

Intelligent Logistik

www.intelligentlogistik.se

Nummer 1 2010

INKÖP

LOGISTIK

PRODUKTION

AFFÄRER

"Godsflöden och klimat måste kopplas ihop"

FOTO: LENA SONNIE



– Godsflödena måste kopplas ihop med klimatfrågan, säger Karin Svensson Smith riksdagsledamot, MPs talesperson i transportfrågor och kanske vår nästa transportminister.

Karin Svensson Smith, Miljöpartiets talesperson i trafikfrågor, är en av riksdagens mest erfarna politiker när det gäller transportfrågor.

– I Sverige har transportsektorn tyvärr det i särklass största oljeberoendet. Energin till inrikes och utrikes transporter kommer till 95 procent från fossila drivmedel.

Klimatanpassningen är därför det allra viktigaste, tycker hon.

– Det handlar inte bara om att flytta över vägtransporterat gods till järnväg och sjöfart. Mitt mål är högre fyllnadsgrad, smidigare kombinationer av väg, järnväg och sjöfart, som sammantaget ger mindre klimatpåverkan.

Om inköp av transporter får klimatkriterier, så kan mycket åstadkommas, menar hon.

sid 12

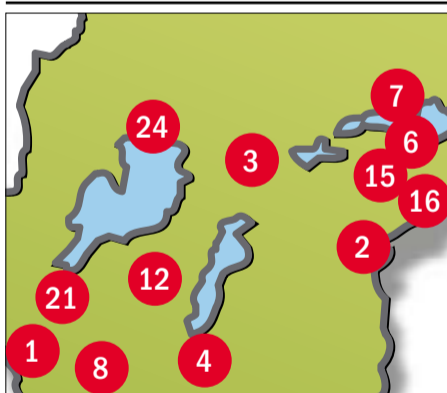
FOTO: LENA SONNIE



Sverige lyfter mot logistikens världstopp

Svensk logistik kommer trea bland 155 länder, när världens tunga logistikaktörer får sätta betyg. I Katrineholms nya kombiterminal (bilden) går hanteringen snabbt.

sid 5



Sveriges 25 bästa logistiklägen 2010

Läs om vilka orter och regioner som har stärkt sitt logistikläge och varför Göteborg åter hamnar etta i den svenska logistiktoppen

sid 6

FOTO: LENA SONNIE



Hon vill gynna svensk sjöfart

Ändrade regler om inre vattenvägar ska gynna Mälarsjöfarten och Vänersjöfarten, säger infrastrukturminister Åsa Torstensson.

sid 17

FOTO: LENA SONNIE



Det stora skiftet

– Den industriella ekonomins fokus på skalekonomi och standardiserade produkter är ett tänkande där slutkunden upplevs som en utomstående. I kunskapssamhället blir det annorlunda, säger logistikprofessorn Dag Ericsson.

sid 4

Fånga kaninen med Steven Spear på Plan-konferensen 2010

För första gången till Sverige: Mottagaren av McKinsey Award för **en av de bästa** artiklarna i Harvard Business Review och författaren till bestsellern 'Chasing the rabbit', management- och leangurun Steven Spear!



› Program och anmälan på plan.se

plan™

Fem år med Sveriges bästa logistiklägen

Sedan starten publicerar Intelligent Logistik den årliga listan över Sveriges bästa logistiklägen.

Logistiklägen har genom oss blivit ett begrepp som uppmärksammas alltmer på mässor, konferenser i forskning och i media. Tyvärr har det som alla framgångsrika objekt också lockat till plagiatförsök.

Men det är bara hos oss som den uppmärksammade årliga listan publiceras och då alltid i årets första nummer, som kommer som temabilaga med Dagens Industri i februari.

Numera har den årliga listan vuxit till 25 regioner och orter. Vi uppmärksammar femårsjubileet med att på bred front följa upp och bevaka vad som hänt inom logistiketableringar. Vi speglar också framtidstrenderna och de orter och regioner som är på väg uppåt.

Numret handlar också om miljölogistik, om hur stora aktörer vill profilera sig genom gröna och klimatsmarta projekt. Vi skriver också om de många nya kombiterminaler som nu växer upp och planeras runt om i landet. Sverige är trea i världstoppen när det gäller affärslogistik utifrån kompetens och kvalitet.

Vi som nu är partners och ägare till Intelligent Logistik och nu i 20 år samarbetat i flera framgångsrika mediaprojekt, har lärt

känna branschen och dess människor rätt väl. Vi tackar för ett gott samarbete och för det förtroende vi fått under Intelligent Logistiks första fem år. Vi räknar med en lika framgångsrik fortsättning.

Tillsammans når temabilagan Intelligent Logistik i Dagens Industri, affärsmagasinet Intelligent Logistik och hemsidan www.intelligentlogistik.se med bransch- och affärsnyheter ca 400 000 läsare. Intelligent Logistik är därmed Nordens ledande media för att kommunicera med alla som arbetar med och intresserar sig för logistik, inköp och försörjningsfrågor inom industri, handel, tjänstesektor och offentlig verksamhet.

Vi ses på Plankonferensen och Elmia i april och på Logistik & Transport i maj.



Gösta Hultén,
Redaktör



Gustaf Berencreutz,
Marknadsansvarig

Intelligent Logistik ägs och produceras av Intelligent Logistik HB

REDAKTION
Gösta Hultén, redaktör
Bastugatan 6
118 20 Stockholm
Tel: 08-641 54 08
gh@intelligentlogistik.se

Lena Sonne, reporter
ls@intelligentlogistik.se

SKRIBENTER I DETTA NUMMER:
Johan Erichs, Peter Lorin,
Olle Anderstam

LAYOUT: Karin Sundin,
Sundin reklamstudio AB

REPRO: Stefans Ordbild

TRYCK: BOLD/DNEX Tryckeri AB,
Akalla, V-TAB Aröd AB, Göteborg,
MittMedia Print, Örnsköldsvik

EKONOMI & MARKNAD
Marknadsansvarig:
Gustaf Berencreutz
Intelligent Logistik HB
Vämlinge 4115, 761 73 Norrtälje
Tel: 0176-22 83 50
Fax: 0176-22 83 49
gb@intelligentlogistik.se

HEMSIDA
www.intelligentlogistik.se

Nästa nummer av affärsmagasinet Intelligent Logistik kommer i mars



THE PORT OF SCANDINAVIA





4:e storstadsregionen
NORRKÖPING · LINKÖPING

- ✓ Nära den demografiska mittpunkten
- ✓ Välutvecklad infrastruktur
- ✓ Ledande logistikforskning
- ✓ Universitets- och YH-utbildningar
- ✓ Exploaterbar mark till rimliga priser
- ✓ Stor tillgång till logistikrelaterade tjänster



**HUR LÄGET ÄR?
JO TACK, SVERIGES BÄSTA!**

Fjärde Storstadsregionen är en av landets ledande IT- och logistikregioner, med 420 000 invånare och tvillingstäderna Norrköping - Linköping som regionens lokomotiv. Logistikia är ett samarbete mellan Linköping, Norrköping och Linköpings universitet. Vi har stor kunskap och erfarenhet inom allt ifrån regionens infrastruktur, kompetensförsörjning och logistik till utbud av mark och lokaler. Vi har kompetensen och kontakterna som krävs för att ta ditt företag genom hela etableringsprocessen.

LOGISTIKIA
www.logistikia.se



Fem företag där en förnyelse är på väg

– Vi är mitt i ett paradigmskifte från det industriella samhällets till kunskapssamhällets teorier, modeller och sätt att tänka. Men de flesta lyckade förnyelseprocesser tar med sig det bästa av det gamla, in i det nya, säger Dag Ericsson, professor i logistik och med i Intelligent Logistikts redaktionsråd.

INTERVJU: GÖSTA HULTÉN

Hur relateras "det gamla" supply chain management, SCM, till det nya, demand chain management DCM ?

– Lite förenklat kan man säga att SCM fortfarande bygger på det slutna systemets grundbultar, med planerade och tänkta förlopp. DCM, å andra sidan, bygger på det öppna systemets tankar kring virtuella nätverk och flexibelt agerande, baserat på faktiska förlopp i realtid. Man anpassar sig till omgivningens krav. Eller som Hans Stråberg, Electrolux VD, uttryckt det, från att "försöka sälja det vi kan producera" till att "producera det vi kan sälja".

SCM står alltså i motsättning till DCM ?

– Nej, DCM står inte i ett motsatsförhållande till SCM. Tvärtom, de är kompletterande och stödjande arbetssätt. Vilket som väljs beror på kunder, produkter och den aktuella situationen.

– I vissa fall är det viktigt att hela kedjan samverkar och skapar en unik kompetens, som inget partnerföretag kan åstadkomma självt. Det är grogrunden för DCM, där integration och samarbete är intensivt.

– Men ett så intimt samarbete kan man inte ha med alltför många företag. Man får alltså definiera ett antal kärnprodukter och kärnprocesser som drivs enligt ett DCM-tänkande. Där ingår de viktigaste och största kunderna och leverantörerna. På nästa nivå, med viktiga, men inte avgörande kunder och leverantörer, kan ett traditionellt SCM-tänkande vara det lämpliga.

Vad innebär skiftet du talar om, från den industriella epokens betoning av skalfördelar, intern effektivitet och kostnader,

till kunskapssamhällets fokus på flexibilitet, yttre effektivitet och värdeskapande ?

– Den industriella ekonomins fokus på kostnadseffektivitet, skalekonomi och produktion av relativt standardiserade produkter är ett tänkande där slutkunden/konsumenten upplevs som utomstående.

– I ett samhälle med efterfrågeöverskott kan det vara rätt. I kunskapssamhället blir ansatsen annorlunda.

– Konsumenterna är medvetna och kräver anpassning. De är i högsta grad med i systemet och kräver uppmärksamhet. Försörjningssystemet är ett komplicerat nätverk, där alla parter på olika sätt påverkar varandra direkt och indirekt.

– Det är ett öppet system, där ingen egentligen kan ge order och styra. Det är ett paradigmskifte som kommer att ta lång tid, för det bygger på ett radikalt nytänkande.

– Koordination och utveckling av samverkan, från samordning till samarbete är centralt. Samordning kan "beordras", men inte samarbete. Man kan säga "jag samordnar er", men man kan inte säga "jag samarbetar er".

Vad mer utmärker det du kallar den nya affärsmodellen ?

– Det finns ett antal gemensamma faktorer. En av dessa är strävan efter enkelhet och acceptans. De företag jag ser som några av pionjärföretagen har program för intern kompetensutveckling på individnivå, men också på program för ökat samarbete i team både externt och internt.

– En annan är att det måste finnas en eldsjäl. Förändring måste drivas av en eldsjäl som ägnar mycket tid åt att förklara



FOTO: LENA SONNE

– Öppna, sociala system kräver ett nytt ledarskap och nya sätt att hantera verkligheten, säger Dag Ericsson.

och sprida "evangeliet" i organisationen.

– En tredje faktor är ledarskapet. Öppna, sociala system kräver ett nytt ledarskap och nya sätt att hantera verkligheten. En metod är att ersätta agendastyrda, strukturerade och formaliserade möten med systemiska möten, där gruppdynamik och samspel skapar nya och oväntade lösningar.

*Studien är gjord av forskaren Kerstin Jäger.

Ni har gjort en studie* av fem företag som visar exempel på den förnyelse du talar om. Tre är storföretag som ingår i koncerner, två är mindre företag, som leds av grundarna.

– Alla arbetar enligt ett DCM-tänkande, men man har nått olika långt i tillämpningen. Samtliga fem arbetar med öppna system. Man arbetar inte med planering och tänkta förlopp. Man arbetar med faktiska, levande förlopp.

Vilka gemensamma förutsättningar ser du hos de fem företagen ?

– Jag tycker att man tydligt kan se att de faktorer som nämnts ovan är gemensamma för de här företagen.

– Det krävs en eldsjäl som lägger engagemang, tid och passion långt över det som "krävs" i arbetsbeskrivningar. Historien visar att även i företag som växt sig stora, drivs förändring och utveckling ofta av grundarna och pionjärerna. IKEA, Dell, Apple, Microsoft är exempel på detta.

– Ingenting värdefullt kan åstadkommas utan djärvhet att fatta beslut och tålmod att genomdriva dem". Att fatta beslut om en satsning som kräver nytänkande är alltid mera riskfyllt än att göra som "Svensson gör". Det allra minst riskfyllda ur den här synvinkeln är ofta att inte göra någonting alls. Men det är samtidigt det mest riskfyllda agerandet på lång sikt.

– Helhetssyn är en helt nödvändig ingrediens för att lyckas. Det är också en av de svåraste delarna, eftersom man normalt inte råder över helheten. I samtliga fem företag nedan uppfylls dessa förutsättningar.

SCA

"I SCA började logistik- och IT-chefen Lennart Hjält redan på 1990-talet att argumentera och arbeta för helhetssyn. Först gällde det logistiken och dess plats i organisationen, men senare en helt kunddriven syn på hela verksamheten. Från början kom logistiken in väldigt sent i processen. Det gällde "bara att leverera". Idag är både logistik och produktutveckling med från början.

Det finns klara, processororienterade ansvarsområden hela vägen från fabrik till extern kund, vilket ofta betyder att produkterna skall levereras inom 24 timmar. På motsvarande sätt är säljsidan ansvarig för sina prognoser. En del av bonusen baseras på prognosfelets storlek.

En stor del av SCAs framgång ligger i att man nu har gemensamma mål och gemensamma informations- och affärssystem, vilket gör att besluten kan baseras på fakta i stället för subjektivt tyckande."

HansK

"Möbelfirman HansK är mindre, men fungerar på ett likartat sätt, där man mycket medvetet och systematiskt använder ett DCM-perspektiv och arbetar efter en "Demand Flow-process". Även här blir företagets olika funk-



"I SCA finns klara, processororienterade ansvarsområden, hela vägen från fabrik till extern kund."

tioner och avdelningar tidigt involverade i processen och systematiken gör att samarbetet flyter smidigt, samtidigt som helhetssynen betonas. Konsument- och kundinsikt är startimpulsen till hela processen och stor energi läggs ned på att identifiera kunders och konsumenters implicita och explicita behov. Men som eldsjälen, grundaren och ägaren Hans Karlsson brukar säga: "Vi frågar inte vad de vill ha. Vi talar om vad vi kan göra för dem".

Lantmännen

"I dagens Lantmännen är Anna Elgh en eldsjäl. Hon var från början ansvarig för logistikverksamheten, men har nu ansvar för helheten inom varuflödet, som också innefattar inköp och produktion.

Även inom Lantmännen betonas helhetssyn och vikten av samspel mellan marknad och varuflöde. Färdigmatkonceptet GOOH är ett bra exempel på DCM-tänkande. I det här konceptet har man samlat kompetenser inom produktframtagning, inköp, logistik och marknad, för att få fram vad kunderna värderar."

Ericsson Borås AB

"Inom Ericsson AB i Borås är Hans Hallgren eldsjälen. Han är ansvarig för funktionen "Operational excellence" där det bl a gäller att skapa effektiva flöden men också utforma och utveckla strategier för verksamheten. Inom Ericsson är



FOTO: LENA SONNE

Anna Elgh.

utmaningen att, trots storleken, se helheten och få de olika delarna av verksamheten att ha mål och mätningar som stöttar varandra och det leder till slutmålet. Man skapar kundvärde genom att balansera kvalitet, pris och ledtider; en utmaning när organisationen är stor och man har delmål i de olika verksamheterna som måste koordineras.

Strävan efter enkelhet och flexibilitet, tillsammans med tydlig kommunikation är nyckelord. Man är på god väg att skapa samarbete, samverkan och koordinering enligt en helhetssyn baserad på DCM, men i en stor koncern är det en lång resa."

Centiro

"Centiro är ett svenskt mjukvaruföretag med 5000 kunder i 29 länder. Kunderna finns i många olika branscher, vilket bidrar till stabilitet och tillväxt. Företaget levererar globalt från Sverige och har service 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan, året runt. Produkterna bygger på "best practice" inom olika branscher. Tack vare genomtänkt design och konstruktion kan Centiros grundkomponenter sättas samman för att passa ett stort antal olika flöden, oavsett land.

Centiro lever helt efter DCM-synsättet. Alla lösningar skapas med utgångspunkt från kundens unika förutsättningar. Att man lyckas med detta, som i princip inte är någon unik ansats, beror till stor del på företagets eldsjäl, Niklas Hedin, grundare, ägare och VD. Han är företagets chefsarkitekt, dvs den som lägger ut strategier och riktlinjer för vad teknologin i företaget skall inriktas mot. Han är också den som leder arbetet med att "lyssna av" vad som händer, vilka behov och möjligheter som dyker upp."

Sverige i logistikens världstopp

Sverige kommer på tredje plats bland 155 länder när 1000 ledande chefer inom logistikområdet i hela världen får sätta betyg på olika länders affärslogistik. I den förra undersökningen 2007 kom Sverige fyra.

AV GÖSTA HULTÉN

Tyskland kommer 1:a, Singapore 2:a och Sverige 3:a när 1000 av världens ledande logistikaktörer får sätta betyg på olika länders kvalitet och effektivitet när det gäller att hantera varuströmmar från hela världen, hela vägen från tillverkare till konsument. Det framgår av den nya ranking som Världsbanken gjort av vad som brukar kallas affärslogistik, på listan Logistics Performance Indicators (LPI) som ingår i rapporten Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy.

Studien är baserad på en omfattande enkät till 1000 ledande befattningshavare i internationella transport- och expressföretag. De får sätta betyg på effektivitet och kvalitet i både det egna och andra länders logistiska prestanda.

Undersökningen består av 35 frågor. Frågorna gäller de egna erfarenheterna av bl a prestanda, leveranssäkerhet, transparens, information och dokumenthantering i hamnar, på flygplatser, i tåg- och vägtransporter, IT- och telekomservice bland logistikaktörer som speditörer, rederier, lagerhanterare, tullmyndigheter, samhällsservice, branschorganisationer och varuägare.

Enkel tullhantering

Inte minst påverkas den logistiska prestationsförmågan starkt av kvaliteten i den offentliga sektorn och tullmyndigheternas förmåga att förenkla och underlätta den internationella handeln. I de logistisk lågpresterande länderna kontrolleras i genomsnitt varan-

nan container rent fysiskt och var 7:e container kontrolleras t o m två gånger.

Logistikprestationerna har generellt förbättrats i världen som helhet jämfört med 2007, enligt rapporten. Bäst presterar nu Tyskland, med Singapore på andra plats. Tidigare kom Singapore i toppen. På tredje plats i världstopp har Sverige gått upp. Det är en placering bättre sedan den förra mätningen 2007. Sedan dess har vi om man får tro enkäten, gått om det erkänt dugliga och effektiva logistiklandet Nederländerna.

Viktig faktor för tillväxt

– Den ekonomiska konkurrensen kräver oundvikligen att länderna stärker sina prestationer och att förbättrar logistiken är ett bra sätt att bli effektivare, sänka kostnaderna och förbättra den ekonomiska tillväxten, sa Världsbankens chef Robert B. Zoellick när han i januari besökte Berlin.

– Att strömlinjeforma flödena mellan marknader, tillverkare och konsument öppnar för starkare tillväxt och investeringsmöjligheter och borde vara i fokus för utvecklingsländernas tillväxtstrategier, förklarade han.

Enligt LPI så dominerar de stora ekonomierna toppen på den långa listan. De tio i botten tillhör nästan alla de fattigaste utvecklingsländerna. Undersökningen visar ett betydande "logistikgap" mellan rika länder och fattiga.

Bland afrikanska länder har t ex Niger och Tsad förbättrat sina placeringar rejält.

Anmärkningsvärt är kanske också att EU-länder som Ungern (plats 52) Grekland (54), Rumäni (59) och Bulgarien (63) kommer så långt ner medan Sydafrika kommer på plats 28 och Turkiet på plats 39.

Ryssland blygsamt placerat

Ett annat resultat som sticker ut är det relativt rika och utvecklade Rysslands blygsamma placering, på plats 94 och efter flera länder i Afrika. Men då ska man kanske komma ihåg att landet även om-



FOTO: LENA SONNE

Indien kommer på plats 47.

fattar hela Sibirien.

Bland de stora ekonomierna har Kina gått upp några platser, medan Indien har halkat ner 10 platser.

– Men jämfört med den första undersökningen 2007, har många utvecklingsländer förbättrat sin förmåga att knyta logistiken till de internationella marknaderna, vilket är en nyckelfaktor för deras konkurrenskraft, säger Otaviano Canuto, biträdande chef för bankens fattigdomsbekämpning.

De rigorösa gränskontrollerna har troligen bidragit till att ett så relativt välutvecklat logistikland som USA i årets undersökning sjunkit från 14:e till 15:e plats när den internationella logistikbranschen sätter betyg.

Sveriges avancemang, från fjärde till tredjeplats i världstopp, gör att vi passerar Nederländerna i rankingen. Av övriga nordiska länder har Norge avancerat till 10:e plats; Finland till 12:e och passerat Danmark som

halkat ner till plats 16.

Bland andra europeiska länder kan noteras att Schweiz avancerat något nedan Österrike rasat en bit neråt.

Rapporten som skrivits av Världsbankens ekonomer Jean Francois Arvis och Monica Alina Mustra, noterar också att många länder presterar bättre än vad deras placering när det gäller deras BNP per capita indikerar. Bland dessa logistiska högprestare återfinns Kina (27), Indien (47), Vietnam (53), Thailand (35), Filipinerna (44), Sydafrika (28) och Uganda (66).

De länder som förbättrat sin logistik mest mellan de två undersökningarna 2007 och 2010 är ofta de som redan tidigare har börjat utveckla sin logistikkapacitet och att underlättat sin handel. Till dess hör t ex medelhavsländer som Tunisien.

I Latinamerika ligger nu Brasilien i topp och i Mellanöstern är Libanon bäst.

LPI Ranking and Scores 2010¹

	LPI				LPI				LPI		
	Rank	Score	% of highest performer		Rank	Score	% of highest performer		Rank	Score	% of highest performer
Germany	1	4.11	100.0	Vietnam	53	2.96	63.1	Cameroon	105	2.55	49.7
Singapore	2	4.09	99.2	Greece	54	2.96	62.8	Niger	106	2.54	49.4
Sweden	3	4.08	98.8	Qatar	55	2.95	62.6	Nicaragua	107	2.54	49.3
Netherlands	4	4.07	98.5	Costa Rica	56	2.91	61.3	Jamaica	108	2.53	49.2
Luxembourg	5	3.98	95.7	Slovenia	57	2.87	60.2	Côte d'Ivoire	109	2.53	49.2
Switzerland	6	3.97	95.5	Senegal	58	2.86	59.8	Pakistan	110	2.53	49.1
Japan	7	3.97	95.2	Romania	59	2.84	59.1	Armenia	111	2.52	48.9
United Kingdom	8	3.95	94.9	Oman	60	2.84	59.1	Bolivia	112	2.51	48.5
Belgium	9	3.94	94.5	Tunisia	61	2.84	58.9	Gambia, The	113	2.49	48.0
Norway	10	3.93	94.2	Kazakhstan	62	2.83	58.9	Turkmenistan	114	2.49	47.9
Ireland	11	3.89	92.9	Bulgaria	63	2.83	58.8	Chad	115	2.49	47.9
Finland	12	3.89	92.6	Malta	64	2.82	58.6	Congo, Rep.	116	2.48	47.4
Hong Kong, China	13	3.88	92.4	Dominican Republic	65	2.82	58.5	Ghana	117	2.47	47.3
Canada	14	3.87	92.3	Uganda	66	2.82	58.4	Lao PDR	118	2.46	47.0
United States	15	3.86	91.7	Peru	67	2.8	57.9	Albania	119	2.46	46.8
Denmark	16	3.85	91.4	Uzbekistan	68	2.79	57.5	Comoros	120	2.45	46.5
France	17	3.84	91.3	Benin	69	2.79	57.4	Montenegro	121	2.43	45.9
Australia	18	3.84	91.2	Honduras	70	2.78	57.1	Gabon	122	2.41	45.4
Austria	19	3.76	88.7	Ecuador	71	2.77	57.0	Ethiopia	123	2.41	45.4
Taiwan, China	20	3.71	86.9	Colombia	72	2.77	57.0	Papua New Guinea	124	2.41	45.3
New Zealand	21	3.65	85.0	Macedonia, FYR	73	2.77	56.9	Maldives	125	2.4	45.1
Italy	22	3.64	84.9	Croatia	74	2.77	56.8	Djibouti	126	2.39	44.8
Korea, Rep.	23	3.64	84.7	Indonesia	75	2.76	56.5	Liberia	127	2.38	44.4
United Arab Emirates	24	3.63	84.5	Paraguay	76	2.75	56.3	Bhutan	128	2.38	44.3
Spain	25	3.63	84.3	Uruguay	77	2.75	56.3	Cambodia	129	2.37	44.0
Czech Republic	26	3.51	80.5	Bahamas, The	78	2.75	56.1	Algeria	130	2.36	43.7
China	27	3.49	79.9	Bangladesh	79	2.74	56.0	Tajikistan	131	2.35	43.2
South Africa	28	3.46	78.9	Syrian Arab Republic	80	2.74	55.9	Libya	132	2.33	42.8
Malaysia	29	3.44	78.4	Jordan	81	2.74	55.8	Myanmar	133	2.33	42.7
Poland	30	3.44	78.2	Mauritius	82	2.72	55.3	Botswana	134	2.32	42.3
Israel	31	3.41	77.5	Serbia	83	2.69	54.1	Solomon Islands	135	2.31	42.0
Bahrain	32	3.37	76.2	Venezuela, RB	84	2.68	53.9	Mozambique	136	2.29	41.5
Lebanon	33	3.34	75.1	Congo, Dem. Rep.	85	2.68	53.8	Sri Lanka	137	2.29	41.4
Portugal	34	3.34	75.0	El Salvador	86	2.67	53.7	Zambia	138	2.28	41.2
Thailand	35	3.29	73.6	Bosnia and Herzegovina	87	2.66	53.4	Mali	139	2.27	40.7
Kuwait	36	3.28	73.2	Madagascar	88	2.66	53.2	Guyana	140	2.27	40.7
Latvia	37	3.25	72.2	Azerbaijan	89	2.64	52.6	Mongolia	141	2.25	40.2
Slovak Republic	38	3.24	71.9	Guatemala	90	2.63	52.4	Angola	142	2.25	40.1
Turkey	39	3.22	71.4	Kyrgyz Republic	91	2.62	52.0	Afghanistan	143	2.24	39.9
Saudi Arabia	40	3.22	71.3	Egypt, Arab Rep.	92	2.61	51.8	Fiji	144	2.24	39.7
Brazil	41	3.2	70.6	Georgia	93	2.61	51.8	Burkina Faso	145	2.23	39.4
Iceland	42	3.2	70.5	Russian Federation	94	2.61	51.6	Sudan	146	2.21	38.7
Estonia	43	3.16	69.3	Tanzania	95	2.6	51.4	Nepal	147	2.2	38.6
Philippines	44	3.14	68.8	Togo	96	2.6	51.4	Iraq	148	2.11	35.5
Lithuania	45	3.13	68.5	Guinea	97	2.6	51.2	Guinea-Bissau	149	2.1	35.4
Cyprus	46	3.13	68.4	Haiti	98	2.59	51.1	Cuba	150	2.07	34.3
India	47	3.12	67.9	Kenya	99	2.59	51.0	Rwanda	151	2.04	33.4
Argentina	48	3.1	67.4	Nigeria	100	2.59	51.0	Namibia	152	2.02	32.8
Chile	49	3.09	67.3	Yemen, Rep.	101	2.58	50.8	Sierra Leone	153	1.97	31.2
Mexico	50	3.05	65.7	Ukraine	102	2.57	50.6	Eritrea	154	1.7	22.4
Panama	51	3.02	65.0	Iran, Islamic Rep.	103	2.57	50.5	Somalia	155	1.34	10.9
Hungary	52	2.99	63.8	Moldova	104	2.57	50.5				

¹ Scores are provided on a 1 (worst) to 5 (best possible) scale of performance.

The column " % of best performer " represents the relative LPI and is obtained by normalizing the LPI score. In this way, the best performer (Germany) reaches the maximum score of 100%, and the worst performer (Somalia) reaches the minimum with 11%.

Svensk logistik får toppbetyg i Världsbankens undersökning.

"Smickrande för Sverige"

– Det här är ett resultat som givetvis är smickrande för Sverige, men samtidigt lite förvånande. Det säger Kaj Ringsberg, professor i logistik vid Lunds Tekniska Högskola. Han har bred internationell erfarenhet och god överblick av logistik i länder som Tyskland, Nederländerna, Frankrike och Storbritannien. Han är bl a också expert i EUs Nordsjökommission.

– Utan att kunna gå in närmare på undersökningen tror jag att Sverige är framstående när det gäller att hantera logistikens administrativa processer. Tullen arbetar t ex utomordentligt effektivt.

– Men om det skulle gälla att mäta rent fysisk logistisk effektivitet så finns det många exempel på länder i Nordeuropa som är framstående, menar Kaj Ringsberg.



FOTO: LENA SONNE

– Smickrande, men samtidigt lite förvånande, tycker Kaj Ringsberg.

Här är Sveriges 25 bästa logistiklägen 2010

Här är Intelligent Logistiks nya lista över Sveriges 25 bästa logistiklägen/regioner 2010. Den visar bästa etableringsort för centrallager med distribution av konsumentprodukter, i Sverige och övriga Norden.

För 6:e året publicerar Intelligent Logistik här listan över Sveriges bästa logistiklägen.

Listan har numera utvidgats från 20 till 25 regioner och orter.

Det geografiska och demografiska läget, dvs den marknadsmässiga tyngdpunktberäkningen, är huvudkriterium och väger tyngst för placeringen på listan.

Sveriges demografiska eller befolkningsmässiga mittpunkt ligger mitt mellan Örebro och Norrköping. Härifrån nås den största delen av den svenska befolkningen med kortast avstånd vid distribution av varor. Det gör att de ca 2/3-delar av Sveriges yta som ligger norr om Gävle, hamnar alltför långt från den demografiska tyngdpunkten för att hamna i toppen på listan.

Vi räknar som tidigare på distribution av konsumtionsvaror, varav hälften är importerade och hälften producerade i Sverige.

Stor-Göteborg är fortfarande ohotad etta. Närhet till Nordens största import- och exporthamn, med oceangående direktlinjer och alltfler pendlar för järnvägsgods, är en fördel när alltmer produkter importeras från Sydostasien. En mycket god transportinfrastruktur, spetsutbildning i logistik och starkt regionalt samarbete, stärker Göteborg.

Stockholm delar sig i två

Norra Stor-Stockholm har fått en rad stora logistiketableringar bl a i Rosersberg och Enköping.

Nord-sydproblematiken och trafikproblemen delar fortfarande Stor-Stockholm i två logistikområden där det norra är mest expansivt.

Norrköping/Linköping har geografisk närhet till Sveriges logistiska mittpunkt och en allsidig transportinfrastruktur. Närheten till Europas främsta tillväxtmarknader öster om Östersjön, logistikutbildning på spetsnivå och det nya samarbetet i Logistikia stärker placeringen som tvåa.

Örebroregionen stärks genom nyetableringen av försvarets centrallager i Arboga på 60 000 kvm, den största nya logistiksatsningen i Mellansverige under 2009.

I toppen närmar sig dock Jönköping/Nässjö på 4:e plats. Förklaringen är framför allt stora, logistiketableringar på sammanlagt ca 200 000 kvm de senaste åren i både Nässjö och Jönköping.

Västerås/Köping avancerar en plats, tack vare den nya kombiterminalen och det nya logistikområde som öppnas i anslutning till den. Katrineholm går från plats 21 till plats 15 i och med öppnandet av den nya kombiterminalen och logistikterminalen där.

Uppsala planerar att flytta all logistikverksamhet från Boländerna till ett nytt område vid Storvreta norr om centrum och planerar också en kombiterminal där.

Gnosjö upp

Gnosjöregionen går upp från plats 22 till plats 20. Dit räknas i år de tre kommunerna Gnosjö, Värnamo och Gislaved. Öresundsregionen, med 3,5 miljoner innevånare i Danmark och Sverige, framstår som Nordens största interregionala tillväxtområden. Sveriges näst största containerhamn finns i Helsingborg. När Malmös norra hamn står färdigt om ett år kommer Malmö med säkerhet att locka till sig nya logistiketableringar.

Men för att nå hela Sverige med distribution ligger Skåne alltför långt från den demografiska tyngdpunkten för att kunna tävla med Mellansverige.

Sundsvall och Umeå konkurrerar

Gävle, med växande containerhamn, har förbättrat sin infrastruktur med utbyggnaden av E4 som motorväg till Uppsala.

Sundsvall och Umeå konkurrerar som Norrlands bästa logistikläge. Sundsvall vinner genom sitt läge längre söderut än Umeå, vilket ger ett något större demografiskt underlag. När det nya logistikcentrat NLC öppnas till hösten, stärker det givetvis Umeås ställning.



Sveriges bästa logistiklägen 2010

1. Stor-Göteborg
2. Norrköping/Linköping
3. Örebro/Hallsberg/Arboga
4. Jönköping/Nässjö/Vaggeryd
5. Norra Stor-Stockholm (Sigtuna, Enköping, Håbo)
6. Eskilstuna/Strängnäs
7. Västerås/Köping
8. Borås/Ulricehamn
9. Helsingborgsregionen
10. Malmöregionen
11. Södra Stor-Stockholm. (Botkyrka, Haninge, Södertälje, Nykvarn)
12. Skaraborgsregionen
13. Halmstad
14. Gävle/Sandviken
15. Katrineholm
16. Nyköping/Oxelösund
17. Karlshamn/Karlskrona.
18. Falun/Borlänge
19. Hässleholm/Kristianstad/Åhus.
20. Värnamo/Gnosjö/Gislaved
21. Trollhättan/Vänersborg/Uddevalla
22. Växjö/Alvesta
23. Uppsala
24. Karlstad/Kristinehamn
25. Sundsvallsregionen

(Copyright: Intelligent Logistik)
Mer info: www.intelligentlogistik.se

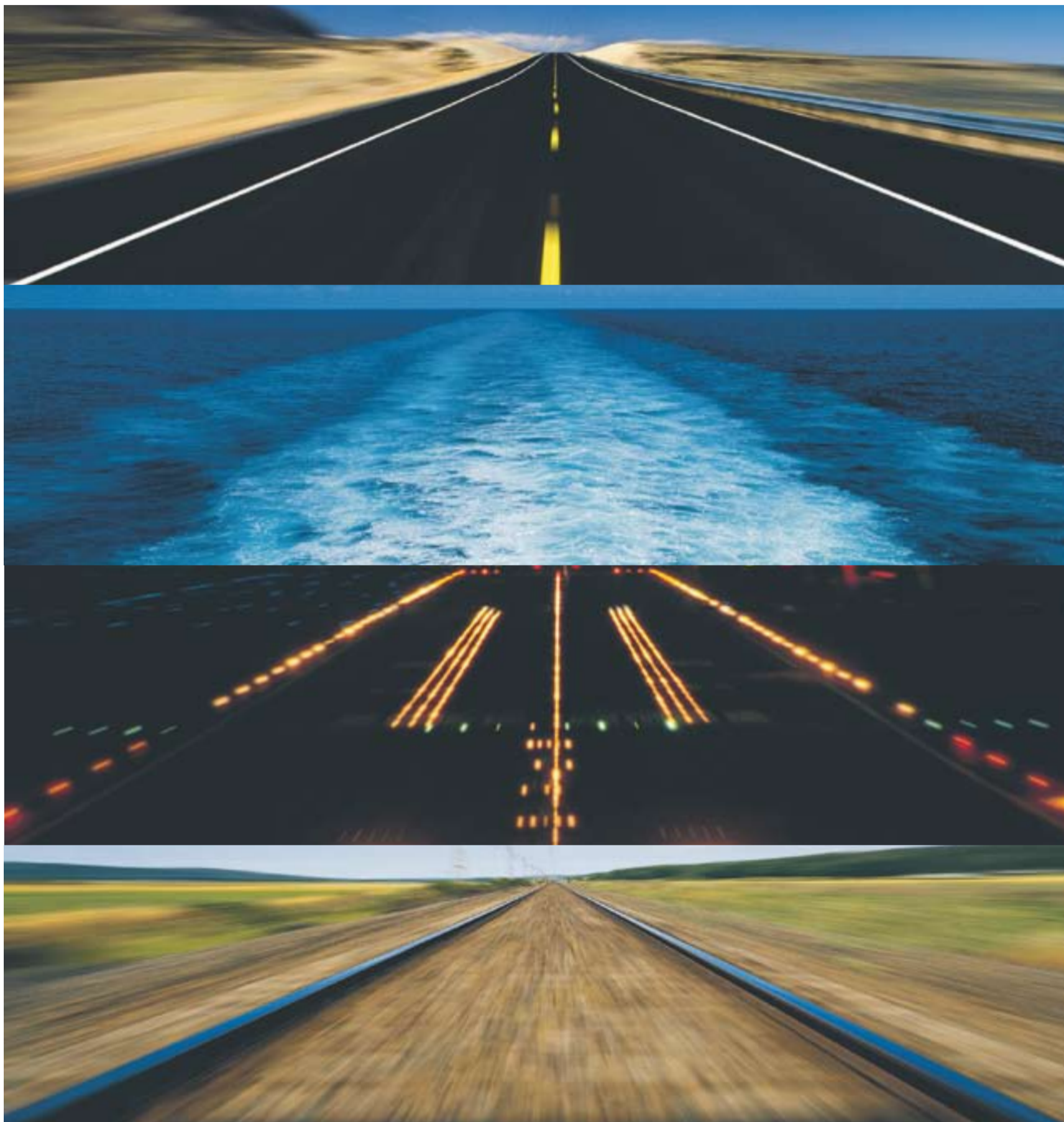
Här är de 6 kriterierna:

1. Geografiskt läge, med närhet till Sveriges och Nordens demografiska tyngdpunkt.
2. Volymen av nu befintliga och tillkommande logistikytor de senaste fem åren.
3. Allsidighet och tillgänglighet i logistisk infrastruktur i form av vägar, järnvägar, hamnar, fraktflygplatser och kombiterminaler.
4. Samlat utbud av logistikservice, relevant akademisk utbildning och tillgång till arbetskraft.
5. Samarbetsklimat och nätverk inom regionen.
6. Pris och tillgång på mark för nyetablering.



Hamnen är Göteborgs styrka.

SEGRARE I DET LÅNGA LOPPET



Göteborgsregionen har utsetts till landets i särklass starkaste logistikläge åtta år i följd. Vi tackar och bockar. En bidragande orsak är ett framgångsrikt samarbete inom Logistic Hub Scandinavia. För det räcker inte bara med ett geografiskt toppläge, Nordens största hamn, effektiv infrastruktur på framkant, spetsutbildningar och en stark regional tillväxt. Ett lagarbete måste också till. Det är då man vinner i det långa loppet. Är du på språng när du oss alla kvickt och lätt på www.logistichubscandinavia.se



Logistic Hub Scandinavia

Göteborgs Hamn, Banverket, Göteborg Landvetter Airport, Vägverket, Sjöfartsverket, Business Region Göteborg.

Göteborgs hamn slog rekord i järnvägsgods

Mängden järnvägsgods till och från Göteborgs Hamn fortsätter att öka och även för övrigt gods har det nu börjat vända efter krisen.

Allt fler väljer att transportera sitt gods till och från Göteborgs Hamn på järnväg, något som ger stora miljövinster.

– Det godsslag som stått sig bäst och till och med ökat under lågkonjunkturen är järnvägstransporterna, som fortsätter att slå rekord månad för månad. Under september hanterades 20 395 enheter vilket är den högsta månadssiffran vi haft. Samtidigt som den totala godsmängden sjönk under 2009, så ökade det järnvägsburna godset. Transportstättet har stått sig starkt och mängden järnvägstransporter uppgick år 2009 till 366 500 TEU. Det är alltså en sju procentig ökning, jämfört föregående år högsta siffran hittills, säger Magnus Kårestedt, VD.

Ljusning

Eftersom en fjärdedel av Sveriges utrikeshandel går via hamnen, speglar godsflödet den svenska industrin, och tecken på konjunkturförändringar kan skönjas tidigt.

– Vi ser ännu inte några större tendenser till uppgång, men vi ser något stabiliserade volymer och anar en svag ljusning av gods-transporter, säger Magnus Kårestedt.

Också i ro-ro-terminalen ser volymerna ut att ha stabiliserat sig.

Utrikeshandeln med bilar är det segment som drabbats hårdast av lågkonjunkturen, men även där har raset bromats upp. Från juli till september hanterades 38 412 bilar

vilket är en 28 % mindre jämfört med samma period 2008.

Finnlines ny kund

I dagarna har hamnen också fått en viktig ny kund som ger ökade volymer och nya destinationer för hamnen.

Det är finska Finnlines som lägger till Göteborg i sin service mellan Skandinavien och Spanien. Samarbetet innebär att Göteborgs Hamn får ytterligare en förbindelse med Spanien, då hamnen redan har motsvarande trafik via containerterminalen.

– Det är oerhört glädjande att Finnlines anlöper Göteborgs Hamn. Samarbetet innebär ökade volymer och ännu roligare är det med tanke på att det är första gången som vår ro-ro-terminal hanterar Spanien-volymer, säger Magnus Kårestedt.

Sedan den 9 januari anlöper Finnlines fartyg Göteborgs Hamn varje lördag i slingan Bilbao - Antwerpen - Helsinki - Kotka - Helsinki - Göteborg - Bilbao.

– Det godsslag som stått sig bäst och till och med ökat under lågkonjunkturen är järnvägstransporterna, som fortsätter att slå rekord månad för månad, säger Magnus Kårestedt.



Regionala lösningar behövs i Dalarna

Fler terminaler, mer spårkapacitet och regional samordning behövs för att hitta "vinn-vinn" lösningar för Dalarnas gods-transporter, menar Fredrik Bärthel, forskare vid Handelshögskolan i Göteborg

AV LENA SONNE

– Om mer gods går i containrar och via fler omlastningscentraler och järnväg den längsta sträckan, skulle det spara både pengar och miljö, säger Fredrik Bärthel, som gjort en förstudie med intervjuer om vägnät, godsmängd, tågspår och kapacitet i Dalarna. Den presenterades på Transportforum i Linköping i januari. Syftet är att se möjligheterna med samlastning för bättre fyllnadsgrad och att få balanserade transportflöden till och från regionen.

Studien visar också på förutsättningarna för att utveckla nya, hållbara intermodala transportlösningar genom samordning och samlastning.

– Fler godscentraler i t ex Insjön, Grängesberg och Avesta-Krylbo behövs, men också mer spår, säger Fredrik Bärthel.

I Birgersson utredning om strategiska kombiterminaler, fanns Dalarna inte med, trots att det är en viktig region för stål, papper och trä och landets fjärde största godslän med mycket produktion och exportberoende industri.

– I dag är det helt fullt och stopp för mer tåggodstransporter mellan Insjön och Borlänge.

Ett annat problem är balansen, att Dalarna för ut dubbelt så mycket gods än som tas in.

– Det finns stort behov av samordnade och intermodala lösningar, t ex av flöden från Avesta, Borlänge, Insjön, Grängesberg, Filipstad och Hällefors. De viktigaste flödena idag går i stråk från Göteborgs hamn till t ex Insjön.

Förstudien visar att volymer finns för nya förbindelser mellan Dalarna och Skåne, Göteborg, Oslo, Alvesta, Jönköping, Umeå och Luleå.

– Problemet är att få ihop stora volymer och designa transportvägar också för hög-värdigt gods. Nu går mest lågvärdigt gods på spår. Det finns dock ett nytt intresse att ta livsmedel med tåg, men då gäller det att kunna knyta ihop flöden.

T ex diskuterar ICA att ta livsmedel med tåg från Helsingborg via Västerås till Dalarna.

– Det bör finnas en regional täckning med linjeterminaler och ett linjenätverk. Därför är det viktigt att gå samman över kommungränserna och tänka regioner.



– Det är viktigt för kommuner och regioner att gå samman, säger Fredrik Bärthel.

Fler kombiterminaler ut på upphandling

Upphandlingsprocessen för ytterligare två av Jernhusens kombiterminaler startade i början av året. I januari gick inbjudan ut till potentiella anbudsgivare. Jernhusen samarbetar med norska RailConsult AS som höll i upphandlingarna för tre av Jernhusens terminaler i höstas.

Terminalerna, som ligger i Gävle och Sundsvall, är kombiterminaler för intermodala transporter i kombination väg/järnväg. Upphandlad operatör ska driva terminalerna och utveckla verksamheten vid dessa anläggningar. Anbud ska vara inlämnade senast den 6 april 2010.

Ökad containertrafik i USA

Nu ökar containertrafiken i större nordamerikanska hamnar. Detta enligt den amerikanska branschorganisationen National Retail Federations konsulter på Hacker Associates, citerade i Financial Times.

I december 2009 skeppades drygt en miljon TEU. Det var 1,7 procent fler än under samma period 2008. En TEU motsvarar en 20-fotscontainer på 6,1 meter.

Det är första gången sedan mitten av 2007 som containertrafiken i nordamerikanska hamnar ökat.

Under hela året 2009 minskade trafiken kraftigt, då framför allt butikskedjorna minskade sina lager med 12-15 procent.

Också logistikdatabasen Panjiva rapporterar en ökning med 2 procent i antalet försändelser till USA under december jämfört med året innan.

Ny tågpendel Norrköping-Göteborg

ERS Railways har valt Green Cargo som leverantör för tågdragningen i en ny intermodal tågpendel mellan hamnarna i Norrköping och Göteborg.

Holländska ERS Railways är en stor aktör när det gäller tågtransporter på kontinenten. 25 orter i åtta länder binds samman av ERS Railways godståg för containers och växelflak.

– Green Cargo har tagit fram den bästa produktionslösningen för containertågen mellan hamnarna i Göteborg och Norrköping, säger Johan Engdahl, VD ERS Railways i Sverige.

Tågen går inledningsvis Göteborg-Norrköping tur och retur två gånger i veckan, med en möjlig utökning till Södertälje. Avtalet mellan Green Cargo och ERS Railways gäller för 2010.

Det första tåget gick den 16 januari.

Platsannonserna för logistik ökar starkt

Antalet platsannonser för anställningar inom området Transport, Post och Logistik ökade under december 2009 till 146 jämfört med 118 i november.

Det är det högsta antalet platsannonser inom logistikområdet på mer än ett år, skriver arbetsmarknadssajten monster.se.

Det ljusnar för Norrbottenbanan

I nya Nordic Logistic Center i Umeå finns mark avsatt för att bygga vidare – på Norrbottenbanan, 27 mil ny kustjärnväg mellan Umeå och Luleå. Nu talar alltmer för att den verkligen byggs.

Banverket och Norrbottenbanan AB har skrivit en avsiktsförklaring om delade kostnader för planeringen av den nya kustjärnvägen. Avtalet gäller första etappen, Piteå-Skellefteå. Norrbottenbanan AB betalar dels en femtedel av kostnaden för järnvägsplanerna, dels förskotterar man resten av kostnaden upp till 220 miljoner SEK. Banverket betalar tillbaka senare. Pengarna gäller planering, inte byggande av banan. Förutsättningen är att Norrbottenbanan till någon del är med i den nationella plan för 2010 – 2021 som väntas i vår.

– Det är ingen tvekan om att Norrbottenbanan är ett intressant projekt med stor samhällsnytta, säger Banverkets GD Minoo Akhtarzand.

Den överflyttning av transporter från väg



– Norrbottenbanan är ett projekt med stor samhällsnytta, säger Banverkets GD Minoo Akhtarzand.

till järnväg som banan kan leda till skulle minska utsläppen av koldioxid med hela 114 000 ton per år. Transportkostnaderna för godstrafiken beräknas minska med cirka 30 % och restiderna mellan de större kuststäderna i norr halveras. Kostnaden beräknas till nästan en miljard per mil.

Drastiska miljökonsekvenser av nedlagd Vänersjöfart

På uppdrag av Sjöfartsverket har Sweco presenterat en utredning om de samhällsekonomiska konsekvenserna av en utbyggnad av slussarna i Trollhättekanal, i jämförelse med att ingen utbyggnad alls och att den kommersiella trafiken i Vänern upphör 2030.

Slussarna skulle utbyggda få en längd på 135 m, en bredd på 16,5 m och djup på 5,4 m.

Kostnaden för nya slussar och andra åtgärder i Göta älv och Vänern beräknas till

ca 2 miljarder SEK. Det är inte lönsamt att satsa på enligt Sjöfartsverket. Obegripligt, menar redare och industrifolk kring Vänern.

Men miljökonsekvenserna av en nedlagd Vänersjöfart skulle bli drastiska.

Om hälften av det sjöburna godset istället skulle gå med lastbil och hälften med järnväg, skulle det betyda ca

4 600 fler lastbilar per år 2025 och ca 43 000 fler lastbilar per år i Västsverige år 2040.

Jönköping och Nässjö har mest nya logistiketableringar

Nässjö/Jönköpingsregionen har mest nya logistiketableringar i landet enligt färsk statistik från logistikfastighetskonsulterna Colliers International.

AV GÖSTA HULTÉN

Under åren 2002 till och med 2010 tillkom hela 334 000 kvm nya logistikytor i 15 anläggningar i Nässjö och Jönköping. Det är mest i hela landet.

På andra plats kom Göteborg/Borås, med lika många nya anläggningar, men med en yta på 285 000 kvm. I Stockholm byggdes 11 nya anläggningar med 209 000 kvm yta.

Därefter kom i tur och ordning Örebroregionen, Öresundsregionen (Malmö, Landskrona Helsingborg), Mälardalen (Eskilstuna, Enköping och Västerås) och Norrköping.

Totalt tillkom ca 1,7 miljoner kvm nya logistikytor under hela perioden.

2010 mellanår

De överlägset största utbyggnaderna kom under 2008 och 2009, med sammanlagt 1,1 miljoner nya kvm.

2010 blir däremot ett mellanår.

Tillsammans är Gamlarpsområdet i Nässjö och Torsviksområdet i Jönköping de etableringsområden som varit mest expansiva i landet under de senaste åren.

Senaste tillskottet i Gamlarp är inte lagerytor utan en ny serviceanläggning för tunga fordon.



FOTO: LENA SONNE

– Nässjö och Jönköping kompletterar varandra. Om Jönköping utvecklas så är det bra för Nässjö och tvärtom, menar Bo Zander KS-ordförande i Nässjö.

– Det är Finnvedens Lastvagnar som investerat i en anläggning för tunga fordon som invigdes i januari berättar Claes Johansson, VD Nässjö Näringsliv.

Bo Zander, kommunstyrelsens ordförande i Nässjö kommun, ser framgångarna som ett resultat av hårt arbete, från NNAB, Nässjö Näringslivs ABs sida.

– Jag kan säga att det mesta är hemkocht. Vi får inga etableringar gratis utan det gäller att kämpa och gnetta.

Att logistikfrågorna i Nässjö är högt

Statistik för nya logistikbyggnader färdigställda 2002-2009

Avser byggnader med över 10 000 kvm lageryta.

Läge	Antal	Yta i kvm
Andra regioner i landet	16	221 000
Göteborg/ Borås	15	285 000
Jönköping/ Nässjö	12	334 000
Stockholm	11	209 000
Mälardalen	7	154 000
Norrköping	8	138 000
Helsingborg	3	125 000
Örebroregionen	5	145 000
Halmstad	4	145 000

prioriterade speglas bl a i att arbetet i NNAB ligger direkt under kommunstyrelsens ansvar.

Även befolkningsmässigt har utvecklingen vänt och Bo Zander ser det till stor del som ett resultat av de många nya logistiketableringarna.

Inom Position Scandinavia har Nässjö och Jönköpings sedan några år utvecklat ett samarbete.

Samarbetet med Jönköping fyra mil bort är också viktigt tycker han:

– Alla drar ju i sina tåtar, men Nässjö och Jönköping kompletterar varandra. Om Jönköping utvecklas så är det bra för Nässjö och tvärtom, säger Bo Zander.

Forskarstödd logistik i Örebroregionen

NeedL är ett nystartat projekt som ska främja utbytet och samarbetet mellan företag och forskning i Örebroregionen.

– Inom ramen för det här nya projektet ska behovet av forskning och kvalificerad utbildning inom affärslogistik kartläggas, säger professor Kaj Ringsberg, professor vid Lunds tekniska högskola, LTH och projektledare. Förutom LTH deltar Chalmers, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet och Örebro universitet i projektet.

Först genomförs fyra workshops, intervjuer och samtal med logistikfolk i



regionen för att ta fram förslag på forskning.

Man ska också ta fram en praktisk vägledning för hur intresserade företag kan komma i kontakt med forskare.

Projektet ska även initiera ett doktorandprojekt inom transport och logistik vid Örebro Universitet. Ansvarig

projektägare är Ola Sjölin, kommundirektör i Hallsberg.

Bakom projektet står Regionförbundet Örebro och Hallsbergs kommun.

Projektet ska bli a initiera doktorandprojekt vid Örebro universitet.



Öst är det nya Väst

När du läser detta sitter vi som bäst i Karlshamn och smider planer. Vi har tillsammans med kommunen bildat ett bolag som kommer att ge godset nya vägar att flöda. Välkommen till Logistikposition Karlshamn.

Ett nummer – en deal – flera möjligheter.
042-449 22 00

www.brinova.se

Logistik
position
com
Brinova
KARLSHAMN

50 nya jobb i tillverkning och logistik till Norrköping

Norrköping får 50 nya jobb när miljöteknikföretaget Borö AB etablerar sig i kommunen. Logistikatsningen görs för att minska ledtider och förbättra kundservicen. Både tillverkning och logistik läggs i Norrköping.

Företagets produktsortiment utökades 1998 med solfångare som ett dotterbolag i Övertorneå tillverkar. Dotterbolaget Arctic Energy tillverkar inomhusmoduler för luft/vatten-värmepumpar i Kalix.

– Vi har länge funderat på att expandera i södra Sverige och valet föll på Norrköping, eftersom det är en bra knutpunkt, säger vice VD Ellinor Rönnkvist, Borö AB i en kommentar.

– Norrköping har både järnväg och goda vägförbindelser och det gör att vi kan skapa ett effektivt logistikcenter för våra kunder i södra Sverige, Norden och Europa.

Draghjälp av klimatfrågan

Det handlar alltså om ett snabbväxande företag för miljövänlig energi, som får stark draghjälp av klimatdebatten och de höga elpriserna. Borö AB är nämligen störst i Skandinavien på ackumulatortankar och inbyggnadsberedare.

Det är ett familjeföretag med säte i Kalix, som även tillverkar värmepumpstankar till värmepumpar och solfångare till vattenburna system. De senaste åren har omsättningen ökat med 25 procent per år



Borö har tillverkning i Kalix, (bilden) Övertorneå, i Bosnien och snart också i Norrköping.

och man ser fram mot en ännu kraftigare ökning de närmaste åren.

I Norrköping ska tankarna isoleras, och ytterplåt stansas, bockas, lackas, emballeras och lagras. För att optimera transporterna kommer även omlastningar att äga rum i Norrköping. Investeringen blir ca 50 miljoner. Borö har skrivit ett långt hyresavtal på ca 12 000 kvm.

Man ska trimma in de första maskinerna redan i mars och räknar sedan med att ha full produktion efter semestrarna.

Borö AB grundades av ägaren och VDn Bo Rönnkvist 1976. Det sysselsätter idag 130 personer och omsätter ca 200 miljoner SEK.

– Etableringen sker både av logistiskäl och som en följd av att största kunden nyligen också flyttat sitt lager till Norrköping, säger Staffan Eklind, VD Transportcentrum/Etablering Norrköping, som biträtt vid etableringen.

Ny transportgigant knyter ihop Eskilstuna och Västerås

Transportnäringen konsolideras och företagen växer sig allt större genom fusioner och uppköp. Särskilt i Sydsverige har lokala transportföretag köpts upp av utländska åkerier.

AV PETER LORIN OCH LENA SONNE

En ny transportgigant är nu på väg att skapas i Mälardalen och Dalarna, när Sörmlast i Eskilstuna, Triofrakt, LBC Västerås och Bergslagens LBC går samman i ett gemensamt bolag, med en beräknad årsomsättning på ca 1,5 miljarder.

Ännu är namnet på det nya företaget inte klart, men ”dopet” väntas inom kort.

Huvudkontoret placeras i Västerås och VD blir Bernt Lindberg, idag VD i Sörmlast.

Det nya bolaget får en fordonspark på ca 500 lastbilar och 125 maskiner, 150 anställda och i dagsläget sju lokalkontor.

Alla de fyra företag som bildar det nya bolaget har ett stort antal delägare, oftast ensamåkare. Sammanlagt handlar det om hela 270 delägare i de fyra transportföretag som nu slås samman.

Koppling till kombiterminaler

Fusionen betyder att det nya bolaget kan delta i större upphandlingar, som de enskilda företagen hittills inte klarat på egen hand.

Förhoppningen är att fusionen ska ge besparingar och mer resurser för verksamhetsutveckling och marknadsföring.

Sörmlast ingår sedan tidigare i nätverket Atlas Logistik, som i december 2009 vann en stororder från Strängbetong i Strängnäs, i konkurrens med flera större konkurrenter. Det handlar om ett treårsavtal, där Atlas Logistik ansvarar för samtliga Strängbetongs transporter.

Atlas Logistik skapades just för att vara tillräckligt stort vid den typen av upphandlingar.

I nätverket är Akkafrakt med huvudkontor i Malmö störst. Även Centralen i Trollhättan, FORIA i Stockholm, Fraktkedjan i Göteborg, LBC Varberg och Sörmlast i Eskilstuna ingår.

Sörmlast är i sin tur en tidigare sammanslagning mellan Alltransport i Eskilstuna och lastbilscentralerna i Katrineholm, Flen, Vingåker och Strängnäs. Det nya bolaget får också kopplingar till kombiterminalerna i Västerås, Katrineholm och Eskilstuna.

Eskilstuna Kombiterminal, som är i stark tillväxt, drivs av Sörmlast i samarbete med Eskilstuna kommun.



– Bolaget ska bli sköta driften av kombiterminalen, säger Mats Gillstam, ordförande i Katrineholm Railpoint AB.

Fruktgrossist automatiserar med nytt höglager



Vi behöver mer plats och satsar på ett höglager, säger Per Unger.

Sedan 50 år är Helsingborg ett svenskt Mecka för frukt & grönt.

Ewerman AB, med rötter i den här tidens handel, är idag en av landets ledande grossister inom frukt- och grönt och med landets största specialsortiment av exotiska frukter och udda grönsaker. Företaget har även en egen modern mogningsanläggning

för bananer. Flera gånger har man byggt ut sin yta på marken. 1999 utökades lagerytan till att omfatta ca 6 500 kvm och 2003 var det dags för ytterligare utökning. Den totala byggytan blev nu närmare 10 000 kvm.

Med mer än 1300 artikelnummer i lagret behövde man öka sin lagerkapacitet på grund av stigande volymer och framtida expensionsplaner. För att möta den snabba omsättningshastigheten, valde man att satsa på en helt automatiserad höglagerlösning, som ska byggas av materialhanteringsföretaget Moving och stå färdigt inom ett år.

– Vi håller på att spränga väggarna och har fått hyra lager externt. Bristen på buffertplatser har gjort vår hantering svårare, säger Per Unger, VD för Ewerman.

Förra året påbörjades arbetet med en utbyggnad av distributionsanläggningen på Ewerman med ett nytt och modernt

höglager och en ny salladsfabrik. Investering kommer att fördubbla lagerkapaciteten inom Ewerman.

Men nu finns ingen mer mark att bygga på och därför kom man fram till att den bästa lösningen faktiskt var att riva en äldre salladsfabrik och bygga ett nytt 17 meter högt automatiserat höglager på samma plats.

– Det här nya, automatiserade buffertlagret med 2300 pallplatser är en absolut förutsättning för att vi skall kunna nå våra planerade mål om framtida expansion, säger Per Unger.

Till höglagret kommer Moving bli att leverera tre automatkranar, ställage, transportörer för pallhantering och ett WCS-system för kontroll och styrning av varuflödet.

Moving, som numera ingår i österrikiska KNAPP, har stor erfarenhet av automatiserade höglager. Bli har man nyligen leve-

rerat till Skandinavien största och högsta automatiska pallhöglager, Clas Ohlson i Insjön, med totalt 23 automatkranar och 11 600 pallplatser.

Till Ewermannprojektet har Moving valt automatkranar från österrikiska LTW. Det är Moving och LTW:s första gemensamma projekt i Skandinavien och innebär att samarbetet mellan de båda företagen kommer att intensifieras.

– Med LTW som partner för automatiska pallkranar stärker vi vårt redan breda produktutbud. Det innebär att vi kan fullfölja vår strategiska inriktning att bli marknadsledande i Skandinavien för logistik- och plocklösningar för såväl lättgods- som pallapplikationer, säger Ulf Jansson, VD för KNAPP-Moving AB.

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 tid-

ningen 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 (fyra magasin och tre tema-bilagor) till priset 400:- inkl. moms. Du kan även faxa in den 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

Landets största logistiksatsning i Umeå

I Umeå byggs just nu på landets största logistiksatsning, Nordic Logistic Center. Terminalen tas i drift i höst, samtidigt som nya Botniabanan öppnas för trafik.

AV GÖSTA HULTÉN

Umeå är en av landets snabbast växande regioner. Med 113 000 innevånare är det norra Sveriges största kommun. Befolkningsökningen är nästan dubbelt så hög som riksgenomsnittet.

Umeå är annars mest känd som universitetsstad. Men faktum är att även verkstads-, skogs-, medicin- och IT-branscherna är starka. Här finns bl a Volvos hyttfabrik, AstraZeneca, SCA och andra transporttunga storföretag.

Den nya godsbangården, NLC Terminal blir en del i ett strategiskt kombinät och ansluter till ett nytt, stort logistikområde, NLC Park. Det ska definitivt sätta Umeå på landets logistikarta. Satsningen är en direkt följd av Botniabanan som invigs i augusti och som gör att Banverket måste flytta den tidigare godsbangården. Den nya terminalen får åtta spår på sammanlagt 3200 meter.

"Dynamiskt norra Sverige"

– Umeå besannar verkligen bilden av det dynamiska norra Sverige. En färsk varuflödesanalys pekar på en fortsatt stark godstillväxt till och från regionen. Inom

kombitrafik väntas godsmängden t ex öka från ca 50 000 hanterade TEU i år till 150 000 TEU 2025, säger Michael Malmquist, projektledare och terminalansvarig vid NLC och med stor erfarenhet av järnvägs- och kombitrafik vid Banverket.

– NLC Terminal kommer att ingå i det strategiska kombinätet i Sverige och få en mycket effektiv terminallogistik, snabb godshantering och konkurrenskraftiga lyftpriser.

– När terminalen står klar i höst, blir det här Sveriges modernaste godsterminal, med bl a genomgångsspår och fjärrstyrda växlar. Med NLC Terminal stärker Umeå sin roll som naturligt logistiknav för norra Skandinavien, säger Bertil Hammarstedt, VD för INAB.

Miljardsatsning

NLC Terminal är en central del av konceptet Nordic Logistic Center i Umeå (NLC), där även Umeå Hamn finns med, liksom logistikparken NLC Park som nu byggs intill terminalområdet. Danska logistikjätten DSV är först att bygga en logistikanläggning här.

I NLC Park erbjuds skräddarsydda logistiklösningar, lagerhotell och med bra väganslutningar till både E4 och E12 mot Norge.

Umeå hamn har en omfattande linjetrafik till kontinenten och färjetrafik Umeå-Vasa. Terminalen i Umeå hamn hanterar årligen 300 000–400 000 ton gods och en växande del är containers. Under fem år investerar hamnen ca 200 miljoner SEK. Nya kranar och ny kaj är redan på plats i denna Sveri-

FOTO: LENA SONNE



Michael Malmquist, projektledare, Gunnar Isaksson, byggansvarig och Bertil Hammarstedt, VD Infrastruktur i Umeå AB, är övertygade om att terminalen blir klar i tid, trots att mycket berg ska flyttas.

ges nordligaste containerhamn.

Totalt rör sig logistiksatsningen i Umeå på omkring 1 miljard SEK.

ISS TrafficCare blir operatör

ISS TrafficCare har utsetts till terminaloperatör efter en omfattande upphandling mot tolv prekvalificerade företag, varav fyra lämnade anbud.

Det var den första operatörsupphandlingen i landet där konkurrensneutralitet var ett krav, dvs att operatören måste garantera lika villkor för samtliga företag som ska använda terminalen.

– ISS TrafficCare har i hård konkurrens levererat den bästa offerten både avseende konkurrenskraftiga lyftpriser och kvalitet i leveransen i övrigt. Så vi är mycket nöjda med utfallet av upphandlingen, säger Bertil Hammarstedt.

– Det här kontraktet är en viktig milstolpe för att etablera ISS TrafficCare som en effektiv terminaloperatör som kan bidra till kombitrafikens tillväxt i Sverige, säger Bengt Arvidsson, marknadschef för ISS TrafficCare:

Norska Railconsult AS genomförde upphandlingen av terminaloperatör.

 **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

”Så kan godsflöden och klimat kopplas ihop”

– Godsflödena måste kopplas ihop med klimatfrågan, säger Karin Svensson Smith MP, riksdagsledamot med lång erfarenhet från trafikutskottet. Hon kan bli vår nästa transportminister.

AV LENA SONNE

Karin Svensson Smith är MPs talesperson i trafikfrågor och en av riksdagens mest erfarna och kunniga politiker när det gäller transportfrågor.

– I Sverige har transportsektorn tyvärr det i särklass största oljeberoendet. Energin till inrikes och utrikes transporter kommer till 95 procent från fossila drivmedel.

Klimatanpassningen är därför det allra viktigaste, understryker hon.

– Det handlar inte bara om att flytta över vägtransporterat gods till järnväg och sjöfart. Mitt mål är högre fyllnadsgrad och smidiga kombinationer av väg, järnväg och sjöfart som sammantaget ger mindre klimatpåverkan. Om upphandling av transporter har klimatkriterier så kan mycket åstadkommas.

– Att man måste koppla ihop klimat och transport har inte den sittande regeringen förstått att göra, menar hon.

– Satsningarna på mer gods på järnväg och mer sjöfart har hamnat i bakvattnet, tycker hon.

”Kilometerskatt som i Tyskland”

Som främsta åtgärd för att flytta bort gods från vägarna vill Karin Svensson Smith införa en kilometerskatt på lastbilstrafik, som i Tyskland.

– En kilometerskatt på 2 kr per kilometer i genomsnitt bör införas på tunga lastbilstransporter från den 1 januari 2012. Självklart ska det finnas geografisk och annan differentiering av kmskatten så att exempelvis regioner med goda alternativ till järn- och vattenväg betalar mer och andra regioner betalar mindre. Detta är mycket viktigt för att inte belasta svensk skogsindustri för andra branschers överutnyttjande av lastbilstrafik.”

– Det behöver inte vara så dyrt som idag att lasta om på terminaler. Så länge det är det blir det lastbil hela vägen och alla lovvärda försök som startats med intermodal trafik, stannar på projektstadiet.

– Staten måste därför gå in och ta 30 % av investeringskostnader i kombiterminaler, menar hon.

Andra förslag gäller satsningar på sjöfart och järnväg som ska gynnas.

”Sjöfarten snabbomställare”

– Sjöfarten är en viktig pusselbit, som ofta glöms bort i klimatdebatten. Den har en stor potential som snabbomställare för klimatet. Med en klimatfokuserad transportpolitik kan särskilt sjöfarten bidra till en snabbomställning av godstransporterna.

– Sverige har här en geografisk fördel med sin långa kust och sina 52 hamnar som vi måste utnyttja bättre.

Men hur ska det gå till att samplanera godsflöden med klimatpolitik?

– När man t ex vill lösa problemen med översvämningarna av Väneren och Mälaren och måste reglera vattenflödena, måste man samtidigt se över och underlätta sjöfartens godsflöden och investera i förbättringar. Det gäller t ex satsningar på slussarna vid Trollhättan och Södertälje.

– Det har vi motionerat om i Klimat och sårbarhetsutredningen 2008, berättar hon och jag har debatterat detta med miljöminister Andreas Carlgren. Men han är inte insatt i sjöfartens problem, tycker Karin Svensson Smith.



– Med en klimatfokuserad transportpolitik kan särskilt sjöfarten bidra till en snabbomställning av godstransporterna, anser Karin Svensson Smith.

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder, vilket beror på att friktionen mellan skrov och vatten är mycket låg och att naturen till stor del bjuder på infrastrukturen.

– Men inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart 8 procent av den totala hanteringen av gods i svenska hamnar. Det är inte mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet också kunna avlastas från tung trafik.

– Men sjöfarten kan bara bli långsiktigt hållbar om bunkeroljan byts ut mot ett förnybart drivmedel. Utifrån dagens kunskap verkar biogas vara det optimala alternativet.

– En differentiering av skatter och avgifter bör införas för användning av olika bränslen så att det blir långsiktigt intressant att producera biogas.

Hur tänker ni lösa andra problem med flaskhalsar i godsflödena som finns i dag, t ex Marieholmsbron till Göteborgs hamn och godspår mellan Hallsberg och Mjölby som Näringslivets Transportråd krävt länge?

– Ett gemensamt rödgrönt förslag är inte helt klart, men vi har verkat för att lösa upp de flaskhalsar som finns i godsflödena idag och vi vill t ex tidigarelägga dubbelspår Hallsberg – Mjölby. Där är stora problem med för liten kapacitet idag och det går alldeles för långsamt med bara ett spår. Den sträckan har stor betydelse för hela godsflödet.

– Bättre spåranslutningar till Göteborgs Hamn är ett annat exempel som också Näringslivets transportråd vill prioritera. Marieholmsbron t ex vill vi också tidigarelägga.

– Man måste också hitta bättre kombinationer och möjligheter att ta mer gods på järnväg. Spåranslutning till Malmö hamn och i Helsingborg är också angelägna satsningar, som Åsa Torstensson inte har prioriterat, tycker

hon. De är viktiga för att kunna ta gods på järnväg till och från kontinenten.

– Åsa Torstenssons har inte satsat tillräckligt på godsflödena utan mer på persontrafiken, menar Karin Svensson Smith.

Vill följa Birgerssons förslag

Karin Svensson Smith anser också att insjöfarten i Sverige är missgynnad och vill förbättra möjligheterna för bättre kombinationer.

Kritik har också framförts av bl a Vänerhamnar att samma regler som gäller för prämar på Rhen och andra floder i Europa borde gälla för svensk insjöfart, menar de.

Karin Svensson Smith håller med om att svenska inre vatten måste också klassas som inre vattenvägar och få de fördelaktigare villkor som gäller i Europa.

– Men jag anser att satsningarna på järnvägslänken t ex mellan Karlstad och Göteborg är motiverad, vilket inte ska ställas mot satsningar på Vänersjöfarten. Vi har en övergripande syn på transportslagen och vill framför allt föra över gods från lastbil till tåg och båt och t ex inte gynna båt framför tåg.

Miljöfrämjande åtgärder

Andra miljöfrämjande åtgärder som står högt upp på Karin Svenssons Smiths önskelista:

- Vägverket bör få i uppdrag att utreda hur vägfärjor bättre kan avlasta vägar genom transport av lastbilar.
- Staten bör ställa krav på klimatsmarta godstransporter vid offentlig upphandling.
- En klimatdifferentiering av farledsavgifterna bör införas.
- Farligaste oljetransporterna och säkerhetsriskerna måste undvikas i Östersjön.

– Svenska staten måste ta ett gemensamt ansvar tillsammans med sjöfartsnärings för att klara de nya skärpta reglerna för utsläpp av luftföroreningar. Därför är det viktigt att behålla svensk flagg för fartygen och inte medverka till att den flaggar ut. Jag delar helt SEKO Sjöfolks och redareföreningens protester mot att avhända sig denna strategiska näring. Sverige måste driva på i IMO för att alla våra vatten på sikt ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar.

” Om de rödgröna vinner valet vill vi verka för att följa Birgerssons förslag med vissa justeringar och uppdateringar, med statliga satsningar på godsnoder, rikskombi-terminaler och strategiska hamnar.”

Vi hjälper ditt gods att ta den gröna vägen

Kombiterminaler för gröna transporter

Järnvägen har sina fördelar – och lastbilstrafiken har sina. I våra kombiterminaler knyter vi ihop de fördelarna. Genom att utveckla nya logistiklösningar och öppna upp terminalerna för nya aktörer hjälper vi fler till transportlösningar som gör skillnad för både människor och miljö.

Fyra terminaler med nya operatörer

VÄSTERÅS KOMBITERMINAL | samarbete med Mälarhamnar • vasteraskombiterminal.se
STOCKHOLM ÅRSTA KOMBITERMINAL | ISS Trafficare • stockholmstarstakombiterminal.se
JÖNKÖPING KOMBITERMINAL | ISS Trafficare • jonkopingkombiterminal.se
GÖTEBORG KOMBITERMINAL | Baneservice • goteborgkombiterminal.se www.kombiterminaler.se



ENKÖPINGS  KOMMUN

Bästa läget!

Enköping – Sveriges Närmaste Stad

Enköping ligger mitt i den expansiva tillväxtregionen Stockholm-Mälardalen. Inom 60 minuters restid lever och verkar tre miljoner människor. Här möts E18, riksväg 55 och 70. Goda kommunikationer och närheten till tre internationella flygplatser, inom 40 minuter, gör Enköping till en naturlig och viktig mötesplats för handel och affärer.

50 nya företag

Under de senaste åren har 50 företag valt Enköping och 800 nya arbetstillfällen har skapats. K G Knutsson, KungSängen, Chiquita, Sundolitt, Matfabriken, Bring, Coop, och Kilenkrysset är några exempel. Sedan tidigare finns här bland andra AGA Gas, Kronans Droghandel och Lifco. Idag väntar ytterligare 400 000 m² etableringsklar mark att bebyggas.



Känn dig varmt välkommen till Sveriges Närmaste Stad och vår näringslivsservice.

Läs mer på www.enkoping.se eller kontakta marknadschef Arne Wählstedt, arne.wahlstedt@enkoping.se

Svenska hamninvesteringar slår rekord 2010

De svenska hamnarna ser ljusst på framtiden. Aldrig tidigare har de planerade investeringarna varit så stora som de väntas bli under 2010.

Det visar statistiken från branschorganisationen Sveriges Hamnar.

AV GÖSTA HULTÉN

De inrapporterade investeringarna i svenska hamnar beräknas stiga från 2,8 miljarder 2009 till 3,4 miljarder 2010. Av statistiken från Sveriges Hamnar framgår det också att det främst är ny- och utbyggnad av hamnarna som ökar. Men även investeringarna i lasthanteringsutrustning ökar kraftigt.

Investeringarna är också väl spridda från norr till söder. Här är några exempel på större satsning längs Sveriges kuster.

Luleå Hamn är med mer än sju miljoner ton gods en av våra fem största hamnar och Sveriges största malmhamn. Här görs nu en förstudie för att med EU-bidrag muddra den sk Sandöleden.

Umeå hamn genomför strategiska investeringar i ny kaj, nya containerkranar och anslutningar till nya NLC, på totalt ca 200 miljoner SEK.

Till Sundsvalls hamn byggs ny järnväg. Genom det nya Tunadalsspåret och ett nytt triangelspår möjliggörs en ökad kombi- och containertrafik. Totalt är investeringarna här ännu större än i Umeå.

– Järnvägen till och från hamnen är en förutsättning för att bygga den nya kombiterminalen och Sundsvalls Logistikpark AB som också ägs av hamnen, säger hamnens VD Håkan Hedlund.

Investeringen uppgår totalt till ca 600 miljoner SEK.

Stora satsningar i Gävle

Gävle hamn är en växande export och importhamn för Mellansverige. Här finns en ny containerhamn och man har nyligen startat en ny utbyggnad för ca 870 miljoner SEK som ska vara klar 2015.

Stockholms Hamnars satsning på en helt ny containerhamn i Norvik för ca 1 miljard SEK är försenad efter att miljöprövningen gjort tummen ner för projektet. Men trots det gör Stockholms hamnar betydande investeringar under året.

Gävle, Södertälje, Oxelösunds och Norrköpings hamnar kan i framtiden avlasta Storstockholmsområdet stora transport- och miljöproblem och anses som ett alternativ till en utbyggnad av Norvik.

Södertälje hamn, med växande containertrafik för Stor-Stockholm med omland, investerade 2008 i ny kaj och en ny containerkran för totalt närmare 100 miljoner.

– Men nu är vi i det gynn-samma läget att kunna fördubbla våra volymer utan nya investeringar, säger Erik Froste, VD i Södertälje hamn.

Enkelspåret på 1 km mellan Södertälje C och hamnen är ett av landets mest trafikerade. Dubbelspår med el och nya anslutning till stambanan skulle kosta ca 50 miljoner SEK.



Malmös nya hamn är den största hamninvesteringen i Sverige just nu.

Oxelösunds hamn skaffade förra året en ny containerkran.

I Norrköping flyttas containerhanteringen till den nya containerhamnen och kombiterminalen Pampusterminalen som blir en fullservicehamn, där containers, trailers, bulk och lösgods kan hanteras. Kranarna är dimensionerade för att hantera de största containerfartyg som trafikerar Östersjön. Samtidigt pågår planeringen av den nya, elektrifierade järnvägen mellan hamnen och södra stambanan.

Norrköping har satsat stort

– Den stora satsningen på nya Pampushamnen är redan genomförd och den öppnas nu i dagarna, säger Ola Hjærtström, marknadschef.

Investeringarna i Pampushamnen under 2008 och 2009 var på ca 250 miljoner SEK.

Att bredda och fördjupa farleden in till Norrköpings hamn är kostnadsberäknat till 260 miljoner SEK.

I Karlshamns hamn planeras ett nytt kajavsnitt för 150 miljoner. Det är dock inte inräknat i årets investeringsstatistik.

– Men det är osäkert om vi hinner

påbörja den utbyggnaden i år, säger Anders Wiberg, utvecklingschef i Karlshamns hamn.

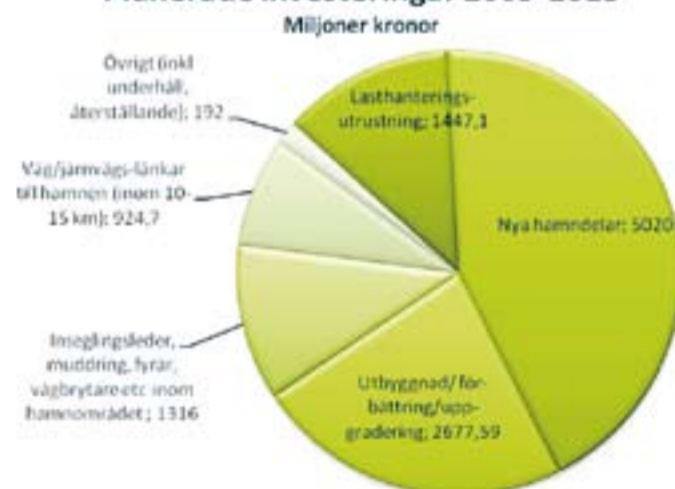
– Vår största satsning nu är den nya kombiterminalen som vi bygger under 2011-12. Det blir en investering på ca 250 miljoner, varav EU bidrar med 20% säger Anders Wiberg.

Ystads hamn, som är en stor färjehamn

fortsätter att bygga om för bättre arbetsmiljö och utrymme i hamnen och för ett uppgraderat läge för katamaranföbindelsen till Bornholm.

Den största hamnutbyggnaden, som också drar upp årets siffra är, är den helt nya Norra hamnen i Malmö, en investering på ca 900 miljoner SEK.

Planerade investeringar 2009-2013



Typ av investering	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2009-2013	2014-2021
Lasthanteringsutrustning	145	248	286	502	392	238	29	1447	115
Nya hamndelar	339	128	937	1357	630	685	1412	5020	730
Utbyggnad/förbättring/uppgradering	338	315	794	997	626	216	45	2678	95
Inseglingsleder, muddring, fyrar, vågbrytare etc inom hamnområdet		9	453	161	232	440	30	1316	15
Väg/järnvägs-länkar till hamnen (inom 10-15 km)	15	85	251	364	68	152	90	925	685
Övrigt (inkl underhåll, återställande)	82	85	106	67	11	5	3	192	39
TOTALT	920	870	2827	3448	1958	1735	1609	11577	1679

Siffrorna avser miljoner SEK. Källa: Sveriges Hamnar



www.moving.eu

Drömmer du om snabbare orderplockning? Utmana oss.

Smarta logistiklösningar kan vara helt avgörande för att stärka konkurrenskraften när marginalerna räknas i sekunder och ören.

Med en OSR-lösning (Order Storage and Retrieval) kan kapaciteten ökas till 800 plock i timmen! Vi visar gärna hur.

Moving konstruerar, producerar och levererar logistiklösningar för lager, transport, plockning och godshantering.

Vi ger oss inte förrän vi funnit den mest effektiva och lönsamma lösningen för ditt lager.

Att utmana oss är en god affär.

Höjda malmpriser blåser liv i historisk malmexport

Höjda malmpriser blåser nytt liv i den mer än 500 år gamla Dannemora gruva i norra Upplands bergslag.

AV OLLE ANDERSTAM

I Dannemora, i norra Uppland, började man bryta järnmalm för mer än 500 år sedan. När den en anrika verksamheten gick i graven 1992 – var det bara tillfälligt. Idag har världsmarknadspriserna på mineral förändrats, efterfrågan på metaller ökat och priserna stigit. Det här har lett till att Dannemora gruva startats igen. Den 30 november 2009 skeppades den första provleveransen av 8700 ton malm ut från hamnen i Hargshamn vid upplandskusten.

– Gruvbrytning handlar till stor del om logistik, materialhantering och transporter, säger, Kjell Klippmark, bergsingenjör och VD för Dannemora Magnetit AB och tar den senaste provleveransen som exempel.

– När vi väl fått upp malmen och fraktat den till Hargshamn, lastades den på båt till Rotterdam för att lastas om på mindre pråmar, innan den åter hamnar på tåg till slutkunden, Voestalpine Stahl i Österrike.

Infrastrukturen kvar

Omstarten i Dannemora underlättats av att den gamla infrastrukturen finns kvar. Den befintliga järnvägen på tre och en halv mil ut till Hargshamn för vidare transport till de potentiella kunderna kring Östersjön och Nordsjön är fullt fungerande.

FOTO: OLLE ANDERSTAM



Den första skeppslasten malm gick från Hargshamn på 1600-talet. Lastfartyget Sunnanhav fick göra jungfruturen från Hargshamn med järnmalm från den återöppnade Dannemora gruva.

– I vår del av världen uppstår ett visst vakuüm på metaller, och inte minst järnmalm, eftersom det kraftigt expanderande Kina ensamt suger upp cirka 300 miljoner ton på årsbasis, säger Kjell Klippmark.

– Vår malm kan också vara intressant för många på grund av sin naturliga halt av mangan, som ger järnet speciella egenskaper.

I Dannemora räknar man med att nå en utvinning på minst 1,5 miljoner årston när man når full produktion 2012–2013. Än återstår dock en del investeringar i väntan

på att den reguljära produktionen, som fördröjts på grund av lågkonjunkturen, kommer igång vid halvårsskiftet 2011.

Lastbilstransport valdes bort

– Vi har också ett genomförandeavtal med Banverket om upprustning av järnvägen till Hargshamn som är en del av sträckan Örbyhus-Hallstavik, förklarar Kjell Klippmark. Här tar Banverket större delen av investeringen på 50 miljoner kronor, medan vi och Östhammars kommun står för mindre delar. Arbetena kommer att påbörjas i maj-

juni 2010, samtidigt som vi bygger en egen terminal för anslutning till Banverkets nät.

Idag är hastigheten på sträckan till Hargshamn, sänkt från 70 till 40 kilometer i timmen till följd av bristande underhåll. I nästa steg kommer även mjukvara i form av ett nytt trafikledningssystem att installeras.

– Tidigare diskuterade vi möjligheten av lastbilstransporter till Hargshamn, vilket hade inneburit 75 lastbilar per dag härifrån, men det hade inte varit miljömässigt bra eller ekonomiskt fördelaktigt, konstaterar Kjell Klippmark.



Södertälje ökar som bilhamn.

Ny RoRo-service ökar Södertäljes bilimport

Bilimporten via Södertälje Hamn ökade kraftigt under hösten 2009. Nu har hamnen tecknat ett RoRo-avtal med det brittiska rederiet Mann Lines.

Den 8 februari anlöpte det första fartyget med fabriksnya Fordbilar till Södertälje. Linjen kommer att anlöpa Södertälje varje måndag, både med bilar och annat gods från kontinenthamnarna Terneuzen och Zeebrugge.

Både bilimporten till och bilexporten från Sverige minskade kraftigt under finanskrisen. Det berörde främst hamnar som Göteborg och Malmö. Men nu kommer allt fler tecken på att det vänder. I januari för ett år

sedan skeppades t ex knappt 1 300 bilar till Södertälje. Men i slutet av förra året hade antalet fyrdubblats och nådde då nästan upp till tidigare normala volymer.

Nu har det brittiska rederiet Mann Lines tecknat ett avtal med Södertälje Hamn som innebär att det anlöper hamnen veckovis från och med februari.

–Att börja 2010 med att skriva på ett nytt avtal med ett stort och välkänt RoRo-rederi är ett mycket bra tecken. Mann Lines har ett baskontrakt med Ford och från en stor bilhamn som Zeebrugge kan man naturligt hoppas på mer last, säger Erik Froste, VD Södertälje Hamn.

NU BLIR DIN LAGERHANTERING EFFEKTIVARE

Weland Lagersystem AB med produktion och utveckling i Gislaved, konstruerar, tillverkar och marknadsför lagersystem. Vi arbetar nära våra kunder med ett personligt engagemang för att tillsammans skapa de effektivaste lösningarna. Vi åtar oss att lösa hela ditt företags lagerhanteringsfunktion och erbjuder svensktillverkade, driftsäkra kvalitetsprodukter.

welandlagersystem.se



Närsjöfart bästa miljöalternativet

Sverige har betydligt bättre förutsättningar för kust- och närsjöfart än flertalet andra länder i Europa. Ett förbiset miljöalternativ.

AV GÖSTA HULTÉN

Med 52 hamnar, Europas längsta kust och de flesta större städer placerade vid kusten, har Sverige sällsynta förutsättningar för ökad kustnära sjöfart.

Men en ökad närsjöfart hämmas idag på flera sätt.

Politikerna måste sluta med sin negativa särbehandling av sjöfarten och ge de olika transportslagen lika villkor. Transportutredarna måste börja titta på närsjöfarten, kräver nu flera aktörer.

En av dem som profilerat sig för ökad närsjöfart som ett miljöalternativ är Erik Zetterlund, VD för Oxelösunds hamn och med i systemgruppen för IVAs rapport "Visioner Sjöfart 2030".

– I motsats till tåg och lastbilar tvingas fartyg betala hela kostnaden för sjöfartens infrastruktur.

En sådan obalans leder lätt till att politiker lockas att göra onödiga och samhällsekonomiskt olönsamma investeringar i järnvägsnätet, menar han.

I somras startade en ny roro-linje Åbo- Oxelösund-Travemünde, den första på många år mellan Finland, Sverige och Tyskland.

– Den bidrar till att avlasta vägnätet.

Verkligt alternativ

– Med relativt små eller inga satsningar på ny infrastruktur, kan närsjöfarten bli det alternativ som verkligen kan avlasta stora godsflöden på land, säger Erik Zetterlund.

Det handlar inte minst om att öka feedertrafiken mellan kontinenten och svenska och andra nordiska hamnar.



– Med relativt små eller inga satsningar på ny infrastruktur kan närsjöfarten bli det alternativ som verkligen kan avlasta de stora godsflödena på land, säger Erik Zetterlund.

– Det är inte självklart att merparten av det internationella containergodset till Sverige måste dras med lastbil eller tåg till Stockholm från Göteborg och Helsingborg. Ökad feedertrafik från t ex Rotterdam till svenska hamnar skulle avlasta både väg- och järnvägsnätet och påtagligt minska koldioxidutsläppen, säger Erik Zetterlund.

Regeringen vill satsa på sjöfart

Vid Transportforum i Linköping i januari, aviserad dock Åsa Torstensson ett ökat intresse också för svensk närsjöfart.

Sjöfartsverket negativa syn på nya slussar i Göta älv vid Trollhättan har upprört Vänerkommuner och industriföretag som är beroende av Vänersjöfarten.



– Om vi inför EUs regler om inre vattenvägar för Vänern och Mälaren, utnyttjas de mer kostnadseffektivt till gagn för miljön, säger Åsa Torstensson.

Men klassningen är Sveriges eget fel. Det var redarna som inför EU-inträdet 1995 lobbade för att Sverige skulle undantas från reglerna om inre vattenvägar.

Idag finns ett nytt intresse för ökad sjöfart på Göta älv även från redarhåll. Ökad Vänersjöfart är troligen också det enda sättet för Göteborgs hamn att nå sitt mål att fördubbla godsomsättningen inom åtta år. Sjöfartsutredaren Bertil Arvidsson har räknat ut att godsfordubblingen annars kan betyda 80 000 fler lastbilar per år genom centrala Göteborg.

Det är billigt och miljövänligt att frakta gods på köl, så nära slutkunden som möjligt. Därför läggs ny transporttunga industri i EU idag om möjligt vid kaj.

Omklassning på gång

Västra Götalandsregionen har krävt att regeringen skriver till EU och begära omklassning till inre vattenvägar. Vid Transportforum i januari öppnade infrastrukturminister Åsa Torstensson för ett sådant beslut:

– Regeringen har beslutat utreda och genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar.

– När det införts kan våra inre vattenvägar, d v s både Vänern och Mälaren, utnyttjas mer kostnadseffektivt och till gagn för miljön, säger Åsa Torstensson till Intelligent Logistik.

Svensk sjöfart ska också ges bättre förutsättningar att konkurrera globalt.

– Regeringen ska se över vad som krävs för effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter, och att införa ett svenskt internationellt fartygsregister, som ger bättre konkurrensvillkor för svenska rederier.

Åsa Torstensson säger också att regeringen ska göra en analys av det svenska maritima klustrets omfattning och betydelse.



Eskilstuna på väg att bli ett logistiknav för norra Europa?

Eskilstuna ligger strategiskt bra i Stockholm-Mälardalen. Bra läge för kostnadseffektiva och gröna logistikflöden till och från Tyskland, Danmark inklusive Öresundsregionen. Liksom för transporter via Göteborg, Norge, Finland och Ryssland. På plats finns ett väletablerat nätverk av logistikföretag med utbildad, engagerad och duktig personal. Tydliga bevis på

Eskilstunas fördelar är etableringar av företag som H&M, Meca, Lidl och Skanlog. Nu öppnas ytterligare ett nytt logistikområde – Eskilstuna Logistikpark - stort som 550 fotbollsplaner. Här sammanflätas motorväg, järnväg och flyg till ett logistikcenter som kommer att bli ett nav för transporter i norra Europa. Vill du prata hållbara logistiklösningar slå en signal

till Mikael Jonsson, 016-710 84 04 eller Bernt Arehäll, 016-16 75 32. Mer information finns på www.eskilstunalogistik.se

Eskilstuna Logistik

Malmö miljardsatsar på ny hamn

Malmö Hamn satsar nu närmare en miljard på en ny hamn för att stärka sin position som logistikcentrum. Nya partners och industrier ska lockas att etablera sig i regionen.

AV JOHAN ERICHS

Trumfen heter närhet till vägnät, marktillgångar och genomslående miljöåtgärder. Både industriellt och befolkningsmässigt ökar tillväxten i Malmö och i Köpenhamn. Det stärker attraktionen för nyetableringar av verksamheter.

– Vi räknar med att det leder till att företag överväger sina distributionsmönster och ser vår region som ett attraktivt område.

Någon form av konsumtionsverksamhet vore intressant att få hit och då utifrån detta behov bygga en slags mega-hub i Malmö. Produktionsindustrier är också intressanta, i dagsläget för vi dialog med en vindkraftsindustri vilket passar bra in i det starka miljöfokus som vi har tillsammans med Malmö Stad, förklarar Johan Röstin, VD för CMP, det gemensamma hamnbolaget för Köpenhamns och Malmö hamn.

Norr om Malmö

Den pågående hamnutbyggnaden till ett anläggningsvärde av cirka 900 miljoner SEK ska vara klar under första kvartalet 2011.



Hamnutbyggnaden i Malmö, till ett anläggningsvärde av ca 900 miljoner SEK, ska vara klar om ett år.

– Visionen är att den påtagligt ska stärka vår position inom färjetrafiken och containertrafiken eftersom det genom förändringen blir så mycket effektivare att ta sig in och ut ur hamnområdet. Genom utbyggnaden går det helt och hållet att undvika att transporterna tvingas in i stadstrafiken, berättar Johan Röstin.

Mycket mark

Tillbyggnaden som görs norr om Malmö, Norra Hamnen, ger nya trafikytor, en ny ro-ro-terminal, ny containerterminal och en ny kombiterminal.

– Vi ser riktigt positivt på framtiden.

Få hamnar i norra Europa har så stora marktillgångar som Copenhagen Malmö Port(CMP) och Malmö Stad.

Den framgångsrika satsningen på Malmö som importhamn för bilar till Östersjöregionen ska fortsätta, enligt Johan Röstin..

– Den är långsiktig och vi har nya aktörer som vill etablera samarbete med oss.

Kombiterminal nästa

Den pågående utbyggnaden är framförallt inriktad på att effektivisera för lastbilstrafiken.

– Nästa steg blir att attrahera mer järnvägstrafik. Vi ser en stor potential i kombitrafiken. Intermodaliteten kommer att växa sig stark. Tyvärr finns det en tröghet inom transportbranschen som gör att fordons- trafikerna behåller sin position. Men jag är övertygad om att vi på sikt kommer att få se överflyttning av gods från lastbilar till tåg och fartyg. Inte minst av miljöskäl.

Nästa utbyggnad av hamnområdet kommer sannolikt att inriktas på järnvägs- trafikerna. På längre sikt – i en senare etapp – kommer det att etableras direktanslutande spår från Norra Hamnen till stambanan/ kontinentalbanan.

Fehmarnbro inget hot

Vad talar för sjötransporter i framtiden?

– Vår ambitionen är att optimera all godshantering inom hamnen. Skapas tillräckliga förutsättningar räknar vi även med att närsjöfarten kommer att öka, både av ekonomiska- och av miljömässiga skäl. Får vi ned ledtiderna så kan sjötrafiken bli ett intressant alternativ till lastbilstrafiken. Transportbranschen styrs ofta av trender och det finns en del som talar för att sjötransporter kommer att få ett uppsving.

Hur ser ni på den kommande fasta förbindelsen över Fehmarn Bält som knyter ihop Danmark- och Tyskland till Själland? Den kombinerade väg- och järnvägsbron ska stå klar 2018 med byggstart 2012.

--Den oroar oss inte. Vi ser idag förbindelsen snarare som ett komplement än som



– Målet med hamnutbyggnaden är att optimera det logistiska flödet och på så sätt locka nyetableringar och nya samarbetspartners, säger Johan Röstin..

ett hot. Förmodligen riskerar dock vissa danska hamnar, som Århus att drabbas av nedgång i trafikvolym.

På näringslivskontoret i Malmö Stad är man också övertygade om att Fehmarn Bält-förbindelsen är bra för Malmö-regionen.

– Transporterna av både människor och gods underlättas, vilket är positivt och även kan bidra till en gynnsammare arbetsmarknadsutveckling, säger Agneta Möller, biträdande näringslivschef på Näringslivskontoret i Malmö Stad

Bron ger också förväntningar om att Hamburg som hamn genom Fehmarnförbindelsen får en ökad betydelse.

– Genom den satsning som nu pågår i Malmö Hamn så hoppas vi att ökad trafikvolym i Hamburg även öppnar möjligheter för oss som en hub för olika slags gods till de nordiska länderna, på motsvarande sätt som Malmö Hamn idag är viktig för bilimporten till grannländerna, säger Agneta Möller.

Flyget på Kastrup nyckelfråga

Malmö har stärkt sin ställning som logistikcentrum under den senaste tioårsperioden. Genom nybyggnaden av Malmö Hamn ökar tillväxtpotentialen ytterligare. Men det finns orosmoln.

– Framförallt är det viktigt att Kastrup behåller sin status och det har en hel del att göra med hur det går för SAS. Det måste finnas en rad direktlinjer ut i världen för att Malmö och Köpenhamn ska kunna behålla och stärka sin roll som tillväxtregion. Det duger inte om Kastrup degraderas till någon form av matarflygplats, menar Agneta Möller.

Hur skulle utvecklingen se ut om alla tänkte fyrkantigt?



Bit för bit framträder här landets färgstarkaste transportmässiga fullservicekoncept.



Norrköpings Hamn och Stuveri AB

www.norrkoping-port.se



– Hamnen kommer att stärka Malmö som logistikhub, säger Agneta Möller.

Från järnvägsknut till logistikhub

Det våras för våra gamla järnvägsknutar. Nu byggs moderna logistikhubbar med kombiterminaler i Alvesta, Katrineholm, Nässjö, Hässleholm, Hallsberg och Falköping för att bara nämna några.

AV LENA SONNE

När järnvägarna drogs fram i Sverige i slutet av 1800-talet anlades nya stationsområden som ett pärlband längs järnvägen. Katrineholm växte upp som järnvägsknutpunkt där södra och västra stambanan möttes. Efter att Scania flyttade busstillverkningen till Södertälje 2001 har Katrineholm fört en slumrande tillvaro. Men nu upplever man en renässans.

– Hanteringen förr var inte så effektiv, med styckegods som lastades av på perongen. Nu lyfts hela trailers på 35 ton av på någon minut, säger Bosse Ericsson, chef för kombiterminalen.

Fem dagar i veckan kommer ett fullastat godståg från Herne i Tyskland till Katrineholm. Det är transportjätten Van Dieren som valt Katrineholm för sin trafik.

– Tåg är snart ett självklart val för längre landtransporter av gods i Europa. Cooptåget är en föregångare i Sverige för livsmedel, säger Roger Andersson projektledare.

– Vi har insett att Katrineholm har en stor potential med sitt läge och som en länk i ett större logistikflöde.

– Nu bygger vi ett logistikcentrum med effektiv omlastning med terminalhantering utifrån nutidens miljö- och klimatmål. Det blir en av Sveriges största järnvägsterminaler med strategiskt läge med närhet till Stockholm.

Första logistiketableringen är trävarukoncernen Setra som lagt sitt centrallager här.

– Från november kan vi även ta fullånga tåg på en nybyggd bangård Norra terminalen, säger Roger Andersson. Det går redan nu på Södra terminalen. Katrineholm tar 25 000–30 000 TEU gods på tåg från 4 januari 2010.

Ytterligare en anslutning till Västra stambanan i riktning mot Stockholm planeras, om godsvolymerna växer.

Rekordår för järnvägsgods

Och volymerna växer. Göteborg ökade järnvägsgodset med 7%, förra året, trots minskade totalvolym. Volymerna via Helsingborgs Hamn ökade med 20 procent.

Helsingborgs hamn öppnade sin nya kombiterminal 2005. Satsningen har blivit

Allt fler kommuner satsar egna pengar på kombiterminaler

Nässjö bygger, tillsammans med Banverket ut godsterminalen i Gamlarp. Kommunen finansierar, med ett mindre bidrag ur EG:s strukturfonder. Totalt kostnad: 2 miljoner.

Hässleholm Nord blir södra Sveriges största industri- och logistikpark, med kombiterminal. I en första etapp satsas 200 miljoner på ett stort område, direkt vid Södra stambanan, med direktkoppling till Köpenhamn/Malmö, Mälardalen/Stockholm och Göteborg/Oslo.

Bättre förbindelse mellan Västkusten, nordöstra Skåne och Blekinge är viktig för godsflödena. Kust till kust-banan, delen **Emmaboda-Karlskrona**, rustas upp med start i år. Kostnad ca 800 miljoner. 20 procent är EU-medel, resten från staten.

Alvesta investerade 11 miljoner i en terminal 2009. Totalt investeras 20 miljoner i anläggningen som finansieras till 80 procent av Alvesta kommun, resten med EU-medel.

Falköping fortsätter bygga ut kombiterminalen. Sommaren 2009 tog internationella storföretaget ISS TraffiCare över drift och utveckling av Logistic Center Skaraborgs kombiterminal. Den ska också fungera som en sk Dryport till Göteborgs Hamn.

Hallsberg med sin stora och snabbt växande kombiterminal är viktig för Örebroregionen. Den var en av Banverkets prioriterade kombiterminaler och en av de första torrhamnarna. Den är en öppen terminal, där alla transportörer är välkomna och ägs av Hallsbergs kommun och Green Cargo. Terminalen har dagliga förbindelser med Göteborgs och Trelleborgs hamn.

Eskilstuna Kombiterminal startades i början av 2000-talet då H& M byggde distributionslager i kommunen och är redan för liten.

en stor framgång.

Miljöfrågan har blivit allt viktigare för industrin. Vi är glada att vi kan tillgodose behov när det gäller kombitransporter järnväg-sjöfart, säger Nicklas Romell, vid Helsingborgs Hamn.

Helsingborgs linjenät gör det möjligt att ta gods till i princip alla terminaler i Sverige.

Intercontainers tågpendel tyska Wanne-Helsingborg når järnvägsterminaler i Göteborg, Västerås, Eskilstuna, Norrköping, Södertälje, Gävle och Borlänge fem dar i

veckan.

En faktor som numera sannolikt ligger bakom framgångarna är leveranssäkerheten.

– Över 95 procent av godset som skickas med järnväg kommer och avgår i tid.

Detta gör dagens tågtransporter konkurrensaktiga, säger Nicklas Romell.

Men gods på järnväg tar ännu blygsamma marknadsandelar från lastbilarna. En av förklaringarna har varit dåligt kundfokus. En annan att kommuner anvisat mark för industrier utan spårförbindelse och bekostat vägar, men inte järnvägsspår.

FOTO: LENA SONNE



– Hanteringen rullar bra trots kyla och ishinder, konstaterar Bosse Ericsson, Roger Andersson och Mats Gillstam.

POSITION SCANDINAVIA

JÖNKÖPING · NÄSSJÖ



Torsvik, Jönköping/
Vaggeryd, intill E4



Höglands-
terminalen,
Nässjö, vid
Södra stambanan

Noshjul + gummihjul + järnhjul = enkel smäländsk matematik!

Tillsammans har vi noshjul (Jönköping Airport), gummihjul (E4/riksväg 40) och järnhjul (Södra stambanan). Vi har ett av Skandinaviens bästa logistiklägen och gör betydande kompetenssatsningar för att stärka logistiksektorn. 250.000 människor bor inom 55 km från Jönköping/Nässjö. Klicka in på våra hemsidor – det kan bli början till en god investering!

DESTINATION  JÖNKÖPING
www.jonkoping.se

 **TERMINALEN** www.transab.se

 **LOGPOINT**
SOUTH SWEDEN
TORSVIK JÖNKÖPING VAGGERYD
www.logpoint.se

 **NÄSSJÖ NÄRINGSLIV AB**
www.nnab.se

Enköping får Coops nya fryslager

Enköping har fått sin andra stora etablering av ett nationellt centrallager på kort tid när Coop bygger sitt nya fryslager där.

AV GÖSTA HULTÉN

I slutet av augusti gick Kooperativa Förbundet KF, som äger Coop, ut med planerna att göra om hela sin lagerstruktur. Av miljöskäl ska företaget satsa på fler tågtransporter och samtidigt spara pengar genom att samla sina lager till tre centrallager i landet.

Alla varor kommer att koncentreras till lagret för färskvaror i Västerås och för torra varor i Bro, nordväst om Stockholm. De tidigare distributionslagren i Malmö, Växjö, Umeå och Luleå skalas ner till omlastningsterminaler.

När det gäller det tredje nya lagret, för frysta varor, har flera tänkbara orter varit aktuella.

– Vi hade fem orter med i urvalsprocessen och en av dessa låg i södra Sverige. Men snart kom vi, via tyngdpunktsberäkningen fram till att lagret borde ligga i Mellansverige. Det säger Fredrik Persson, chef för Coop Logistik, som på kort tid lagt om företagets logistik i grunden.

– Enköping, som ligger mitt i mellan våra lager i Västerås och Bro, visade sig vara den optimala platsen.

– Enköping har ett strategiskt läge i Mälardalen och i omedelbar närhet till Stockholm. Kommunen har också visat sig vara mycket bra att samarbeta med, säger Fredrik Persson.

Ägs av Kilenkrysset

Det nya fryslagret byggs och ägs av Kilenkrysset, som inte tidigare haft någon verksamhet i Enköping.

Det nya fryslagret beräknas vara i drift under första halvåret 2011. När det öppnas kommer det att ge ett 60-tal nya jobb till kommunen.



– Enköping har ett strategiskt läge i Mälardalen och i omedelbar närhet till Stockholm, säger Fredrik Persson chef för Coop Logistik.

Coop är den andra stora logistiketableringen i Enköping på kort tid. 2008 öppnade KG Knutssons nya nordiska centrallager på 25 000 kvm här, en investering på ca 200 miljoner SEK.

Med tåg hela vägen till Bro

Totalt beräknas ca 500 lagerarbetare och chaufförer tvingas sluta inom Coop fram till 2011. Det är ca 1/3-del av hela personalstyrkan. Men eftersom företaget i förhandlingar med facket lovat begränsa inhyrningen av personal till 10 procent av hela arbetsstyrkan, kan förändringen ändå innebära nya jobb både i Bro och Västerås för att ta hand om de

kraftigt ökade volymerna där.

Omorganisationen och nedskärningarna påbörjas under första kvartalet i år.

I höstas startade det dagliga Cooptåget mellan Helsingborg och Stockholm. Därmed blir Coop först av de stora dagligvaruleverantörer att göra en större omläggning av de dagliga varuflödena från väg till järnväg som så många talar om.

Transporten sker i samarbete med Green Cargo. 30–40 lastbilstrailers lastas nu med torrvaror på Cooptåget fem dar i veckan.

– Det innebär ca 350 färre långtradare per vecka på sträckan och 8000 ton mindre koldioxidutsläpp per år. Målet är att Cooptåget ska rulla vidare även till Norrland.

– Vi gör det av både ekonomiska och miljömässiga skäl, säger Fredrik Persson.

Järnväg hela vägen

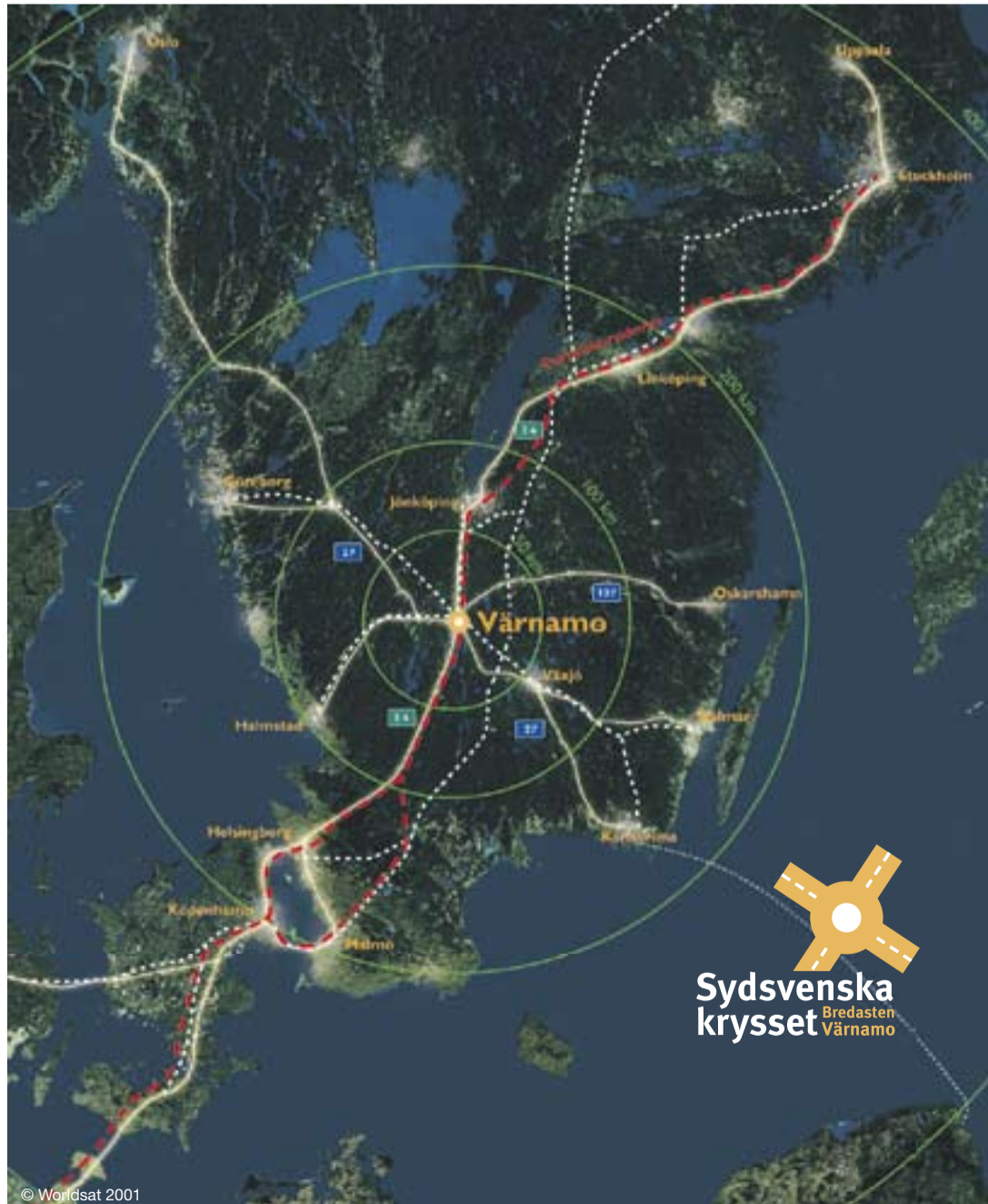
Tills vidare går tågen bara till Tomtebodas. Men under hösten 2010 beräknas kombiterminalen i Bro vara färdig och då kan järnvägsgodset gå ända fram till det nya torrvarulagret där utan dagens mellanliggande omlastning till lastbil mellan Tomtebodas och Bro.

Livsmedelstransporterna blir allt längre, i takt med att produktionen specialiseras och blir allt mer storskalig, med färre mejerier, slakterier och bagerier och allt större men färre mataffärer. Men det är faktiskt inte livsmedelskedjornas tunga och långa frakter utan konsumenternas bilfärd till och från stormarknaden, som belastar miljön mest.

På sikt är det meningen att merparten av Coops transporter ska ske med tåg.

– I framtiden räknar vi med att kunna ta mer varor på järnväg även till lagren i Enköping och Västerås, säger Fredrik Persson.

2012 beräknas hela Coops logistikomläggning vara genomförd.



Sydsvenska Krysset

**- centralt på marknaden
- i ett av Europas tätaste industriområden**

Sydsvenska Krysset ligger i korsningen mellan E4:an och den lika starkt trafikerade kust-till-kustvägen, väg 27. Uptill krysset går också kust-till-kustjärnvägen. Här finns nu ett 1 miljon kvadratmeter stort verksamhetsområde klart för byggnation.

På cirka två timmar når du härifrån både västkusten, ostkusten och sydkusten. Lägg till ytterligare två timmar och du når även Stockholm, Oslo och nästan hela Danmark. Det är 2/3 av den skandinaviska marknaden.

Inom fem mils radie finns drygt 2000 tillverkande företag i olika branscher. Den regionala företagsmarknaden är stor, där internationella koncerner med sina behov samsas med många små och medelstora företag.

Konst och designcentrat Vandalorum, som nu håller på att byggas upptill krysset och den framtida stationen för Europakorridoren, förstärker Sydsvenska Krysset som en extra stark etableringsplats.

För mer information
Tel: 0370-37 70 00 alt. 070-5410001
E-post: lars.a.sahlin@varnamo.se
www.sydsvenskakrysset.se



"30% billigare att bygga nytt"

– Vi kan visa att det blir billigare att bygga nytt än behålla det gamla 70-talslagret. Många blir förvånade. Men det kan ofta bli runt 30% lägre och ibland även mer, säger Emil Engelbrektsson, fastighetsutvecklare på NCC Property Development.

AV LENA SONNE

Byggbolaget NCCs fastighetsutvecklingsbolag NCC Property Development vill satsa på att skräddarsy nya logistikcentra. Och trots att branschen fortfarande är pressad av konjunkturen – eller kanske just därför – menar de att ett nybygge oftast går att räkna hem för kunderna.

– Vi har stora markområden i bra lägen för lager och logistikanläggningar t ex i Rosersberg i Stockholm Nord logistikcenter, 30 km norr om Stockholm, dels ett bara 500 m från Göteborgs hamn.

– Det är strategiska logistiklägen – med anslutning till både väg och järnväg, säger Robert Hägg, marknadschef på NCC Property Development.

I Rosersberg blev planen klar i slutet av 2009 och NCCs bygge av Baxter Medicals centrallager har startat. Det är en specialdesignad lagerbyggnad.

– 6800 kvm är redan bokade, men det finns plats för fler.

– I Göteborg har vi på gång ett stort, nytt industriområde för lager, logistikbyggnader och kontor, berättar Emil Engelbrektsson som arbetat med projektet i tre år.

Logistikpark Göteborgs hamn

Detaljplanen för Logistikpark Göteborgs hamn väntas tas i vår. Först då kan det bli byggstart. Planläggningen har pågått i flera år där NCC Property Development tillsammans med Göteborgs hamn, Göteborgs stad och Vägverket redan gjort omfattande investeringar.

Vägverket satsar en halv miljard på vägomläggningar och Göteborgs hamn får en ny entré.

– Området är strategiskt, nära alla större leder i Göteborg 10 minuter från city och med tillgång till båt- och järnvägstransporter, säger Emil Engelbrektsson.

Den totala tomtytan är på 200 000 kvm och färdigställs 2010–2014.

– Vi räknar med 4-8 lagerbyggnader, beroende på kundernas behov. Det kan röra sig om byggnader mellan 2000 – 60 000 kvm. Sammanlagt 170 000 kvm är möjlig lageryta.

Byggtid är ca 10 månader.

– Vi kan ha kort produktionstid till bra pris för våra logistikanläggningar. Allt sådant kunnande finns i koncernen och det kan vi dra nytta av, säger Robert Hägg.

– Vi har också nära samarbete med logistikexperter från United Log, Swisslog och Alfakonsult som visar hur man kan förbättra logistiken på en rad olika sätt i och med nybygget.

Optimalt logistikläge

För ett år sedan startade NCC Property Development konceptet NCC Future Logistics, som är inriktad på lager- och logistikfastighetsutveckling.

Arbetsmetoden är lite ovanlig.

– Vi är proaktiva och söker upp kunder som vi tror kan vinna på att flytta in i en ny byggnad. Det kan vara lager som vi ser är gamla och har stora brister. Ofta har man inte tänkt på att det kan löna sig att satsa på ett nytt lager. Vi räknar på vad ett befintligt

lager kostar och jämför det med totalkostnad för ett nytt.

– Vi är rätt ensamma om att arbeta så här i branschen, säger Emil Engelbrektsson.

– Flera nya kunder är på gång, men inga avtal kan avslutas innan detaljplanen är på plats. Nu är trycket hårt, men när vi startade Future Logistics i april förra året såg det först nattsvalt ut – det var ju i värsta kristiden, säger Robert Hägg.

De kunder som kan vara aktuella i Göteborg är dels verkstadsindustri, TPL-aktörer, däckimportörer, export och importföretag med flöden bl a från Sydostasien.

– Ett exempel är ett företag som har tyngdpunkt i Sverige och dels har Sverige, men även Norge, Holland, Belgien, Frankrike och Baltikum som marknader.

Efter en tyngdpunktsberäkning visar det sig optimalt med centrallager i den nya logistikparken i Göteborg, eftersom hamnen ligger så nära.

"Sparar minst 30 %"

Totalpris för att ha sin verksamhet i gamla logistikbyggnader från t ex 70-talet är i de flesta fall högre. De har högre driftskostnader. Många tror felaktigt att det alltid blir billigare men när de ser totalpris på energiförbrukning, transportsträckor m m blir många förvånade.

– Vi räknar med att man kan spara minst 30 % med ett nytt lager vare sig man vill krympa, minska antalet lagerpunkter eller expandera.

– Att bara räkna kvadratmeterpris blir fel eftersom det kan vara feldimensionerat t ex för lågt i tak, för bred gångbredd, utrymmen som inte utnyttjas effektivt eller lagerarbetare kanske tvingas göra onödiga arbetsmoment.

Om man behöver ett större lager kan en ny byggnad ha fler pallplatser på höjden och t o m minska kvadratmeterytan, men ändå få fler pallplatser.

Lägre energiförbrukning

Ett exempel:

– En kund som behövde utöka med 6 500 kvm bad oss göra det. Istället för att bara bygga ut fördubblade vi antalet pallplatser på en lägre kvadratmeteryta än den ursprungliga och fick en besparing för kunden på totalt på 1,9 miljoner SEK.

– Vi satsar alltid också på låg energiförbrukning och bra isolering så att driftskostnaden kan sänkas rejält.

– Det är dessutom mycket trevligare att arbeta i en modern lokal, påpekar Robert Hägg. Det är bättre ventilation, mindre drag, ljusare och ergonomiskt mer genomtänkt, säger han.

"Läget avgör"

Satsningen i Göteborgs hamn beror främst på dess utmärkta logistikläge – t ex i topp på Intelligent Logistikets lista sedan starten.

– Läget är absolut avgörande för väl fungerande logistik. Vi räknade på ett exempel med 200 lastbilar. Ett läge bara 5 km bort från Göteborgs hamn innebar extra lastbilstransporter för 7 miljoner SEK per år.

FOTO: LENA SONNE



– Det intressanta är ju inte kvadratmeterpris utan kostnad för antal pallplatser, säger Emil Engelbrektsson och Robert Hägg på NCC Property Development, som skräddarsyr nya lager.

Men markpriset är högre närmare hamnen?

– Ja, men för NCC, som haft marken i 20 år, innebär det inte så stor kostnad.

Miljöklassat

Alla nya logistikbyggnader blir miljöklassade. Green Building är ett system för märkning av energieffektivisering i byggnader

der initierat av EU.

NCC Property Development är Green Building-partner. Det innebär att nya byggnader har en energianvändning som är 25 % lägre än Boverkets norm för motsvarande nya byggnader. Miljöklassificeringen innebär att man tittar på hela byggnadens miljöpåverkan under livscykel.

Det pratas mycket om effektivare logistikkanaler från hamnar till hubbar. **Dryport** går ett steg längre.

Dryports: inlandshamnar, fullt integrerade med huvudhamnarna. Först ut: **Dryport i Skaraborg.**



- ✓ Hög tillgänglighet – kort hanteringstid
- ✓ Högsta container-säkerhet hela vägen
- ✓ Frihamnsområde nära slutkunden
- ✓ Integrerad IT med huvudhamnarna
- ✓ Eget containerområde
- ✓ Lokal logistik – global kontakt

DRYPORT

WWW.DRYPORT.ORG

Kontaktperson Leif Bigsten • Utvecklingschef, Falköpings kommun
070-593 03 63 • leif.bigsten@falkoping.se • www.falkoping.se

SKARABORG
LOGISTIC CENTER

The Interreg IVB
North Sea Region
Programme

Investing in the future by working together
for a sustainable and competitive region



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Citylogistik spar pengar och miljö

Att få till lokal samdistribution och en smart citylogistik är inte alldeles enkelt. I Stockholms närförort Nacka driver Bring just nu ett projekt där 33 000 leveranser ska minska till 1000 per år.

AV LENA SONNE

Att minska godstransporterna i städerna är viktigt för utsläpp, miljö och luftkvalitet.

Men många lovvärda citylogistikprojekt har kapsejsat. Stockholm och Linköping hade modeller som aldrig fick chansen att förverkligas. I Linköping hade konkurrenter svårt att samdistribuera. I Stockholm satte bl a privatiseringen av förskolor, skolor och äldreboenden hinder för en påbörjad satsning 2006.

Men nu leder nya sparkrav och miljötänkande till nya försök.

Från 33 000 till 1000 leveranser

Att få till en lokal samdistribution, d v s en smartare citylogistik i en kommun är inte alldeles enkelt. I Nacka bygger Bring Express just nu upp ett ruttsystem tillsammans med kommunen.

33 000 leveranser ska minska till 1000 per år.

– Vi startade i maj 2009 och det fungerar bra, säger Jonas Jederby, ansvarig på Bring Express.

Bring Express vann upphandlingen, efter att ha svarat på ett förfrågningsunderlag och räknat på kostnaden.

Men de var med redan för ett år sen, på en informationsträff där kommunen redovisade sina tankar och Nacka kommun har besökt deras terminal för att se hur gods hanteras.

– Vi hade förberett det i två år innan, säger Eva Scharin, som arbetar med Hållbar Utveckling på Nacka kommun.

– Det var miljön vi utgick från, men det blir andra fördelar också. Beställnings- och leveransrutiner har setts över, antalet fakturor minskar och vi tvingas göra mer långsiktiga bedömningar och får en annan helhetssyn på inköp, tycker hon.

Bring kör tre slingor i veckan till 168 adresser, d v s alla kommunala institutio-



På torsdagar kör Bupinder Singh en slinga i Saltsjö-Boo, Ektorp och Saltsjöbaden. Här leverar han till Orminge bibliotek.

ner; äldreboenden, dagverksamhet, skolor, daghem, bibliotek etc. med kontorsmaterial, kopieringspapper, städmaterial, städkemikalier m m.

Även privata företag är välkomna att ansluta sig till systemet, men ännu har inga näppat.

Kommunens tre största leverantörer, Corporate Express, Papyrus och Lyreco är anslutna. En fjärde, Onemed, som levererar förbandsmaterial, är på gång.

Istället för att få leveranser varje dag kommer nu en leverans i veckan. En lätt biogaslastbil kör tisdag, onsdag och torsdag i tre olika slingor, från Brings logistikcentra i Västberga, där beställningarna samordnats och omlastats för de fastställda leveransdagarna. Tisdagsslingan går till Saltsjö-Duvnäs och Nacka centrum, onsdagsslingan till Älta och Sickla, torsdagsslingan till Saltsjö-Boo, Ektorp och Saltsjöbaden.

För varuleverantörerna blir fördelen att få en enda leveranspunkt. Men Bring har valt att vara flexibla:

– För en leverantör, Papyrus, med lager i Årsta, har vi gjort upp om att hämta gods direkt från dem. De andra leverantörerna kör varorna till oss.

Nu är en ny upphandling på gång i Nacka. Målsättningen är att få in livsmedel

i systemet. Då räknar kommunen med att få ner distributionskostnaden, så att matleverantörerna kan sänka priset.

Ännu är försöket i Nacka i sin linda. Ännu har man inte gjort någon utvärdering. Möjligheter finns för både privata företag och andra kommuner att ansluta sig till systemet.

–Södertörnskommuner som ligger bra till att ansluta sig är Botkyrka, Haninge, Huddinge, Tyresö och de har också visat intresse, berättar Eva Scharin.

Bättre informationsutbyte i kedjan

– För att vi ska kunna planera bättre har vi ställt krav på information i flödeskedjan. Den mesta informationen kommer via mejl. Men om kommunens och vårt IT-system kan ”prata” med varandra, kan vi dela EDI-filer och ha gemensam information, säger Jonas Jederby.

För leverantörerna har dock logistiken blivit lite besvärligare. De måste packa mer samtidigt. Förut har kanske 40 löskollin skickats – nu ska det skickas på en pall.

– Men detta är i inledningsskedet och det blir bättre efterhand, tror Jonas Jederby.

Från början var det tänkt att varorna som kommer in idag ska ut imorgon. Men det fungerar inte alltid.

De kommunala institutioner som var vana att få en leverans per dag reagerade först lite surt.

– I början var det inte jättekul. De får ju planera bättre. Akutleveranser finns ju också, säger Jonas Jederby.

För att det ska fungera optimalt krävs att fler leverantörer successivt kopplas på till fler adresser.

– Det blir flera positiva effekter, mindre trafik, ökad trafiksäkerhet vid skolor och daghem, färre leveranser på skolgårdar.

– Fordonen är utrustade med alkolås och backkamera.

– Systemet gynnar små och medelstora företag som tidigare inte har haft en reell chans att konkurrera med giganterna, säger Eva Scharin.

– Men det ställer stora krav på kommunikation och information internt för att de optimala effekterna ska uppstå. Det förutsätter bra interna beställningsrutiner, beställningssamordning och helst också ett inköpssystem, vilket vi nu håller på att införa i Nacka, säger PO Andersson upphandlingschef i Nacka kommun.

Försök i Halmstad

I Halmstad har Bring redan kört samdistribution för kommunen ett par år, först för t ex kemikalier och kontorsmaterial, men nu också livsmedel.

Tidigare gjordes ett påslag för distributionen på varje faktura. Små köp kunde då bli dyrare än själva varan. Nu görs ett procentuellt påslag för respektive förvaltning. Effekten är att förvaltningarna beställer större volymer, men det krävde också större lagerutrymme. Nu arbetar man på att allt ska kunna beställas elektroniskt.

Bring Express ägs av Norska posten och är ett av dess verksamhetsområden tillsammans med Bring Citymail, Bring Frigoscandia, Bring Express, Bring Logistik, Bring Mail och Bring Dialogue.

Under de senaste åren har Posten Norge förvärvat ett 20-tal företag inom post och logistik på den nordiska marknaden. På den svenska marknaden äger Posten Norge Box, CityMail, Frigoscandia, Transflex, CustomerView.

Uppsala minskar transporter med 80 %

I Uppsala har ett citylogistikprojekt fått flera positiva bieffekter. Uppsala teknik & service, som sköter kommunens transporter och varuservice, och Uppsala vård & bildning, med verksamhet i skolor, förskolor, vårdboenden m m, fick för två år sedan i uppdrag att samordna transporterna. De skulle bli färre och en minskad biltrafik skulle ge bättre miljö i första hand på skolgårdarna. Dessutom var avsikten att inköpen skulle bli billigare.

Blygsamt mål

Målet var först rätt blygsamt. Man hoppades minska antalet transporter med 10–15 procent.

I juni 2008 var det dags att genomföra idén i de södra stadsdelarna. Projektet

omfattade alla slags transporter utom byggprojekt och måltidstransporter. Inga stora investeringar förutsattes, utan man skulle utnyttja det man hade av lastbilar och lagerlokaler.

Stora leverantörer med

De stora leverantörerna var med från början. Det hade saknats samordning i leveranserna. I stort sett varje dag och ibland flera gånger per dag kom lastbilar till de olika inrättningarna. Kommunens centralförråd utnyttjades dåligt. Det nya blev att leverantörerna lämnade varor till centralförrådet. Därifrån kördes varor en dag i veckan till varje arbetsställe.

Den första fasen omfattade drygt 100 skolor, förskolor, omsorgsboenden m m.

Efter ett halvår utvärderades insatsen. Det visade sig att leveranserna minskat från sju per vecka till en. Varje transport innehöll ca tio gånger mer gods än tidigare.

Leveranserna via kommunens varuservice hade ökat från 18 till 45 procent



Cykeln är viktig i ett miljömedvetet Uppsala.

av de totala. De ekonomiska effekterna visade på en betydligt högre besparing än beräknat. Antalet fakturor och intern administration minskade. Möjligheterna att förhandla ner priserna ökade med större beställningar och färre transporter.

Den tydligaste effekten var dock färre transporter till varje verksamhet. Här konstaterades en minskning med 80 procent. Resultatet blev alltså såväl ekonomiska som miljömässiga vinster.

När trängseln med varubilar blev mindre vågade fler föräldrar släppa iväg sina skolbarn på cykel eller gående, istället för att alltid skjutsa dem med bil till skolan.

Terminaler stärker Västerås som logistikhub

En urstark arbetsmarknad, väl positionerad verkstadsindustri, Nordens största insjöhamn och ett växande logistikkluster för livsmedel är grunden för Västerås senaste logistiksatsning.

AV GÖSTA HULTÉN

Västerås historia är starkt förknippad med ASEA – dagens ABB. Fortfarande är ABB största privata arbetsgivare. Men samtidigt har flera tidigare delar knoppats av – till Bombardier Transportation, Alstom och Westinghouse Electric. Klimatfrågan bidrar starkt till att alla nu växer.

– I ingen annan svensk stad nyanställs det så många ingenjörer som i Västerås. Behovet rör sig totalt om ca 1000 nya ingenjörer och tekniker, säger Helmer Larsson, näringslivschef på Västerås Stad.

För att klara rekryteringarna har kommunen en ”medflyttartjänst” och en jobbpool, som hjälper jobbsökandes partner att också hitta ett jobb.

Ny kombiterminal

Redan idag är Västerås ett starkt kluster för Mälardalens livsmedelslogistik. Här har både ICA och Coop centrallager och strax intill har ICA köpt mark för ännu ett. I uppgörelsen om markaffären förutsattes

” Om Mälarsjöfartens gods istället skulle gå med lastbil, skulle det gå åt 220 000 lastbilslastar per år”

att en framtida kombiterminal skulle läggas i anslutning till ICAs centrallager.

Det senaste initiativet i satsningen på fler logistiketableringar är den nya kombiterminal på 60 000 kvm som just öppnats. Ett terminalbolag, Västerås Kombiterminal AB, har etablerats som samäggs av Jernhusen och Mälardalens Försäljnings AB. Den ligger i anslutning till ICAs centrallager.

– Kombihanteringen växer och bl a därför flyttar vi kombiterminalen i hamnen till ett nytt läge, där det också finns plats för nya logistiketableringar, säger Patrik Åman, tf VD för Västerås Kombiterminal AB.

– Det är viktigt för oss att den är öppen och tillgänglig för alla aktörer på lika villkor, säger Patrik Åman.

Satsningar som den här är en förutsättning för ökade godsvolymer på järnväg. Jernhusen arbetar aktivt för en ökning av

kombitrafiken som också kan bidra till bättre miljö.

– Nyckeln till minskad miljöpåverkan är att flytta över mer gods från väg till järnväg, säger Olle Huusko produktområdeschef på Jernhusen. Att kombitrafiken i Sverige ökat med 38 procent på fem år ser han som en god indikation på att fler varuägare ser järnvägens fördelar.

Ny ro-ro-terminal

Det har länge funnits ett behov av en effektiv landterminal som ett komplement till hamnterminalerna i Köping och Västerås.

– Västerås har på flera sätt ett av landets bästa logistiklägen. Det ligger mitt i den växande, tätbefolkade Mälardalen och med pendlingsavstånd till centrala Stockholm. Västerås är därför ett av Sveriges mest attraktiva logistiklägen, mitt i stora godsfloden med väl utbyggd infrastruktur och en stor handels- och industrisektor. Men en effektiv terminal, som kan hantera stora godsvolymer och driva volym till järnvägen, har hittills saknats i området, säger Helmer Larsson, näringslivschef.

– Att bygga ut E18 till full motorvägsstandard mellan Västerås och Stockholm är på gång. Kommunen kan förskotta 175 miljoner SEK för att få till de sista 10 km motorväg mellan Västerås och Sagån, säger Håkan Johansson, infrastrukturstrateg vid Västerås stad.

En ny ro-ro-terminal, med en tunggodsramp för riktigt tunga transporter och lyft upp till 210 ton som ibland behövs för ABB och Ahlstom, har nyligen byggts i Östra hamnen.

Biobränsle lyfter Mälardalens

Mälarsjöfarten är viktigare än många nog tänker på. Totalt passerar 2000 fartyg per år in och ut via Södertälje kanal. En utbyggnad som öppnar för större fartyg, har varit aktuell länge. Då kan transportkostnaden sänkas för gods via hamnarna i Mälaren. Det alternativ som är aktuellt är att bygga ut slussen och kanalen för fartyg med en längd på 160 m, en bredd på 23 m och 7 m djupgående mot 135 x 18 m och 6,8 m djupgående idag. Det skulle öppna för fartyg med laster upp till 13 000 ton, mot 8000 ton idag.

Nödvändig för att trygga den viktiga Mälarsjöfartens i framtid när fartygen blir allt större, anser kommunerna runt Mälaren.

Ny sluss, upprustad kanal och muddring skulle kosta ca 1,4 miljarder SEK

– Om Mälarsjöfartens gods istället skulle



Första lyftet i den nya terminalen gjordes den 2 februari

gå med lastbil, skulle det gå åt 220 000 lastbilslastar per år. Jag räknar med att en satsning på tryggad Mälarsjöfart är med i infrastrukturproppen i mars, säger Patrik Åman hoppfullt.

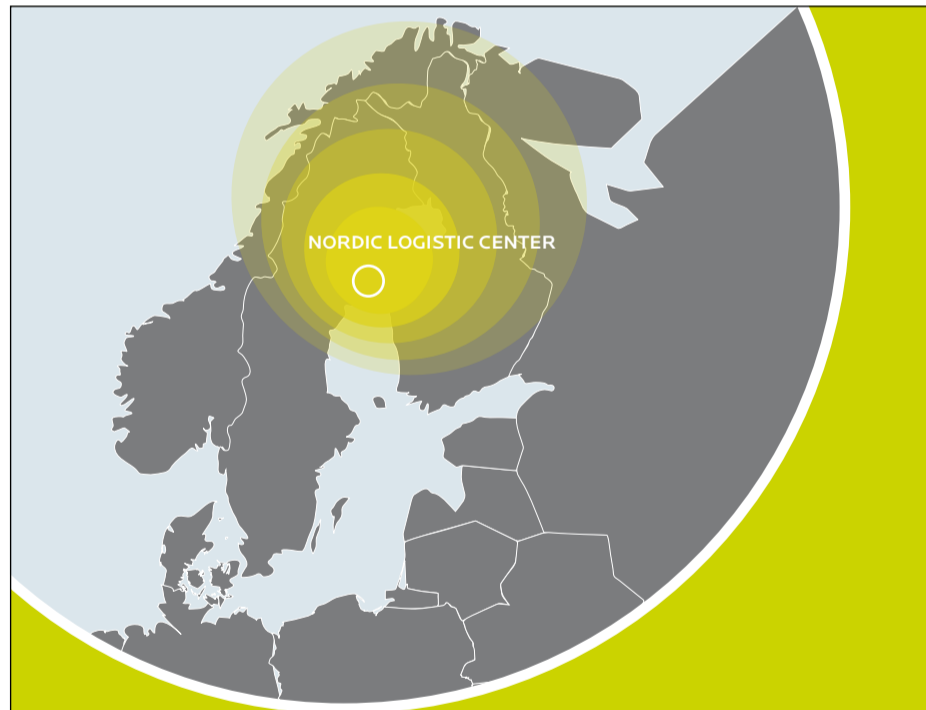
Att Mälaren omklassas av EU till inre vattenväg är också nödvändigt, anser han.

Samarbete med Eskilstuna

Västerås och Eskilstuna är två städer som gärna jämför sig med varandra. Men

samarbetet är numera kanske större än konkurrensen. Man delar i bästa sämja på Mälardalens högskola. Kommunstyrelserna har regelbundna gemensamma sammanträden. Det nya bioenergiverket i Eskilstuna tar biobränsle via Mälardalens AB som ägs av Köpings kommun och Västerås stad.

– Och vi på Mälardalens tycker det är naturligt att delta i Eskilstuna logistiknätverk, säger Patrik Åman.



Umeå – naturligt logistiknav för norra Skandinavien

www.nlc.se

NLC NORDIC LOGISTIC CENTER

FOTO: LENA SONNE



– Jag räknar med att en satsning på tryggad Mälarsjöfart är med i infrastrukturproppen i mars, säger Patrik Åman.

FOTO: LENA SONNE



– I ingen annan svensk stad nyanställs så många ingenjörer som i Västerås, säger Helmer Larsson.

Logistik och IT – vi reder ut begreppen

En rad moderna IT-system ger stöd åt olika logistikfunktioner. En del, som affärssystem eller ERP-system, är stora och generella. Men idag finns också en rad specialsystem och applikationer som gör att man kan få ut mer av sitt IT-stöd.

Affärssystem

Ett affärssystem är ett programpaket som tillgodoser ett företags flesta behov av styrning och administration. Systemet brukar innehålla moduler för inköp, order, produktionsplanering, logistik, lagerhantering, redovisning, reskontra och personaladministration. Det är vanligen kopplat till en gemensam databas, byggd på tabeller där data lagras. Funktionaliteten anpassas till företaget, genom inställning av parametrar i de olika modulerna.

Affärssystemen ersätter ofta en rad egenutvecklade applikationer. Från att ha varit lösningar för specifika, avgränsade processer, täcker dagens stora, integrerade affärssystem både in- och utgående logistik, produktion, försäljning och stödprocesser som ekonomi, personal och lön. Det ger informationen i realtid, så att t ex försäljnings- eller tillverkningsavdelningen alltid har uppdaterad information om lagret.

Systemen kan koppla ihop kunder och andra affärspartners genom integrerad kundhantering, e-handelslösningar eller andra leverantörskopplingar.

ERP-system är ett annat ord för affärssystem och står för Enterprise Resource Planning.

Fördelarna hos ett ERP-system måste vägas mot nackdelarna inför en eventuell investering i ett ERP-system. Systemen kan

vara dyra, invecklade och tidskrävande att implementera och använda. De ERP-system som finns på marknaden består av en given uppsättning moduler som i sin tur stöder en given uppsättning affärsprocesser.

Till ett system hör ofta moduler för: CRM (Customer Relation Management), logistik (Supply Chain Management), tillverkning, MPS (Materialplaneringssystem)

Idag finns det ett stort antal system på marknaden, ibland specialiserade på vissa branscher och andra som passar de flesta organisationer.



Ett affärssystem tillgodoser ett företags flesta behov av styrning och administration.

MPS-system

MPS står för material- och produktionsstyrningssystem, ett IT-stöd för planering och styrning av materialförsörjning och produktion. Det är ett verktyg som, förutom materialbehovsplanering, möjliggör planering av

ett flertal av företagets resurser, som daglig operativ verksamhet, marknadsplanering och finansiell planering. MPS möjliggör en bättre samordning av olika resurser, till en integrerad helhet, vilket är intressant i ett logistiskt perspektiv.

MPS-system syftar till att öka intäkterna, minska kostnaderna och frigöra kapital genom ökad leveransservice, flexibilitet och reducerade totala kostnader för produktion, lagerhållning, administration och transporter.

MRP-system är en form av MPS som har använts länge.

WMS-system

Ett lagerhanteringssystem eller WMS (Warehouse Management System) är ett systemstöd för lagrets produktion. Det kontrollerar förflyttning och lagring av gods i ett eller flera lager dvs att ta emot, plocka, packa, skicka och distribuera varor, baserat på realtidinformation. Alla lagertransaktioner är spårbara, vilket gör att lagrets alla transaktioner kan följas, från det att informationen kommit in tills att den lämnas vidare till t ex affärssystemet. Historiken -spårbarheten -garanterar säkerhet och kvalitet, på samma sätt som i ett affärssystem.

WMS använder ofta automatisk datafångst (Auto ID) via streckodsläsare, mobila datorer, trådlös LAN eller RFID (Radio-frequency identification) för att effektivt följa flödet och hämta information om varor. När data samlats in, överförs de till en central databas, som kan ge användbara rapporter om status av varor i lagret.

WMS kan vara ett fristående system, en modul, integrerat med ett ERP/affärssystem eller ingå i en s k Supply Chain Execution-svit.

Lagerstyrning är inte bara hantering inom ramarna för ett lager. Lagerhantering, inventering, planering, cost management,



WMS står för Warehouse Management System och kontrollerar förflyttning och lagring av gods i ett lager. Bild: Clas Ohlsons höglager.

IT-applikationer och intern- och extern affärskommunikation är alla kopplade till lagerhanteringen. Det är en del av supply chain management och efterfrågestyrning. Även produktion är till stor del beroende av lagerhantering.

Ruttplaneringssystem

En last- eller distributionsbilschaufför behöver inte, som förr börja dagen med att fundera på hur rутten eller slingan ska läggas upp. Idag är det i regel självklart att använda ett automatiskt ruttplaneringssystem, sk Fleet Management System. Det finns ett flertal standardssystem på marknaden, som passar för både små och stora företag och för enkel eller komplicerad distribution. Moderna system är realtidssystem, som effektiviserar hanteringen av alla gods rörelser.

Genom att ha ett effektivare stöd för kontroll över alla rörelser, går det att minska tomkörningarna, vilket har starka koppling till både lönsamhet och miljöpåverkan.

I systemet kan man lägga in alla transportuppdrag, med kopplingar till information om prioritet och tid för hämtning och lämning. Det går också lätt att finna den mest optimala rутten, där man inte bara hittar den kortaste körsträckan, utan även ser till att uppdrag, och särskilt de prioriterade, klaras av i tid.

I ett ruttplaneringssystem går det att planera flera rutter, som kan bestå av många olika uppdrag. Uppdraget kan beskrivas och läggas in i systemet med följande uppgifter: last, fordon, medelhastighet och tider för hämtning och lämning.



Ett ruttplaneringssystem minskar tomkörningar och har en stark koppling till både lönsamhet och miljöpåverkan.

Källor: Bonnier Business Publishings handbok Inköp&Logistik, Wikipedia, IDG.se

Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

Missa inte kommande tematidningar i DI!

Nr 2 av temabilagan
Utkommer vecka 15. Materialdag 30/3.
Om: Logistiklägen • Truckbranschen
• Mässaextra Logistik & Transport i Göteborg!
Stor extraupplaga till mässan.

Nr 3 av temabilagan
Utkommer vecka 39. Materialdag 9/9.
Om: Logistiklägen i Mälardalen
• Östersjöspecial • LEAN i industrin
• Intelligent förpackningar
Mässupplaga till Tekniska Mässan

**För mer information ring 0176-22 83 50
eller maila: gb@intelligentlogistik.se**

www.intelligentlogistik.se

Strategiska trender inom IT 2010

Tio tekniker som företagen inte har råd att ignorera

Molnbaserade IT-tjänster, avancerad analys, klientapplikationer och "IT för en grönare värld" är i topp bland de strategiska IT-tjänster som analysföretaget Gartner har identifierat för 2010.

Gartner har nu placerat avancerad analys som nummer två på listan över strategiska tekniker och trender som företagen inte har råd att ignorera, strax efter "molnbaserade IT-tjänster/cloud computing".

Gartners tio-i-topplista:

1. Molnbaserade IT-tjänster*
2. Avancerad analys (Beslutstödssystem)
3. Klientapplikationer
4. IT för en grönare värld

5. Kostnadseffektivare datacenter
6. Integration av sociala medier
7. Säkerhet – övervakning och analys av aktiviteter
8. Flash-minne
9. Virtualisering
10. Mobila applikationer

*Molnbaserad tjänster är egentligen ingen ny teknik utan metoden att prenumerera på och själv ladda ner olika tjänster från nätet. Det gör att användaren själv inte behöver kunskap eller kontroll av infrastrukturen, den finns i "molnet" som stödjer dem. I detta liknar tjänsterna outsourcing av IT. Google är en pionjär, men numera har t ex även IBM satsat hårt på sådana tjänster

Nu är alla chaufförer uppkopplade

Nordens största utrullning av mobildata inom godstransporter har just rullat klar. Nu är alla DB Schenkers 5500 chaufförer i Sverige uppkopplade.

AV GÖSTA HULTÉN

Transportbranschen har hittills inte tillhört de branscher som gått i bräschen för IT-revolutionen. Men nu rullar digitaliseringen ut på bred front. Ett exempel är det stora logistikföretaget DB Schenker, med över 200 anslutna åkerier och med verksamhet i hela landet.

Med många tusen olika sändningar per dag, är det onekligen mycket att hålla reda på för alla inblandade.

Hittills har åkerierna ofta använt mobiltelefon för att ringa ut körorder till bilarna. På terminaler och i några bilar har man haft handdatorer där man fört in tid och plats för leveranserna. Information har chaufförerna varit tvungna att samla in manuellt kvällen innan.

Vissa distributionsbilar har också tidigare haft mobila datorer, men de krånglade ofta, säger Fredrik Jonasson, projektledare för mobildatasatsningen som arbetar vid DB Schenkers IT-avdelning vid huvudkontoret i Göteborg.

– Det här minskar åkeriernas kostnader för arbetstider, drivmedel och drift. Vi får också ett bättre utnyttjande av fordonen och det är viktigt i en bransch där marginalerna är så små som i vår.



Flera av funktionerna i handdatorn är direkt kopplade till möjligheten att förbättra miljön.

Han tycker också att systemet kopplar väl med företagets affärsidé?

– Flera av de funktionerna som finns i handdatorn är direkt kopplade till möjligheten att förbättra miljön.

Genom bättre orderhantering och tack vare positioneringstjänsten kan transportplaneringen bli effektivare. Det leder i sin tur till kortare körsträcka och i många fall ett bättre utnyttjande av fordonsflottan.

Gemensam IT-infrastruktur

Satsningen ger också en gemensam IT-infrastruktur för alla de åkerier som samarbetar inom DB Schenker.

– Med projektet har vi infört en ge-

mensam infrastruktur, i och med att vi har samma utrustning och applikation i samtliga bilar och alla pratar med samma server. På detta sätt får vi bättre uppföljningsmöjligheter och högre kvalitet.

Tre funktioner är basfunktioner; händelseregistrering, orderhantering och meddelandehantering.

– Händelseregistreringen i realtid är den absolut viktigaste funktionen för Schenker. Det gör att vi ökar vårt mervärde gentemot kunderna, bl a genom högre effektivitet för vår interna kundservice.

Att hela tiden kunna följa godset i realtid är viktigt, liksom att få en fullständig och snabb händelseregistrering och en säker digital order- och meddelandehantering.

Tilläggsfunktioner

De tilläggsfunktioner som erbjuds är positionering, navigering, tidrapportering och fordonsekonomi. Under 2009 rullades systemet ut i 3500 lastbilar. Det betydde också en stor utbildningssatsning och en utbildningsfilm som visats för alla inblandande. Trots att det gällt så många tycker Fredrik Jonsson att utbildningen har varit lyckosam och att chaufförerna i allmänhet har varit positiva:

– 1000 chaufförer per månad har utbildats och totalt ska snart 5500 chaufförer vara utbildade på systemet.

En effekt blir också att flera arbetsmoment flyttas närmare produktionen. Därmed undviks också många sena felkällor. Utrullningen innebär ju att fasta system flyttas till chaufförens handdator.

– Det som berör chaufförerna ska chaufförerna göra, säger Fredrik Jonsson.

Svårigheterna tycker han främst har bestått i att det krävts många anpassningar och att det relativt komplexa systemflödet har gett upphov till felkällor.

För att få mobil täckning i hela landet användare man sig av flera operatörer.

Systemet öppnar för ännu fler tilläggs-komponenter i framtiden som kan göra transportbranschen ännu mer digitaliserad.

– Man kan t ex ta nya steg mot en utökad miljörapportering.

I framtiden tror Fredrik Jonasson att även ruttoptimering kommer att läggas in i systemet.

Schenker betalar

De 3750 handdatorerna kommer från Motorola. Mjukvaruleverantör är Pocket Mobile Communication.

Motorolas handdator MC75 har GPS-navigering, kamera med autofokus som ger skarpa bilder av fraktsedlar eller skadat gods. Den har även 3G-kommunikation för att kunna skicka bilder eller prata och skicka data samtidigt.

– Vi har använt deras handdatorer i många år på våra terminaler och vet att de är robusta och klarar en tuff miljö.

Schenker betalar alla handdatorer.

Men hur blir det då med lönsamheten?

– Vi räknar hem projektet på mindre än tre år genom ökade kundintäkter från nya kunder och genom att förbättringarna i vår service ökar möjligheterna att behålla våra kunder, säger Fredrik Jonasson.

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



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.

Logistik & Transport nu dubbelt så stor

– Logistik & Transport 2010 den 4–6 maj på Svenska Mässan i Göteborg väntas bli dubbelt så stor som de senaste tre åren.

Truckföretagen är nämligen tillbaka efter fyra år, säger Jan Nilsson, mässansvarig.

– Vi öppnar en extra hall och räknar med ca 6000 besökare.

Logistikkonferensen på Logistik & Transport har en rad intressanta talare. En rad större varuägare berättar om trenderna när det gäller inköp av transport- och logistik-tjänster.

Fredrik Persson, VD Coop Logistik talar om den nya dagligvarulogistiken.

Infrastrukturminister Åsa Torstens-



Logistik och Transport har blivit den etablerade mötesplatsen för logistikbranschen

son leder Logistikforums möte, som hålls på mässan. Logistikforum är regeringens rådgivande organ för logistik.

Ingvar Nilsson, VD Schenker North och ordförande i Transportindustriförbundet, talar också.

KNEG, som står för klimatneutrala godstransporter består av 14 stora företag som samverkar för att halvera koldioxidutsläppen. Rapport presenteras på Logistik & Transport.

AB Volvo är liksom de senaste två åren, officiell partner till Logistik & Transport 2010.

– Det enda partnersamarbete AB Volvo, med tanke på det ekonomiska läget, beslutat vara med i under nästa år, noterar Jan Nilsson.

Liksom tidigare år är Intelligent Logistik mediapartner till Logistik & Transport. På huvudscenen visar Intelligent Logistik, i samarbete med Logistik & Transport exempel på Göteborgs roll som Sveriges och Nordens logistikhuvudstad.

Steven Spear dragplåster på årets Plankonferens

På Plans stora logistik- och planeringskonferens på Stockholmsmässan den 27 och 28 april blir professor Steven Spear, USA det stora dragplåstret. Han är högaktuell med boken Chasing the Rabbit". Intressant för alla som arbetar med logistik, lagerstyrning, lean och planering inom tillverkning, service och offentlig sektor.

Konferensen bjuder på praktikfall och framgångshistorier. I år t ex om hur Lego-koncernens kris blev en framgångssaga.

Andra inslag är praktikfall med Lean Healthcare från sjukvården från Sahlgrenska och på Universitetssjukhuset Lund.

Haldex, Tetra Pak, Scania, B&B Tools, ICA, Nobel Biocare och Swedbank berättar också.

Plan är ledande logistiknätverk i Sverige med närmare 3000 medlemmar.

Plankonferensen är den största renodlade logistikkonferensen i Norden och har de senaste 5 åren samlat omkring 3000 deltagare.

FOTO: LENA SONNEN



Årets Logistik och Samhällsutveckling går på Elmia i Jönköping den 28–29 april.

Logistik och samhällsutveckling åter på Elmia

Konferensen Logistik och Samhällsutveckling på Elmia i Jönköping den 28–29 april lockar med flera aktuella teman på sina seminarier:

Nya Trafikverket presenteras av Jan Bergstrand Banverket, som talar om den nya organisationen, samarbete med regioner och kommuner och nytt om godstransporter och terminaler.

Cecilia Mårtensson SKL talar om marknaden för kombiterminaler.

Många kommuner står inför utmaningar kring regionalt logistiksamarbete. Vad kan man få för effekter av samverkan? Vilka hinder finns? Det blir paneldiskussion med Örebro, Hallsberg, Kumla, Arboga, Norrköping, Jönköping, Nässjö, och Vaggeryd.

Citylogistik och framtidens logistik är andra teman.

Tekniska Mässan växer

Tekniska Mässan 2010 den 19–22 oktober på Älvsjömässan blir årets mötesplats för de som är intresserade av verktygsmaskiner och verktyg till den tillverkande industrin. Det gör årets mäsas betydligt större än 2009.

– Vi skapar Nordens största produktionsevent i en och samma hall, berättar projektledaren Björn Lindfors.

Industrins återhämtning speglas i bokningsläget

– Vi har ett mycket bra läge och vet redan idag att 2010 blir ett betydligt bättre år än 2009.

På den nya Logistikscenen kommer logistiklägen, RFID, centrallager, akademiska och andra logistikutbildningar med tyngdpunkt på Mälardalen att presenteras.

Intelligent Logistik är även i år mediapartner till Tekniska Mässan.

Berlusconi inviger

Nu är det klart att Italiens fenomenale och kontroversielle premiärminister Silvio Berlusconi och Tysklands förbundskansler Angela Merkel gemensamt inviger Hannover Messe 2010 den 18 april. Anledningen till det celebra besöket? Italien, som är ett stort industriland och starkt inom maskinvaruindustrin, är i år mässans partnerland.



Silvio Berlusconi inviger årets Hannovermäsas tillsammans med Angela Merkel.

LOGISTIK OCH SAMHÄLLSUTVECKLING

ELMIA, JÖNKÖPING 28–29 APRIL 2010



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



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



Stockholmsmässan



Produktutveckling | Automation | Produktion | Logistik

Säljstart för årets industrievent 2010!

På Logistikscenen – Temadagar med bland annat Logistiklägen, RFID-Teknik, Utbildning och Inspiration

**Ny
Logistikscen
2010!**

Det råder bred enighet om att automatiserad produktion och effektivare logistikprocesser är viktiga nycklar till ökad produktivitet och konkurrenskraft inom tillverkningsindustrin. På en tuff marknad är produktivitetshöjande åtgärder ännu viktigare! Tekniska Mässan satsar därför på tre stora fokusområden – Verktygsmaskiner, Nordiska Svetsmötet och Nordisk Robotkonferens 2010 – samt nyheterna Mekatronik, Transmissioner, Hydraulik & Pneumatik. Den som visar kreativitet och handlingskraft nu stärker sina positioner för framtiden!

Välkommen till Tekniska Mässan – mötesplatsen för den tillverkande industrin! Här möts användare från industrin, tillverkarna, leverantörerna och forskarvärlden för att knyta värdefulla kontakter och göra affärer!

Dina kunder är här! Boka din plats nu!

Daniel Andersson på 08-749 44 83, e-mail: daniel.andersson@stofair.se

Gunnar Iggendal på 08-749 43 31, e-mail: gunnar.iggendal@stofair.se

Lotta Paulsson på 08-749 44 87, e-mail: lotta.paulsson@stofair.se



Stockholmsmässan

I samarbete med:



Sveriges Ingenjörer

Ingenjörssamfundet



NyTeknik



Tehniska Mässan

Scandinavian Technical Fair

19-22 oktober 2010

www.tekniskamassan.se • Fackmessa åldersgräns 18 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 ger. Flera centrallager har etablerats i vår region och nyligen blev vi också centrum för Försvarets 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.

I vår möter du oss på:

Logistik och Samhällsutveckling - 28-29 april, ELMIA Jönköping

Plan-konferensen - 27-28 april, Stockholmsmässan Älvsjö

Logistik och transport 2010 - 4-6 maj, Svenska Mässan Göteborg



LOGISTIKREGIONEN

Hallsberg Kumla Örebro Arboga

www.logistikregionen.se