

Intelligent Logistik

www.intelligentlogistik.se

Pris: 65 kr. Nr 2 2010

INKÖP

LOGISTIK

PRODUKTION

AFFÄRER

**Västsverige vill
rädda Vänersjöfarten**

**Lean vände
plastfabriken**

**Logistikerna måste
ta ökat miljöansvar**

**Om logistiklägen och
kombiterminaler**

**Med hela konferensprogrammet
för Logistik&Transport**



Steven Spear är femfaldigt belönad med the Shingo Prize bland annat för hans senaste storsäljare Chasing the Rabbit. Ta del av hans unika helhetskunskaper inom Supply Chain Management och Lean på **Plan-konferensen 2010, 27-28 april.**

plan

Steve kommer till Plan-konferensen 2010. Gör du?

Plan-konferensen är Nordens största logistikkonferens med över 3 000 deltagare och 150 talare totalt de senaste 5 åren. Till våren ger vi dig 25 nya spännande talare från bland annat Sahlgrenska, Haldex, B&B Tools, Nobel Biocare, ICA, Scania, Universitetssjukhuset i Lund, Mercy Health och MIT. Det här är konferensen du inte bör missa. Passa på att anmäla dig och 2 kollegor innan 31 januari, så går en av er **kostnadsfritt!**

> Boka och läs mer på Plan.se/konferenser





FOTO: BANVERKET

7 Ledaren: Gods på spår är framtiden. Men varför gav vinterns snöfall tvärstopp?



– Hittills har vi bara skrapat på ytan, tycker Christian Silvasti.

Ledare: Eftertankar om vinterns snöskaos	7
Lean vände plastfabriken till vinst	8
Nu får logistikerna bollen	10
Hållbarhet hett för konsulter	11
Nyheter	12
X-rail – europeisk allians för bättre vagnslaster på tåg	13
Upphandlingssystem för transporter	14
Aditro satsar i Norge	16
Konferensprogram	19–38
Nyheter	39
Schenker billigast i paketttest	41
Användarna förbättrar nytt affärssystem	42
Fortsatt älv- och Vänersjöfart viktig för Västsverige	44
Nyheter	46
Internationell storaffär till Katrineholm	47
Nässjö trotsar lastbils krisen	48
Volvo testar raps i tanken	49
Etanol för lastbilar en stor miljöutmaning	50
Mässor & Konferenser	52
Ny auto-ID på väg	53
Chalmers: Nytt miljöverktyg på väg	54



FOTO: LENA SONNE

– Logistik är möjliggöraren för att få ner utsläppen, anser Inger Gustafsson, Vinnova.



FOTO: LENA SONNE

– Marknaden avgör Vänersjöfartens framtid, menar Arvid Guthed, Göteborgs hamn.



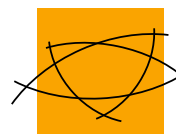

4:e storstadsregionen
NORRKÖPING - LINKÖPING

- ✓ 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



Linköpings universitet

Dra lärdom av vinterns snökaos

Äntligen är våren här och vi glömmar väl gärna snökaos och infallna tak. Men risken är nog stor att transportköparna inte så lätt glömt det totalstopp i godstrafiken på järnväg som de fick uppleva i februari.

Vi har på ledarplats gärna pläderat för ökade järnvägstransporter som en viktig del av lösningen på transportsektorns negativa miljökonsekvenser.

De nya kombiterminaler som nu växer fram runt om i landet är i många fall redan succéer och säkert väl värda investeringskostnaden.

Men en grundförutsättning för att varuägarna ska lita på järnvägen som transportalternativ är att transporterna alltid fungerar och rullar i ur och skur och oavsett väder.

I årets snökaos brast det här. Under flera veckor stod godstrafiken stilla både på landets viktigaste knutpunkt i Hallsberg och på flera andra håll. För att få fram insnöade transporter tvingades industrin i många fall lasta över godset på lastbil.

Att Banverket t o m begärde hjälp av försvaret har veterligen inte hänt i järnvägens mer än 100-åriga historia och måste ses som en desperat åtgärd.

Insatsen bestod av 300 soldater och officerare som fick skotta snö i Hallsberg, Norrköping och Nässjö, med 100 man på varje ort, tillsammans med Banverkets inhyrda entreprenörer.

Banverket har tidigare sagt att personalen som röjer snö måste vara utbildad, eftersom arbetet kan vara farligt. Enligt försvarsminister Sten Tolgfors var det inte något problem att få de värnpliktiga att greppa snöskyffel.

Men enligt "lagen om stöd till samhället" är det frivilligt för soldaterna att ställa upp. Och om man tröttnar på att skotta så slipper man. Och enligt rapporter var entusiasmen måttlig och Värnpliktsrådet talade om "grå arbetskraft".

SEKO, som organiserar de som utför underhåll på järnvägen, pekade på personalnedskärningar, dålig reservkapacitet och sänkta anslag till underhåll som orsakerna till både godstågsstoppet och de stora tågförseningar som drabbade resenärer över hela landet. Men det finns också andra anledningar bakom problemen på spårren. Antalet anställda som arbetar med spårunderhåll har minskats med 1 500 personer. Avisningshallar har bortrationaliserats.

En total avreglering av järnvägsdrift och järnvägsunderhåll är ett experiment som fått avbrytas i flera andra länder. Det är staten som ska ha ansvaret för en fungerande järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik. Tilltron till järnvägstransporter får inte rubbas.

*

Men när vinterns snökaos summeras gäller problemen inte bara järnvägstransporterna. I allt för många fall var det utländska långtradare som kanade av och blockerade vägarna. Orsaken angavs av både polisen och Vägverket som dåliga däck, för höga hastigheter och ovana vid vinterväglag. Dessutom fick de avkörda långtradarna ofta ligga kvar länge, eftersom försäkringarna inte alltid täckte bärgningen.

De många havererade utländska långtradarna är en drastisk påminnelse om att transportbranschen blivit en frizon, där oseriösa utländska företag dumpar priser, betalar usla löner till chaufförerna, tvingar dem att strunta i körtids- och hastighetsregler och tanka billig och dålig östdiesel.

Det är hög tid att EU tar tag i de miljö- och transportproblem man hittills blundat för. EUs nya transportkommissionär Siim Kallas har lovat att införa ett gemensamt regelverk för skatter och bränslen. Det är på tiden. På mässan Logistik & Transport i Göteborg i början av maj är Siim Kallas en av gästerna. Transportnäringen ser fram mot skarpa och snabba besked.

Gösta Hultén, Chefredaktör

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

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



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

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

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

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



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

Skribenter i detta nummer:
Anders Bäckman, Peter Lorin
Björn Stenvall

Omslagsbild:
Helsingborgs hamn AB

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



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

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

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

Med Lean från järnhand till

Med en långtgående Lean-satsning, har Emballator Lagan Plast i Ljungby trotsat konjunkturen och konkurrenter.

AV BJÖRN STENVALL

Emballator Lagan Plast är ett företag som utvecklar, producerar och marknadsför plastemballage för livsmedel, läkemedel och kemtekniska produkter. Vi har alla sett deras produkter i form av hinkar och burkar för allt från sylt till färg och spackel. Företaget har haft en imponerande tillväxt under de senaste åren – trots lågkonjunkturen – och har även breddat sin marknad.

När nuvarande VD Christian Silvasti började 2005, var dock situationen en annan. I 6-7 år hade han jobbat med Tetra Paks variant av Lean, World Class Manufacturing.

– Företaget gick inte bra, vi tappade marknadsandelar och hade en hög sjukfrånvaro, berättar Christian Silvasti. Vi hade dock en hyfsad lageromsättning och mycket duktig personal.

Vad kunderna vill ha

En långsiktig plan inleddes 2005, med besök hos ett 30-tal av totalt ca 500 kunder. Frågeställningen var enkel: Vad vill kunderna ha?

Förutom traditionella kundvärden som kvalitet, leveransprecision och lågt pris, skulle de nu börja bygga på ”nya” kundvärden: Kostnadsbesparande åtgärder, kundanpassade produkter, tillgänglighet, produkt- och teknikutveckling, samarbete, tjänster och utbildning.

PRODUKTIONSLYFTET FORTSÄTTER TRE ÅR TILL

Produktionslyftet är ett projekt för att skapa medvetenhet om förbättringspotential och lösningar och påverka företagen att vidareutveckla sina verksamheter. Det ska också skapa insikt hos kunder och leverantörer till medelstora företagen om värdet av en effektiv produktion.

Att introducera Lean har varit en viktig del i arbetet. Produktionslyftets styrelseordförande är förre Metallordföranden Göran Johnsson, Finansärer är Tillväxtverket, Vinnova, och KK-stiftelsen. Det är ett treårsprojekt, som i början av året fick klartecken för ännu en treårsperiod.

– Detta skulle vara basen i vårt erbjudande, men för att möta kundernas krav måste vi förändra vår organisation, berättar Christian Silvasti.

– Vi måste gå från ren produktleverantör till att erbjuda både system och tjänster.

Flödesorienterade skiftgrupper

Med det nya tänket omfördelades kompetenserna. De expertavdelningar som fanns splittrades upp och medlemmarna fördes ut i verksamheten, flödesorienterade skiftgrupper skapades och stående möten infördes. Alla fokuserade på små, små steg i rätt riktning.

Man styrde först och främst mot flaskhalsarna, där ett av verktygen faktiskt var att minska automationsgraden, för att få ett bättre flöde; människan är onekligen mer flexibel.

De införde dragande system och inledde även arbetet med ständiga förbättringar. Ändå, menar Christian Silvasti, var det inte ”Lean” ännu, utan mer sunt bondförnuft ...

– Vi utgick inte från MPS-systemet, utan lärde oss istället att se vad som händer, säger Håkan Larsson, företagets produktions- och logistikchef.

– Vi tänker oss att vi sitter i ”tennisdommarstolar”, med översikt över produktionen.

Hierarki och järnhand

Tidigare var organisationen hierarkiskt styrd, emellanåt med järnhand. För en fungerande kommunikation och motivation krävdes nya ledare, mer coachande än



Michael Blomqvist informerar om status på prioriterade förbättringsförslag.

pekande. För att möta kundkraven etablerades också under 2006 kontakter med flera kompetensleverantörer. För att kunna erbjuda det kunderna begärde, behövdes expertstöd, som kunde knyta an till olika problemställningar. En av dessa var Swerea IVF, där Peter Lundin involverades i företagets processutveckling.

Efter ett seminarium hösten 2007 med Produktionslyftets Hans Reich, insåg Christian Silvasti att en medverkan i programmet skulle vara perfekt för att utveckla Lean-arbetet vidare. Våren 2008 började man arbeta som Produktionslyftsföretag.

Produktionssystemet ELP 2010 utvecklades till det nuvarande produktionssystemet ”Vår väg”, som illustreras av en – plasthink.

– Vi la mycket tid på pedagogiken kring varför förändringarna gjordes, förklarar Peter Lundin. De flesta på företaget har involverats i framtagningen av Vår väg. Vi ville ha alla med på båten.

Allt fler blev intresserade

När Produktionslyftet kom in ordentligt under 2008 ökade tempot i arbetet. Dessutom fick man möjlighet att träffa fler Produktionslyftsföretag och kunde identifiera andras Best Practise.

– Det viktigaste med Produktionslyftet är dock strukturen, kunskapen om hur vi själva kan driva arbetet vidare, säger Håkan Larsson.

– Dessutom kommer effekterna snabbare med hjälp av Lean-coacher med gedigen erfarenhet.

Efter företagets andra Lean-spel våren 2008, började allt fler i personalen att intressera sig för Lean. Idag är ca 80 % av personalen engagerad i någon form, och ytterligare 15 % vill med.



– Visst har vi påbörjat vår Lean-resa, men vi har bara skrapat på ytan, säger Christian Silvasti, VD.

motivation

– Det finns några kvar att övertyga, erkänner Marcus Wahlgren, men nu när tåget väl har börjat rulla, så är det lättare att få folk ombord. Vem vill stå kvar på perrongen?

Visuella tavlor

I den nuvarande organisationen är alla anställda uppdelade i zoner, vilka omfattar både ytor och grupper. Inom dessa arbetar personalen med ständiga förbättringar.

Visuella tavlor för status på maskiner och personal, avvikelserapporter, zonaktiviteter och nyckeltalsuppföljning infördes.

Varje process har sina egna processägartavlor, där det hålls möten varje morgon. Ledningsgruppen inleder vartannat möte med en rundtur till alla tavlor, så att alla får samma bild av verksamheten.

Bland de sista företagen från Produktionslyftets första period finns Bostik, tillverkare av bl a lim, spackel och fogmassor.

De är dessutom en av Emballator Lagan Plasts kunder. Medan Emballator avslutat Produktionslyftet, har Bostik just kommit igång. Här finns uppenbara möjligheter till erfarenhetsutbyte.

– Det ger oss inom Produktionslyftet en möjlighet att följa Lean-tänket ett steg till i leverantörssamverkan, menar Peter Lundin. Det ingår i uppdraget under vår kommande treårsperiod att dokumentera sådant utvidgat Lean-samarbete, vilket detta kan vara ett uppdrag till.

Inte jobba mer – men smartare

Nyckeln bakom framgången är den samlade kunskapen som finns i ett företag och att alla drar åt samma håll. Nästa steg är att skapa en hållbar utveckling, att hela tiden fortsätta med små, men dagliga förbättringar.

– Visst har vi påbörjat vår Lean-resa, men vi har bara skrapat på ytan, framhåller

Christian Silvasti. Alla ska engageras, men vi ska inte jobba mer, utan smartare.

Ändå har de redan åstadkommit en hel del.

99,7 %

Så hög är leveransprecisionen på Emballator Lagan Plast idag.

På fem år har kassationerna minskat med 40%, ställtiden har i snitt sänkts med 37%. Sjukfrånvaron har sjunkit från 10 % till dagens 2,5%. Tillväxten har legat på 7–10% per år och produktiviteten har ökat med 30–50%, lite olika beroende på avdelning. Lageromsättningen ligger på 13–14 gånger, med målsättningen 25 gånger. Leveransprecisionen är idag 99,7 % och omsättningen har nästan fördubblats – men antalet anställda är detsamma.



SWISSLOG ÄR EN
LEDANDE LEVERANTÖR
AV DISTRIBUTIONS- OCH
LAGERLÖSNINGAR



- > Rådgivning & Design
- > Helhetslösningar
- > Automation
- > Produkter & WMS
- > Service & Support



Swisslog AB
Brodalsvägen 13 B
433 21 Partille

Telefon: +46 31 336 60 00
Mail: wds.se@swisslog.com
www.swisslog.se

swisslog

Nu får logistikerna bollen

– Den moderna logistiken är en möjliggörare för att komma åt en del av de miljöproblem som transportbranschen orsakar, säger Inger Gustafsson, enhetschef, Vinnova.

AV LENA SONNE

Vägggifter, nya bränslen och kilometerskatter har länge stått i centrum för debatten om minskade koldioxidutsläpp. Men nu får logistikerna bollen. Både forskare och politiker ser logistiken som ett viktigt redskap att lösa klimatproblem och vill lägga mer ansvar på logistikköparna.

Det behövs ett utvidgat beställaransvar vid upphandling av transporter anser de.

– Nyckeln till ett bärkraftigt godstransportsystem ligger i den strategiska logistikplaneringsprocessen, sa Inger Gustafsson, på ett seminarium med trafikutskottet nyligen.

Som exempel visade hon hur mycket transporter en enda youghurtförpackning orsakar.

Orsaken att transporterna ökar är inte främst ökad konsumtion. Globalisering, kundservice som konkurrensmedel, missförstånd av begreppet just-in-time och att transporter är så billiga är några orsaker. De lösningar som diskuteras, t ex mer sjöfart och järnväg och alternativa drivmedel, räcker inte.

– Det behövs förbättringar inom alla områden. Körsätt kan minska koldioxidutsläpp med 20–30%, samlastning med 25–

50%, alternativ teknik 25–30%, smarta förpackningar 20–30%, intermodalitet 10–20%, ”rätt fordon” – 10–20%, orderstrategi, distributionssystem och lagerstrategi kan också bidra.

Logistikbesluten påverkar miljön på en rad sätt. Kundkrav på leveransprecision, leveranstid och flexibilitet påverkar t ex transporthastighet, lagerplatser och lokalisering – som i sin tur påverkar val av transportmedel, fyllnadsgrad, samlastning, körsträcka och ruttplanering.

Ny affärslogik krävs

– Handlingsutrymmet minskar ju senare i logistikprocessen man befinner sig, menar Inger Gustafsson.

Hon tror på samverkan och transparens mellan aktörerna, men det förutsätter en ny affärslogik. Med marknaden som utgångspunkt efterfrågar hon ett större politiskt ansvar för ramverket.

En transportmarknad som styrs av lägsta pris och skakiga konkurrensvillkor kan aldrig minimera miljöpåverkan. Nyckeln kan ligga i ett utvecklat beställaransvar, där dagens lagstiftning utvecklas så att den som köper en transport också tar ansvar för att den sköts i enlighet med lagar, avtal och klimatkrav: att beställaren, utifrån sina egna förutsättningar, upphandlar system som minimerar klimatpåverkan, i fordon med låg miljöbelastning, hög fyllnadsgrad och att leverantörerna arbetar med kombitrafik tåg/fartyg/lastbil när så är möjligt.

Den finska lagstiftningen om

socialt beställaransvar sågs av flera som föredöme för fortsatt arbete med beställaransvar.

Krav på transportören

– För miljöeffektiva transporter krävs ett beställaransvar, där man ställer krav på transportören, som sedan följs upp löpande. För att kunna göra det, krävs ett bra IT-stöd, menade Martin Johansson, VD Nordic Port, som arbetar med just detta inom kollektivtrafiken.

– Vi har arbetat med uppföljning av miljö, kvalitet och säkerhet inom offentligt upphandlad kollektivtrafik. Vårt system FRIDA används av trafikhuvudmän i Sverige som SL, Västtrafik och Skånetrafiken. Operatörerna som utför trafiken rapporterar i FRIDA. Idag används FRIDA också av Transportstyrelsen för att följa upp miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndighetens bilar och bilresor.

Idag är det mer än 35 000 fordon i systemet. Detta är överförbart också för godstransporter och kan ge väsentliga miljövinster där.

– Man får en gemensam bild av verkligheten och kan följa upp fordon som inte uppfyller miljö-, kvalitet och säkerhetskrav.

Det kan också ge underlag för framtida förbättringsarbeten och överblick över fordonsparcken för att stödja företag och organisationer att styra i miljövänlig riktning.

Inte representerade

Åkerinäringen har problem med låg lönsamhet, kortsiktighet, prisdumpning och illojal konkurrens.

En rumänsk chaufför kan tvingas köra 90 mil om dagen till 1/6 av en svensk chaufförlön.

– Trots att vi gärna vill välja miljövänliga lösningar har vi inte råd, sa Roy Cajback, ägare till Ågesta Schakt AB.

FOTO: LENA SONNE



– Den moderna logistiken är en möjliggörare för att komma åt en del miljöproblem som transportbranschen står för, menade Inger Gustafsson, från Vinnova.

Själv har han minskat bränsleförbrukningen och infört datorstyrd hastighetsbegränsning på sina bilar för 15 000 kr. Därför välkomnar han en lag om beställaransvar.

– Åkeribranschen vill verka för konkurrensneutralitet. Den vill också ställa krav på transportköparen, att de t ex köper en laglig transport, menade Johan Lindström, VD Sveriges Åkeriföretag.

– Det behövs en transportminister i nästa regering, som bara ansvarar för transporter, tyckte han.

På seminariet fanns åkerinäring, facket, politiker och forskare.

– Men tyvärr är inte transportköparna representerade, påpekade Stefan Back, VD för Transportindustriförbundet.

Stefan Back påpekade att det redan finns en rad branschinitiativ att bygga vidare på, som QIII, som arbetar med miljökrav vid transportupphandlingar, KNEG, det tvärfunktionella forum för hållbara transporter, Logistikforum som förra regeringen startade och fortsatt under nuvarande regering, och Gröna korridorer är också ett initiativ där politiker och näringsliv drar åt samma håll.



Stefan Back påpekade att det redan finns en rad branschinitiativ att bygga vidare på.



– Vi har inte råd att vara miljövänliga fast vi vill, sa Roy Cajback.

Hållbarhet hett för konsulter

– Vi vill lyfta upp miljön på logistikens förhandlingsbord, säger Peeter Nömm och Björn Strid, som startat Sustainable Logistics Consulting, SLC.

AV LENA SONNE

Att handla upp logistikavtal med miljöprofil kan vara svårt. SLC är ett nystartat konsultbolag i Solna, för kostnadseffektiv, grön logistik. De vill hjälpa företag att upphandla miljömässigt hållbara transporter.

Peeter Nömm och Björn Strid startade sitt företag hösten 2009. Båda har en bakgrund i logistikbranschen, bl a på DHL.

– Transport- och logistikköparna måste bli tuffare i sina miljökrav. Det kan vi hjälpa dem med, samtidigt som de sparar pengar, säger de både.

– De flesta logistikbolag har insett att hållbarhet är viktigt och många erbjuder ”gröna” tjänster. Vi ser ett ökat intresse för miljöfrågor från transportupphandlare, men det är fortfarande svårt att få kostnadseffektiva lösningar, som också är miljömässigt hållbara.



– Att starta i lågkonjunktur innebär att vi kan dra till oss kompetent personal, säger Björn Strid säljchef och Peeter Nömm, VD.

– Med vår metod jämför vi kundernas logistikbehov med olika leverantörers logistiklösningar, för att i slutändan erbjuda de bästa avtalen – prismässigt och för miljön.

Varför starta mitt i krisen?

– Vi tyckte att det var ett bra tillfälle. Att starta i lågkonjunktur gör att vi kan dra till oss kompetent personal.
– Det är en generationsväxling nu och

många nyutbildade behöver hjälp med transportupplägg, för det finns så många parametrar att beakta, menar Peeter Nömm.

Älskar att förhandla

– Vi har byggt upp företaget under hösten med hemsida och har redan kontakt med flera företag, främst medelstora och stora. Vi inriktar oss på paket, kurir, flyg- och vägtransporter för postorder, konsumentvaror och möbler. Där finns vårt kontaktnät.

De börjar med en nulägesanalys, bjuder in till offertgivning och tar fram beslutsunderlag. De försöker se utifrån varje enskild kunds perspektiv och älskar att förhandla, säger de.

– Kunderna får ett kvalitets- och kostnadsoptimerat logistikupplägg, med minskad miljöpåverkan och redovisade uppnådda miljömål.

Alla steg för en bättre miljö är bra, tycker de, både koldioxidneutrala produkter, minskat antalet transporter och utvecklad logistik.

Vi hjälper ditt gods
att ta den gröna vägen



Kombiterminaler för grönare 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. www.kombiterminaler.se

Välkommen på en kaffe i vår monter så berättar vi mer.

Logistik & Transport 2010
monter **C05:40**



Helsingborgs hamn har inte plats att expandera, utan söker ny mark för en torrhamn öster om stan.

Ny torrhamn planeras i Helsingborg

Helsingborgs hamn vill bygga en torrhamn för godshantering utanför Helsingborg.

Den yta hamnen disponerar i dag är dyr att hantera gods på och går inte att utvidga. En möjlig plats att växa på är intill järnvägen vid Långeberga.

– Här finns det en stor potential att låta järnvägen ta hand om större volymer, inte minst miljömässigt. Det är ett nödvändigt steg med tanke på de begränsade ytor vi har i hamnområdet, säger PO Jansson, VD Helsingborgs hamn till Helsingborgs Dagblad.

Redan nu använder Göteborgs hamn och andra storhamnar i EU liknande torrhamnar. Även om Helsingborgs hamn klarar dagens godshantering, är situationen inte hållbar på sikt.

Det är oklart hur stor anläggningen blir, det kan handla om allt från 10 000 till 50 000 kvm, och med plats även för andra aktörer.

Det Helsingborgsbaserade fastighetsbolaget Brinova kan vara kandidat att bygga och äga logistiklokalerna, med hamnen som hyresgäst.

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

Kina störst som direktinvestering

Kina är nu största investerareland och Stockholm dominerar i att locka utländska direktinvesteringar.

Stockholm Business Region Development bidrog till 71 utländska direktinvesteringar under förra året, nästan hälften av samtliga i Sverige.

Det framkommer när resultatet från 2009 sammanställs. Drygt 450 arbetstillfällen beräknas ha skapats eller säkrats i hela regionen. De flesta investeringarna var nyetableringar och expansion inom informations- och kommunikationsteknik.

Trots lågkonjunkturen stärkte Stockholm sin attraktionskraft under 2009. Antalet utländska investeringar till regionen under 2008 var 46 mot 71 år 2009, d v s en ökning på ca 50 %.

Asien blir allt viktigare investerare. Av antalet investeringar 2009 var hela 60 procent från Kina, Japan eller Indien.

Flest investeringarna, 26

procent, kom från Kina, följt av Japan och Indien, båda med 17 procent, Europa 16 procent och USA 14 procent.

Största bransch var IT, följt av life science, miljöteknik, fordon och finansiella tjänster.

Resultatet visar inte de investeringar som skett utan stöd från investeringsfrämjande organ.

Stockholm Business Region Development är en del av Stockholm Business Region. Man arbetar via Stockholm Business Alliance, där 49 kommuner, främst i Mälardalen, ingår,



Nära hälften av de utländska direktinvesteringarna kom förra året till Stor-Stockholmsregionen.

Ny logistikutbildning till Örebro

Myndigheten för yrkeshögskolan har offentliggjort de nya utbildningar som beviljas för 2010. Av totalt 851 ansökningar beviljades bara 297. Bland nya logistikutbildningar finns Nordic Business Institute, NBIs utbildning till logistiker i Örebro.

Utbildningen blir tvåårig och omfattar 85 studieveckor. Viktiga delar är logistik, ekonomi, juridik och ledarskap. 22 veckor består av LIA, lärande i arbete, då studenterna arbetar i projekt ute på företaget.

Utbildningen erbjuds med start i september 2010.

NBI har över 20 års erfarenhet av kompetensutveckling inom bl a inköp och logistik.

– För oss innebär kompetensutveckling att ge något av det vi kan för att göra det företag eller

den organisation du arbetar i lite bättre, effektivare, smartare och mer energirik. Genom kompetensutveckling förbättras och utvecklas både människor och organisationer, säger Fredrik Karlsson, på NBI.

Man kan också skraddarsy utbildningar utifrån organisationers behov.

Alla utbildningar har utgångspunkt i praktisk kunskap på akademisk grund.

NBI har funnits i mer än 20 år och förutom vid huvudkontoret i Växjö finns man även i Malmö, Hässleholm, Karlskrona, Stockholm, Sundsvall och snart även i Kalmar, Säffle och alltså Örebro.

NBI har även verksamhet i Norge, genom samarbetsföretaget NBI Norge AS.

Europeisk allians för bättre vagnslaster

Sju ledande europeiska järnvägsföretag har bildat den europeiska tågalliansen Xrail. Mål: att göra internationella vagnslasttransporter mer kundvänliga och effektiva. Det behövs.

AV GÖSTA HULTÉN

Under vinterns värsta snöoväder drabbades tågtransporterna ännu hårdare än vägtransporterna. Bättre tillförlitlighet efterfrågas av många kunder, som tvingats gå över till vägtransporter när tågväxlar och bangårdar snöat igen.

Gränsöverskridande vagnslaster har ofta drabbats av förseningar. Men nu utlovas en ändring.

Godstransporter, där kunden kan nyttja allt från enskilda vagnar till större volymer, sk vagnslast, står för ca hälften av godstransporterna på järnväg i Europa. Heltåg står för den andra hälften. Vagnslasten har enligt marknadsundersökningar en stark tillväxtpotential och ska nu bli mer attraktiv, effektiv och säker. Det är åtminstone målet med Xrail, som bildades officiellt i februari i Zürich. Alliansen består av sju järnvägsföretag: Green Cargo, Sverige, CD Cargo, Tjeckien, CFL Cargo, Luxemburg, DB Schenker Rail Tyskland, Rail Cargo Austria, Österrike, SBB Cargo, Schweiz och SNCB Logistics i Belgien.

Inte för heltåg

Xrail är inte inriktade på heltåg för enskilda kunder eller på intermodala transporter. Kundkontakt och prissättning blir fortfarande de enskilda järnvägsföretagens ansvar, dvs de fortsätter konkurrera med varandra. Men alla förbinder de sig att leverera den höga kvalitet och service gentemot kunderna, som definierats av alliansen.



– Ett närmare samarbete i både produktions- och informationsprocesser kan hjälpa oss att frigöra potential när det gäller den effektivitet och kvalitet vi eftersträvar, säger Günther Ferk, VD Xrail.

Det ska ske genom att öka kvalitet och konkurrenskraft i vagnslaster som ska bli ett bättre miljöalternativ än lastbil.

– Ett närmare samarbete i både produktions- och informationsprocesser kan hjälpa oss att frigöra betydande potential när det gäller den effektivitet och kvalitet vi eftersträvar, säger Günther Ferk, VD för Xrail.

Xrail vill skapa en gränsöverskridande standard. Det ska ge kunderna fördelar inom tre områden: Tillförlitligheten ska upp till minst 90 procent i internationell vagnslasttrafik inom Xrail.

Transparensen ska förbättras genom internationella tidtabeller för hela tågtransporten. Offertprocessen ska också kortas, till maximalt tre dagars svarstid på en transportförfrågan.

Potential att växa

Efter en testfas, där tjänster levererats till kunder enligt Xrails standard, kommer man inledningsvis att sammanlänka de ekonomiskt tunga områdena i Österrike, Belgien, Tjeckien, Tyskland, Luxemburg, Sverige

och Schweiz. Xrail använder sig av den befintliga infrastrukturen i form av EU:s TEN-T-korridorer, (Trans European Transport Network).

Avsikten är att utöka nätverket i etapper och det långsiktiga målet är att bli hela Europas nätverk för transporter av vagnslast.

Den fasta delen av kostnaden för vagnslasttrafik är ca 90 procent av totalkostnaden. Det gör att parterna i alliansen anstränger sig för att utnyttja sin respektive del av nätverket optimalt och därmed säkerställa den vidare utvecklingen av vagnslasttrafiken. Även miljön ska tjäna på detta: miljöpåverkan från transporter på järnväg är betydligt mindre än vid transport med lastbilar, speciellt vid långa transporter.

Xrail initierades 2007 i Paris

inom Internationella Järnvägsunionen, UIC. Det började med utvecklandet av internationella standarder för produktion, IT, kvalitet och annat samarbete.

– UIC är glada över att ha underlättat skapandet av alliansen Xrail och att vi därmed lagt grunden för ett hållbart nätverk för transporter med vagnslast genom Europa, säger Oliver Sellnick, Freight Director inom UIC.

Xrail avser alltså nu ett samarbete mellan järnvägsbolag i Sverige, Tyskland, Österrike, Schweiz, Tjeckien, Luxemburg och Belgien. Men genom DB Schenker Rail, Europas största tågoperatör, täcks också Holland och Danmark. Green Cargo är också aktiva i Norge och österrikiska Rail Cargo Austria täcker också Ungern.

BITO
LAGERSYSTEM

Besök www.bitose.com och beställ din produktkatalog för inspiration och lagerutveckling!

BITO
Lagerlösningar...



... En snabb och säker väg till dina kunder!

BITO Lagarsystem
Florettgatan 29c
SE 254 67 Helsingborg
Tlf.: 042-151 910
info@bitose.com
www.bitose.com

Rätt upphandlingsverktyg

– Vid avancerade upphandlingar kan ett bra IT-verktyg spara miljoner på några sekunder, säger Arne Andersson, professor, VD och grundare av Trade Extensions.

AV LENA SONNE

Arne Andersson är professor i datalogi vid Uppsala universitet, men har just lämnat sin fasta tjänst för att ägna sin tid åt företaget Trade Extensions. Det hjälper andra företag att hitta den bästa kombinationen av anbud i stora, komplicerade upphandlingar.

Svårigheten är att anbuden kan pusslas ihop på så många olika sätt. Det finns miljontals kombinationer av anbud. Arne Anderssons specialitet är algoritmer, alltså att i en strukturerad matematisk process i ett begränsat antal steg lösa ett problem.

Han doktorerade 1990 och utvecklade utifrån sin forskning vad beskrivits som världens snabbaste sorteringsalgoritm.

1999 grundade han Trade Extensions tillsammans med några kollegor. Deras program letar automatiskt upp just de kombinationer som svarar mot upphandlingens krav och väljer ut de bästa anbuden.

– Särskilt om man har olika specificerade krav på t ex tid, volym och utrustning ger optimerade IT-verktyg helt nya möjligheter, säger Arne Andersson.

Ett ben i varje värld

Arne Andersson står med ett ben i den akademiska världen och ett i affärsvärlden.

Det är ofta vitt skilda tankevärldar.

– I universitetsvärlden är problem inget

negativt. Vi älskar problem, säger han för-tjust.

Men han har även erfarenhet av att tänka affärsmässigt. Då gäller det istället att lösa och undvika problem.

Idag har företaget vuxit och Trade Extensions har internationella storföretag som Kimberly-Clark, Schneider Logistics och Coca-Cola, men också ABB, Atlas Copco, NCC, Banverket och Vägverket som kunder.

Trade Extensions har sin operativa ledning i Storbritannien och kontor i Houston, Texas, där många av kunderna i oljeindustrin finns. Men Arne Andersson har stannat i Uppsala.

Spräckte asfaltkartellerna

Han betonar hur viktigt kundperspektivet är:

– Det är köparen som ska driva processen och säljaren som ska leverera data. Säljaren ska inte tala om vad som är viktigt. Säljarens roll är visa att de är unika. Köparen ska själv kunna jämföra äpplen och päron.

Ett av Trade Extensions första uppdrag var att hjälpa Vägverket att upphandla asfaltkontrakt.

– När vi hjälpte Vägverket med asfaltupphandling fick den matematiska analysen av anbuden en oväntad bieffekt. Vi hjälpte till att spräcka asfaltkartellerna. Så det blev två flugor i en smäll.

Verktyget kan användas också vid energiupphandling. Sverige var först att avreglera elmarknaden. Ett av de forskningsprojekt som var grunden till Trade Extensions gick ut på att effektivisera eldistributionen så att

elen finns där den behövs, när den behövs. I andra hand gäller det att se till att den mest krävande elanvändningen sker när det finns gott om elkraft.

– Med en bättre design av elmarknaden kan man få produktion och konsumtion av el att matcha varandra bättre.



FOTO: LENA SONNE

– Det är viktigt att tala om för leverantörer vad de är dåliga på, menar Arne Andersson.

Mer och mer logistikupphandling

Nästa steg för Trade Extensions var att organisera världens första e-auktioner med kombinationsbud.

– Men numera har vi mer och mer glidit över till logistik, alltså transport och lagerhållning.

Transporter är exempel på komplicerade upphandlingar, särskilt för företag som ska leverera till tusentals ställen.

Som inköpare står man då inför frågor som ”Ska man köpa alla transporter av en säljare? Ska man välja billigaste anbud för varje enskild sträcka? Paket med mängdrabatt? Järnväg eller lastbil? Vilka leverantörer behövs etc...

Några kronors skillnad på varje enskild transport blir stora summor.

– Craft Foods t ex har transportflöden på 10 000 ton per år och specialkrav på ca 1000 rutter för 20-30 leverantörer. Här går det aldrig att hitta bästa kombinationen manuellt.

– En leverantör som får ett visst antal leveranser kan ge 3 % rabatt. En leverantör har t ex maximal kapacitet Karlstad-Örebro. Dessa data från ett anbudsformulär kan föras in i systemet som olika scenarier, så att man kan jämföra och analysera hur det blir i slutändan om man väljer en viss leverantör.

– Om man har olika affärsregler att ta ställning till, kan man se hur totalkostnaden blir, baserad på dessa regler. Man måste kunna ställa frågan: Vad händer om jag gör så här? Exempel: Hur mycket dyrare blir det att behålla nuvarande leverantörer på minst 75 % av volymen?

– Man kan också tala om för leverantören vad som blir konsekvensen av ett specifikt krav som han eller hon kanske kan ge avkall på. Exempel: ”Om du kan öka din



Upphandlingsverktyget hjälpte Vägverket att spräcka den stora asfaltkartellen. Foto: Kerstin Ericsson

FOTO: KERSTIN ERICSSON

sparar transportmiljoner

kapacitet med 5 % så kan du få hela volymen till Norge”

– Själva beräkningarna tar bara några sekunder. Men förberedelserna tar längre tid. Alla anbud måste ju matas in och matchas mot upphandlingens krav, säger Arne Andersson.

Ordning och reda

IT-verktygen ger ordning och reda. Men först måste man ha korrekt bakgrundsinformation; exakta behov, sträckor, volymer, historisk information. Dålig indata ger dålig utdata.

– När man ska sortera stora datamängder blir det tids- och utrymmeskrävande. Skillnaden mellan en bra och en dålig optimeringsalgoritm kan vara en tidsfaktor på flera tusen gånger – och ännu mer om datamängden är mycket stor.

– Bäst fungerar vårt IT-verktyg vid stora, komplexa upphandlingar som måste ta hänsyn till många variabler. Men även mindre upphandlingar kan ge så många tänkbara kombinationer att det blir översködligt.

Första steget vid upphandling är att samla in offerter och ha en deadline.

Andra steget är att analysera offerterna och lösa optimeringsproblem.

– Sedan bör man ge feedback till anbudsgivaren och visa vem som fick vad och fråga om de vill optimera – d v s om de kan öka sin kapacitet till t ex på Finland.

– Det är viktigt att tala om för leverantörerna vad de är dåliga på.

Miljökrav med

Arne Andersson visar ett exempel där man gjort en supply-chain-optimering för en katalog som skulle tryckas och distribueras. Han visar hur en nätverksoptimering kan kombineras med anbudshantering där det finns med en rad krav också t ex miljökrav.

Logistiken påverkar rutten för lokal distribution, val av tryckeri etc. Han visar ett annat exempel från en transportupphandling i Frankrike och Tyskland som Trade Extensions gjort åt ett multinationellt livsmedelföretag. Den potentiella besparingen, d v s om

man helt enkelt hade valt billigaste leverantör för varje rutt, var 20 %, men när man tog hänsyn till affärsregler och kvalitetsparametrar, blev den realiserade besparingen 12%. Antalet leverantörer blev färre och distributionen optimerad mellan olika terminaler och lager.

Men lönar det sig att köpa in ett nytt optimeringsredskap?

– Ja, särskilt i komplexa upphandlingar, anser Arne Andersson.

– En tydlig och välstrukturerad upphandling ger oftast en omedelbar besparing på 5–10 %. Volymrabatter, kombinationsbud, kapacitetsbegränsningar kan ge ytterligare 3–5 %.

Med hjälp av bra optimeringsverktyg kan man dessutom hantera även komplicerade affärsvillkor, vilket gör resultaten enklare att implementera i praktiken.

Dessutom – att utmana sina leverantörer då och då ger i sig oftast bättre villkor, som leder till lägre kostnader i längden.

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.

”Norge är viktigt för oss”

Det går bra för svenska Aditro Logistics i Norge, så bra att man blivit trångbudda.

– I juni öppnar vi ett nytt lager sydväst om Oslo på 14 000 kvm, säger Matthias Kettelhoit, VD.

AV LENA SONNE

Norden växer mer och mer samman logistiskt. Aditro Logistics, ledande transportberoende tredjepartslogistik med ca 400 sysselsatta, är ett exempel. Fokus ligger på handels-, konsument- och industrilogistik, i både Sverige och Norge.

Aditro Logistics är logistikdelen av Aditrokoncernen. Man skraddarsyr supply chain-lösningar och utvecklar försörjningskedjan för att skapa översikt över hela logistikflödet, genom transparenta och integrerade systemlösningar. I tjänsterna kan inbound, logistikhantering, transportoptimering, cross-docking, lagring, orderhantering, konsolidering, expedition, och olika tilläggstjänster ingå.

Kunder är allt från mindre grossistföretag till några av de största aktörerna på marknaden. Under de senaste åren har man byggt flera stora logistikanläggningar i Sverige. Störst är den i Jönköping, där ytterligare en enhet invigdes 2008.

Men nu ser man också möjligheter att växa i Norge, som inte drabbats så hårt av finanskrisen som Sverige.

– Vi har länge haft fullt i vår anläggning i Tönsberg, säger Matthias Kettelhoit.

– I juni öppnar vi därför ett nytt lager i Kopstad, sydväst om Oslo, på 14 000 kvm. Det får en kapacitet på 25 000 pallplatser och 50 anställda. Det innebär att vi kan dubblera verksamheten i Norge.

Växtvärk

Man kan faktiskt tala om växtvärk.

– Vi kan inte ta in fler nya kunder och vi saknar kapacitet sydost om Oslo.

Därför har man startat samarbete med det norska logistikföretaget Schianders Logistikk. Deras anläggningar i Vestby och Moss passar som hand i handske i en gemensam svensk-norsk struktur.

” Aditro ser
möjligheten
att växa i Norge.”

Bägge parter huvudsakliga inriktning är tredje- och fjärdepartslogistik. Genom att kombinera varandras anläggningar i Sverige och Norge, kan de gemensamt erbjuda bredare täckning och kapacitet.

– När det finns ledig kapacitet i dessa anläggningar, ser vi att vi kan erbjuda våra kunder ytterligare alternativ i Oslo-området. Det kunde vi inte tidigare, säger Matthias Kettelhoit.

Att samutnyttja kapacitet kan sänka den totala logistikkostnaden.

För Schianders är det också en fördel att samarbeta med Aditro. De har strategiskt placerade anläggningar i Moss, Vestby, i Norge, men har saknat en stabil partner med kapacitet i centrala Sverige.

–Många av våra norska kunder efterfrågar lagerlösningar utanför Norge, vilket vi inte har kunnat erbjuda på ett bra sätt tidigare. Samarbetet med Aditro Logistics gör det nu möjligt att också utveckla dessa affärsmöjligheter, säger Terje E. Alm, VD Schianders Logistikk.

Tillsammans får Aditro Logistics och Schianders nu en kapacitet på 210 000 kvm, varav ca 140 000 kvm inom Aditro Logistics och 75 000 kvm inom Schianders.

Krisen inte över

Aditro Logistics har idag anläggningar i Jönköping, Borås och Tönsberg i Norge, men huvudkontoret ligger i Göteborg.

I Tönsberg kommer man att ha 14 000 kvm och 40 anställda, i Borås 43 000 kvm och 130 sysselsatta, i Jönköping 85 000 kvm och 150 anställda. De stötts av gemensamma funktioner för bl a affärsutveckling och IT

– Vi strävar efter konsoliderad logistik och samordnar flera olika klienters försörjningskedjor. Flöden med strukturer som påminner om varandra kan paras ihop, för att åstadkomma stordriftsfördelar t ex när det gäller plockeffektivitet, lagerhantering och transporter.

– När det gäller industriflöden är vi

ibland i en integrerad del av produktionen, inklusive VMI-lösningar och tullhantering.

– Konsolideringsgraden bestäms av hur sändningsstrukturen stämmer med nuvarande flöden, sändningsfrekvenser, mottagande adresser, hämtningstider etc.

– Under det senaste året har vi konsoliderat verksamhet och flöden och koncentrerat oss på det som har varit lönsamt, säger Matthias Kettelhoit.

Före krisen gjorde man stora investeringar på flera ställen. Bl a tog man över Maersk stora anläggning i Borås.

Transportaffärer

I Jönköping byggdes 45 000 kvm nya logistiktytor som stod klara i september 2008. Där är halvfyllt idag.

– Detaljhandeln har haft konstanta flöden, men särskilt fordonsindustrin har tappat mycket volymer under krisen. Än är inte krisen över, men vi börjar få fler förfrågningar, säger Matthias Kettelhoit.

– Men vi får också in nya kunder som t ex Aurora – en stor dansk kedja som säljer hemelektronik.

Det som annars utvecklats bäst är transportaffärerna.

– Vi för dialog med kunder om outsourcing och vi tar allt större del av transporterna. Vi måste ju alltid se till att sköta logistiken effektivare än kunden själv genom att förbättra funktioner, sänka kostnader och utveckla logistikprocessen.

– Nu bygger vi nytt i Norge, säger Matthias Kettelhoit.





Drömmer du om snabbare orderplockning? Utmana oss.

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

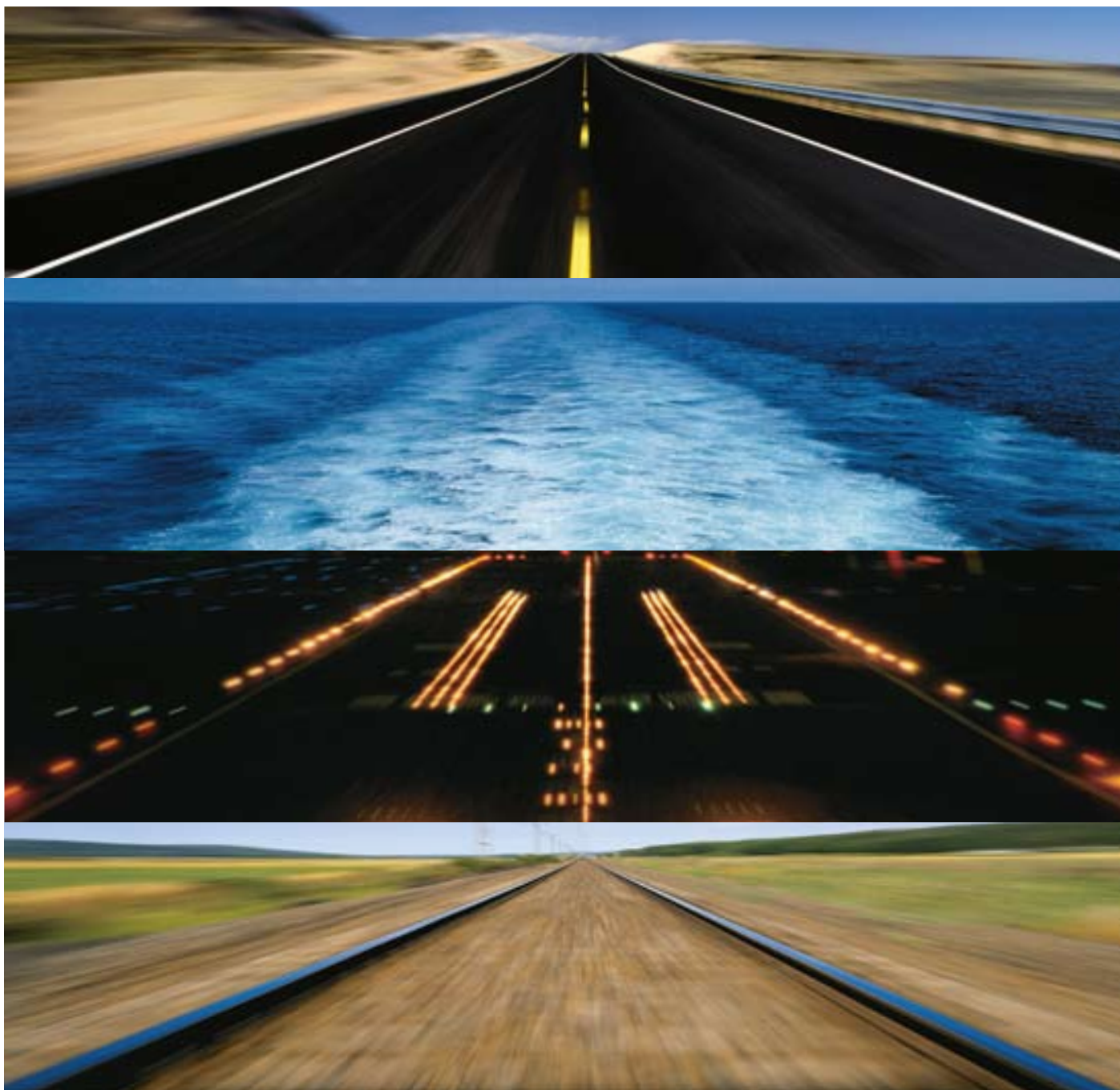
Med en OSR-lösning (Order Storage and Retrieval) kan kapaciteten ökas till 800 plock i timmen! Vi visar gärna hur.

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.

SEGRARE I DET LÅNGA LOPPET



Göteborgsregionen har utsetts till landets i särklass starkaste logistikläge nio 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, Trafikverket, Göteborg Landvetter Airport, Sjöfartsverket, Business Region Göteborg.

Ny terminal och logistikpark i Hässleholm Nord

Hässleholms kommun och Jernhusen planerar en ny kombiterminal och logistikpark på Hässleholm Nord. Jernhusen bygger, ansvarar för utveckling, förvaltning och upphandling av drift.

– Jernhusens kombiterminaler utvecklas för att möta branschens behov av optimala logistiklösningar och öka mängden gods på järnväg. Vi har ett ansvar att se till att de blir effektiva och långsiktigt hållbara och vill därför att utvecklingen sker i nära samarbete med marknaden, säger Olle Huusko, bitr. affärsområdeschef på Jernhusen.

– Vi kunde inte få en bättre samarbetspartner och är där-

för mycket glada över deras planer. Det visar också att vi har tänkt rätt i vår satsning på Hässleholm Nord, säger kommunalrådet Urban Widmark (M).

– Med en kombiterminal och logistikpark på plats blir det betydligt lättare att få fler företag att etablera sig på Hässleholm Nord. Jernhusens satsning betyder också många nya arbetstillfällen till vår kommun och region, säger oppositionsrådet Tommy Nilsson (S).

Jernhusen och Hässleholms kommun ska tillsammans skissa fram en layout. Den totala investeringsvolymen beräknas till ca 250 miljoner SEK.

LogistikPalatset i Borås får nytt lagersystem

LogistikPalatset i Borås investerar i ett nytt webbaserat lagersystem, ett s k WMS, från Ongoing Warehouse, speciellt framtaget för tredjepartslogistik.

– Vår verksamhet växer och vi har därför beslutat att satsa på ett lagersystem som kan hjälpa oss att effektivisera vår verksamhet och erbjuda bättre service till våra kunder. I Ongoing Warehouse har vi funnit många mervärden.

– Vi arbetar idag i dubbla system, en lagermodul och ett TA-system.

I framtiden kommer vi att arbeta i ett enda system, vilket kommer att optimera vår verksamhet, säger Fredrik Hallgren, logistikansvarig och

delägare i LogistikPalatset.

Bland kunderna finns sedan starten 2004 bl a Halléns postorder för möbler, Ericsson och en rad konfektionskunder.

– Även våra lagerkunder får tillgång till systemet, via webbinloggning och kan på så sätt se aktuella lagersaldon och lager rörelser, säger Fredrik Hallgren.

– LogistikPalatset är specialiserade på tredjepartslogistik och kan verkligen sin nisch. Vi ser fram mot att hjälpa dem att utvecklas ytterligare, säger Gerhard Guron, VD, Ongoing Warehouse.

För första gången visar Ongoing Warehouse i år sitt system på Logistik & Transport i Göteborg.

Sydsveriges och Skandinaviens mest centrala etableringsplats

- ligger i ett av Europas tätaste industriområden

Här korsar E4:an den lika intensivt trafikerade väg 27, kust-till-kustvägen och järnvägen Göteborg – Karlskrona/Kalmar. Lägg till tre timmar och du når 2/3 av hela den Skandinaviska marknaden. Upp till krysset finns 1 milj. kvm industrimark.



För mer information se vår hemsida eller ring 0370-37 70 00, 0705-41 00 01 e-post lars.a.sahlén@varnamo.se
www.sydsvenskakryssset.se





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 trettio mils radie bor det 6,5 miljoner människor. Här möts två Europavägar, här finns torrhamn, kombiterminaler och en av Nordens största järnvägsknutar. Dessutom har vi Sveriges fjärde största fraktflygplats.

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

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

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



LOGISTIKREGIONEN

Hallsberg Kumla Örebro Arboga

www.logistikregionen.se

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

Schenker billigast i paketttest

Tobakshandlare, 7-Eleven, matbutiker och bensinstationer har gjort det enklare att både skicka och hämta paket för privatpersoner. Men vad kostar det? I början av februari testade Aftonbladet/Mer för Pengarna fem stora leverantörer av privatpaket.

AV GÖSTA HULTÉN

Alla fick ett likadant paket, med en vikt på 4 kg och med måtten 43 x 32 x 9 centimeter. Man begärde billigast möjliga frakt från Björkhagen i södra Stockholm, till samhället Bankeryd i norra Småland.

Det handlade alltså om normalfrakt av ett helt vanligt paket på fyra kilo från Stockholm till Småland.

Det visade sig att både priset och frakttiden skiljde stort, från mindre än ett dygn till sex dagar och från 90 till 356 kronor. Posten har fått mycket kritik i vinter, men är ändå en vinnare på privatpaket, åtminstone sett till snabbheten.

Många nya utlämningsställen

Efter avregleringarna har ju flera internationella utmanare till Posten gått in på marknaden för privatpaket. DB Schenker och DHL har t ex tillsammans runt 2 800 inlämningsställen, 500 fler än statliga Posten, som har ca 2 100.

DB Schenker visade sig också i den här testen erbjuda det lägsta priset, om man får tro Aftonbladet/Mer för Pengarna.

De fem paketen lämnades in onsdag eftermiddag vid 16.00. Fraktvägen var från Björkhagen i södra Stockholm till Bankeryd nära Jönköping i Småland.

Billigast blev DB Schenker, som tog 90



Ett vanligt paket till Småland kostade 356 kronor med UPS. DB Schenker var billigast och tog 90 kr för samma paket.

kronor för frakten och var framme måndag eftermiddag. Snabbast var Posten, som var framme i Bankeryd redan vid lunch nästa dag. Priset blev dock nästan det dubbla jämfört DB Schenker, eller 175 kronor.

Men Postens pris var ändå bara halva priset mot expressbudet från UPS och Postens paket kom fram 45 minuter före UPS, som hämtade och levererade paketet på utlovad tid och var framme 13.30 dagen därpå.

Priset blev dock hela 356 kronor.

Sämst leveransservice hade Bussgods, som bara har två inlämningsställen i Stockholm, och inte levererade ända fram till

Bankeryd. För alla som bor på en mindre ort med någon av företagets 500 terminaler, främst i norra Sverige, blir utfallet givetvis ett annat.

DB Schenker	90 kr	4 dygn (Billigast)
Bussgods	140 kr	Levererade inte ända fram
DHL	165 kr	4 dygn + en timme
Posten	175 kr	19 tim 45 min (Snabbast)
UPS	356 kr	20 tim 30 min

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



Användarna förbättrar nytt affärssystem

– Vi tror inte att framtiden stavas "commodity". ERP-världens flesta användare vill ha affärssystem som passar just deras behov, säger Henrik Billgren, utvecklingsansvarig för Lawson M3, som just kommit i en ny version.

AV GÖSTA HULTÉN

Fyra år efter sammanslagningen mellan amerikanska Lawson och svenska Intentia lanseras nu en uppgraderad version av stor-säljaren M3. I mitten av februari presenterades den första releasen av nya Lawson M3 10.1.

– Det är vår hittills viktigaste lanseringen efter att Movex lanserades i mitten av 1980-talet. Den har över 100 viktiga förbättringar och mer än 600 detaljerade funktionsändringar,

som gör systemet mera användarvänligt, säger Henrik Billgren, utvecklingschef.

Han borde veta, för han är en av de tre - och den ende i den nuvarande ledningen - som varit med sedan starten av Intentia 1983.

Henrik Billgren var en av dem som gick I-linjen vid Linköpings Tekniska Högskola i slutet av 1970-talet. Bland dessa studenter fanns de som kom att starta två av de mest framgångsrika svenska affärssystemföretagen, Intentia och IFS, företag som fortfarande ligger i teknikkens frontlinje.

Lawson Software erbjuder mjukvara och service till ca 4 500 kunder inom främst mode, livsmedels- och dryckesindustri, medicinteknik och andra tjänste- och serviceföretag. Det har sitt huvudkontor i St Paul, Min-



FOTO: LENA SONNE

M3 har tydlig industrifokus, med många användare inom tillverkande och distribuerande företag

nesota och är börsnoterat både i New York och Stockholm.

– I USA är sjukvårdssektorn en växande kund. Bl a därför har finanskrisen inte slagit lika hårt mot Lawson som mot en del andra IT-företag, säger Henrik Billgren.

– Underhåll, service och uthyrning av anläggnings- och andra maskiner är också en viktigt och växande sektor.

Bland kunderna inom den här sektorn finns t ex Caterpillar, Atlas Copco och Volvo.

Användarnas förslag

Lawson och M3 har många trogna användare. De svenska användarna kunde också andas ut redan 2007, när det stod klart att de styrkor som gjort det tidigare Movex populärt, fanns kvar under namnet M3.

– För att förbättra systemet har vi haft stor nytta av våra aktiva användarföreningar, med ca 900 kunder. De har gett oss ca 200 intressanta förbättringsförslag och ungefär 1/3-del av dem har vi hunnit realisera i den nya versionen.

För att vaska fram de bästa förändringsförslagen har man låtit användarna rösta fram dem.

– Många av de förslag vi kunnat realisera har gällt ett förbättrat gränssnitt, bättre processflöden och mer plats för efterfrågad information.

M3 har en tydlig industri-

fokus, med särskilt många användare inom tillverkande och distribuerande företag, inte minst inom segmentet små- och medelstora företag.

I M3 10.1 finns även nya branschpassade funktioner och förbättringar med fokus på affärsprocesserna i de företag som använder sig av Lawson som Food and Beverage, Manufacturing, Distribution, Equipment Service Management and Rental.

I samband med lanseringen presenteras även nya Lawson för Fashion, en lösning för modeföretag som kopplar samman affärsprocesser från produktidé hela vägen till slutkund.

Bland användarna finns tex den norskägda modekedjan Dressman.

Internetliknande sökfunktion

Den nya releasen har även nya internetliknande sökfunktioner till en användares data, oavsett om den finns i Lawsons system eller i ett annat system.

Den har också en förbättrad funktion, som hjälper kunderna att undvika överproduktion och varubrist i lagret. En ny funktion för bulkordrar hjälper företag att effektivt planera värdekedjans alla resurser.

– Det kan i sin tur hjälpa till att strömlinjeforma företagets arbete med Lean, säger Henrik Billgren.

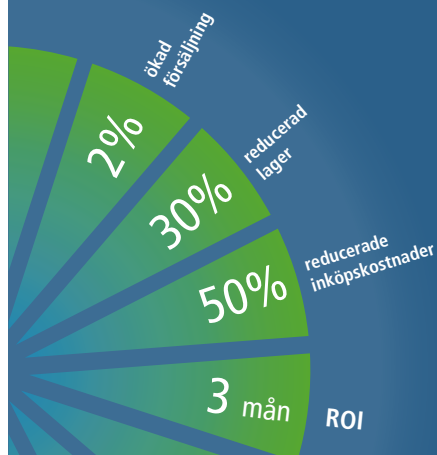
PromoSoft

www.promosoft.nu

Microsoft
SOLUTION PROVIDER
Partner

Lönsam lagerstyrning

Vetenskapliga metoder för optimerad servicenivå och kapitalbindning.



Urval av kunder:

TURA
swedol
Mekonomen
DB SCHENKER
20:20 mobile

Företagsintern och öppen utbildning för effektiva flöden.



Aldrig förr har den totala värdekedjan haft så stor betydelse för företags resultat och tillväxt. Genom helhetssyn på funktioner, samarbeten och system läggs grunden för varaktig framgång.

Vi utbildar i hela värdekedjan – inköp, produktion, distribution, integration och ledarskap. Välj bland Nordens största utbud, med 50 lärarledda kurser och 390 webbaserade kurser som vi erbjuder i samarbete med Accenture.

Baserat på vårt modulariserade utbud kan vi snabbt utveckla skraddarsydda upplägg. I samarbete med er kan vi genomföra insatser på olika nivåer med varierade pedagogiska upplägg för att ni ska nå era utvecklingsmål.



Lean är ett angreppssätt för ständig utveckling. Det handlar inte om att arbeta snabbare, utan om att arbeta smartare för att skapa värde ur kundens perspektiv.

Våra utbildningar genomförs mitt i pågående verksamhet, antingen på ett värd företag eller internt hos er. Under ledning av erfarna kursledare får du utrymme att diskutera och reflektera kring hur ni ska lyckas med er leanresa.

Six sigma kompletterar våra utbildningar i Lean. Med hjälp av faktabaserade verktyg skapas kvalitetsförbättringar i processer och system. Hos oss får du lära av kursledare med erfarenhet från några av världens främsta Six sigma-arbeten.

 **Starta förändringen på plan.se**

Plan är ett icke-vinstdrivande kompetensnätverk som inspirerar till målmedvetna satsningar på Supply chain management, Lean och Six sigma. Alla våra kursledare arbetar till vardags i andra företag eller inom högskole- och universitetsvärlden. Våra samarbeten med internationella kunskapsorganisationer ger dig tillgång till utbildningsmaterial och certifieringar i världsklass. Ring oss på 08-24 12 90 för att diskutera hur du kan nå dina utvecklingsmål.

The logo for Plan, consisting of the word "plan" in a bold, lowercase, red sans-serif font.

Fortsatt Väner- och älvsjöfart

Sjöfarten på inre vattenvägar blir allt viktigare för miljön, men motsvarar bara 8 % av transportererna idag. EU-klassificering lägger krokben.

TEXT & FOTO LENA SONNE

Klassa Vänern som inlandsfarvatten – det skulle ge förutsättningar för sjöfarten att ta över transporter från vägarna. Det kravet drivs nu av Västra Götalandsregionen, Värmlands och Örebro län.

Om Vänern omklassas som inre vatten, kan transporter ske på fartyg som inte behöver klara samma krav som de som seglar på öppet hav. Hela övriga EUs omfattande kanalsystem är klassat som inlandsfarvatten.

Flera utredningar pekar på att Göta älv och Vänern kan avlasta transporter som nu belastar vägarna. Därför var intresset stort när älv- och Vänersjöfarten diskuterades på ett seminarium i Göteborg, arrangerat av Västsvenska Industri- och Handelskammaren i samarbete med Västra Götalandsregionen och Handelskammaren i Värmland.

Att få kostnadsneutralitet för svensk sjöfart är en viktig regionalpolitisk fråga som det råder politisk samsyn kring. Den ingår i regionens klimatstrategi för att bryta beroendet av fossil energi fram till 2030. Regionen är också enig om att utveckla älv- och Vänersjöfarten.

Regeringens utredning ”Analys och genomförande av EUs regler för inre vattenvägar” presenterades.

– Vi utreder konsekvenser för transportverksamhet, sjösäkerhet, miljö och ekonomi, sa Johan Franson, regeringens utredare av inre vattenvägar.

Både Vänern och Mälaren viktiga

– Vi kommer att göra uppskattningar av hur mycket som kan flyttas från väg- till sjötransport. Uppdraget gavs så sent som på Transportforum i Linköping i januari. I november ska ett förslag läggas fram för att klassa Vänern- och Mälaren som inre vattenvägar.

– Utredningen kan få konsekvenser inte bara för Västra Götaland, utan även för Mälarsjöfarten och viss kustnära sjöfart.

Inga sjöar i Europa ingår i systemet i Europa, utom Bodensjön.

Inre vattenvägar får inte ha för hög våghöjd. Våghöjden i Vänern kan på vissa ställen vara för hög t ex i Dalbosjön och vid Lurö. Det problemet är mindre i Mälaren.

Vänersjöfarten har minskat under senare år. Men fartygen har i stället blivit större. Den stora minskningen gäller oljeprodukter.

Men flera pekade på Väner- och älvsjöfartens

potential. Idag hanterar Vänerhamnar AB 2,9 miljoner ton gods årligen. Vänerhamn AB ägs till stor del av kommunerna runt Vänern och har hamnverksamhet i Karlstad, Kristinehamn, Otterbäck, Lidköping och Vänersborg.

Gunilla Boström, Metso Paper i Karlstad, betonade fördelen med sjöfart för skrymmande transporter av pappersmaskiner, om kan väga upp mot 180 ton.

Åsa Burman, VD Göteborgs Energis GoBiGas-projekt, talade om satsningen på en världsunik biogasanläggning i Ryahamnen i Göteborg, som kräver ökade sjötransporter av biomassa.

– Det kommer att bli en av de största biogasanläggningarna i Europa, motsvarande 1/5 kärnreaktor som kan förse 75 000 bilar med fordonsgas.

– I juni väntas ett genomförandebeslut. Därför är det viktigt att ha Vänern och Göta älv som en av flera miljövänliga transportleder.

Rederierna i Vänern, Thunbolaget i Lidköping och Ahlmarks i Värmland, hoppas på enklare och mer rättvisa regler ur konkurrenssynpunkt för Vänersjöfarten. Anders Källsson, VD för anrika Erik Thun AB, talade om Vänersjöfarten ur ett reders synvinkel.

– Vi har satsat på fyra nya fartyg under de senaste åren och har nu 13 fartyg, som till storleken är anpassad till älvsjöfart och befintliga slussar.

Kritiserad utredning

Flera rederier och andra företag med behov av Vänersjöfart har kritiserat Sjöfartsverkets utredning där man bl a skrev att slussarna i Trollhättan kan stängas 2030, eftersom de tjänat ut och att det inte är lönsamt att låta slussarna vara kvar. Det går stick i stäv med planerna på stora investeringar, bl a gasdrivna miljövänliga fartyg för pendeltrafik mellan Vänerhamnar och omlastningshamnar vid Västkusten. I Karlstad står man inför investeringar för hundratals miljoner kronor i en ny hamn- och fartygsstruktur för att öka sjöfarten och ta bort gods från landsvägarna. För orter på östra sidan Vänern finns ingen järnväg som klarar ökad godstrafik.

Anders Källsson menade att det inte behövs så

” Sjöfarten på inre vattenvägar blir allt viktigare inom EU.”

– Det ingår i regionens klimatstrategi att bryta beroendet av fossil energi fram till 2030. Därför vill vi utveckla älv- och Vänersjöfarten, säger Per Olof Blom, Västra Götalandsregionen.



– Vi utreder konsekvenser för transporter, sjösäkerhets- och miljöfrågor och ekonomiska konsekvenser, säger Johan Franson.



– Ur miljösynpunkt är det viktigt att kunna avlasta vägtrafiken och även transportera containers och trailers, menade Tobias Uhn, Vänerhamnar.



Anders Källsson, VD Thunbolaget, hoppas på enklare och mer rättvisa regler.



– Förutsättningarna för att inre sjöfart ska öka beror på marknad, tillförlitlighet och regionalt engagemang, säger Arvid Guthed, Göteborgs hamn.



viktig för Västsverige

omfattande slussombyggnader för att det ska fungera. Större slussar blir en för stor investering, trodde han.

Staffan Widlert, generaldirektör Transportstyrelsen ansåg det viktigt att satsa på slussarna.

– Ur miljösynpunkt är det viktigt att avlasta vägtrafiken, menade Tobias Uhn från Vänerhamnar AB och på sikt också transportera containers och trailers. Idag går bara bulk på Vänern.

Göteborgs Hamn har satsat hårt på järnväg och har det största linjeutbudet i Sverige. Arvid Guthed, Göteborgs hamn, redogjorde för behovet av ökade inlandstransporter.

– Attraktiva logistiklösningar skapas genom intermodala upplägg. Sjötransporterna på inre vattenvägar är minimal idag. Förutsättningarna för att det ska öka beror på marknad, tillförlitligheten och regionalt engagemang.

– Viktig del i bedömningen är kapacitet och kvalitet på inlandsförbindelser.

Han betonade det lokala engagemanget och nämnde torrhamnen Nässjö som positivt exempel. I nuläget har Göteborgs hamn

860 000 TEU container, 625 000 enheter roro och 270 000 enheter bilar.

– 50 % av containertrafiken går idag på järnväg bl a till olika torrhamnar – ett system unikt för Göteborg.

– Avgörandet ligger hos de stora rederierna om de vill ta sina volymer till nya torrhamnar, underströk Arvid Guthed.

Få sjöcontainers på väg

– Marknaden efterfrågar kostnadseffektiva, tillförlitliga logistiklösningar, med god miljöprestanda.

– Vi kör nästan inga containers eller trailers på väg längre. 86 % går med tåg nu, mot 40 % 2002, berättade Karl Jivén, miljöansvarig på Maersk, det största rederiet i Göteborgs hamn.

Att en planerad lågbro i Marieholm kan störa sjöfart och älvtrafik, har diskuterats livligt. I höst kan Göteborg få tillstånd att bygga nya broar över Göta älv. Det var i yttrandet över dessa som Sjöfartsverket fränkande sig ansvar om broarna byggs, med hänvisning till att Vänersjöfarten då ändå skulle hotas. Sista ordet här är dock inte sagt.



– Det är viktigt att ha Vänern och Göta älv som transportled, säger Åsa Burman, VD Göteborgs Energis GoBiGas-projekt.



– Vi kör nästan inga containers eller trailers på väg längre. 86 % går med tåg, berättar Karl Jivén, miljöansvarig på Maersk.

THE PORT OF SCANDINAVIA

SCG GÖTEBORG

LÄGESRAPPORT:

GÖTEBORGSREGIONEN ÄR UTSEDD TILL SVERIGES BÄSTA LOGISTIKLÄGE FÖR NIONDE ÅRET I RAD! KOLLA LÄGET PÅ WWW.PORTGOT.SE



www.brinova.se

Samband

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

Logistik
position
COM
Brinova

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.enkopings.se eller kontakta marknadschef Arne Wåhlstedt, arne.wahlstedt@enkopings.se

Internationell storaffär blåser liv i Katrineholm

En internationell storaffär med holländska logistikföretaget Van Dieren Maritime BV skapar helt nya förutsättningar för logistik i Katrineholm.

AV LENA SONNE

Katrineholm har klättrat sex steg, från plats 21 till plats 15, på Intelligent Logistiks lista över Sveriges 25 bästa logistiklägen 2010. Det beror helt på Katrineholms satsning på sitt logistikcentrum.

– Katrineholm har en stor potential med sitt läge i knuten av två stambanor och 1/3 av Sveriges befolkning inom 20 mil. Katrineholms Logistikcentrum blir en av Sveriges största järnvägsterminaler, tack vare sitt strategiska läge, nära den geografiska och demografiska mittpunkten, konstaterar Roger Andersson, projektledare Katrineholms kommun.

Blir torrhamn

Fem dar i veckan kommer ett fullastat godståg från Herne i Ruhrområdet till den nyöppnade omlastningscentralen, för vidaretransport med lastbil till framför allt Mälardalen.

130 000 TEU tas in idag, främst import av konsumtions- och industrivaror. Tillbaka till Tyskland går mycket träprodukter.

Svenska Hector Rail AB står för tågdragningen Katrineholm-Herne.

– I november kan vi ta full-långa godståg på en nybyggd bangård, Norra terminalen, 700 meter lång och med en terminalyta på 50 000 kvm.

– Vi hoppas också få avtalen klara redan till sommaren för att bli torrhamn till Göteborgs hamn, säger Roger Andersson.

Det innebär att hanteringen i praktiken drivs som en del av hamnen och blir integrerad med hamnens godshanterings-system. Då kan vi också erbjuda säker lagring och tullhantering.

Varför valde Van Dieren inte ett motorvägs-läge?

– Korta beslutsvägar lockade, tror Roger Andersson.

– Elektrifieringen av spåren gick t ex snabbt. Det var ett av skälen till att de vågade satsa på Katrineholm, säger Roger Andersson.

Van Dierens har också avtalat att köpa 25 000 kvm mark på logistikområdet av Katrineholms kommun, där bolaget ska bygga en crossdocking- och lageranläggning.

– Nu vidareutvecklar vi med ytterligare en terminal för omlastning med terminalhantering.

– Det blir en av Sveriges största järnvägsterminaler, med närhet till Stockholms och Mälardalens över tre miljoner invånare, säger Roger Andersson

Först ut var trävarukoncernen Setra, som lade sitt central-lager här.

Utbyggnad etappvis

Södra terminalen får ett nybyggt dubbelspår som förbinder terminalområdet med Västra stambanan.

När Norra terminalen står färdig kan Södra terminalen användas för styckegods- och vagnslaster. Direktförbindelse till riksvägnätet är på gång.

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

Hela finansieringen kostar totalt bara 150 miljoner SEK eftersom man bl a kunnat utnyttja befintliga spår och växlar.

Har vänt trenden

– Vi har lyckats vända en negativa trend. Att knyta till oss Van Dieren Maritime, som är en av Europas tio största tågdragare, är en milstolpe i Katrineholms historia, säger Conny Petrén, näringslivschef.

Ett avtal har också tecknats med Katrineholm Rail Point AB, samägt av Sörmlast AB, Svensk Logistikpartner, och Katrine-

holms kommun.

– Bolaget ska vara ett logistiknav för alla slags transportlösningar och sköta driften av terminalerna, säger Mats Gillstam, ordförande i Katrineholm Rail Point AB.

– Tidigare renodlade åkerier engagerar sig alltmer i kombi-transporter, säger Mats Gillstam.

– För Katrineholm Rail Point kunde det inte ha börjat bättre. 150 lastbilar per vecka ersätts med tåg.

Linköpings universitet har sedan flera år bidragit med sin kompetens inom logistikområdet till utvecklingen av Katrineholms Logistikcentrum. Genom ett logistikråd får företagen tillgång till universitetets kunskaper. Den sinnrika modellen för Katrineholms Logistikcentrum är uttänkt och planerad i samarbete med universitetet.



FOTO: LENA SONNE

Trailers på 35 ton lyfts av och på järnvägen i Katrineholm och minskar miljöbelastningen inte minst på Sörmlands vägar.



UTHYRES- TORSVIK JÖNKÖPING

Sveriges modernaste logistikcenter

Högkvalitativ anläggning om cirka 85 000 m² med fri höjd 11 m. Gott om plats med 55 m djup lastbilsgård. Inhägnat område. Tillträde kan ske omgående.

Kontakta

Patrik Carlsson
031-743 00 97, 070-263 21 70
patrik.carlsson@colliers.se

Erik Barnekow
08-4023670, 070-556 15 70
erik.barnekow@colliers.se

Se även www.colliers.se

RETAIL/RESIDENTIAL/OFFICE/ LOGISTICS&INDUSTRIAL

PROPERTY SALES / PROPERTY ACQUISITION / ASSET MANAGEMENT / TENANT REPRESENTATION / DEVELOPMENT&LEASING



Development by doers.

Nässjö trotsar lastbils krisen

Mitt i värsta lastbils krisen öppnar Finnvedens Lastvagnar, landets största privata återförsäljare av Volvo Lastvagnar, en ny fullserviceanläggning i Nässjö

AV GÖSTA HULTÉN

Finnvedens Lastvagnar har öppnat en ny fullserviceanläggning för tunga fordon i Nässjö. Anläggningen har fått ett mycket bra läge utmed riksväg 40, 25 minuter från E4 och i direkt anslutning till kombiterminalen Höglandsterminalen. Hela anläggningen omfattar ca 20 000 kvm, varav ca 2000 kvm är fullserviceverkstad, automatisk lastbilsvätt, lager och kontorslokaler.

– Investeringen säkerställer en fortsatt hög servicenivå med

expansionsmöjligheter, inom både service och nybilsförsäljning, säger Mikael Darius, VD Finnvedens Lastvagnar AB.

Komplement

Viktig faktor vid val av plats för fullserviceanläggningen var, förutom det strategiska läget, också tanken att bygga vidare på den ambitiösa satsning som Nässjö Näringsliv AB och Nässjö kommun har utvecklat kring Logistic Park Nässjö. Med början 2003 har kommunen, Transab, Ban-



Claes Johansson, VD Nässjö Näringsliv, Bo Zander, kommunstyrelsens ordförande Nässjö kommun, Bengt Liljedahl, koncernchef, Liljedahlsbolagen AB, tillsammans Mikael Darius, VD Finnvedens Lastvagnar AB och Antonio Nicoletti, försäljningschef Volvo Lastvagnar deltog vid invigningen.

verket m fl. satsat ca 60 miljoner här. Det har gett god utdelning i hundratal nya logistikjobb.

Dagligen trafikeras Göteborgs hamn och tyska Ruhrområdet av tågskyttlar till och från Nässjö. Här har en av Nordens mest expansiva logistikparker för handel vuxit fram. En rad stora företag har de senaste åren valt att lägga sina centrallager till Nässjö, bl a Jysk, Rusta, Tura Scandinavia, och Nilfisk. Precis intill stambanan, och med eget stickspår, finns en av Postens terminaler.

– Nu planerar också Tura Scandinavia att bygga ut med ett nytt, högautomatiserat höglager på 8000 kvm, berättar Claes Johansson, VD Nässjö Näringsliv AB.

Järnvägskluster

Tack vare järnsvägsrenässansen finns idag ett blomstrande järnvägskluster i Nässjö. Där finns Infranord entreprenad som omfattar projektverksamhet och verkstäder, Svensk Tågkraft, som underhåller lok och Spark Trade, som nyligen fick ett stort uppdrag att slipa spår för ca 500 miljoner SEK.

– I järnvägsklustret finns också Svensk Järnvägsteknik, som bygger och renoverar spår, som en ny aktör, berättar Claes Johansson.

Höglandsterminalen har även en containerdepå och i

anslutning till kombiterminalen erbjuds 3:e och 4:e partslogistik.

Här har också ett flertal åkier, som Transab, Nässjö Budservice, Schenker, Poståkeriet, Höglandslogistik och ProCab verksamhet. Transab är hälftenägare i terminalen tillsammans med Nässjö kommun och har hanteringsuppdraget för Höglandsterminalen.

Fyra nya timmerbilar

Vid invigningen slöt Finnvedens lastvagnars ägare, Liljedahlsbolagens koncernchef, Bengt Liljedahl, upp tillsammans med representanter från Finnvedens Lastvagnar, Nässjö kommun, Nässjö Näringsliv AB och Volvo Lastvagnar.

Invigningsdagen tog också Finnvedens Lastvagnar tillfället i akt och levererade fyra nya lastbilar, Volvo FH16, 700 hk, för timmertransporter till Ingotorps Skogstransporter AB.

Finnvedens Lastvagnar AB, som ingår i Liljedahlskoncernen, är landets största privata återförsäljare av Volvos lastbilar och bussar.

Liljedahlsbolagen är en internationellt verksam industri- och handelskoncern inom Bare Wire, Winding Wire, Steel Wire, verktygsmaskiner, lastbils- och personbilsförsäljning mm. Koncernen, med huvudkontor i Värnamo, omsätter ca 8 miljarder SEK med 1300 anställda.

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
0705-93 03 63 • leif.bigsten@falkoping.se • www.falkoping.se

SKARABORG LOGISTIC CENTER

The Interreg IVB North Sea Region Programme

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Volvo Logistics testar raps i tanken

Miljöanpassat bränsle är ett steg på vägen mot minskade koldioxidutsläpp för Volvo Logistics. Nyligen öppnades Västsveriges första mack med Diesel Bio30 i Skandiahammen i Göteborg, alldeles intill Volvos fabriker och omlastningsterminalen.

Förnybara bränslen har en stor potential att minska koldioxidutsläppen, men de har alla sina fördelar och nackdelar om man ser dem i en total analys. Hittills har de inte spelat någon stor roll i diskussionen om de tunga vägtransporterna.

Satsningen på ett nytt miljöbränsle, där raps är råvaran, är ett resultat av ett samarbete mellan Ikea, H&M, DHL, Preem och Volvo Logistics.

– Om vi stora, transportintensiva företag samarbetar får vi större effekt. Jag tror att vi kommer att få se mer av sådana här samarbeten i framtiden”, säger Åke Niklasson, VD för Volvo Logistics.

Volvo Logistics har fått en utmaning från sina kunder i Volvokoncernen och Volvo Personvagnar att sänka koldioxidutsläppen i transporter till fabrikena med 20 procent till år 2010. Användning av miljöanpassade bränslen är ett av många sätt att nå målet. Diesel Bio30 innehåller 30 procents inblandning av det förnybara bränslet RME, rapsmetylater.

– För oss är det här ett viktigt steg på vägen, säger Susanna Hambeson, miljöchef på Volvo Logistics.

– Även mitt i en lågkonjunktur måste man fortsätta att jobba för det man tycker är viktigt. Och Volvos kärnvärden, kvalitet, miljöomsorg och säkerhet är alltid viktiga.

Med i KNEG

Ett annat exempel på samarbetsprojekt för att minska Volvos koldioxidutsläpp är Viking Rail, en intermodal lösning som kombinerar lastbil och tåg. Ett dagligt godståg mellan Hannover och Göteborg fylls huvudsakligen med komponenter till bilindustrin på väg norrut och huvudsakli-

gen med annat gods i sydgående riktning. Till och från tågterminalerna körs dock godset på lastbil.

Volvo Logistics är också medlem i KNEG, Klimatneutrala godstransporter på väg, tillsammans med Vägverket, Chalmers, Green Cargo och en rad andra svenska företag med miljöambitioner.

– Om vi stora, transportintensiva företag samarbetar, får vi större effekt, säger Åke Niklasson, VD för Volvo Logistics.



UTHYRES

Kattegatt Logistic Center, Falkenberg.

Kattegatt Logistic Center är beläget nära E6 och är en av de strategiskt bästa platserna i södra Sverige, samt den nordiska marknaden med närhet till både Danmark och Norge.

Kontakt

Patrik Carlsson
031-743 00 97, 070-263 21 70
patrik.carlsson@colliers.se

Se även www.collierslokaler.se

RETAIL/RESIDENTIAL/OFFICE/
LOGISTICS&INDUSTRIAL

PROPERTY SALES / PROPERTY ACQUISITION / ASSET MANAGEMENT /
TENANT REPRESENTATION / DEVELOPMENT&LEASING



Development by doers.

Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

Missa inte nästa Tematidning i Dagens Industri!

Om:

- 2000 talets största logistiksatsningar
 - Riksdagspartiernas transportpolitik
 - Truckspecial • Mässextra
- Logistik & Transport i Göteborg
Stor extraupplaga till mässan!

Utgivning: vecka 15

Materialdag: 30 mars

Kontakt: 0176-22 83 50

gb@intelligentlogistik.se

www.intelligentlogistik.se



-Om tio år har etanol en signifikant marknadsandel som bränsle för tunga transporter, säger Anders Fredriksson, nytilträd VD på SEKAB.

”Diesel för lastbilar en enorm utmaning”

Att hitta ett storskaligt, miljövänligt alternativ till diesel är en ännu större utmaning än att ersätta bensin för personbilar. SEKAB vill försöka.

AV ANDERS BÄCKMAN

Samtidigt som diesel redan är en bristvara, är el inte ett alternativ för tunga transporter och det finns inget bibränsle som ensamt kan täcka behoven.

Att fossila drivmedel bidrar till klimathotet genom koldioxidutsläpp är knappast någon nyhet och inte heller att oljan är en ändlig resurs. Men när det gäller kombinationen olja och tunga transporter finns ytterligare en aspekt, menar Anders Fredriksson, ny koncernchef på etanoltillverkaren SEKAB. Problemet ligger i balansen mellan diesel och bensin – i nästan alla världsdelar råder idag brist på diesel, men överskott på bensin.

– Den här kombinationen gör att vi står inför den största utmaningen någonsin, säger Anders Fredriksson. Ett fat olja på 159 liter ger omkring 75 liter bensin, men bara 34 liter diesel. Det betyder att om man menar att det är svårt att hitta en ersättning för bensin, så är det ännu svårare med diesel, säger Anders Fredriksson.

Det är här etanolen måste komma in, menar man från SEKAB:s håll.

Enligt Anders Fredriksson har etanolen viktiga fördelar. När det gäller alla biodrivmedel är utmaningen att hitta något som kan produceras i tillräckligt stora volymer och samtidigt sänka utsläppen av fossil koldioxid med omkring 90 procent.

Han ser företagets etanolbränsle ED95 som en viktig del i lösningen, men räknar inte bort andra biodrivmedel.

Kan skalas upp

– Jag vill ogärna väga bibränslen mot varandra med tanke på de problem som vi står inför när det gäller drivmedelsförsörjningen.

Etanolen har dock flera viktiga fördelar, där den kanske största är att den kan skalas upp.

– Den är redan idag världens i särklass största biodrivmedel när man pratar volym. Dessutom läggs den absoluta majoriteten av världens forskningsmedel för biodrivmedel på etanol, samtidigt som tekniker och infrastrukturer redan står klara. Potentialen för etanol att växa ytterligare är störst bland biodrivmedel idag, inte minst tack vare långt hunnen forskning om nya metoder för att utvinna etanol ur cellulosa.

ED95 är ett närmast rent etanolbränsle,

som för att fungera i kompressionsmotorer är försett med en tändförbättrare som utvecklats av SEKAB. Bakgrunden till produkten är de partikelproblem som innerstadsbussar gav upphov till, ett fenomen som blev uppmärksammat redan på 1980-talet. Scania och SEKAB inledde redan då ett samarbete för att utveckla en ersättare till dieseln, i syfte att få ner partikelutsläppen. Tester skedde under mitten av 80-talet och redan 1985 började de första etanolbussarna trafikera Örnsköldsvik.

Idag körs 500 bussar på ED95 i Stockholm, och fler finns på andra håll. Än så länge rullar dock få godstransporter på ED95, och utmaningen för SEKAB är nu att få med sig transportbranschens aktörer.

– Motorerna finns och tekniken är beprövad, det ser man inte minst på Scantias nyaste motorer, som är lika effektiva som dieselmotorerna, säger Anders Fredriksson.

Motorer måste komma först

Ett mål är att få fler tillverkare att satsa på tekniken och enligt Anders Fredriksson pågår utveckling på flera olika håll. Han berättar att motorerna är det som bör komma först när ett nytt bränsle ska introduceras – därefter tankstationerna.

– Att skapa ett nät av tankstationer hand-

lar dock inte på långa vägar om lika stora investeringar som när E85-bränslet skulle introduceras. En bilist måste kunna tanka sin bil även på semestern eller i en annan landsända.

– Men för de tunga transportererna kommer man väldigt långt med ett tiotal stationer längs de viktigaste transportrutterna.

Debatten styr bilden

Självklart finns en tröskel i början av utbyggnaden, innan det finns tillräckligt många användare och tankställen.

– Det är lite som att det måste ha varit svårt att sälja den första faxen – nyttan ökar med antalet användare och för varje steg vi tar i processen blir det lättare. Jag är övertygad om att ED95 kommer att växa långsamt i början och sedan explodera, det blir en nätverkseffekt. Om tio år har etanol en signifikant marknadsandel som bränsle för tunga transporter.

Under ett par år har etanolen tappat lite av sin lyster i allmänhetens ögon, och mycket fokus har hamnat på andra biodrivmedel. Kritiken har till stor del handlat om förhållandet mellan livsmedel och drivmedel.

– Det är en debatt som absolut måste föras, säger Anders Fredriksson. Till exempel aspekterna om hur odlingsmark ska användas gäller alla biodrivmedel, även om just resonemangen om att biobränslen leder till höjda matpriser har motbevisats under de senaste åren. Däremot är det otroligt viktigt att man kontrollerar markanvändning och noggrant planerar var odling sker för att maximera miljönyttan.

Bra och dålig etanol

Anders Fredriksson säger att debatten i medierna har varit otroligt viktigt för synen på de olika biodrivmedlen, men att analysen inte alltid blir så bred som man skulle kunna önska. Kritik som är relevant för en typ av

produktion, kan inte alltid appliceras på en annan.

– De som är insatta vet att det finns bra och dålig etanol. Bra och dålig etanol är som bra och dålig el – de är båda bara energibärare och det viktiga är hur de produceras. Från branschens och de kritiska mediernas sida har vi en skyldighet att lyfta fram både det som är bra och rapportera om det som är dåligt med varje biodrivmedel, säger Anders Fredriksson.

"Alla alternativ behövs"

Han är övertygad om att alla tillgängliga förnybara energikällor har sin plats när framtidens transportbehov ska lösas.

– På SEKAB räknar vi inte bort andra biodrivmedel, gör man det har man missförstått problematiken. Vi kommer aldrig att få se en situation där vi har för mycket biodrivmedel, det scenariot finns inte i min värld. Vi kommer att behöva allt och i olika mixar. Därför är det synd att ställa olika alternativ mot varandra. Då flyttar man fokus från det centrala, det vill säga att hitta lösningar för att minska oljeberoendet.

” Det finns inget biobränsle som ensamt kan täcka behoven”.

POSITION SCANDINAVIA

JÖNKÖPING · NÄSSJÖ



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?



Toppsnamn i EU kommer till Logistik & Transport

Siim Kallas, som i februari i år utsågs till EUs nya transportkommissionär, kommer till Logistik & Transport i Göteborg i maj.

Den tidigare estniska statsministern gjorde sig känd som kompetent kommissionär i kampen mot korruption 2004-2009 och fick förnyat förtroende inom ett av kommissionens tyngsta områden: transporter.

I förhöret i EU-parlamentet underströk Siim Kallas transportsektorns miljöansvar:

– Det är den enda sektorn som misslyckats att minska växthusutsläppen de senaste tio åren. Den bidrar till 1/3-del av koldioxidutsläppen i Europa, så han då.

– Utsläppen måste minska, det är inget att diskutera, förklarade Siim Kallas.

– Vi har bindande mål för reduktionen av utsläpp till 2020 och vi kommer att lägga de nödvändiga lagförslagen.

Det handlar bl a om vägavgifter på tung lastbilstrafik, där förhandlingar startar i höst.

På Logistik & Transport träffar Siim Kallas bl a infrastrukturminister Åsa Torstensson och Eva Malnar från FN-organet UNECE.

På stora scenen presenterar Intelligent Logistik den 4 och 5 maj logistiklägen som har Göteborgs hamn som hub. Intelligent Logistik är även i år mediapartner till mässan.



EU:s transportkommissionär Siim Kallas framträder på Logistik & Transport.

Världsnamn igen till årets PLAN-konferens

Steven Spear kommer till Sverige och Plan-konferensen på Stockholmsmässan den 27–28 april. Plankonferensen blir hans första framträdande i Sverige.

Steven Spear är internationellt känd för sina helhetskunskaper om Supply Chain Management och Lean, både från industri och sjukvård.

Steven Spear är professor vid MIT och Institute for

Healthcare Improvement och högaktuell med den prisbelönade bokensuccén Chasing the Rabbit: How Market Leaders Outdistance the Competition.

Steve är också femfaldigt belönad med the Shingo Prize for Excellence in Research om bl a om Toyota Production Systems DNA, om Just in Time, sin forskning om hälsovård och för sin senaste bok.

Ny Logistikscen på Tekniska Mässan 2010

Logistikscenen är en ny scen på Tekniska Mässan i Stockholm den 19–23 oktober. Öppningsdagen, den 19 oktober blir det fokus på logistiklägen, med Intelligent Logistik som arrangör. Den 20 oktober intar RFID Nordic scenen, med nyheter om auto-ID samt prisutdelning.

– Det kommer att handla om logistik med kunskapsinriktning och med anknytning till produk-

tion och automation, som ju är stora teman på Tekniska Mässan, säger Björn Lindfors, som är projektledare.

Genom att verktygsmaskiner i år är med som stora utställare, för första gången sedan 2006, väntas Tekniska Mässan i år bli betydligt större än de senaste åren, både sett till både antalet utställare och besökare.

Logistik & Samhällsutveckling på Elmia 28–29 april

Den 28–29 april har alla som är intresserade av hur olika regioner, städer och kommuner arbetar för logistisk attraktionskraft och för att logistiken ska bli ett draglok i samhällsutveck-

lingen chansen att lära mer och byta erfarenheter.

– Det är andra året som vi arrangerar en vårkonferens på temat Logistik och samhällsutveckling på Elmia säger Jörgen

Nyström projektledare för konferensen och för Elmia Future Transport, som går vartannat år och alltså nästa gång 2011.

– Den första konferensen som hölls 2009 blev lyckad och

nu vill vi skapa en tradition bland logistikregionerna att träffas, säger Jörgen Nyström.

Det blir en 2-dagars konferens med föredragshållare även från myndigheter och näringsliv.

De 6 största hoten mot marginalen hos distribuerande företag



Ladda ner vår **nya eBook** och läs om hur du kan skydda dina marginaler.

Denna **kostnadsfria eBook** är den första i en serie och den ger dig värdefulla strategier, taktiska tips och erfarenheter från andra kunder.

Ladda ner ditt exemplar på www.ibs.se/marginaler



Nästa generation av auto-ID på väg

Dagens välkända svart-vita streckkoder kan snart vara på väg att ersättas.

AV PETER LORIN

Amerikanska forskare har tagit fram en ny typ av extremt avancerad auto-id, ”Bokodes”, vilka kan lagra tusentals fler data än dagens streckkoder, samtidigt som de är läsbara genom en vanlig mobiltelefons kamera.

Bokodes står för Bokeh-based-bar-code. Bokeh kommer från japanskans ord ”boke” och betecknar inom fotografien de suddiga delar av en bild, som inte är i fokus.

”Bokodes” är endast 3 mm i diameter och kan t ex användas för kodning av priser eller näringsinformation på livsmedelsförpackningar, liksom för otaliga andra ändamål.

Den nya typen av streckkoder visades för första gången i samband med Siggraph-mässan i New Orleans, USA förra året.

– Vi räknar med att vår teknologi kom-

mer att skapa nya metoder för märkning av varor, säger Ankit Mohan, forskare vid Massachusetts Institute of Technology, MIT, i USA.

”Bokodes”-systemet består för närvarande av en LED, som täcks av en minimal ”mask” och en lens. Informationen kodas i det ljus som skiner igenom ”masken”, där ljuset varierar i styrka, beroende på vilken vinkel det ses från.

– Ljuset är antingen starkt eller svagt, beroende på hur vi väljer att koda informationen”, berättar Ankit Mohan för BBC News.

Klarar större avstånd

Forskarna vid MIT hävdar att det nya märkningssystemet har många fördelar, jämfört med konventionella streckkoder.

Själva streckkoderna är betydligt mindre och kan avläsas från olika vinklar. Konventionella streckkoder kan endast avläsas på maximalt 30 cm avstånd. Bokodes klarar avstånd upp till 4 meter och i teorin ända

upp till 20 meter och kan läsas av med en vanlig mobiltelefonkamera .

Enligt Ankit Mohan kan ”Bokodes” till att börja med användas i t ex fabriker eller andra industriella eller logistiska sammanhang, för att spåra olika typer av gods. Systemet kan enligt forskarna vid MIT även komma att användas i konsumentledet i butiker, där både produktinformation och pris för olika typer av varor då kan avläsas via kundernas mobiltelefonkameror.



Bokodes är endast 3 mm men kan avläsas på mycket längre avstånd än traditionella märkningar.

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



mötesplats | konferens | transportmessa



Nya miljoner till miljölogistikforskning

Ett nytt verktyg för att beräkna miljökostnaden för olika logistiklösningar är på väg.

AV LENA SONNE

Att kunna beräkna hur olika logistiklösningar slår, både miljö- och kostnadsmässigt, är något av en gordisk knut för att förverkliga en miljöanpassad logistik.

CPM vid Chalmers har fått 4,7 miljoner kr ur Vinnovas satsning på miljöinnovationer till projektet med det långa namnet "Analysis tool for calculating environmental impact and efficiency of transport systems". CPM är ett nationellt kompetenscentrum inom Produktrelaterad Miljöanalys som koordineras från Chalmers. Parterna har nyligen tecknat ett nytt treårigt avtal om forskningssamarbete. Projektledare är Erik Fridell på IVL Svenska Miljöinstitutet.

– Tillsammans med våra parter i industrin tar vi fram ett verktyg som beräknar miljöpåverkan och effektivitet i transportsystemen, säger Emma Rex, föreståndare på CPM, Centrum för Produktrelaterad Miljöanalys.

Projektet bygger på CPMs unika miljö-databas.

– Vi kommer att ha verktyget färdigutvecklat till slutet av nästa år. Då kommer det att testas och kommuniceras.

Genom att samtidigt visa på totala logistikostnader och externa miljökostnader, blir synergier och avväganden mellan ekonomi och miljö i olika transportsценарior tydliga.

Det finns ett stort behov av ett sådant verktyg och engagemanget är stort.

I projektet deltar forskare från Chalmers, Svenska Miljöinstitutet, IVL, stora transportköpare som ABB, Akzo Nobel, SCA, SKF och Volvo Logistics, samt Volvo 3P som



– Miljöbelastning syns sällan i dagens kalkyler, konstaterar Emma Rex.

utvecklar nya fordon.

– Vi är med i projektsamarbetet med Chalmers för vår egen kunskapsuppbyggnad och för att ha en framförhållning, säger Lenart Swanström, som arbetar med miljöfrågor på ABB.

– Vi tror att miljökraven och kostnaderna för miljön kommer att bli allt viktigare i framtiden. Idag betalar vi inte full miljökostnad.

– Vi ser detta som en viktig mötesplats. För oss är det viktigt att följa samhällsutvecklingen och få ett större perspektiv, så att vi kan välja och implementera rätt produkter, säger Tommy Rosgardt, Volvo 3P, som arbetar med Volvo Lastvagnar.

– Miljöpåverkan måste matcha samhällsutvecklingen. Därför måste vi också ha en dialog med myndigheter om t ex optimal infrastruktur.

Projektet skall ta fram ett verktyg att användas i scenariestudier och för en dialog kring effektivare transporter utifrån miljöprestanda och transporteffektivitet. Det kan skapa en bild av hur t ex. emissioner, CO₂, servicegrad, logistikeffektivitet, infrastrukt-

tureffektivitet, direkta och externa kostnader påverkar varandra.

– Verktyget kan användas för att analysera alternativa transportsystem och specifika transportlösningar med målet att praktiskt förbättra både transportsystems miljöprestanda och transporteffektivitet, säger Tommy Rosgardt.

Volvo Logistics AB arbetar med logistiken inom alla Volvobolag och med alla delar i logistikkedjan.

– Vi minskar hela tiden emissionerna av koldioxid, kväve, svavel och partiklar från transporter, säger Sofia Ohnell, ansvarig för forskningsprojekt på Volvo Logistics.

– Vi har också möjlighet att göra miljö-kalkyler för kunders olika transportupplägg. Men vi ser potentialen i att den nya metoden kan bidra till förbättrade möjligheter att värdera miljöeffekter av transportuppläggen och ge bättre miljörapporter.

– Genom projektet vill vi dels få kunskap om hur andra företag inom branschen jobbar med dessa frågor, dels få underlag för att utveckla miljökraven och uppföljningen på våra egna transportleverantörer.

En viktig del i miljö-kalkyleringen är tillgång till högkvalitativ och tillförlitlig indata, som är enkel att ta fram och lätt att använda.

– Där ser vi projektet som ett bra sätt att undersöka hur detta kan åstadkommas och möjligheten att få större genomslagskraft, bl.a. via IVL's arbete i andra projekt och med kopplingen till NTM, Nätverket för transporter och miljö.

Sofia Ohnell och Tommy Rosgardt berättar mer om sitt FFI-projekt "Förstudie Transporteffektivitet" på seminariet **Innovativ logistik** på Logistik & Transport i Göteborg i maj. Här framträder Volvo Logistics, för ovanlighetens skull, tillsammans med Scania



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.

att läsa tidningen Intelligent Logistik. Håll dig ständigt uppdaterad och ligg steget före genom att prenumerera på branschens bästa tidning!



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

Fyll i och sänd in talongen. Du får 7 nummer till priset 400:- inkl. moms. Du kan även faxa in talongen på 0176-22 83 49. Eller gå in på www.intelligentlogistik.se och klicka på "Prenumerera".

Nappar du på erbjudandet just nu bjuder vi dig på nästa nummer.

Välkommen som prenumerant och trevlig läsning!



Företag Beställare
 Org.nr Postadress
 Postnr Ort

Frankeras ej
mottagaren
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST

20492681

761 10 Norrtälje



Stockholmsmässan



Produktutveckling | Automation | Produktion | Logistik

Säljstart för årets industrievent 2010!

På Logistiskenen – 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:

Huvudmediapartner:

Sveriges Ingenjörer Ingenjörssamfundet



NyTeknik



Tekniska Mässan[®]

Scandinavian Technical Fair

19-22 oktober 2010

www.tekniskamassan.se • Fackmessa åldersgräns 18 år.

Dubbelt upp!

4-6 maj 2010 • Svenska Mässan, Göteborg



- Dubbelt så många utställare • Dubbelt så många besökare • Dubbelt så stor mässyta

Känn dig extra varmt välkommen till årets Logistik & Transport på Svenska Mässan i Göteborg. I år är allt dubbelt. Utom entrén – den är fri!

Mer information om mässan och konferensen på

www.logistik.to



VOLVO
OFFICIELL PARTNER

- FRAMTIDENS HÅLLBARA LOGISTIK SKAPAS IDAG!

TRANSPORT
LOGISTIK IDAG
OFFICIELL MEDIAPARTNER

Intelligent Logistik
MEDIAPARTNER