan uppnås genom torrhamnkonceptet. Torrhamnkonceptet bygger på att en utsjöhamn operativt och administrativt förbinds med en inlandsterminal, där containrar kan lämnas och hämtas på samma sätt som direkt i hamnen. Relativt stora flöden koncentreras till dessa länkar, vilket ger underlag för effektiva järnvägstransporter. Förutom omlastning, som en vanlig konventionell kombiterminal erbjuder, tillför en torrhamn värdeadderande tjänster som tomstackning, reparationer, tullhantering och säkerhetsinspektioner.

Närtorrhamnar, mellantorrhamnar och fjärrtorrhamnar

Baserat på funktion och avstånd till hamnen kan torrhamnar delas upp i tre typer: närtorrhamnar, mellantorrhamnar och fjärrtorrhamnar.

Den konventionella typen är fjärrtorrhamnar, där järnvägens konkurrenskraft på långa avstånd kommer till sin rätt. I en mellantorrhamn kan även andra skyttlar samordnas för att garantera en effektiv service till hamnen. Många hamnrelaterade tjänster kan flyttas från hamnen till torrhamnen och tågen kan koordineras med fartygsanlöp. Det ger klara operativa fördelar för hamnar med utrymmesbrist. Förutom att säkra hamnens konkurrenskraft, attraherar en fjärtorrhamn kunder till torrhamnsområdet, vilket ger möjligheter till starkare ekonomiskt utveckling i torrhamnsregionen. Resultatet blir en förbättrade regionala utveckling genom nyetableringen av företag i området.

Med en närtorrhamn i en hamns naturliga omland, ökar hamnens kapacitet och med detta kommer ökad produktivitet, eftersom större containerfartyg kan lägga till i hamnen. Implementering av en torrhamn reducerar även antalet lastbilstransportförbindelser till och från hamnen; trängsel och långa väntetider i hamnen minskar kraftigt, eftersom ett tåg kan ersätta ca 40 lastbilar. Dessutom minskar emissioner, trafikstockningar och trafikolyckor. Järnvägens förbättringar i form av skyttlar gynnar även vägtransportörerna, eftersom det idag spenderas mycket tid i trängseln vid hamnarnas portar. Vägtransportörerna får inte betalt när deras lastbilar väntar i kö. Om lastbilarna kan köra en kortare sträcka till en torrhamn, kan vägtransportörerna ta fler uppdrag och dessutom undvika miljözoner och eventuell trängselavgift.

Internationell utveckling

För ett par år sedan gjorde jag en internationell studie av torrhamnar i några länder i Europa, Afrika och Asien. Det finns idag många nya torrhamnar i hela världen. Europa har inte någon lång tradition av torrhamnar, och några av de granskade torrhamnar, som t ex Eskilstuna och Hallsberg i Sverige, startade sin verksamhet som torrhamnarna för bara några år sedan. Men många europeiska intermodala terminaler tenderar att använda begreppet torrhamn (dryport) i vardaglig jargong, oavsett det formella namnet. Dessutom har en hel del torrhamnar startat som konventionella terminaler och så småningom utvecklats till torrhamnar, som nu erbjuder extra tjänster till sina kunder.

I Asien har främst Pakistan börjat ganska tidigt med utvecklingen av intermodala terminaler inne i landet, av vilka många betraktas som torrhamnar. I Pakistan finns både privat och statligt ägda torrhamnar som var bland de första i världen; vissa startade verksamheten redan 1973.

I Afrika och Asien är begreppet torrhamn nära förknippat med direkt transport från fartyget till inlandsdestinationer, d v s från ursprungslandet till destinationsorten, utan lagring för tullkontroll i hamnen. De har avgörande betydelse för länder utan egen hamn. Dessa torrhamnar passar därför

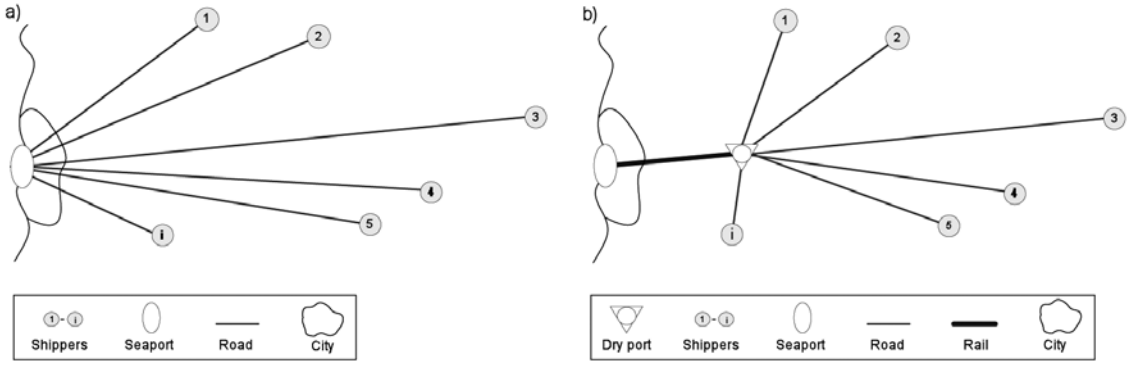


Fig 1 Grundidén bakom torrhamnkonceptet: a) systemet utan en torrhamn b) systemet med en torrhamn.

möjligheter

	Långdistans dryport	Medeldistans dryport	Kortdistans dryport
Hamnar	• Mindre trängsel • Expansion av hamnens upptagningsområde • Direktkontakt med hamnens upptagningsområde	• Mindre trängsel • Skytteltåg • Containerdepå • Direktkontakt med hamnens upptagningsområde	• Mindre trängsel • Utökad kapacitet • Containerdepå • Direktomlastning fartyg – tåg
Hamnstäder	• Minskad trängsel på vägnätet • Frigör mark	• Minskad trängsel på vägnätet • Frigör mark	• Minskad trängsel på vägnätet • Frigör mark
Järnvägstransportörer	• Stordriftsfördelar • Ökad marknadsfördel	• Dagtåg • Ökad marknadsfördel	• Dagtåg • Ökad marknadsfördel
Vägtransportörer	• Mindre tid i vägstockningar	• Mindre tid i vägstockningar	• Mindre tid i vägstockningar • Slipper miljözoner i städer
Transportköpare	• Förbättrad inlandsförbindelse • Miljövänlig marknadsföring	• Förbättrad inlandsförbindelse • Miljövänlig marknadsföring	• Förbättrad inlandsförbindelse
Samhälle	• Minskad miljöeffekt • Möjligheter till nya jobb • Regional utveckling	• Minskad miljöeffekt • Möjligheter till nya jobb • Regional utveckling	• Minskad miljöeffekt • Möjligheter till nya jobb

Tab 1 Potentiella fördela från torrhamnar för olika aktörer i transportsystemet

in i begreppet långdistanstorrhamnar med ett avstånd till hamnarna på ända upp till 100 mil, som i fallet Faisalabad i Pakistan.

När det gäller ägandet av torrhamnar i ett internationellt perspektiv finns inte något uppenbart mönster. Man ser alla tre typer av ägande; privat, stat/kommun och en kombination av dessa. I Europa ägs dock de flesta torrhamnar antingen gemensamt av privata företag och kommuner eller någon annan myndighet. I Afrika är det mest statligt ägande; i Asien antingen statligt eller privat.

När det gäller hanteringsutrustning är alla torrhamnar utrustade med s k reachstackers för hantering av containers av olika vikt. Några har också portalkranar eller truckar för hantering av tomcontainrar. Tullklarering, lagring och omlastning, är vanliga tjänster som är tillgängliga i alla granskade torrhamnar. Andra tjänster som är tillgängliga i de flesta granskade torrhamnar är underhåll av enheter, spedition och vägtransport. En del torrhamnar erbjuder andra värdeskapande tjänster, i enlighet med kundernas behov.

Fördelar med torrhamnar

Eftersom de flesta torrhamnar har implementeras och finansierats av kommuner eller i kombination kommun-privat näringsliv, anges det främsta syftet som regional utveckling med attraktion av nya industrier till området genom förbättrade logistiska lösningar i form av en torrhamn. Den största fördelen som angavs i min studie av torrhamnar är bättre kundservice i form av lägre transportkostnader, fler mervärdeskapande tjänster för kunderna, snabbare transporter av enheter till och från hamn, snabbare tullklarering, förenklad administration och lägre lagringskostnad.

Hinder för genomförandet

Även om torrhamnkonceptet medför många fördelar för aktörerna i transportsystemet, finns det fortfarande många hinder för genomförandet av konceptet.

Marktillgång, infrastruktur och institutionella hinder har identifieras som de vanligaste i min studie. I allmänhet har de granskade torrhamnarna dock inte upplevt så många hinder. Regelverket är det mest identifierade hindret i studien, men gäller mindre än 30 % av torrhamnarna.

Endast en torrhamn har haft markanvändningsproblem och då inte i tidig fas, men vid framtida planer för expansion. Många av de granskade torrhamnar hade en smidig väg fram till genomförandet. Finansiering av torrhamnarna har också identifierats som ett hinder av några torrhamnar, vilket är ganska uppenbart eftersom genomförandet av en torrhamn kräver stora ekonomiska resurser. Bortsett från finansieringen som hinder, visar det sig att mer än

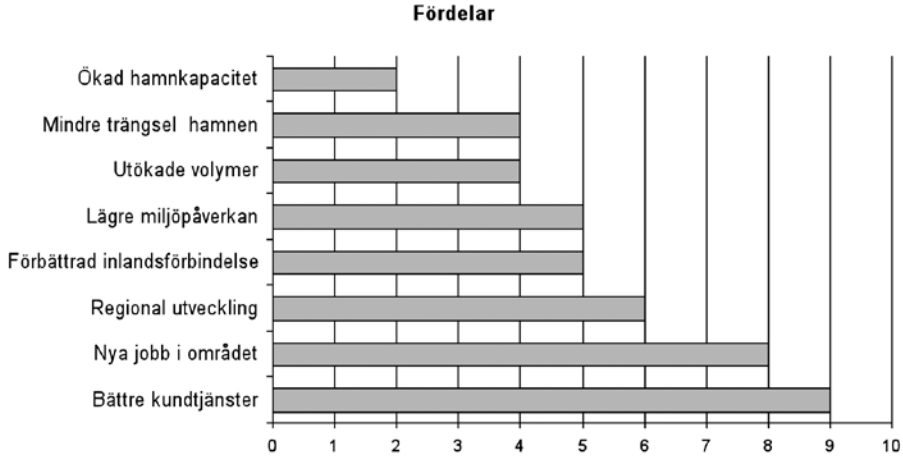


Fig. 2 Så här graderas fördelarna av torrhamnarna själva. Fig. visar antal hamnar som anger respektive fördel.

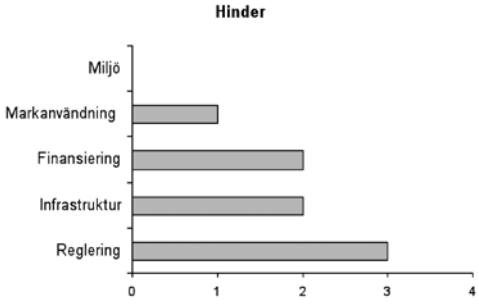


Fig 3 Antal torrhamnar som möt olika hinder

50 % av de granskade torrhamnarna inte har haft några hinder alls.

Detta kan sättas i samband med de fördelar som torrhamnar har skapat för olika aktörer i transportsystemet. Lokala miljöfrågor har t ex inte identifierats som hinder av någon av de granskade torrhamnarna. Detta är förväntat, eftersom alla granskade torrhamnar är belägna i landsbygdsområden och inte ligger särskilt nära bostadsområden. Många torrhamnar har identifierat regional tillväxt och nya arbetstillfällen i området som de viktigaste fördelarna.

För att lyckas med genomförandet måste torrhamnar vara kompatibla med transportsystemet, där reglerna är utformade för att optimera användning och utveckling av befintlig infrastruktur och tillhörande transportmedel.

Exemplet Falköping

Syftet med Falköping Dry Port är att minska vägtransporterna, minska miljöeffekten, utöka kapaciteten i Göteborgs hamn och att bidra till regional utveckling. Falköpings läge vid västra och östra stambanan och med relativ närhet till Göteborgs hamn, ger goda förutsättningar för ett nationellt och internationellt system för att hitta de nya, effektiva och miljömässigt starka transportlösningar som krävs. Flera sådana terminaler är planerade på olika orter i landet och de kommer att samverka med varandra och landets olika hamnar.

Falköpings unika läge och närheten till Göteborgs hamn innebär en stor strategisk möjlighet som är intressant att analysera relaterat till hela hamnpendelsystemets tillväxt och behovet av nya lösningar när kapacitetsutnyttjandet når kritiska nivåer i Göteborgs hamn och på järnvägsinfrastrukturen. Falköpings terminal har därför stor potentiell som transitterminal för Göteborgs hamn, när det gäller fjärrdistansgods. I dagsläget arbetar i princip samtliga terminaler inom hamnpendelsystemet med samma sak, containers till och från Göteborgs hamn.

I framtiden finns det stora möjligheter för sekvensering, inte enbart relaterat till de destinationer som tidigare nämnts, utan också inom segment som trailers/containers/ växelflak, bulk, stripp och stuff, kylcontainers, expressgods och för branscher som t ex möbler och livsmedel. Även en tidsmässig sekvensering enligt Göteborgs hamns och dess kunders behov kan vara intressant.

Stor potential

Genom att koppla samman de terminaler som finns i hamnpendelsystemet, finns en mycket stor potential för ytterligare intermodal trafik inom Skandinavien, som skulle kunna bidra till att öka volymerna för alla inblandade terminaler, öka deras marginalintäkter och på så vis ytterligare stärka deras konkurrenskraft mot andra intermodala aktörer inom samma segment.

En intressant aspekt i detta avseende är att all trafik i nuläget är fokuserad på import och export, medan en framtida utveckling skulle kunna innebära att även distribution inom Skandinavien i högre utsträckning skulle kunna använda kombitransporter. De terminaler som här kan erbjuda bäst lösning, blir också intressanta lokaliseringsorter för företag med stor distribution i Skandinavien. Vissa av terminalerna i hamnpendelsystemet har också ett strategiskt läge, relaterat till infrastrukturen på väg och järnväg, som gör dem speciellt lämpliga som terminaler för att hantera tidskänsligt gods. Dessa terminaler har också en unik möjlighet att samverka med andra med avseende på intermodala trafiklösningar, då terminalen på ett enkelt och effektivt sätt kan integreras, utan allt för stora tidsförluster.

Eskilstuna kommun utvecklar Eskilstuna Logistikpark, 10 km öster om staden och 10 milväster om Stockholm. En av de stora torrhamnssatsningarna.

För att över tiden kunna bibehålla en effektiv terminalhantering, bör en regional terminal även kunna hantera alla typer av enheter i multimodala systemlösningar. Det kan innebära allt från traditionellt handelsgods till bulkvaror som biobränsle, men också traditionell hantering av vagnslaster eller rundvirke. Beroende på kundstruktur kan anpassningar av hanteringen behövas, t.ex. anordningar för kylcontainers eller lösa lastbärare för möbelbranschen.

Prenumerera på Intelligent Logistik!

Logistik av idag är konsten att ständigt förbättra och förenkla flöden och processer oavsett om det gäller material, information, dagligvaror, människor eller pengar.

Och oavsett om du är VD, logistik- eller inköpsansvarig, produktions- eller verksamhetschef vill du ha full insikt i och överblick över verksamhetens villkor. Denna insikt och överblick får du genom att läsa tidningen Intelligent Logistik. Håll dig ständigt uppdaterad och ligg steget före genom att prenumerera på branschens bästa tidning!

Fyll i och sänd in talongen. Du får 7 nummer till priset 400:- inkl. moms. Du kan även faxa in talongen på 0176-22 83 49. Eller gå in på www.intelligentlogistik.se och klicka på "Prenumerera".

Nappar du på erbjudandet just nu bjuder vi dig på nästa nummer.

Välkommen som prenumerant och trevlig läsning!

Företag . . . . . Beställare . . . . . .

Org.nr . . . . . Postadress . . . . . .

Postnr . . . . . Ort . . . . . .

Frankeras ej mottagaren betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST

20492681

761 10 Norrtälje

Företagsintern och öppen utbildning för effektiva flöden.

Aldrig förr har den totala värdekedjan haft så stor betydelse för företags resultat och tillväxt. Genom helhetssyn på funktioner, samarbeten och system läggs grunden för varaktig framgång.

Vi utbildar i hela värdekedjan – inköp, produktion, distribution, integration och ledarskap. Välj bland Nordens största utbud, med 50 lärarledda kurser och 390 webbaserade kurser som vi erbjuder i samarbete med Accenture.

Baserat på vårt modulariserade utbud kan vi snabbt utveckla skräddarsydda upplägg. I samarbete med er kan vi genomföra insatser på olika nivåer med varierade pedagogiska upplägg för att ni ska nå era utvecklingsmål.

Lean är ett angreppssätt för ständig utveckling. Det handlar inte om att arbeta snabbare, utan om att arbeta smartare för att skapa värde ur kundens perspektiv.

Våra utbildningar genomförs mitt i pågående verksamhet, antingen på ett värdföretag eller internt hos er. Under ledning av erfarna kursledare får du utrymme att diskutera och reflektera kring hur ni ska lyckas med er leanresa.

Six sigma kompletterar våra utbildningar i Lean. Med hjälp av faktabaserade verktyg skapas kvalitetsförbättringar i processer och system. Hos oss får du lära av kursledare med erfarenhet från några av världens främsta Six sigma-arbeten.

Starta förändringen på plan.se

Plan är ett icke-vinstdrivande kompetensnätverk som inspirerar till målmedvetna satsningar på Supply chain management, Lean och Six sigma. Alla våra kursledare arbetar till vardags i andra företag eller inom högskole- och universitetsvärlden. Våra samarbeten med internationella kunskapsorganisationer ger dig tillgång till utbildningsmaterial och certifieringar i världsklass. Ring oss på 08-24 12 90 för att diskutera hur du kan nå dina utvecklingsmål.

plan

POSTTIDNING B
Returer: Intelligent Logistik, Vemlinge 4115, 76173 Norrtälje

Stockholmsmässan

Produktutveckling | Automation | Produktion | Logistik

Effektivisera logistiken? Här flödar ny kunskap!

Ny Logistik-scen 2010!

Nu är det rätt tid att tänka framåt och trimma produktionen. Produktionslogistiken blir allt viktigare för konkurrenskraften i tillverkningsindustrin. Den som är kreativ och handlingskraftig nu stärker sina postitioner för framtiden!

Kunskaper är färskvara! Uppdatera dig och dina medarbetare på våra kostnadsfria utbildningsprogram inom logistik. Seminarierna genomförs i samarbete med Tidningen Intelligent Logistik, SILF, Plan och RFID Nordic.

Välkommen till Tekniska Mässan 2010 – här finns kunskapen!

Tekniska Mässan®
Scandinavian Technical Fair
19–22 oktober 2010

Stockholmsmässan

I samarbete med:

Intelligent Logistik · Silf · plan · RFID Nordic

Huvudmediapartner:

affärsvärlden · NyTeknik

Registrera dig för kostnadsfri biljett på www.tekniskamassan.se • Fackmässa åldersgräns 18 år.