

Intelligent Logistik

Nummer 1 2005

Logistiketableringar kan bli en ny tillväxtschans för Sverige

När internationella storföretag beslutar att etablera verksamhet i norra Europa, blir större städer i mellersta och södra Sverige ofta deras förstahandsval. Sverige håller på att etablera sig som ett hett etableringsland för logistik i Norden inklusive Baltikum, visar en ny avhandling.

Det som främst faller utslaget är vårt lands centrala geografiska läge i Norden.

Från flera svenska etableringsorter i Syd- och Mellansverige, kan distribution nå viktiga delar av Norden inom 24 timmar.

Det intressanta med logistiketableringar är att de kan ge nya jobb åt både låg och högt utbildade. När sysselsättningen i tillverkningsindustrin sviktar, är det därför inte så konstigt att många städer slåss om nya logistiketableringar.

Att allt fler internationella företag väljer skandinaviska logistiklösningar, kan också ge Sverige en chans att i framtiden locka till sig nya logistiketableringar. Läs om vilka orter och regioner som blir vinnare.

Sidan 11



Logistik är en tillväxtbransch som växer med världshandeln

DOSSINS



Henrik Schröder

Logistik med både hjärta och hjärna

Många logistikere, chaufförer, hamnarbetare och volontärer arbetade frivillig för att få fram hjälp till flodvågens offer.

Företag har ställt upp utan att ta betalt.

– Nu måste vår hjälp fortsätta, säger Henrik Schröder, Parcelhouse.

Sidan 3

Vad betyder logistiktermerna?

Logistik är ett hett ämne. Men det handlar inte bara om transporter, utan om att effektivt styra affärsprocesser och varuflöden.

Intelligent Logistik förklarar några av de viktigaste logistiktermerna.

Sidan 4



DOSSINS

Vad betyder intelligent logistik för dig?

– Det som främst kännetecknar en intelligent logistiklösning är att den är enkel, säger Patrik Färdow, logistikchef, Coca Cola Sverige.

Läs också vad logistikprofessorerna Mats Abrahamsson och Kenth Lumsden svarar på frågan.

Sidan 6



Patrik Färdow

RFID förändrar logistiken

– RFID erbjuder kraftfulla möjligheter för en mycket effektiv affärsprocess om den används rakt igenom hela logistikedjan, säger Susanne Rönnqvist, Intermec.

Sidan 7



Susanne Rönnqvist

Logistik med både hjärta och hjärna

Det du håller i handen är första numret av temabilagan Intelligent Logistik. Med den vill vi ge en glimt av vad modern logistik är och visa att texter kan vara läsbara och intressanta, även när det står "Annons" överst på sidan. Välkommen att höra av dig om vad du tycker och om vad vi kanske borde uppmärksamma mera framöver.

Vinterns händelser i världen och i Sverige – först flodvågen i Asien och så stormen över Sydsvetige – har skakat om oss alla.

Kanske har katastroferna också bidragit till att föra oss lite närmare världen och att föra den svenska landsbygdens verklighet närmare storstadsmänniskorna.

I det här första numret av Intelligent Logistik vill vi visa att logistiker behöver både hjärta och hjärna.

Läs om hur många logistiker och logistikföretag ställde upp frivilligt för att få fram snabb hjälp till Sri Lanka på sidan 3.

Logistiken behövs för att förse oss med de varor och tjänster som vi ofta tar för självklara.

Intelligent Logistik vill vi ge några bilder av verkligheten bakom begreppen.

Läs vad två välkända logistikprofessorer och två framträdande logistiker lägger in i begreppet intelligent logistik på sidan 6.

RFID är ett hett begrepp just nu, kanske rent av en "hype". Men det är ännu bara en liten del av AutoID (automatisk identifiering) och kommer inte i ett slag att ersätta streck-koder och andra system.

Ofta talar vi om att klara logistiken i vårt vardagsliv.

"Det man inte har i huvudet får man ha i benen" är ett träffande uttryck som visar att intelligent logistik egentligen inte är någon ny företeelse.

I den ordlista du hittar på sidan 4 och 5 har vi försökt förklara de många engelska låneord som logistiken vimlar av, på ren svenska.

De flesta logistikbegrepp går nog att uttrycka begripligt på svenska – om bara viljan finns.

När världshandeln ökar växer också logistiken.

Logistik och logistiketableringar är ett starkt tillväxtområde i Sverige, som kan ge nya jobb på många orter. Läs om vilka orter som kan bli vinnare i kampen om de nya logistiketableringarna.

Sveriges centrala geografiska läge i Norden gör att hela landet egentligen bör bli en vinnare i den kampen.

För oss handlar logistik om hela flödet och de nätverk av företag där framgången byggs.

Det handlar också om de stödsystem från affärssystem till Auto-ID och automatisk hantering som är en självklar del av intelligent logistik.

Vad man annars lägger in i begreppet

varierar med affärsområde, bakgrund och erfarenhet.

Men klart är att intresset för logistik nu växer också inom nya områden som tjänster, finansiell service och vård.

Vi är övertygade om att logistiska kunskaper och metoder och logistiska stödsystem kan få en bred användning, också inom helt nya områden både i privat näringsliv och offentlig sektor.

Trevlig läsning!



Gösta Hultén



Gustaf Berencreutz

Intelligent Logistik ägs och utges av Argus Information och Idé Media i samarbete.

REDAKTION

Redaktör: Gösta Hultén
Argus Information
Kocksgatan 43
116 29 Stockholm
Tel & fax: 08-641 54 08

REDAKTIONELLA

MEDARBETARE:
Lena Sonne
Nils-Erik Lindell

GRAFISK FORM:

Katarina Höglund

ANNONSER & MARKNAD

Marknadschef:
Gustaf Berencreutz
Idé Media
Vämlinge 4115
761 73 Norrtälje
Tel: 0176-22 83 50
Fax: 0176- 22 83 49
e-post: id.media@swipnet.se
Hemsida: www.idmedia.nu

Hundratala människor arbetade frivilligt för flodvågans offer

Många logistikföretag och anställda spelade en avgörande roll i den akuta krissituationen efter flodvågorna i Sydostasien. Utan effektiv logistik kan inte alla godhjärtade ansträngningar leda till att hjälpen når fram.

AV LENA SONNE

– Det började med ett mail, ett nödrop från Sri Lankas ambassad. ”Urgent” stod det, berättar Stefan Permander från Projektbolaget, en av de fyra företagare och deras familjer med anknytning till Sri Lanka, som drog igång en snabb, spontan hjälpinsats. Den 7 januari hade man packat 50 containrar. På några få dagar lyckades man inte bara samla in gåvor, sortera, packa, lasta utan också se till att hela logistikkedjan fungerade så att hjälpen nådde fram till de drabbade. Dessutom upprättades en hemsida www.aidforsrilanka.se redan två dagar efter katastrofen, där både akut och långsiktig hjälp kan samordnas.

– Vi hade redan kontakter och distributionsnät i Sri Lanka, berättar Michael Haglind från Teamwork, som varit verksam som företagare i Sri Lanka i 20 år. Vi samarbetar med två organisationer i Sri Lanka varav en är Sri Lanka Mother and Child Foundation.

Logistikföretag ställde upp

– Vi gick ut med ett mail till ett 70-tal kontakter i Sverige och bad om hjälp. Sen har det mailats vidare på andra maillistor och på en dag fylldes Sri Lankas ambassad

på Strandvägen i Stockholm med lådor, säger Stefan Permander.

– Det kom hela pallar med nya underkläder, lakan, sängar, filter, rullstolar. Till slut var det fullt av lådor ute på trottoaren. Då ställde Stockholms Hamnar upp med lagerlokal, truckar, containrar och DHL har ställt upp med transporter till Arlanda och Göteborg för vidare transporter, först med flyg och sedan med fartyg.

– 12.30 på torsdagen den 30 december fick vi en stor lagerlokal i Stockholms hamn. DHL ryckte in och lastade på Strandvägen och lossade i hamnen. Efter 8 – 10 timmar var lagret fullt, berättar Stefan Permander.

Skulle ha kostat tiotals miljoner

Omkring 10 rederier och skeppare är inblandade, berättar Henrik Schröder från Parcelhouse, ett företag inom IT-logistikbranschen, som har en stor del av sin verksamhet i Sri Lanka.

10 containrar togs till Arlanda. Den första hjälpsändningen flög Emirates Airlines från Arlanda. De ställde upp med två plan. Singapore Airlines tog 2 fulla plan med 4 containrar – också gratis. Lufthansa

”Alla har frågat sig – vad kan jag göra, och gjort det. Handlingskraft, entusiasm och stora hjärtan, är det mest imponerande.”



Hasanthe Dissanyake, chargé d'affaires från Sri Lankas ambassad tillsammans med Henrik Schröder och Michael Haglind som engagerat sig i hjälparbetet till Sri Lanka.



– Den här lasten ska ner till Göteborgs hamn och därifrån med fartyg till Sri Lanka, säger Alan Berry, som på sin fritid lastar om från förvaringscontainrar.



– Det började med ett mail från Sri Lankas ambassad, säger Stefan Permander från Projektbolaget, en av dem som var med i hjälparbetet från början.

fyllde ett plan med 2 containrar från 2 lastbilar – också gratis. Skytrans och Panalpina har också ställt upp.

Den första akuta hjälpen bestod av 1000 kg ris, 1000 kg mjöl, medicin, filter, tält, barnkläder, matvaror m m och 8 rullstolar. Vuxenkläder fick vänta på sjöfrakt.

– David White på DHL ordnade 10 lastbilar på 2 timmar, berättar Henrik Schröder. Lastbilschaufförer ställde upp i stället för att ta helgledigt.

– Tiotals miljoner kronor skulle insatserna ha kostat om de hade fakturerats, säger Henrik Schröder. Men alla har ställt upp gratis.

Spontan hjälp

Folk har varit fantastiska. Alla rycktes med. En budbilsförare åkte förbi på Strandvägen, stannade och erbjöd sig spontant att hjälpa till. ”Jag ser att ni behöver hjälp här”. Folk har strömmat till, mellan 300–500 personer per dag – först med gåvor och sedan har många stannat kvar och hjälpt till att packa, sortera i lådor. I Stockholms frihamn har mellan 50 och 150 volontärer arbetat varje dag fram till den 9 januari. Mat till frivilligarbetarna har olika restauranger och matvarubutiker stått för gratis.

Mycket av samordningen har Alan Berry stått för som kört truck och lastat om från

förvaringscontainrar till de som ska iväg till Sri Lanka. Alan Berry är anställd i Frihamnen men nu ställde han upp på sin fritid, utan lön. Till hjälp med lastningen hade han bl a Robin Hultgren, 14 år och Hunter Norén, 15 år som också ställde upp lördagskvällen – den 8 januari i hållande regn. Robin känner en i parallellklassen som omkommit och Hunters systers bästa kompis är också borta med flodvågen.

”Viktigt att hjälpen fortsätter”

– Nya projekt kan handla om att bygga infrastruktur, bygga skolor, hjälpa folk igång, berättar Henrik Schröder. Genom hemsidan kan givare och mottagare mötas. Då kan hjälpen styras in efter specifika behov. Många människor och företag har erbjudit hjälp.

Henrik Schröder och Michael Haglind tycker att det är viktigt att hjälpen fortsätter. Företag kan samarbeta, hjälpa igång småföretag som kan ha svenska mentorer. Dessa kan komma och besöka Sri Lanka och se vad som har hänt. Man kan förlägga konferenser hit. Nya kontakter mellan människor kan knytas.

– Alla har frågat sig – vad kan jag göra, och gjort det, säger Stefan Permander. Handlingskraft, entusiasm och stora hjärtan, är det mest imponerande. □



I Stockholms frihamn arbetade mellan 50 och 150 volontärer varje dag.

Vad betyder logistiktermerna?

Logistiken har utvecklat en egen terminologi som kan vara svårbegriplig för den oinvigde. Här är några av de vanligaste termerna med förklaringar.

ABC-ANALYS.

I den traditionella ABC-analysen sorteras alla kunder eller alla produkter efter en fallande skala beträffande omsättning. Ger snabbt en god bild av vilka kunder och produkter som ur volymsynpunkt är viktigare än andra.

ABC står också för Activity Based Costing, en modell för att realistiskt kalkylera kostnader, lönsamhet och produktivitet.

AFFÄRSSYSTEM.

IT-system som innehåller funktioner för att kommunicera information om order, lager, fakturering, materialplanering, inköp och logistik. Började som ekonomisystem för reskontra, bokföring och likviditetsplanering.

ASP-LÖSNING.

Application Service Provider. Innebär att ett företag hyr eller abonnerar på de program och de IT-system det behöver av en ASP-leverantör som står för både program, infrastruktur och support.

AVLASTARE.

Kan även kallas lastägare, avskeppare, befraktare eller transportköpare.

CABOTAGE.

Ett i utlandet registrerat fordon bedriver inrikes frakt i ett annat land än där det är registrerat. Fritt inom EU sedan 1/7 1998. Mycket vanligt i Tyskland, men växer också snabbt i Sverige.

COMBITERMS.

Ett IT-anpassat system för fördelning av kostnaderna mellan säljare och köpare. Combiterms har tagits fram av Sveriges Transportindustriförbund och överensstämmer med Incoterms.

CROSS-DOCKING.

Varuföde utan lagerhållning. I ett traditionellt lagersystem går leveransen genom t ex en godsmottagning, inlagring, lagerhållning, order, plockning och packning. Vid Cross-docking finns en order på artikeln redan då den kommer till lagret och inlagring och lagerhållning behövs inte.

CRP. CONTINOUS REPLACE PLANNING.

”Kapacitetsbehovsplanering”. Metod inom produktionslogistik som bygger på tillgång till information från ERP-systemet om operationsföljd och operationstid för varje tillverkad artikel.

DU PONT-MODELLEN.

En modell som kan förklara vad som ska förändras och påverkas för att ge en ökad eller minskad räntabilitet i företaget. Har en kapitalsida som omfattar lager, likvida medel, fordringar, försäljning, totalt kapital och kapitalomsättningshastighet och en driftsida av löner, inköp, kostnader, täckningsbidrag och vinstmarginal m m.

EDI.

Datakommunikation via en fast uppkoppling (i motsats till Internet) för kommunikation av produktions- och leveransdata m m. Den första formen av e-handel mellan företag där fordonsindustrin gått i täten med början redan på 1980-talet.

Branschstandard för fordonsindustrin heter Odette, för dagligvarubranschen EAN.

ECR.

Efficient Commercial Response. Ett koncept för samverkan och informationsutbyte i försörjningskedjor mellan tillverkare, grossister och detaljister som startades av några amerikansk handelskedjor. Omfattar både effektiv varuförsörjning, sorti-

mentstyrning, produktansering och promotion.

ERP-SYSTEM. (SE AFFÄRSSYSTEM)

FJÄRDEPARTSLOGISTIK

(4PL) Ny, starkt kunskapsinriktad nisch inom logistikbranschen, som utformar en optimal logistikprocess åt sina kunder.

Utvecklar innovativa lösningar för sina kunder. Behöver inte äga egna transportmedel. Bidrar med integrerade IT-lösningar (E-logistik) och kunskapskapital.

FLÖDE.

Förflyttning av råvaror, material och färdiga produkter med början hos leverantörerna och slut hos kunderna. Beroende på var i materialflödet ett lager befinner sig, kan man tala om förråd, produkter i arbete (PIA) och färdigvarulager.

FRAKTTARIFF.

Prislista över de frakter ett linjerederi debiterar för olika varuslag på en viss transportsträcka. Motsvarande finns även för järnvägs- lastbils och flygtransporter. (TACT)

FYLLNADSGRAD.

Förhållandet mellan godsets volym/vikt och transportmedlets kapacitet. Beräkningar visar att fyllnadsgraden i lastbilstrafik rör sig omkring 70 %.

FÖRPACKNINGSLOGISTIK.

Att anpassning av design och material för konsumentförpackningar för att de ska möta de krav som ställs på logistiken utifrån att de ska passa pallar, containers och bilar. Innefattar också kommunikation av dessa och andra produktens egenskaper till hanterare och slutkonsument.

FÖRRÅD.

Lager av råmaterial, detaljer, komponenter och halvfabrikat som behövs för produktionen.

INKÖPSLOGISTIK.

Att på en global marknad välja rätt leverantörer eller leverantörsnätverk så att rätt vara till rätt totalkostnad (Landed cost) finns tillgänglig där den behövs och när den behövs.

INTERMODALA TRANSPORTER.

Kallas även kombitransporter. Innebär att olika transportslag kombineras samtidigt som godset hela tiden fraktas i samma container eller annan lastbärare.



Just in time kommer som många andra logistikkoncept från verkstadsindustrin.

JIT. JUST IN TIME.

Delar eller komponenter anländer JIT oftast som moduler direkt till fordonsindustrins monteringslinjer utan att lagras.

KANBAN.

Ordagrant ”litet kort” på japanska. Ett välkänt hjälpmedel för materialstyrning. Smidig, tillförlitlig och effektiv metod för materialförsörjning som främst används i bilindustrin. Istället för att använda ett kort, kan processen digitaliseras (e-kanban).

KLARERING.

Inom sjöfart den dokumenthantering, betalning av avgifter m m som i regel görs av rederiets ombud när t ex fartyg anlöper eller avgår från en hamn.

KONFERENS.

Inom sjöfart en form av kartell där linjerederier på samma trad reglerar trafikutbud och fraktrater.

KONOSSEMENT.

(Även Bill of lading) En omsättningsbar värdehandling, med vilken man kan sälja ett aktuellt lastparti.

KRALJIC'S MATRIS.

En matris för inköp av produkter och tjänster där försörjningsrisk och ekonomisk påverkan bedöms utifrån placeringen som hävstångsprodukter, strategiska produkter, flaskhalsprodukter och icke-strategiska produkter.



Affärssystem innehåller funktioner för order, lager, fakturering, materialplanering, inköp och logistik.



Tredjepartslogistik erbjuder ett varierat utbud av både grundläggande och avancerade, kundunika logistiktjänster.

MATERIALADMINISTRATION.

MA. Användes ofta tidigare som beteckning för en del av logistiken.

MPS.

Material- och produktionsstyrning. Alla de faktorer som på olika sätt påverkar produktionsflödet i företaget, från konstruktion och design, inköp, produktion och distribution.

MRP.

Materials Requirement Planning. Materialbehovsplanering. Planeringsmetod som bygger på att tid för inplanering av nya inleveranser bestäms genom en beräkning av när i tiden ytterligare behov av material uppstår.

PRODUKTIONSLOGISTIK.

Konsten att styra och utforma produktionslayout, produktionsutrustning, tillverkning, kapacitetsutnyttjande, rå- och insatsvarors tillgängligheten i produktionsprocessen, tillgänglig arbetskraft m m, för att totalt uppnå en maximal produktionsekonomi.

S C M. SUPPLY CHAIN MANAGEMENT.

Övergripande styrning av försörjningskedjan hela vägen från leverantörer av rå- och insatsvaror och till slutkund.

SIMULERINGSMODELL.

Oftast IT-stödd beräkningsmodell för utvärdering av alternativa lösningar för produktion eller transporter.

TREDJEPARTSLOGISTIK. (TPL EL. 3PL)

Ett företag som säljer logistiktjänster till företag med behov av lagring, distribution eller styrning av hela varuflödet.

Bastjänster är transport, distribution och lagerhantering, men många tilläggs-tjänster har utvecklats i form av fysisk hantering, registrering, montering, märkning eller förädling. Administrativa tjänster och IT-tjänster ingår alltmer.

Ett för detta specialiserat företag sköter en kunds transporter, distribution, lagring, märkning och ofta även fakturering, anpassat till varje kunds aktuella lager- och distributionsbehov.

TÄCKNINGSBIDRAG.

Skillnaden mellan intäkter och kostnader för en kund, en produkt eller produktgrupp.

VMI.

Vendor managed inventory. Leverantörsstyrt lager. Leverantören sköter och har ansvaret för att kunden alltid har rätt lagernivå. Kunden behöver inte lägga någon order. Varor eller material fylls på efter behov. □



Trucken gör huvuddelen av det tunga jobbet i dagens materialhantering.

ANNONS 3/4 190x250

Sänkt pris och globala standarder får storföretag att tro på RFID

RFID-teknologin har funnits ända sedan andra världskriget. Då gällde det för bl a luftvärnet att kunna skilja på fiendeplanen och de egna. Att tekniken nu utvecklas i snabb takt främst i USA, men också i England och Tyskland, beror på att den nu börjar bli prismässigt konkurrenskraftig. Nu satsar stor-företag som IBM och Wal-Mart på tekniken.

AV LENA SONNE

– RFID (Radio Frequency Identification) har blivit en del av en vision i en integrerad värld. Det menar Stefan Söderlund, RFID-ansvarig på IBM Wireless e-business Nordic.



– Användningsmöjligheterna för RFID är oändliga, om man bara har fantasi, säger Stefan Söderlund, IBM.

FOTO: LENA SONNE

I höstas beslöt IBM att investera 2 miljarder SEK i tekniken.

RFID kan enligt Stefan Söderlund komma att revolutionera inte minst logistiken. Olika steg i produktionskedjan kan optimeras. Men tekniken är användbar inte bara inom industri, handel och transporter, utan också inom till exempel sjukvården.

– Inom två till tre år kommer det stora genombrottet för RFID, tror Stefan Söderlund.

Den smarta butikshyllan

Den stora tyska detaljhandelskedjan Metrogruppen tillhör pionjärerna i Europa.

De har utvecklat en visionsbutik där varor läggs i plastvagnar, (chipet fungerar sämre med metall). Betalningen sker dock fortfarande som vanligt i en manuell kassa. Men i en framtid är fullt möjligt att se inköpssumman vartefter varorna hamnar i vagnen och att automatisera också betalningen.

Självscanning, som några större ICA-butiker och Coop i Sverige har introducerat, kan ses som ett övergångsstadium.

Modekedjan Bennetton använder RFID-taggar på de kläder man säljer.

Ett biluthyrningsföretag kan via RFID och mobila lösningar se exakt var den uthyrda bilen befinner sig.

I USA förs en het debatt om hur RFID kan hota kundernas integritet.

– Användningsmöjligheterna är oändliga om man bara har fantasi, säger Stefan Söderlund.

– Först har tekniken införts inom fyra väggar med ett slutet flöde, för att nu ha blivit global och öppnats upp, berättar Stefan Söderlund. Då ställs krav på en gemensam standard, annars kan man inte samarbeta.

Utmaningen ligger i att klara övergångarna och införa RFID i ett befintligt nätverk och att integrera till befintliga affärssystem, menar han.

RFID har länge betraktats som lovande men genombrottet har dröjt.

Vad driver företagen att nu verkligen satsa på RFID?

– Lönsamheten på sikt, säger Stefan Söderlund bestämt.

Att foga ihop till standarder kan dock ta lång tid, medger han.

Krav på underleverantörerna

– Men utvecklingen går framåt genom att t ex krav ställs på underleverantörer att

använda RFID-teknik. RFID-taggar har också börjat bli tillräckligt billiga genom massproduktion så att de kan börja ersätta eller komplettera streckkoderna.

Amerikanska dagligvarujätten Wal Mart, världens största handelsföretag, och tyska livsmedelskedjan Metro ligger båda i startgroparna inför år 2006.

Wal Mart genomförde förra året ett pilotprojekt med RFID i en av företagets butiker i Texas.

Tanken är att alla produkter, som säljs i företagets butiker, inom två år ska vara märkta med RFID-taggar. För närvarande är det bara drygt 20 produkter som är märkta.

Idag ligger kostnaderna alldeles för högt om taggarna skall användas på billiga volymprodukter.

Men inom en snar framtid kan RFID ersätta streckkoder och användas inom en rad områden.

Ett verkligt stort område är de många miljoner containers med varor som fraktas runt i världen. □

Vad är RFID?

RFID är en blandning av olika teknologier som med trådlös teknik – radiovågor – automatiskt håller rätt på människor och föremål och är inkopplat på ett nätverk. Taggar består av ett litet chip, som lagrar information och har en liten antenn. På en tag kjust nu hårt med. Fortfarande är det dock många manuella steg i hanteringen kring RFID.

RFID-utrustning certifieras för Europa

RFID-utrustning från Intermec är den första som certifieras av The European Telecommunications Standards Institute (ETSI) för användning i Europa. Utrustningen är anpassad till den nyligen antagna europeiska standarden för RFID på UHF-bandet.

– Den här standarden har utvecklats med ett brett stöd från hela RFID-branschen, säger ETSI-styrgruppens ordförande John Falck. Genom att introducera nya koncept som till exempel ”lyssna före tal” och ”frekvenskivka tekniker” kan standarden ge optimal användning i det tillgängliga frekvensområdet. För första gången är det nu möjligt att med RFID på UHF-bandet möta användarnas behov i Europa.

Intermecs RFID-läsare IF5 används redan nu av Metro AG i Europa som en del i Metros implementering i full skala.

– RFID erbjuder kraftfulla möjligheter för en mycket effektiv affärsprocess om

den används rakt igenom hela logistikkedjan, säger Susanne Rönnqvist, ansvarig för marknadskommunikationen vid Intermec i Sverige.

I Intermecs satsning på öppna system ingår att globala handelspartners skall kunna dra nytta av RFID tvärs över alla gränser. Det här är mer än bara att tillverka utrustning i enlighet med radiostandarder, fortsätter hon. Intermecs produkter har godkänts i ETSIs rigorösa tester utförda av ett oberoende laboratorium. Det innebär att Intermec nu kan sälja och leverera produkter till ett snabbt växande antal europeiska länder. □



– RFID erbjuder kraftfulla möjligheter för en mycket effektiv affärsprocess om den används rakt igenom hela logistikkedjan, säger Susanne Rönnqvist, ansvarig för marknadskommunikationen vid Intermec i Sverige.

Vad är intelligent logistik?

Vad är intelligent logistik för dig. Vi har frågat två ledande logistikforskare och två erfarna och idérika logistikere om hur de tolkar begreppet och vad de ser som de största logistiska utmaningarna just nu.

AV GÖSTA HULTÉN



– Intelligent logistik handlar om att skapa tillgänglighet att anpassa våra system för användare och kunder, säger Mats Abrahamsson.

Mats Abrahamsson:

Mats Abrahamsson är professor i logistik vid Linköpings universitet. Han är också verksam i konsultföretaget Lime och sitter i styrelsen för Posten AB.

– Det har traditionellt varit försändelsen som styr logistiken

– Intelligent logistik handlar om att skapa tillgänglighet och att anpassa våra system för användare och kunder.

Om det går fel vill jag som varuägare få information direkt.

– Track and trace är meningslöst om du inte också kan göra omplaneringar.

– När handeln tar bort butikslager och fyller på efter behov blir det med nödvändighet fler påfyllningar. Men bra logistik måste också vara lika med bra miljö. Det handlar om t ex att fokusera på teknik som både kan ge bättre fyllnadsgrad, konsolidering och service.

Intelligent logistik är att planera hela flödet annorlunda.

– Men man ska inte underskatta den mauella insatsens värde. Att automatisera hanteringen lönar sig bara när du har stora volymer av likartat gods.

Sedan något år sitter Mats Abrahamsson också i styrelsen för Posten AB.

Om hur han ser på sin roll där?

– Jag tror att den uppfattats positivt.

– När kraven på styrelserna ökar kan det vara en poäng att där finns en akademiker som kan bidra med analytisk förmåga.

Kenth Lumsden:

Logistiken får en ständigt ökad betydelse för industrins och handelns kostnadsbild, lönsamhet och konkurrenskraft. Flödet från råvaruleverantör till slutkonsument står ofta för uppemot 50 % av en varas kostnad.

Begrepp som tidsstyrd direktdistribution, just-in-time, crossdocking, TPL och 4PL figurerar.

– Många övergripande system är mycket komplexa, påpekar Kenth Lumsden, professor i logistik vid Chalmers i Göteborg och bl a författare till boken Logistikens grunder.

Logistiska problem måste ändå lösas lokalt, understryker Kent Lumsden.

– Kan vi hitta ID och IS som säkert och kostnadseffektivt kan identifiera godset lokalt, är mycket vunnet. För detta behövs ett decentraliserat beslutsfattande i logistikkedjan, menar han.

Att minska transportbehovet är givetvis den ständiga utmaningen:

– Vi förflyttar ju gods inte för att det är roligt, utan för att det finns en kund som



– Kan vi hitta lösningar som gör att vi inte behöver flytta godset så mycket, då kan man tala om intelligent logistik, säger professor Kenth Lumsden, Chalmers.

vill ha det. Kan vi därtill hitta lösningar som gör att vi inte behöver flytta godset så mycket, då kan man tala om intelligent logistik, säger Kenth Lumsden som dock hellre vill använda uttrycket smart logistik. Skälet till att använd begreppet smart logistik är att den lokala mängden information skall ställas i relation till de beslut som skall fattas lokalt nära godset eller lastbäraren. Ett enkelt beslut som tex. om godset skall läggas i en speciell hylla kräver mindre information än ett beslut om till vilken slutlig kund godset skall distribueras. Godset kommer således ej att vara intelligent utan istället vara så smart att det bär med sig den information och det beslutunderlag som behövs för att effektivt nå slutlig kund.



– Kundanpassad information genom ny teknik är intelligent logistik för mig, säger Kristian Hansson, VD för Memnon.

Kristian Hansson:

Intelligenta lösningar är inte det samma som dyra och komplexa lösningar, påpekar även Kristian Hansson, VD för Memnon. I höstas belönades han med tidningen Inköp & Logistikens Innovationspris för att ha utvecklat en internetbaserad tjänst för effektivare transportplanering.

– En smart lösning är dynamisk, dvs. låser inte in dig i ett hörn, utan möjliggör förändringar. Det skall vara enkelt att arbeta med flera transportörer, lagerställen eller underleverantörer.

I dagens föränderliga miljö krävs lösningar som fungerar i en helhet, där flera system kopplas samman.

– Med intelligenta logistiklösningar skapas förutsättningar för informationsutbyte mellan alla intressenter i flödet. Det hjälper varuägaren att öka kontrollen på sina interna processer, genom att hela tiden ha kontroll på var i leveranskedjan varan befinner sig och att man håller de uppsatta

tidsplanerna. Om en försening uppkommer någon gång under flödet ska kunden få ett automatmeddelande med information.

– Just kundanpassad information genom ny teknik är intelligent logistik för mig.

– Vinnarna blir såväl varuägaren, dennes kunder och transportören, det kallar jag en www (Win-Win-Win) lösning, säger Kristian Hansson.

Patrik Färdow:

– Det som främst kännetecknar en intelligent logistiklösning är att den är enkel, säger Patrik Färdow, logistikschef, Coca Cola Sverige.

Den ska vara enkel att förstå och enkel i sitt utförande, både beträffande informationsflöde och fysiskt flöde.

– Att komma fram till de enkla lösningarna och att kartlägga vad som krävs för att kunna realisera dem, kan emellertid vara mycket komplicerat.

Intelligent logistik handlar också om relationer och samarbete, förmågan att genomföra förändringar, både mellan olika funktioner i det egna företaget och till leverantörer och kunder.

– Här kan intelligent logistik innebära ett koncept som VMI eller ECR, som fungera som katalysatorer för en förändringsprocess och skapar bättre helhetslösningar mellan olika funktioner.

Tekniska lösningar och system är också en viktig del av intelligent logistik, påpekar Patrik Färdow: Möjligheter att processa stora datamängder på kort tid ger nya möjligheter.

– Det som för tio år sedan tog timmar, tar idag sekunder, vilket möjliggör simuleringar och optimeringar i realtid. Detta, i kombination med senaste teknik inom spårbarhetsområdet som RFID har tillfört en ny dimension, när det går att i realtid lokalisera var varor i flödet befinner sig. □



Senaste teknik inom spårbarhetsområdet som RFID har tillfört en ny dimension, när det nu även går att i realtid lokalisera var varor i flödet befinner sig, säger Patrik Färdow.

Inköp & Logistik

Nordens enda affärstidning inom inköp och logistik.

Årets temanummer:

- Nr 1: Logistik/Transporter/Distribution/Lager/(Mässeextra)
- Nr 2: IT, Infrastruktur, Kommunikation
- Nr 3: Miljö/Handel/Svenska Logistklägen
- Nr 4: Extranummer om IT och Logistik
- Nr 5: Industrispecial/Produktionslogistik/E-affärer (Mässeextra)
- Nr 6: Offentliga Affärer/Infrastruktur/e-affärer/Flödesekonomi
- Nr 7: Karriär/Kompetens/Konsultupphandling/
Nordiska Logistklägen/ Agenda 2006

Prenumerera? Annonsera?

Bokning: Idé Media

Telefon: 0176-22 83 50, Fax: 0176-22 83 49. Mobil: 070-730 35 21

e-mail: id.media@swipnet.se / www.idmedia.nu

Automatisk sortering säkrar snabbare kött- leveranser från Västerås

Ökad försäljning, snabbare hantering och hög leveranssäkerhet – ICAs nya automatiserade anläggning för distribution av konsumentförpackat kött i Västerås har många fördelar.

Det är ICA:s satsning på egna varumärken som ligger till grund för den nya distributionsanläggningen i Västerås. Den ligger vägg i vägg med Hilton Food Group, som styckar och förpackar det kött som sedan skickas ut till livsmedelsbutiker över hela landet.

Bakom det helt automatiserade sorteringssystemet står logistikföretaget Swisslog, som fick uppdraget från ICA i hård internationell konkurrens.

– Efter en kort inkörningsperiod kunde vi planenligt lämna över hela anläggningen till ICA i slutet på förra året. Allt har sedan dess fungerat fantastiskt bra, säger Swisslogs projektledare Jan Fagerberg.

Anders Nilsén är logistikchef på ICA i Västerås.

– Vi är också väldigt nöjda. Swisslog har levt upp till våra krav. Nu väntar vi med spänning på att anläggningen ska få sitt elddop under årets första kvartal, då vi kommer att skruva upp produktionen rejält.

Leveranser direkt till butik

– Köttförpackningarna kommer till distributionscentralen i plastlådor som är artikelrent staplade. Vad Swisslogs automatiserade och datoriserade robotsystem sedan gör, är att plocka om lådorna till nya staplar, som i sin tur innehåller exakt de produkter som varje butik beställt, berättar Jan Fagerberg.

Anläggningen har en kapacitet på 65 000 så kallade SRS-lådor per dag, vilket motsvarar nära 270 ton kött. Hanteringen sköts av åtta universalrobotar och fyra portalrobotar. Swisslog har varit helhetsleverantör och har stått för lättgodsbanor, robotceller, styrsystem, etikettering, mjukvara och driftsättning.

– Att ICA valde oss beror i första hand på att vår lösning kväver liten yta, vilket är en stor ekonomisk fördel. Dessutom kan anläggningen lätt byggas ut, den är flexibel och har hög tillgänglighet.



Tack vare den snabbare hanteringen, med i stort sett bara en vägg mellan producent och distribution, når köttet nu mataffärernas kunder på betydligt kortare tid än tidigare.

Köttet når kunderna snabbare

Tack vare den snabba hanteringen med i stort sett bara en vägg mellan producent och distribution når köttet mataffärernas kunder på betydligt kortare tid än tidigare. Det ökar produkternas attraktivitet vilket redan märks på försäljningen.

– Dessutom har Västerås anläggningen hittills haft hög leveranssäkerhet, berättar Jan Fagerberg som också påpekar att hela projektgruppen tycker att samarbetet med ICA varit både givande och inspirerande.

Anders Nilsén berättar att uppdraget gick till Swisslog tack vare företagets tidigare erfarenheter av motsvarande projekt.

Under året planerar ICA att utöka den nuvarande distributionen med sallad, kycklingkött och färdig mat från den nya anläggningen. □

A Sthlms mässan 151x225

Stormen – en logistisk utmaning

Stormen över Småland och Halland i januari är den största naturkatastrof som drabbat Sverige i modern tid.

– Att ta vara på stormfällad skog är en logistisk utmaning, säger Marie S Arwidson, VD för Skogsindustrierna.

– Transport och logistikfrågorna har nu högsta prioritet, säger hon.

AV LENA SONNE



– Vi måste se hur flödet ser ut och undersöka nya lösningar med järnväg, lastbil och sjötransport, säger Marie S Arwidson, VD för Skogsindustrierna.

En stormgrupp med Banverket, Green Cargo, Sjöfartsverket, Sveriges Åkeriföretag tillsammans med näringsdepartementet och skogsbranschen bildades i mitten av januari. Den ser över alla flöden och diskuterar nu tillsammans, bl a nya logistiska lösningar.

– Nu gäller att snabbt få ut virket ur skogen och kunna lagra det. Det är en kamp med klockan. Vi måste se hur flödet ser ut och undersöka nya lösningar med järnväg, lastbil och sjötransport, säger Marie S Arwidson.

– Det är ett komplicerat logistiskt pussel. Transportbehovet har ökat från de drabbade områdena i Södra Sverige. Alla möjligheter måste utnyttjas, säger Marie S Arwidson.

– Nu pågår en krishantering efter stormen. Skogforsk hjälper oss att hitta modeller för effektiva transporter av virke från de stormfällda områdena till hamnarna, säger Staffan Thonfors, transportdirektör vid Skogsindustrierna.

– Olika lagringsmöjligheter undersöks bl a på flygplatser och i sjöar. Möjligheter att använda kemiska bekämpningsmedel mot insektsangrepp undersöks också.

– Här måste man se vad som är miljömässigt acceptabelt, påpekar Marie S Arwidson.

Vanligtvis går bara en mindre del av rundvirkestransporterna i Sverige på järnväg.

– Att transportera virke på järnväg undersöks nu. Green Cargo och Banverket ser vilka vagnar som kan vara lämpliga. Kontakter med Finland har också tagits, berättar Marie S Arwidson.

– Att ta vara på stormfällad skog är en logistisk utmaning, som innebär att hinna röja och ta tillvara, transportera, bearbeta och förädla allt, helst innan sommaren,



Flera års normal avverkning föll eller förstördes en enda stormnatt.

säger Marie S Arwidson, VD för Skogsindustrierna.

– Transport och logistikfrågorna har nu högsta prioritet.

Hur påverkar då stormen och den väldiga mängden stormfällad skog branschen på kort och lång sikt?

– På kort sikt kommer det att vara ett överutbud i Södra Sverige, säger Marie S Arwidson.

Det kommer rimligen att gynna skogsindustrierna.

– Men på lång sikt kommer hela näringen att drabbas, tror Marie S Arwidson.

Råvaruförsörjningen till sågverk och massafabriker i södra Sverige kan bli ett mycket stort problem. □

Nya miljöskatter på transporter tung börda för sargad skogsnäring

Skogsindustrin står normalt för en fjärdedel av alla transporter i Sverige. Därför varnar nu skogsnäringen för att den ny-ligen aviserade kilometerskatten kan lägga sten på bördan. 1,8 miljarder SEK eller 30 % i ökade transportkostnader hotar om utredningsförslaget "Skatt på väg" (SOU 2004:63) går igenom.

Det visar en rapport från forskningsinstitutet Skogforsk som gjorts på uppdrag av LRF Skogsägarna, Skogsindustrierna och Sveriges Åkeriföretag.

Här syns varenda båt i Östersjön

Sverige har världens modernaste system för att identifiera och följa fartyg till sjöss.

– Vi kan se varenda större båt i Östersjön.

AV LENA SONNE

Med AIS (Automatic Identification System) kan Sjöfartsverket identifiera och följa alla större fartygs rörelser och exakta läge i den livligt trafikerade södra Östersjön. AIS bygger på en transponder som regelbundet, via VHF-radio, sänder ut information om fartygets identitet, kurs, fart, navigation och andra säkerhetsrelaterade uppgifter, både till andra fartyg och till landstationer inom radioräckvidden.

AIS betraktas idag som det mest värdefulla komplementet till traditionell radar. Ett radareko säger inget om fartygets identitet. Inte heller fungerar radar bakom klippor,

vilket är viktigt i en trafikintensiva farleder i t ex Stockholms skärgård.

– Vi kan se varenda större båt i Östersjön, säger Rolf Zetterberg på Sjöfartsverket i Norrköping.

Man kan se en båts kurs, vart den är på väg, vilken hastighet den har och beräknad ankomsttid i hamn.

Signaler sänds till landbaserade stationer och till andra fartyg.

– Inte minst hamnarna kan ha stor nytta av AIS för att mer exakt kunna följa väntade fartygs läge och beräknad ankomsttid, säger Rolf Zetterberg.



På en skärm syns alla fartyg i Östersjön, inklusive identitet, position, kurs, fart, heading m.m

AIS bygger på en uppfinning av Håkan Lans och har funnits som en global standardutrustning på fartyg sedan 2002. Från årsskiftet är det obligatoriskt.

AIS-systemet har redan visat sig värdefullt i risksituationer och räddningsoperationer för att lokalisera nödställda. Vid olyckor kan Sjöräddningen lätt se vilka fartyg som ligger nära och meddela dem. Varje fartyg kan på 40 km radie följa andra fartyg och undvika kollision. Stor nytta har systemet för de många passagerarfartygen i Stockholms skärgård. Man kan anpassa hastigheten och planera att mötas där det inte är så trångt, påpekar Rolf Zetterberg.

– Allt spelas in, så vid olyckor kan man lättare gå igenom vad som har hänt.

Internationellt är Sjöfartsverket, tillsammans med sina nordiska systerorganisationer, pådrivande i säkerhets- och miljöfrågor. Sverige och Finland ligger långt framme. Sedan 1995 har man arbetat för att FN:s sjösäkerhetsorgan IMO ska utfärda regler om AIS.

– 1997 vann ett svenskt förslag om internationell standard gehör. 2008 beräknas den internationella standarden vara helt införd, säger Rolf Zetterberg.

IMO har antagit regler om att stegvis införa AIS på olika fartygstyper fram till 2008.

Många stater planerar nu att införa AIS-nätverk längs sina kuster. Idag har bara Finland och Sverige heltäckande nationella nätverk och Norge är på väg.

– De baltiska staterna har beslutat att



– AIS som från årsskiftet är obligatoriskt är till stor nytta inte minst för hamnarna, säger Rolf Zetterberg, Sjöfartsverket.

bygga ett AIS-infrastruktur som täcker större delen av Östersjön. Nio länder runt Östersjön och Norge är med i samarbetet.

– Sverige är ordförande och har lett arbetet. Information som erhålls ska delges alla länder, men får bara användas i säkerhetssyfte, inte kommersiellt. Nätuppbbyggnaden har gått snabbt och systemet är under 2004 nästan helt utbyggt. Systemet beräknas vara fullt utbyggt i Östersjön under 2005. Arbetet med en helt reglerad internationell standard är också på gång. □

Sverige lockar med Nordens bästa logistiklägen

När internationella storföretags beslutar att etablera verksamhet i norra Europa, blir större städer i mellersta och södra Sverige ofta deras förstahandsval. Sverige håller på att etablera sig som ett hett etableringsland för nordisk logistik, visar en avhandling.

AV GÖSTA HULTÉN

När internationella storföretag ska etablera logistikverksamhet i norra Europa, faller valet oftast på Sverige. Det som främst faller utslaget är vårt lands centrala geografiska läge jämfört med de nordiska grannländerna.

Från flera svenska etableringsorter i syd- och mellansverige kan distribution nå större delen av Norden inom 24 timmar.

Men besluten om att etablera verksamhet på en ny ort, eller bygga ut och samla befintlig verksamhet, bygger inte bara på geografiskt läge, infrastruktur och hårda kostnadsfakta. Även ”mjuka” faktorer som livskvalitet, kulturutbud, social miljö och säkerhet, spelar en allt större roll.

Det visar ekonomie doktor Li Li Ekenstedts avhandling *Decision Process and Determinants of Logistics Facility Locations — Multinational Corporations Perspectives* som lades fram vid Handelshögskolan i Göteborg förra året.

Li Li Ekenstedt har gjort ingående intervjuer med Volvo Car Corporation, Toyota Sweden, Atlas Copco, Saba Frech Cuts, Grilstads Fabrikker AS, Henkel Norden AB, AstraZeneca, Pfizer samt Entertainment Network Scandinavia; det senare ett företag i den nya underhållningsindustrin.

Därför flyttade Toyota till Sverige

Både de svenska resurserna i form av utvecklings- och tillverkningskapacitet och närheten till strategiska leverantörer avgjorde när Ford beslutade att investera tungt för Volvos nya SUV i orter som Göteborg, Skövde och Olofström.

När Toyotas japanska ledning samlade den nordeuropeiska distribution till Sverige, förklarade Toyotas Hans Eric Almbäck beslutet så här:

”Toyota insåg att det, för att uppnå större kostnadseffektivitet, inte fanns mycket att göra inom tillverkningen, däremot var det möjligt att öka kostnadseffektiviteten i distributionen.”

Tre hamnstäder i södra Skandinavien övervägdes innan Malmö valdes.

Entertainment Network Scandinavia AB, som ägs av bl a Sony i USA och EMI i England, hade tidigare sex distributionscentraler i Norge och Sverige.

Att välja Sverige för den nya gemensamma var självklart. Fyra orter djupstudierades, innan Borås valdes.

När tyska Henkel besöt att lägga ut sin logistik till DHL och slå samman all sin nordiska distribution, föll valet på Örebro.

Av enkätsvaren framgår att även Jönköping och Linköping/Norrköping fanns med i den slutliga utvärderingen.

”Örebro är den centrala lokalise-



FOTO: SIMON YDHE

Sverige har stora möjligheter att locka till sig nya logistikverksamhet, visar doktorsavhandling.

ringsorten i den nordiska regionen” säger Ingo Brauckmann, Henkel i sitt enkätsvar.

När japanägda trähusfabrikanten Tomoku Hus AB skulle etablera en ny fabrik i Norden besöktes hela 20 orter. Gävle valdes främst för sin containerhamn.

Globaliseringen gör valet viktigare

Globaliseringen av handeln gör att valet av ort för logistiketablering blir allt viktigare för multinationella företag, är Li Li Ekenstedts slutsats.

I klassisk teori är infrastruktur och transportkostnad nästan helt avgörande för beslutet om lokalisering. Men i sin avhandling visar Li Li Ekenstedt att det skett en förskjutning mot andra faktorer.

Viktiga faktorer är idag företagets expansionsmöjligheter, synergier, nätverk och möjligheten att dra nytta av skalfördelar i distributionen. Lämplig arbetskraft och kommunledningens attityd spelar också in. Men också boende, livskvalitet och säkerhet vägs in.

Det intressanta med logistiketableringar är även att de kan ge jobb åt arbetskraft med låg utbildning. När sysselsättningen i tillverkningsindustrin sjunker, är det därför inte så konstigt att många städer slåss om nya logistiketableringar.

Att allt fler väljer skandinaviska logistiklösningar kan också ge Sverige en chans att i framtiden locka till sig nya logistiketableringar. □

Sveriges 15 bästa logistiklägen

Sedan fem år har tidningen *Inköp & Logistik* publicerat en lista över Sveriges bästa logistiklägen. Den senaste listan, som publicerades i nr 4/2004, omfattade 15 orter. Bland de kriterier som avgör placeringen finns bl a befolkningsunderlag, transport-infrastruktur, logistikutbildning och logistiknätverk. Att Stor-Stockholm hamnat först på tionde plats har främst att göra med trängsel och höga markpriser.

1. Stor-Göteborg.
2. Malmö/Helsingborg/Landskrona
3. Norrköping/Linköping
4. Örebro
5. Västerås
6. Eskilstuna/Strängnäs
7. Halmstad
8. Jönköping/Nässjö
9. Borås
10. Stor-Stockholm
11. Gävle
12. Nyköping/Oxelösund
13. Växjö
14. Trelleborg
15. Uppsala.

Göteborg logistiskt nav för Norden

Göteborg är ett logistiskt nav inte bara för Sverige utan för hela Norden.

AV NILS-ERIK LINDELL

Maersk Logistics är ett av de logistikföretag som har sitt nordiska huvudkontor i Göteborg och där ligger också den största och viktigaste terminalen.

– Vi har terminaler också i Borås och Norrköping och vi svarar för Ikeas centrallager i Torsvik vid Jönköping, säger Nordenchefen Vagn Pedersen. Men Göteborg är vår viktigaste lokalisering. Vi har funnits i Göteborg i mer än tio år. För tre år sedan konsoliderade vi vår lagerverksamhet till terminalen på Arendal. Skulle vi idag behöva ompröva vårt beslut, så skulle vi komma till samma slutsats och stanna.

Möjligen skulle en analys visa att ett läge längre in i landet skulle vara logistiskt bättre, men vi vill ligga nära hamnen. Vårt moderbolags hjärtverksamhet är sjöfart, med direktanlöp från Ostasien och våra kunder är beroende av sjöfrakt.

Maersk Logistics har ett lager på 18 500 kvm på Arendal, så nära Skandiahammen man kan komma, 8–10 minuter med lastbil. Där finns också mer mark om man skulle behöva bygga ut.

– Vi har ett område på 75 000 kvm, där vi strappar och stuffer containrar, omtalar Vagn Pedersen.

Godset från Göteborg är huvudsakligen hemelektronik och det distribueras i Sverige, Norge, Finland och Danmark, det senare trots att Maersk Sealands fartyg också anlöper Århus.

– Det kan förefalla ologiskt att distribuera till danska kunder från Göteborg, men vår största kund vill ha all nordisk distribution från ett ställe och har valt Göteborg.

P&O utan lager

P&O Nedlloyd Logistics har ett annorlunda upplägg.

– Vi är ett rederirelaterat logistikföretag, och ett rent serviceföretag för fjärdepartislogistik, säger Nordenchefen Mattias Praetorius. Vi erbjuder våra kunder informationssystem och smarta logistiska lösningar. Vi tar hand om transporten från det en inköpsorder läggs tills dess att varan levereras i butik. Vi arbetar främst med varor för detaljhandeln som textilier och högvärdiga konsumentvaror, samt produkter för kemikalieindustrin och bilindustrin. Men vi har inget eget lager.

Hur ser då Mattias Praetorius på Göteborg?

– För att vara ärlig tror jag det är bäst för

våra kunder att varorna lagras i P&O Nedlloyds terminaler i Ostasien och ropas av när behov finns. Det är billigare att lagra där och det förkortar transittiden.

Godset skall alltså snabbt rinna förbi Göteborg?

– Egentligen ja. Men hela Norden är ändå beroende av att Göteborg har en god infrastruktur och att den förbättras. Vi behöver en motorväg hela sträckan till Oslo och vi behöver en bättre järnvägsförbindelse dit. Göteborgs hamn fungerar bra, men för att bli än bättre måste hamnen, regionen och de nordiska regeringarna föra en ständig dialog.

– Det måste finnas ett central nav i Norden och det ligger bäst i Göteborg. Att produktionen flyttas till länder som Kina betyder ökade volymer. Även trafikstockningarna kring Hamburg ställer högre krav både på Göteborgs hamn och på rederierna. För att klara konkurrensen med övriga Europa är näringslivet beroende av ett flöde utan förseningar och högre kostnader.

NYK Logistics etablerade sig i Göteborg 1997 och hanterar dagligen ett dussin 40-fots containrar i fyra terminaler.

Det verkar inte vara en idealisk logistisk lösning?

– Nej, erkänner logistikchefen Håkan Sabel. Och än värre kan det vara i högsäsong, då vi måste hyra in oss på ytterligare något ställe.



”Hela Norden är beroende av att Göteborg har god infrastruktur, säger Mattias Praetorius.

Nu har företaget 28 000 kvm terminalyta, bl a på Hisingen, men skulle behöva det dubbla.

Till Göteborg kommer godset med fartyg till Skandiahammen, NYK Lines egna eller andra rederiers, huvudsakligen hemelektronik, men också motorer till Volvo. I terminalerna bryts containrar och packas om för distribution med lastbil i Sverige, Danmark och Norge. Även gods till Finland och Baltikum börjar sändas från Göteborg.

– Göteborg är ett mycket bra logistikläge säger logistikchefen Håkan Sabel. Inom ett dygn kan vi leverera gods i halva Sverige, halva Danmark och södra Norge. □

A 123 x 176

A 123 x 176

Nytt system för spårbarhet i livsmedelskedjan

Både lagstiftning och konsumenter ställer allt hårdare krav på spårbarhet i livsmedelskedjan. Lagstiftningen ställer i vissa fall krav på att kunna härleda en produkt till individnivå, t ex ursprungsmärkning av kött, medan det i andra fall överlämnas till producenten, tillverkaren, förpackaren eller den som först saluhåller varan, att fastställa partiets omfattning (identifikationsmärkning av livsmedelspartier).

Det lilla AutoID-företaget Reformatör i Göteborg, ackrediterad återförsäljare för Datalogic, har tillsammans med WZ-Data tagit fram ett system för spårbarhet i livsmedelskedjan, främst avsett för mindre och medelstora livsmedelsproducenter.

Systemet består av programvaran SPÅRA och scanners från Datalogic. Reformatör AB i Göteborg är ett litet konsultföretag med verksamheten primärt förlagd till AutoID-området och med fokus på systemförsäljning i logistiska och industriella projekt. Sedan några år tillbaka samarbetar Reformatör med WZ-Data på flera områden. SPÅRA är uppbyggd runt ett fullständigt inköps-lager-order-produktions-system, där man har full kontroll över varje detalj.

De olika färdigprodukterna kan hanteras genom receipt, med full skalbarhet. Därigenom kan varje batch (sats) spåras till såväl leverantör som kund.

– Grundtanken var att skapa ett system som skulle vara lätt att administrera, enkelt att sköta samt ha ett pris som för tanken till SPCS-program. Det var därför inte aktuellt att initialt implementera stöd för olika affärssystem. Det skulle ha fördyrat och gjort systemet onödigt komplicerat, säger Göran Stegberg, Reformatör.

– Kostnaden och administrationen för systemet ska främst ses som en försäkringspremie. Skulle det behövas på allvar, kan skillnaden mellan att tvingas återkalla en batch gentemot kanske en veckas eller längre produktion, vara en faktor som äventyrar ett företags lönsamhet på sikt. □

Ny Super-Willys i Stockholm anpassning till ny trend

Lågpriskedjan Willys fortsätter att växa i Storstockholm och öppnar i höst en ny Super-Willys på ca 5000 kvm säljyta i Kungens kurva. Butiken blir den andra Super-Willys i Stockholm. Super-Willys är förstärkt med specialvaror som husgeråd, media, textil och leksaker.

Utvecklingen inom dagligvaruhandeln går mot att handla allt på ett ställe.

Super-Willys är ett försök att möta denna trend i lågprissegmentet. Willys planerar öppna 15 ny Super-Willys de närmsta tre åren.

– Super-Willys är början på en naturlig utveckling av ett redan mycket framgångsrikt butikskoncept, säger Anders Strålman, vd Willys AB.

– Kungens kurva betraktas som ett framtida regionalt centrum och butiken ligger bra trafikmässigt, säger Anders Strålman. □

Ökat samarbete med IBM skall trygga IBS världsledning på sitt område

Den svenska affärssystemleverantören IBS annonserade för något år sedan sitt strategiska samarbete med IBM kring öppna standarder. IBS kommer nu att utnyttja en ny teknisk arkitektur för sin programvara Virtual Enterprise. Den stegvisa introduktionen av ny mjukvara kan ses som ett led i IBS engagemang för IBMs öppna standarder.

- Vår långsiktiga strategiska allians med IBM gör det möjligt för oss att försätta utveckla vår världsledande supply chain-mjukvara för en multiplattformsmiljö. IBMs Websphere och i5 eServer bildar den utan jämförelse mest attraktiva tekniska plattformen på marknaden. Den ger låg totalkostnad, hög flexibilitet och hög skalbar prestanda säger Mark Cokings, vice president IBS Global Software.

Affärssystemen har tidigare ansetts mindre väl anpassade till att stödja samarbete mellan företag i försörjningskedjor och nätverk.

IBS Virtual Enterprise är en lösning i den tekniska frontlinjen, som passar de företag som har behov av att få till stånd ett väl fungerande samarbete i sina försörjningskedjor.

För att upprätthålla och befästa sin starka ställning inom det här området kommer IBS att fortsätta att utveckla IBS Virtual Enterprise och anpassa den till den rent objektorienterade arkitekturstandarden J2EE. Det ska göra det möjligt för företaget att konsolidera den teknisk standarden för hela sitt produktionsortiment och i framtiden maximera sina utvecklingsresurser. □

A 190 x 250

Nya "Mauten" ger Scania försäljningsframgång i Tyskland

Köpare av diesellastbilar står i år inför en helt ny situation. För första gången blir lastbilens miljöprestanda en avgörande faktor vid inköpsbeslutet. Åkerierna måste nu sätta sig in i hur de nya EU-reglerna påverkar kalkylen för de lastbilar de köper.

Det är nya EU-regler som kallas Euro 4 som träder i kraft i oktober 2005, som tvingar lastbilstillverkarna att installera betydligt effektivare avgasrening. Utsläppen av partiklar måste minskas med 80 % och utsläppen av NO_x med 30 %.

2008 kommer Euro 5 med ännu strängare regler. Det betyder att köpare av lastbilar redan nu måste ta hänsyn till de nya skärpta reglerna.

De både stora svenska lastbilstillverkarna Volvo och Scania har valt olika system för att möta kraven på bättre avgasrening.

Volvo har liksom DAF, Iveco och DaimlerChrysler valt att installera ett system som kräver en extra tank för urea, sk AdBlue som sprutas in i avgassystemet.

AdBlue kommer att kunna köpas vid de stora tankställena och beräknas till en början kosta ca 0,70 euro/liter.

Scania har valt ett system där avgaserna renas genom motorns egen förbränning och som inte kräver någon extratillsats.

Försäljningsframgång för Scania

Scania är först bland tillverkarna av tunga lastbilar att leverera lastbilar med en miljömässigt bättre motor, som uppfyller de nya avgaskraven Euro 4. Från det att den nya motorn lanserades i september 2004, har Scania fått beställningar på över 1 000 bilar. Bilar med Euro 4-motor gynnas av lägre vägavgifter i länder som Tyskland, Österrike och Schweiz. Även svenska Green Cargo har gjort en stor beställning. Den nya tyska motorvägsavgiften Mauten som infördes 1/1 ligger på ca 11 kr per mil. Men i Tyskland har lastbilar med Euro 4-motorer en skattelättnad på 20 cent per mil (ca 1,80 kronor) i det Mautsystem som infördes den 1/1 2005. Enbart i Tyskland har Scania redan sålt över 500 bilar. Efter-

frågan är också stor bland kunder i Österrike och Schweiz, men även från transportföretag i länder med stor transittrafik genom t ex Tyskland.

Scanias Euro 4-motor är på 420 hästkrafter och bygger på EGR-teknik (Exhaust Gas Recirculation), vilket innebär att avgaserna renas genom motorns egen förbränning och inte kräver efterbehandling.

– Vår Euro 4-motor med EGR-teknik har mottagits mycket väl av kunderna, säger Gunnar Rustad, Group Vice President Sales and Services. De uppskattar att fordonen kan tankas på vanligt sätt och köras på standardbränsle, utan efterbehandling och tillsats av urea. Men framförallt har motorns bränsleekonomi väckt uppseende.

– Kunderna rapporterar att de kör minst lika snålt med våra nya lastbilar med starkare motor som tidigare med Euro 3-motor. □



Scanias Euro 4-motor som renar avgaserna genom motorns egen förbränning tycks bli en försäljningssuccé i Tyskland.

A 123 x 176

A 123 x 176

Nya Lager & Transport vill visa hela varuflödet

Nya Lager och Transport på Tekniska Mässan i Stockholm 18–21 oktober har ett helt nytt koncept. Det nya konceptet bygger på att visa både externa flöden, interna flöden och materialhantering, inköp, produktion/lager samt distribution, kort sagt hela Supply Chain – i praktiken.

RFID-projektet i B-hallen handlar om den kanske hetaste nya tekniken inom ”trådlös datafångst”, som blir ett allt viktigare verktyg för materialhantering. Projektet skall visa på betydelsen av automatisk identifikation, oavsett val av teknisk lösning.

Logistikseminarier genomförs dagligen längst ned i B-hallen. Kostnadsfritt, men med förbokade besökare. Data-fångst och informationshantering blir två av de viktigaste inslagen. Men samtliga tjänster inom

logistik kommer att vara representerat för att lära ut Supply Chain i praktiken.

SM för truckförare, med förberedande regionala tävlingar, genomförs i stor monter inne i B-hallen. Vi kommer att göra en storskalig särskild besökarkampanj runt detta publika evenemang.

– Vi utökar också samarbetena med bl.a. tidningen Inköp & Logistik samt företag och organisationer i marknadsrådet resp. RFID-projektet.

– Vi har också, på många utställares begäran, beslutat att förkorta Tekniska Mässan till 4 dagar, dvs det blir lördagsstängt, säger projektledaren Björn Haraldsson.

Emballage och emballagedesign får en framträdande roll genom att Designåret

2005 visar resultaten av sitt projekt om Emballagedesign. Tillsammans med SVID, Svensk Industridesign och Svensk Form.

Ett marknadsråd bestående av företag och organisationer inom branscherna truck, datafångst, emballage, logistik, lagersystem, transporter kommer också att inrättas. Tillsammans skall vi säkerställa att aktiviteter och marknadsföring blir av högsta klass.

En monter för hela varuflödet och dess styrning, Supply Chain Management, kommer att genomföras tillsammans med tidningen Inköp & Logistik samt ett antal organisationer.

Tidningen Inköp & Logistiks Innovationspris kommer också att delas ut på mässan. □

Två nya hytter med nordiskt stuk

Sverige ligger i täten när det gäller krav på förarkomfort i truckar. Världsledande och numera Toyotaägda BT har länge satsat på ergonomi och god förarmiljö.

Anpassat till höga nordiska krav på förarkomfort och arbete på kyliga breddgrader, har BT Svenska nyligen introducerat två nya hytter till Toyotas förbränningsmotviktstruckar; Toyota Premium och Toyota Deluxe. Gemensamt för båda hytterna är den goda sikten, förarkomforten och den låga ljudnivån.

Med Premium och Deluxe blir hyttprogrammet komplett för Toyotas förbränningstruckar i 7-serien med en kapacitet mellan 2.0 och 5.0 ton. Nu finns hytter som passar alla kunders behov.

För tuff körning i nordiskt klimat

Både Premium- och Deluxe-hytten är utformade för att ge en behaglig förarmiljö även under våra kallaste vinterdagar. Det innebär att båda har kraftiga värmeaggregat och god ventilation. För att ge en behaglig arbetsmiljö också under varma dagar, kan båda hytterna utrustas med luftkonditionering. I Premium-hytten finns temperaturreglerad luftkonditionering som tillval.

Båda hytterna är fullt utrustade vad gäller belysning och erbjuder ett brett utbud av tillval.

Neddragen frontruta

Toyota Premium är en hydrauliskt tippbar hytt som är utvecklad för att möta de högsta kraven vad gäller förarmiljö och komfort. Hytten erbjuder utmärkt sikt genom den lågt nerdragna frontrutan. Rattstam och övriga reglage är utformade och placerade för att ge maximal sikt. Detta gör att föraren har total kontroll över trucken i sitt arbete.

Som standard erbjuds förarstolen Grammer MSG85/731 med ryggförlängare. Armstödet är monterat i stolen vilket medför att armen vilar mot armstödet i samma läge, oavsett stolens rörelse. Armstödet är justerbart i såväl höjddled som sidled. Hytten är utformad så att de vanligaste fabrikaten av förarstolar kan monteras.

Premium-hytten har en mycket behaglig ljudkomfort. Ljudnivån är lägre än 70 dBA vid förarens öra vid körning

Daglig tillsyn och service

Tack vare den tippbara hytten är daglig tillsyn och service enkel. Oljestickan är dessutom utdragen så att oljenivån kan kontrolleras utan att hytten tippas upp. Detsamma gäller för spolar- och kylarvätskebehållare.

Toyota Deluxe är utvecklad för att ge hög komfort i förarmiljön. Hytten, som är uppbyggd runt Toyotas kraftiga standardförarskydd, är klädd med kraftig isolering mot motorutrymmet, för att få en behaglig ljudnivå. Ljudnivån vid förarens öra är under 75 dBA vid körning. □

Annons 190x250

A 123 x 176