

Intelligent Logistik

NUMMER 4 | MAJ 2013 | WWW.INTELLIGENTLOGISTIK.SE

→ INKÖP → LOGISTIK → PRODUKTION → AFFÄRER



Arlanda toppar logistikbyggena

Esteas vd Johan Eriksson om regionen där det byggs mest lager.

→ sid 9



Flyttar pillertransporter till sjöss

Astra Zenecas Caroline Sjöstedt om att flytta kylgods från flyg till sjö

→ sid 17

Bråttom för förbifarten

Sten Nordin och Ulla Hamilton om Förbifart Stockholm.

→ sid 4



”Vi kallas en smutsig bransch”

FOTO: HILDA HULTÉN

De senaste tio åren har bemanningsbranschen nästan dubblat omsättningen. Lager & logistik är en växande del. Lagerbemannning är en viktig ingång till arbetsmarknaden för unga och utbildade och med skärpt arbetsrätt hoppas branschen nu vinna mer acceptans. Men visst fuskas det.

→ sid 6-7

Livet efter Saab



Trollhättan ligger fortfarande högt i arbetslöshetsstatistiken. Men i Saabs tomma lokaler flyttar nu logistik, e-handel och nya konsultföretag in.

→ sid 12

EU sätter krokben för svensk sjöfart

Svaveldirektivet är viktigt för miljön men innebär en tillfällig konkurrensnackdel för svensk sjöfart. Industrins kritik är hård när sjötransporterna fördyras.



→ sid 18-19

Logistiknätverken ska få Sverige att växa

Ensam är inte stark när det gäller att dra till sig investeringar och etableringar. Läs om tio av de regionala logistik- och näringslivsnätverken.

→ sid 16

Nu kartläggs cabotaget

Cabotagestudien har satt igång en gräsrotsrörelse bland yrkeschaufförer som kartlägger utländsk fordonstrafik



→ sid 5



Utveckling och förvaltning av logistikfastigheter

Välkommen att kontakta oss på 011-36 49 00
www.mfu.se

Mattssons

Funktion & Design

2. Intelligent Logistik

Vi initierar de viktiga debatterna

ATT LOCKA TILL SIG investeringar och nyetableringar är viktigt. Inte bara för kommuner, regioner och städer utan i slutändan för Sveriges tillväxt. De logistik- och näringslivs nätverk vi skriver om på sidan 16 binder också ihop Sverige, underlättar logistikflödena och ger grogrund för en starkare svensk industri.

Samarbete är viktigt. Därför är samarbetsklimatet ett av sex kriterier som styr placeringen på Intelligent Logistiks årliga listning av Sveriges 25 bästa logistiklägen. Listans 10-årsjubileum firar vi genom ett stort Logistiklägesseminarium i samband med listans publicering i februari 2014. Håll utkik efter seminarieprogram och vidare information på vår hemsida och i nästa temabilaga som kommer i september.

– Listan har bidragit till att höja intresset för logistikfastigheter och gjort det lättare att se de faktorer som styr nyetableringarna, säger Esteas vd Johan Eriksson i vår intervju.

Jobb är viktigt. Inte bara transportjobb utan hela logistiksektorns. Därför har Intelligent Logistik lanserat Sveriges nya jobb- och karriärforum för logistik på intelligentlogistik.se/jobb. Där finns, förutom massor av platsannonser, en ambitiös förteckning över Sveriges alla logistikutbildningar, lönestatistik, jobbnyheter, karriärtips och mycket mer. Det blir en mötesplats för dem som söker logistikkompetens, för våra läsare är kompetenta logistikere.

Forskning är viktigt. Därför en eloge till Henrik Sternberg som ligger bakom den uppmärksammade Cabotagestudien. Med enkla medel har han startat en gräsrotsrörelse

för att kartlägga cabotage-trafiken.

Bra mötesplatser är också viktiga. Därför är vi medpartner till branschens viktigaste mötesplats, Logistik & Transport den 29–30 maj i Göteborg och som i år genomförs för 15:e gången. Programmet har bl a en extrainsatt debatt om cabotaget och fusket med cabotage, med rubriken "Håller transportbranschen på att utflaggas?" Läs mer på sidan 5.

Intelligent Logistik är den största svenska tidning som bevakar logistikens hela bredd, från produktionslogistik och supply, till sjöfart, handel, distribution och konsumtion.

Med våra tre årliga temabilagor i Dagens industris hela riksupplaga med närmare 400 000 läsare bland landets tunga beslutsfattare, när vi många logistikintresserade. Vårt affärsmagasin av Intelligent Logistik har en kontrollerad upplaga på 11 600 ex och når ca 40 000 läsare. Det senaste året har besökarna på vår nyhetssajt intelligentlogistik.se ökat med ca 300 %. Därför vågar vi påstå att vi nu inte bara är den största, utan också den mest kända logistiktidningen i Norden.

Vi vill spegla och initiera de viktiga debatterna.

Vill du synas i Logistik Sverige är det hos oss du ska synas.

Hilda Hultén, redaktör

Gustaf Berencreutz, marknadsansvarig

Gösta Hultén, senior editor



Hilda Hultén
Redaktör



Gösta Hultén
Senior editor



Gustaf Berencreutz
Marknadsansvarig



REDAKTION

Hilda Hultén, redaktör
Bastugatan 6, 118 20 Stockholm
hh@intelligentlogistik.se

070-477 59 04

Gösta Hultén, senior editor

073-766 11 45

gh@intelligentlogistik.se

Lena Sonne, reporter,

070-254 20 64

ls@intelligentlogistik.se

SKRIBENT Johan Erichs

GRAFISK FORM

Michael Wall, www.michaelwall.se

REPRO Stefans Ordbild

TRYCK

BOLD/DNEX Tryckeri, Akalla

V-TAB, Landvetter

MittMediaPrint, Örnköldsvik

EKONOMI & MARKNAD

Marknadsansvarig:

Gustaf Berencreutz

Intelligent Logistik HB

Vämlinge 4115, 761 73 Norrtälje

Tel: 0176-22 83 50

Mobil: 070-730 35 21

Fax: 0176-22 83 49

gb@intelligentlogistik.se

www.intelligentlogistik.se

Intelligent Logistik produceras och ägs av Intelligent Logistik HB.

Följ vår nyhetswebb på www.intelligentlogistik.se

Nästa tematidning av Intelligent Logistik i DI kommer vecka 38

Pirrar det i kroppen när du hör motorvägs-påfart, knutpunkt och godsflöden?

Ett bra geografiskt läge är grundförutsättningen för en logistik-anläggning. Vi är med dig hela vägen – från att hitta rätt tomt för just din verksamhet till att leverera en nyckelfärdig byggnad. Hör av dig så snackar vi mer om hur vi kan förverkliga en logistikanläggning i toppklass.

skanska.se/logistik
020-33 90 00



Mitt i logistikmekka

Adress: Pionjärvägen, Arlandastad, Märsta
Tomtstorlek: 130 000 kvm Byggrätt: 10 000 – 40 000 kvm
Läget: Trafikplatsen vid Arlanda flygplats och E4:an
Projektansvarig: Jörgen Ljungberg, +46 10 448 47 03



Stora ytor mitt i knutpunkten

Adress: Starrvägen, Stora Bernstorp, Arlöv Tomtstorlek: 30 000 kvm
Byggrätt: 15 000 kvm Läget: Vid yttre ringvägen (E6, E20) vilket ger snabb access till både Öresundsbron och andra vägnät.
Projektansvarig: Jörgen Ljungberg, +46 10 448 47 03



Mellan city och flyget

Adress: Teknologivägen 4, Mölnlycke företagspark, Härryda
Tomtstorlek: 12 000 kvm Byggrätt: 5 000 kvm
Läget: Mellan Göteborg City och Landvetter flygplats
Projektansvarig: Björn Lorentzon, +46 10 448 55 08

SKANSKA

Inom Europa kan du
lägga ett tungt ansvar
på våra axlar.



Upp till ett ton för
att vara exakt.

Skicka varor till Karlsruhe lika enkelt som till Karlstad. Med vår prisvärda palltjänst PALL.ETT är det lika enkelt att skicka varor på pall som i paket. Läs mer om hur vi tryggt och säkert levererar ditt gods inom och utanför Sveriges gränser på posten.se/pall

→ Hela vägen.



4. Intelligent Logistik



– Den juridiska beslutsprocessen när det gäller större infrastrukturprojekt måste bli snabbare, tycker Sten Nordin (M), finansborgarråd och Ulla Hamilton trafikborgarråd.

Bråttom börja bygga Förbifart Stockholm

Sten Nordin är stressad. För sätts inte spaden i jorden för Förbifart Stockholm innan valet 2014, kan MP och Gustav Fridolin sätta stopp för hela projektet. ”Det hänger på den juridiska processen nu”, säger Sten Nordin till Intelligent Logistik.

Stockholms finansborgarråd Sten Nordin har bråttom att sätta spaden i jorden för Förbifart Stockholm. I april klubbades de 12 detaljplaner som gäller bygget, och nu väntar man ivrigt på att juridiken ska ge klartecken.

– Alla inblandade har gjort sitt jobb. Nu är det bara den juridiska beslutsprocessen som avgör när projektet kan startas, säger Sten Nordin.

Nyligen sköts projektet upp ett halvår, eftersom arbetsplanen inte kunde godkännas. Den innehöll villkor som ännu inte är fastställda, bl a gällande vattenavrinning från projektet. Tidigaste byggstart är nu sommaren 2014. Bli projektet ytterligare försenat riskerar byggstarten att hamna efter valet i september 2014. Sker då ett regeringsskifte, kommer Förbifarten troligtvis att stöta på patrull. Miljöpartiet tycker främst att de 28 miljarder som projektet beräknas kosta, borde satsas på att bygga ut kollektivtrafiken i regionen istället.

– Att stoppa bygget av Förbifart Stockholm är Miljöpartiets sista strid när det gäller stora vägbyggen. Det finns inte en chans att det går att förhandla bort internt. Så det första Gustav Fridolin kommer att göra om vänsterkoalitionen får makten, är att stoppa projektet.

Ska underlätta arbetspendling

Främsta vinsten med Förbifarten är att knyta ihop det jobbtäta norra Stockholm med den bostadstäta södern och avlasta den tungt tra-

fikerade Essingeleden.

– Det är idag 135 000 personer som arbetspendlar från söder till norr och 50 000 från norr till söder. Bara Kista har 70 000 arbetsplatser, påpekar trafik- och arbetsmarknadsborgarråd Ulla Hamilton.

Enligt henne kommer förbifartsleden att rita om kartan i Stockholm och öka betydelsen för flera av de kommuner som förbifarten passerar.

– Leden knyter ihop regionen. Västerorter som Vinsta, Hjulsta och Hansta ligger idag i utkanten av staden, men när förbifarten är färdig hamnar de mitt i. Om 20 år är de blomstrande centra, säger tror Hamilton.

Logistikprojekt i graven

Precis som lejonhanar dödar flockens ungar vid ett maktskifte, stoppar politiker gärna planerade logistik- och infrastrukturprojekt vid politiska maktskiften. När Alliansen tog makten 2006 stoppades det då långt planerade citylogistikprojektet som drevs av Annika Billström (S) och skulle ge samordnade godstransporter i staden.

Men Ulla Hamilton sågar projektet.

– Projektet lades ned för att det var fullständigt orealistiskt helt enkelt.

Enligt initierade källor var orsaken till det stoppade projektet också att DBSchenker – som skulle sköta stadens transporter, blivit lovade att sköta alla mattransporter till kom-



– Västerorter som Vinsta, Hjulsta och Hansta blir vinnare när förbifarten blir färdig, säger Ulla Hamilton.

munala kök i skolor och andra institutioner. Flera av dessa verksamheter privatiserades dock efter regeringsskiftet. Hur staden ekonomiskt slingrade sig ur kontraktsbrottet är oklart.

Själv säger Ulla Hamilton att hon brinner för godstrafiken.

– Jag har pratat om gods och logistik länge, men först nu har vi lyckats få igång Trafikkontoret.

Hon håller inte med om att Stockholm inte tänker på gods, när man planerar för framtiden:

– Vi har just klubbat en Framkomlighetsstrategi för Stockholm år 2030, där leverans-



Precis som lejon dödar andra hanars ungar vid maktskiften, dödar politiker gärna sina konkurrenters logistik- och infrastrukturprojekt.

strategier för gods finns med som en del. Det kan bli att handla om att freda lastzoner.

”Samarbeten ger onödig byråkrati”

Stockholm beskylls ändå ofta för att ogilla logistik. Utmärkande för staden är bristen på regionalt samarbete kring logistikfrågor. Något samordnande regionförbund liknande de som finns i Göteborgs- och Skåne-regionen finns inte i kring Stockholm. Men ett sådant behövs inte heller, tycker Sten Nordin.

– Regionförbund leder bara till ökad byråkrati och tar ifrån kommunerna möjligheten till eget effektivt beslutsfattande.

Även Ulla Hamilton tycker att det frivilliga samarbetet i kommunförbundet fungerar bra.

– Vi har ett utmärkt samarbete inom KSL, där Erik Langby är ordförande och där vi diskuterar infrastrukturfrågor.

– Nu diskuterar vi vilka projekt som ska prioriteras inför nästa budgetomgång, som gäller utvecklingen fram till år 2025. ■

Växande gräsrotsrörelse kartlägger cabotaget

Med hjälp av en enkel app, där användarna kan tagga utländska fordon genom att skriva in registreringsnumret, har Cabotagestudien snabbt satt igång en smärre folkrörelse som kartlägger cabotagetrafiken i Sverige. Bakom projektet står transportforskaren Henrik Sternberg i Lund.

Att det förekommer Cabotage – inrikestrafik med utländska fordon – i Sverige, är varken okänt eller otillåtet. På svenska vägar rullar alltför utländska fordon. Men hittills har det varit svårt att få överblick över hur omfattande denna sk cabotagetrafiken är.

– Idén till studien föddes när jag läste insändare efter insändare om illegalt cabotage och regelbrott, utan att någon tog fram siffror på omfattningen eller att någon forskare vetenskapligt undersökt frågan, säger Henrik Sternberg, transportforskare vid Lunds tekniska högskola som ligger bakom Cabotagestudien.

Frågasätter cabotagets miljönytta

Tillfällig cabotage är tillåtet och syftar till att internationella transporter inte ska leda till att lastbilar går tomma i onödan. Dock förekommer sk olaglig cabotage, där utländska fordon kör mer eller mindre systematisk och permanent inrikestrafik i Sverige. EU har föreslagit att införa fritt cabotage, bl a just med hänvis-

ning till minskade tomkörningar. Men eftersom de utländska chaufförerna ofta har lägre lön, drabbas den svenska åkerinäringen hårt när inrikesjobben istället läggs ut på utländska åkare.

Det har bidragit till en lönsamhetskris i åkerinäringen.

– Jag ville skapa en opartisk bild av omfattningen och effekterna av cabotage i Sverige, speciellt ur miljösynpunkt, eftersom EU anger att miljön är den främsta anledningen till varför Europa skall ha fritt cabotage.

Använder sociala nätverk

Studien använder sig av enkla medel, dels en app, där vem som helst kan skriva in registreringsnumret när de ser en utlandsregistrerad lastbil. GPS-koordinaterna i telefonen ger en realtidsposition för lastbilen. När samma lastbil sedan registreras flera gånger, ges en bild av hur den rört sig.

En vanlig Facebooksida hjälper sedan till att uppdatera, informera och sprida informationen.

Appen, som finns för android och I-phone, har blivit en succé. Sedan Facebooksidan startades i början av april har studien fått in flera tusen användare. Den 13 maj hade över 66 000 taggningar gjorts av fordon runt om i Sverige och Danmark, dit appen spritt sig.

FOTO JAN-OLOV YXELL

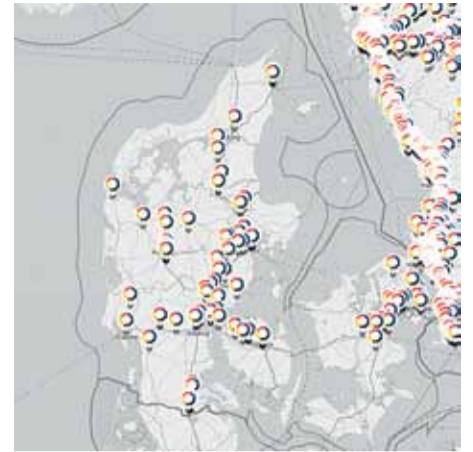


– Jag ville skapa en opartisk bild av omfattningen och effekterna av cabotage i Sverige, säger Henrik Sternberg.

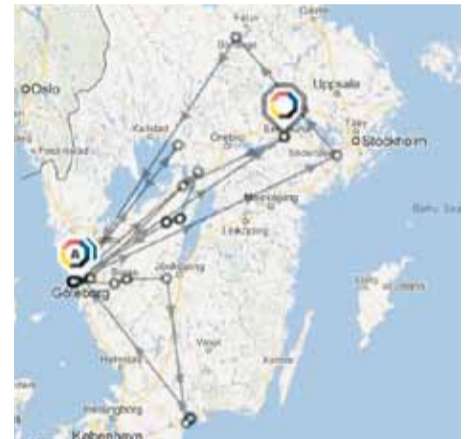
– Vi ber alla att hjälpa till med studien och rapportera utländska fordon. Varje taggning är viktig och hjälper till att skapa en bild av hur transportsituationen i Sverige ser ut, säger Henrik Sternberg.

På hemsidan www.cabotagestudien.com och www.facebook.com/cabotagestudien går det att ladda ned appen, se insamlad data och följa utvecklingen i projektet. ■

AV HILDA HULTÉN



Cabotagestudien har även spritt sig till Danmark.



Här en utländsk bil som taggats 34 gånger på 25 dagar. Max tillåtna cabotage är 3 resor under 7 dagar.

Källa: Cabotagestudien

The screenshot shows the homepage of Intelligent Logistik. At the top, there's a navigation bar with links like 'START', 'OM OSS', 'UTGIVNINGSPLAN', 'ANNONSERA', 'PRENUMERERA', 'TIDNINGSSÄRÖV', 'LÄNKAR', and 'KONTAKT'. Below that, a banner advertises 'Toppbarnar 10.000,-/månad'. The main content area features several articles: 'Scania bemanningsanställer 80 i Oskarshamn', 'Nu blir det strejk', and 'Sista malmvagnen från Kockums i Malmö slutet för företaget'. There are also sidebar sections for 'LÖNER', 'KARRIERPÅFÖLJEN', and 'SÖKER DU PERSONAL?'. The website is designed with a clean, professional layout using blue and white colors.

Nytt jobbforum för logistik

I maj lanserades ett nytt jobb- och karriärforum för logistik och inköpare kopplat till Intelligent Logistikets nyhetswebb.

Sidan samlar jobb- utbildnings- arbetsmarknadsnyheter som lönestatistik, platsannonser, karriärtips och alla Sveriges utbildningar i logistik.

– Vi såg alltför mejl om jobb och arbetsmarknad i vår mejlbox. Behovet av ett forum verkar enormt. En nyhet om att Posten rekryter i Hallsberg har toppat vår mest lästa statistik i över ett år, säger chefredaktör Hilda Hultén, ansvarig för satsningen.

Unik sammanställning av utbildningar

Sidan innehåller bl a en sammanställning av alla Sveriges logistikutbildningar, både på högskolenivå och yrkesutbildningar. Även privata utbildare och konsulter listas.

– Det har varit svårt att få överblick över alla utbildningsalternativ som finns för logistik.

Därför tar vi gärna emot tips. Vi vill lista allt, från grundutbildningar till kompetensutvecklare och konsulter.

Hittar logistikkompetens

En samarbetspartner för sidan är rekryteringsbolaget Stepstone, som publicerar alla sina branschspecifika platsannonser på hemsidan.

– Vi har också satsat på innehåll för dem som är mitt i karriären, där jobb-byte kan vara en delikat fråga. Vår läsekrets är ju Sveriges branschelit inom logistik. Då är det självklart att vi även ska ha ett forum där logistik kan stöta och blöta karriärfrågor.

Enligt Arbetsförmedlingen är efterfrågan på erfarna logistik hög och växande.

– Sidan blir också ett sätt för dem som söker kompetenta logistik att nå rätt folk. ■

Läs mer på intelligentlogistik.se/jobb



Leverera oneliners – inte bara en utmaning för stå-upp-komiker.

Oneliners – inte bara ett skämt

Många e-handlare tar hjälp av tredjepartslogistik för att sköta logistiken. Men med e-handels enradiga ordrar och snabba leveranskrav kommer nya utmaningar på lagret.

Förbi är tiden när det räckte att ha ett bra butiksläge. Dagens konsumenter vill shoppa både i butik och på nätet eller i Iphonen och helst få produkterna levererade hem.

Många e-handlare tar hjälp av en tredjepartslogistik för att sköta logistik, transporter, lagerhållning och plock.

– Men med de många aktörerna kommer nya och helt olika krav, säger Matthias Kettelhoit, vd Aditro Logistics.

– E-handeln växer och det krävs nya lagerlösningar. Trenden är att det blir mindre enheter och mindre försändelser som helst ska gå snabbare – på 24 timmar, hem till kund eller utlämningsställe.

”Oneliners” utmanar

Från att ha varit ett fysiskt basflöde – det klassiska butikslöset med stora volymer och många orderrader – måste TPL-aktörerna nu hantera två flöden. Flödet direkt till konsument består främst i ”oneliners” med lösa kollin.

– Förr var det vanligt att allt gick till butik – tex 10 handskar på en order med ett artikelnummer. Men e-handeln förändrar det mönstret. En e-handelskund beställer ju bara ett par handskar, säger Niclas Andersson, verksamhetschef på Aditro i Borås.

– En del kunder vill ha samma lager för både butik och e-handelskund, det är utmanande.

– E-handeln innebär också högre krav på leveransprecision, eftersom man arbetar direkt mot slutkund. Blir det fel eller saknas produkten i lagret, är det lätt att gå till en konkurrent.

”Fria returer håller inte”

Ett problem är också alla returer. Man har alltid ångerrätt vid e-handel. Branschpraxis med fria returer gör också att man kan beställa tre varor och gratis skicka tillbaka två.

– Men jag tror inte det håller i längden, säger Matthias Kettelhoit.

– I slutändan måste ju någon betala. Generellt är det ganska dyrt med hemleveranser.

– En del har valt butiken som utlämningsställe, vilket har visat sig vara en bra och kostnadseffektiv lösning. ■

AV LENA SONNE

6. Intelligent Logistik



FOTO: LENA SONNE

Den 1 maj skärptes anställningsvillkoren i bemanningsavtalet. Nu har konsulterna 100 procent garantilön, oavsett om de är bokade eller inte.

”Vi kallas en smutsig bransch”

Bemanningsföretagen får utstå mycket kritik. Ordet ”bemanning” har nästan blivit ett skällsord. Samtidigt är bemanning inom lager och logistik ett instegsyrke för utbildade och unga. Striktare regler skyddar nu även bemanningsanställda – om man inte fuskar förstås.

”Behöver du hjälp? Ring Poolia” och ”Nisse från Manpower”. Många minns vi 90-talets reklam när bemanningsbranschen på allvar gjorde intåg på den svenska arbetsmarknaden.

– Fast då handlade det mer om korta vikariat och att täcka upp under semestrar. Men användningen av bemanningslösningar har sedan dess blivit mer och mer omfattande, säger Henrik Bäckström, förbundsdirektör på Bemanningsföretagen.

Inom lager och logistik används bemanning i allt högre utsträckning. Enligt Bemanningsindikatorn Q4 2012 utgör lager & logistik 16 % av branschens totala omsättning. Trea efter industri & tillverkning (24 %) och kontor & administration (17 %). År 2012 omsatte lager- och logistikbemanning 3,4 miljarder av branschens totala 20,9 miljarder SEK. Statistiken gäller branschens 35 omsättningsmässigt största företag. Den ger inte hela bilden, men visar trenden.

Logistik växande bemanningsdel

Tyvärr finns bara statistik för lager & logistik sedan 2009, men sedan dess har antalet anställda i segmentet ökat från ca 6 000 till omkring 9 000 år 2012.

– Lager och logistik är en stor och växande del av bemanningsbranschen. Det var först omkring 2009 som vi insåg det och gjorde det till ett eget segment i vår statistik, säger Henrik Bäckström.

Företagen finns i hela landet och storleken varierar från de stora bemanningsjättarna till små nischade företag.

– Det finns mindre företag som bara sysslar med lager och logistik. Men de stora bolagen som Uniflex, Adecco och Manpower har delar av sin verksamhet inom lager och logistik.

Sämre tålamod

Enligt Henrik Bäckström beror ökningen delvis på ökade kundkrav på snabba leveranser.

– Jag får uppfattningen att kunderna i lagerbranschen får allt större krav på sina verksamheter. Nu ställs högre krav på att allt ska levereras jättefort. Det gör att många lager måste öka öppettider och flexibilitet.

– Säsongsvariationerna kan också vara jättestora, t ex ska ju stora mängder alkohol levereras till midsommar, och stora paketvolym till jul. Lagren försöker hantera dessa toppar. Och då är bemanningslösningar så klart ett sätt.

100 procent garantilön

Den 1 maj skärptes reglerna för anställningsvillkor i bemanningsavtalet. De nya reglerna innebär att anställda konsulter ska ha 100 procent garantilön, oavsett om de är bokade eller inte.

Tidigare gällde 90 procents garantilön. Ett sätt att komma undan garantilönen är att ha timanställda. Men då kräver bemanningsavtalet att konsulten har annan ”huvudsaklig sysselsättning” än bemanning. Ofta specificerar bemanningsföretagen i sina jobbbannonser att de söker folk ”med annan huvudsaklig sysselsättning för deltidsarbete”. Företagen kan t ex uppge att konsulten är student eller pen-

sionär, fast den inte alltid är det. I andra fall ljuger konsulten självmant för arbetsgivaren, för att få ett jobb.

”Ögonen på sig”

Timanställning är inte det enda kryphålet. Bemanningsföretag har också kritiserats för att ringa in sina konsulter på ”omöjliga uppdrag” där restiden är lång och arbetstiden så kort att det inte är värt inkomsten att ta uppdraget.

”Arbetsvägran” gör då att företagen inte behövt betala ut lön.

– Bemanningbranschen kallas ju för en smutsig bransch, säger Patrik Strid, vd på nystartade ProCon Work Solutions.

Arbetsvillkor och anställningsskydd har dock successivt förbättrats.

– Sedan LO-avtalens villkor skärpts har det blivit tryggare för bemanningsanställda. Nu går det inte att behandla bemanningsanställda annorlunda än vanliga fast anställda. Utan att fuska.

Hur utbrett fusket är idag är svårt att veta, branschen tycks ovillig att tala högt om kryptal som gör att det går att minska avtals-



skyddet för anställda.

– Jag tror de stora etablerade firmorna vill och försöker göra rätt. Däremot finns det nog en del oseriösa små företag som hamnar lite under radarn, säger Patrik Strid.

Enligt Henrik Bäckström har branschen dock utvecklats mycket.

– En ny bransch som denna har ögonen på sig och får successivt skärpa sig. Fler och fler företag blir auktoriserade och förbinder sig då att följa kollektivavtalen. Vi har avtal med alla de 14 LO-förbunden.

Vågar inte berätta

Fusk med timanställningar tycks dock vara ett välkänt fenomen i branschen. Personer som Intelligent Logistik talat med uppger att det skarvats med tveksamma timanställningar i hela branschen, även i auktoriserade företag. Men ingen är beredd att stå för uppgifterna offentligt. Att timanställa personer utan annan huvudsaklig sysselsättning är dock troligtvis vanligast i mindre, oauktorerade bemanningsföretag, som inte förbundit sig till kollektivavtalen.

Ett av få uppmärksammade exempel som det rapporterats om i flera medier är Personalstrategerna AB i Eskilstuna. 2011 hade de ett tiotal timanställda utbokade till H&Ms Svistalager, där facket uppmärksammade att konsulterna inte hade andra huvudsakliga sysselsättningar. Bemanningsföretaget förloade uppdraget och ett tiotal av konsulterna anställdes då av H&M. ■

AV HILDA HULTÉN

ETT FÖRSTA JOBB FÖR UNGA OCH UTBILDADA

De senaste femton åren har antalet arbetstillfällen utan krav på gymnasieutbildning minskat, liksom antalet sysselsatta i förgymnasiala yrken. Lager och logistik är ett av få växande yrkesområden utan formella utbildningskrav – och steget in går ofta via ett bemanningsföretag.

De som jobbar inom lager och logistik i bemanningsbranschen är unga, genomsnittligt yngre än övriga bemanningsanställda. 56 procent är 29 år eller yngre, 29 procent är 30 till 34 år. Sammantaget är alltså 85 procent under 34 år. Lager- och logistik är ett viktigt instegsjobb främst för yngre män, utan eftergymnasial utbildning.

Källa: ”Jobbet i bemanningsbranschen – lager och logistik”, YouGov på uppdrag av Bemanningsföretagen 2012.

Entreprenad nytt fenomen inom lager

Lager som tas över helt av ett bemanningsföretag, så kallad entreprenad, är än så länge en liten del av bemanningsbranschen. Men den växer lavinartat, bland annat genom ett gäng avhoppare från Proffice.

Bemanning är fortfarande den överlägset största delen av branschen och utgör ca 90 procent av omsättningen totalt. Men snabbast tillväxt syns inom entreprenadlösningar.

I stället för att hyra in personal vid toppar, blir det allt vanligare att se över hela flöden och lägga ut hela avdelningar eller den sammanhållna driften på entreprenad, inklusive arbetsledning.

Mellan 2009 och 2012 tolvdubblades antalet entreprenadanställda inom lager & logistik, från 86 heltidsanställda till 1 053, enligt rapporten Bemanningensindikatorn.

En föregångare på området är Logent. Företaget är inget klassiskt bemanningsföretag, utan snarare logistikonsulter, med bemanning som en del i erbjudandet. Företaget har ökat omsättningen från 16 miljoner 2006 till



en beräknad omsättning på 1,5 miljarder 2013 och har idag över 2 000 anställda. Huvudomsättningen ligger dock inom affärsområdet Staffing&Site.

Uppdragen börjar ofta med att en lagerkonsult analyserar driften på kundens lager.

– Affärsidén är att först göra en analys och ge lagret en lista på åtgärder för att effektivisera produktionen. Lite ”Om ni gör de här 132 sakerna så sparar ni 10 procent av kostnaden”, förklarar Michael Arvidsson, vd Logent.

– Nästa steg är att erbjuda företaget att göra förändringsarbetet åt dem, så att de får kostnadsänkningen från dag ett.

Det är ett erbjudande som många har svårt att tacka nej till.

Uppstickare i branschen

Patrik Strid är vd och grundare av nystartade Procon Work Solutions. Efter många år som köpare av bemanningstjänster, bl a som produktionschef på DHL Supply Chain i Ryssland, tyckte han sig se ett ökande behov av mer anpassade bemanninglösningar.

– Jag har sett ett tomrum växa fram på marknaden och där mer anpassade lösningar efterfrågas i takt med att kraven ökar.



FOTO: HILDA HULTÉN

Mellan 2009 och 2012 tolvdubblades antalet entreprenadanställda inom lager & logistik.

Procon erbjuder bemanninglösningar, men med konsulttjänster och entreprenad som uttalande del av verksamheten, precis som Logent.

– Det som skiljer oss från bemanningsföretagen är att vi har logistikkompetens. Förutom ren bemanning kan vi ta driftansvar, utveckla verksamheten och göra prestationsbaserade avtal, där vi garanterar vissa mål uppnås i driften, förklarar han.

Avhopp från Proffice

Förra våren satsade Proffice på entreprenadlösningar inom logistik genom att knoppa av entreprenadverksamheten i nya Proffice Logistic Solutions från Proffice Industrial & Logistics, där bemanning och rekryterings-

verksamheten finns kvar.

Partik Strid kommer närmast från jobbet som vice vd för Proffice Industrial & Logistics. Men i april gjorde han skäl för sitt efternamn och lämnade bolaget med en stor del av ledningen med sig, bl a regioncheferna Sipan Metto och Fredrik Ohlsson. Även vd Johannes Gussander har lämnat sin vd-tjänst, men befinner sig i karantän. Han har enligt Patrik Strid i nuläget ingen koppling till Procon.

– Det bemanningsbranschen inte kunde erbjuda mig som anställd eller som köpare av tjänsterna har jag nu själv äntligen möjlighet att göra, säger Patrik Strid, som tillstår att det var ett ”känslösamt avsked”. ■

AV HILDA HULTÉN



People that make
a difference



Efficiency

I Eskilstuna får du snabbt ut dina varor via en av Sveriges bästa kombiterminaler

Om något är viktigt kämpar man lite extra. I Eskilstuna-Strängnäs är logistik viktigt. Vill du ha mer fart på dina logistikflöden ring Mikael Jonsson, 073-950 63 00, Gunilla Malm, 072-226 91 25



eller Bernt Arehäll, 070-340 25 32.

Mer information hittar du på:
eskilstuna-strangnaslogistik.se

Eskilstuna+Strängnäs
logistik

8. Intelligent Logistik

”Minst 30% billigare med nytt lager”

Ett nytt lager har ofta betydligt lägre hyra än ett gammalt. Att flytta till ett nytt lager kan vara att flytta till en bättre resultaträkning. Men det betyder också längre ut från city.

I bostadssammanhang har vi vant oss vid att en nybyggd lägenhet alltid är betydligt dyrare än en gammal.

Men när det gäller lagerfastigheter är det inte så.

Per kvadratmeter räknat har ett nytt lager ofta betydligt lägre kvadratmeterhyra per år än det gamla man redan sitter i. Medan hyran för ett äldre lager i Storstockholm ofta ligger upp mot 1 000 kronor/kvadratmeter, kan hyran per kvadratmeter för ett nybyggt lager ligga på mellan 600–700 kronor. Det är en faktor som, trots att den så direkt kan påverka resultaträkningen, uppmärksammas förvånansvärt sällan.

Lägre energiförbrukning

– Ett nytt lager har som regel också högre takhöjd på 10–12 meter, medan gamla lager ofta bara har 5–8 meter, vilket gör prisskillnaden ännu större om man räknar i lagervolym, säger Richard Helgesson, NCC Property Development AB i Stockholmsregionen.

Bara när det gäller energiförbrukningen blir besparingen minst 25 procent.

– Våra nya logistikbyggnader miljöklassificeras enligt BREEAM. Då kan energiförbruk-

ningen halveras mot Boverkets norm.

Att kunna rita sitt eget lager efter sina egna behov blir i sig också mer effektivt.

– Ett nytt lager kan också bli mindre personalkrävande än ett äldre.

Inga centrala lägen kvar

– De flesta kunder som gör förfrågningar, frågar först om mer centrala lägen, som Västberga eller Lunda. Men här är redan fullbyggt och inte heller optimala logistiklägen, på grund av trängsel och bilköer.

Istället erbjuder de lokaler i Rosersberg.

– Där vi har tomtytter på 220 000 kvm, med närhet till Arlanda, en ny motorvägsavfart färdig i augusti och en kombiterminal klar om något år, säger Richard Helgesson.

Ännu närmare centrala Stockholm, i Älvsunda i Upplands Väsby kommun, vid Infra City på E4 mellan Stockholm och Arlanda, köpte NCC 2007 ca 50 hektar mark. Där har detaljplanearbetet påbörjats på ca 350 000 kvm bl a för logistiketableringar efter 2014.

Norr om centrala Stockholm och i anslutning till E 18 finns också Brunna Logistikpark.

– En bra placering för distribution både i Storstockholm och Mälardalen.



FOTO: NCC

Den högre takhöjden i ett nytt lager gör prisskillnaden ännu större räknat i lagervolym.

I Jordbro i sydost ligger södra Stockholms största etableringsområde för handel och logistik.

Norvik gör Jordbro intressantare

– Jordbro blir än mer strategiskt när den nya containerhamnen i Norvik är klar och Södertörnsleden ökar tillgängligheten till E 4/E 20.

I Jordbromalm har även Axfast tomtmark, med möjlighet att bygga 27 000 kvm stor logistikfastighet. I anslutning till Norvik äger NCC mark där en logistik- och företagspark på hela 450 000 kvm planeras.

– Här kan vi använda stora mängder sprängmassor för att fylla ut och även anlägga en egen hamn, strax söder om containerhamnen.

Andra alternativ

Företag som vill nå hela Mälardalen, med över 30% av Sveriges befolkning, har också andra alternativ. T ex Enköping eller Håbo vid E18 i norra Mälardalen. Eller Eskilstuna Logistikpark, vid E 20 mellan Eskilstuna och Strängnäs där en



FOTO: LENA SONNE

– Centrala lägen som Lunda och Västberga är fullbyggda och inte optimala logistiklägen p g a trängseln, säger Richard Helgesson.

ännu större del av Sveriges befolkning nås än från ett logistikläge i Stockholm. ■

AV GÖSTA HULTÉN

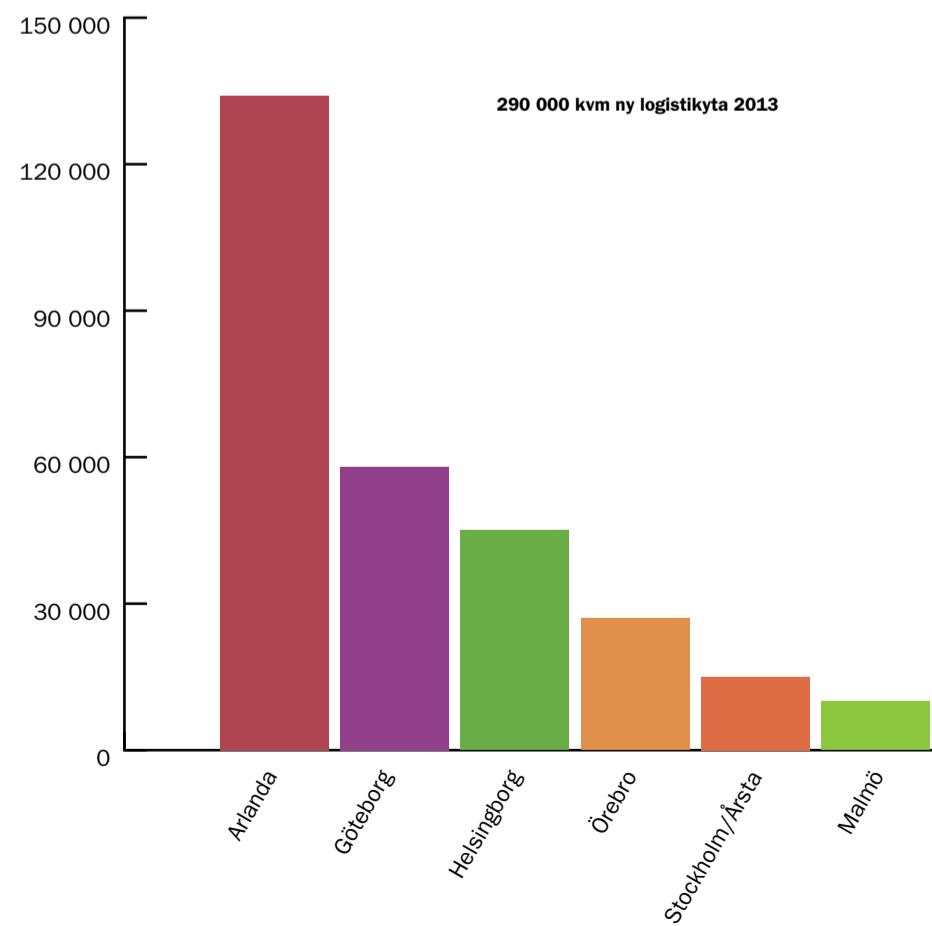
Nordic Real Estate Partners

MODERNA LOGISTIKCENTER

driver affärerna framåt



+46 8 678 16 63 • www.nrelogistics.se • Kungsgatan 42 • 111 35 Stockholm Sverige



Av de ca 290 000 kvm logistikbyggnader som beräknas färdigställas i år, hamnar hälften i Storstockholm. Nästan alla byggs i Arlandaregionen.

”Vi har särskilt fokus på Stockholm”

En ny global aktör inom logistikfastigheter investerar i Jordbro, tillsammans med en svensk partner.

Det australiensiske logistikfastighetsbolaget Goodman har köpt mark i Jordbro i Haninge kommun, i vad som kallas Stockholm South Logistics Centre. Marken på 35 000 kvm räcker för en exploatering av upp till 17 000 kvm logistikytor. Anläggningen som planeras kan delas upp i tre delar, för olika användare.

Att en ny stor aktör ger sig in på den svenska logistikfastighetsmarknaden är ett nytt kvitto på att Sverige är intressant för internationella logistikinvestorer. Projektet är också intressant, eftersom det ligger väl till för den blivande storhamnen i Norvik i Nynäshamn och att tillgången på mark söder om Stockholm annars är begränsad.

Satsningen görs av Goodman i samarbete med det svenska fastighetsbolaget Estea, tidigare Svensk Fastighetsfond AB.

– Goodman har planer på att expandera och att fortsätta med nya exploateringar på Nordens logistikmarknader och särskilt i Sverige, säger Johan Eriksson, grundare och vd Estea.

Estea är ett oberoende fastighets- och förvaltningsföretag som varit verksamma i Norden sen 2002.

– Vi arbetar med nyproduktion av logistikfastigheter, men vi gör också investeringar i redan befintliga lager- och logistikfastigheter.

– Sedan i höstas samarbetar vi med den globala fastighetsutvecklaren Goodman Group för nyproduktion av moderna logistikbygg-

nader. Avtalet innebär att vi, när det gäller utveckling och nyproduktion av logistikfastigheter, enbart samarbetar med Goodman, säger Johan Eriksson.

Goodman tillhör de världsledande och är Europas största utvecklare av logistikfastigheter.

Fokus på Arlanda

På senare år har Estea haft ett starkt fokus på Stockholm i allmänhet och Arlandaområdet i synnerhet. Man äger tre logistikfastigheter i Arlandaregionen, på totalt 60 000 kvm bl a DSVs stora terminal.

Men Estea äger också Lidl's centrallager i Eskilstuna, som nu är på väg att flytta till Rosersberg nära Arlanda.

– Men vi tror inte att det blir några större svårigheter att hyra ut Lidl's moderna lager i Eskilstuna, säger David Ekberg, transaktionschef.

– Vi kan se att behovet av ytor för tredjepartslogistik varit drivande, men nu ökar också e-handelsföretagens behov.

Men det är inte säkert att alla vill ligga på de hetaste logistiklägena.

– När det gäller att välja läge, finns det skillnader mellan de som sköter sin egen distribution och de som lagt ut den på en TPL-aktör:

– För en e-handlare som sköter sin egen distribution är det inte alltid så viktigt att ligga

FOTO: ESTEA



– Göteborg, Stockholm, Jönköping/Norrköping och Öresundsregionen är intressantast för oss, säger Johan Eriksson.

i en storstad.

En mindre ort kan betyda stabilare arbetskraft, som stannar kvar. Framgångsrika e-handlaren Adlibris har t ex valt den lilla orten Morgongåva.

Vilka logistiklägena ser ni som intressantast?

– För oss är det fyra regioner i Sverige som är mest intressanta. Det är Göteborg, Stockholm, Jönköping/Norrköping och Öresundsregionen, säger Johan Eriksson.

När det gäller att välja mellan dem är det de olika företagens marknader och vilka kluster det gäller, som faller avgörandet.

– Intelligent Logistiks årliga listning av Sveriges bästa logistiklägen har bidragit till att höja intresset för logistikfastigheter och gjort det lättare att se de faktorer som styr nyetableringarna, säger Johan Eriksson. ■

AV GÖSTA HULTÉN



HÅBO
KOMMUN



Redan på vikingatiden handlade svenska vikingar långt utanför både hembygd och Norden. Deras metoder var ibland tvivelaktiga, men deras mod och målmedvetenhet är goda arv att förvalta även för moderna affärsmän.

Vikingarna hade rätt!

Mälardalen rankas som en av de allra bästa platserna i Sverige ur logistiksynpunkt. Framför allt på grund av närheten till Europas järnvägsnät. Pratar vi om Europa och världen i övrigt så väger närheten till flygplatserna Arlanda, Bromma, Västerås och till bätvägarna ut i Östersjön tungt till Bälstas fördel. En etablering här – med Stockholm, Uppsala och Arlanda mindre än trekvart bort med bil – är både en investering i en expansiv region och i Mälardalens logistiska nav.

**LOGISTIK
BALSTA** 
www.logistikbalsta.se/vip

10. Intelligent Logistik

Nytänk kring tjänster

Industrin går från klassisk produktförsäljning mot tjänstebaserade lösningar där produkterna i stället hyrs eller leasas ut med tjänste- och servicepaket. En föregångare på området är truckbranschen.

Företagens brist på rörelsekapital gör att leverantörer med kapitalintensivt gods behöver hitta nya sätt att nå kunderna. De senaste åren har vi sett allt fler exempel på hur företag utvecklar sina produktbjudanden med diverse kringtjänster som skapar mervärde och därmed bättre försäljning. Ett sätt att komma runt tröskeln som uppstår när en investering behöver göras är olika typer av "pay-per-use", hyres- och leasinglösningar. Att man missar den stora klumpsumman som ett köp innebär är ingen nackdel om man frågar David Ericksson, som driver konsultbolaget Passadvinden.

– I stället för att hoppas få in den där investeringen som företaget står och faller med, så har man pengar som tickar in varje månad. Det är säkrare och brukar dessutom ge betydligt bättre marginaler.

Om erbjudandet dessutom kombineras med mervärde i form av "kompetensgapsfyllande" tjänster som service, utbildning, support och underhåll har man vunnit.

– Kunderna begriper inte vad de behöver, det gör däremot leverantörerna som kanske har hundratals kunder. Om man bara skapar ett tillräckligt överlägset erbjudande, så finns kapitalet för att investera, säger Johan Ericks-

son, som tycker att företag borde se finanskrissens kapitallösa marknad som en möjlighet att förbättra sig istället för ett hinder.

"Köper en funktion"

En bransch som tidigt insåg fördelarna med rental- och leasingerbjudanden är truckbranschen.

– Hela truckbranschen ligger långt fram när det gäller finansieringslösningar. Det finns säkert en del att lära för andra branscher. Jag kan tänka mig att denna typ av lösningar kommer mer och mer, säger Karl Johan Lindahl, marknadschef på Linde Material Handling.

Han nämner även byggindustrin som en föregångare på området, med företag som Ramirent och Cramo.

Linde MH erbjuder en rad olika lösningar inom rental och leasing.

– Lösningarna har funnits i branschen i mer än 10 år, men de har utvecklats. Man köper inte en truck, man köper en funktion.

Avtalen kan se olika ut, och är enligt Karl Johan Lindahl vanligast där man vill ha tillgänglighetsgaranti.

– Det är vanligt med ett komplett funktionsavtal på samtliga truckar. Vi kan ha kunder som har 100 truckar från oss, men där 15



Truckbranschen är föregångare inom finansieringslösningar. "Det har funnits länge i branschen, men service och övriga kringtjänster har utvecklats", säger Karl Johan Lindahl.

av dem har en garanti på tillgänglighet, de är affärskritiska truckar för hela verksamheten.

Bättre balansräkning

– Fördelen med att hyra är att man slipper överraskningar. Man vet vad trucken kommer att kosta varje månad och man vet att den kommer att fungera.

Traditionellt har beslut om att hyra truckar hamnat längre ned beslutskedjan, menar Karl Johan Lindahl.

– Lager- och truckansvariga har själva kunnat skriva hyresavtal, eftersom hyreskostna-

den inte påverkar nyckeltalen på samma sätt som köp. Men trenden är att besluten nu hamnar högre upp i organisationen.

Det som främst skiljer en finansiell leasing och rental-avtal är just var kostnaden hamnar i balansräkningen.

Leasing räknas som ett köp. Men reglerna om hyresavtalen håller på att förändras, snart kommer även hyror att räknas som köp. Men exakt när reglerna kommer och hur de kommer att se ut är oklart. ■

AV HILDA HULTÉN

Bästa läget.

ENKÖPING – Sveriges Närmaste Stad

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

65 nya företag

Under senare år har ca 65 företag etablerat sig i Enköping och ca 1 000 nya arbetstillfällen har skapats. Vi är stolta över att ha tilldelats utmärkelsen "Årets nyföretagarkommun i Sverige".

Vi är också högt rankade i Svenskt Näringslivs ranking över bra företagsklimat.

Ni ska känna er varmt välkomna att etablera er i Enköping – Sveriges Närmaste Stad.



För mer information: marknadschef Arne Wählstedt
tel 0171-62 52 71 alt. arne.wahlstedt@enkoping.se

ENKÖPINGS  KOMMUN

www.enkoping.se



Shanghai är ett av världens bästa logistiklägen. Men Kina har skärpt skattereglerna för utländska bolag och det kan bli dyrt med lokal inköpsavdelning om man inte gör rätt från början.

Dyrt att inte skatteplanera inköp från Kina

”Det kan bli väldigt dyrt om man inte tänker till innan man startar ett inköpsbolag i Kina” varnar Robert Liljeblad och Maria Andersson på KPMG.

Strategisk skatteplanering av hela försörjningskedjan växer fram som ett nytt rådgivningsområde i takt med globaliseringen.

– Vi kallar området för ”Tax efficient supply chain management”. Det handlar om att hantera hela sin försörjningskedja på ett skatteeffektivt sätt, säger Maria Andersson, chef för internprissättningsrådgivning sk transfer pricing, på KPMG.

Tillsammans med kollegan Robert Liljeblad som ansvarar för inköpsrådgivning och ett par kollegor till har gruppen bildats ad hoc.

– Vi kommer från olika delar av rådgivningen. Jag är inom skatter och Robert inom inköp. Gruppen har växt fram de senaste 5–6 åren, men det är först nu som vi blivit en uttalad rådgivningsgrupp.

Skapar ett skatteobjekt

Det som drivit fram behovet av att skatteplanera inköpen är enligt Robert Liljeblad företagens behov att förbättra sitt kassaflöde.

– Hur man förbättrar sitt cash flow är nästan alltid den första frågan vi får.

Men det är också den ökade internationella handeln.

Med ökad internationell handel, särskilt med Kina, och med fler utländska leverantörer föds behovet av att vara på plats i landet för att hantera sina inköp.

– Många mellanstora företag med leverantörer i Kina bestämmer sig till slut för att skicka dit två personer, för att hantera inköpen.

Nästa steg är att bilda ett inköpsbolag.

– Men det många inte inser är att man redan när man skickar de där två personerna har skapat ett skatteobjekt i Kina, säger Robert Liljeblad.

– När man tar sig mot Kina bör man först tänka igenom vilken typ av verksamhet man planerar, innan man etablerar sig. Aktiviteterna styr vilken verksamhetsform som passar bäst.

Blir svårare i Kina

Enligt en OECD-undersökning betalar stora internationella företag bara cirka 5 procent skatt på sin vinst, medan små företag betalar nästan 30 procent, eftersom de inte har samma möjligheter att bedriva skatteplanering.

Ett vanligt sätt för större bolag är att planera sin internprissättning och se till att vinsterna hamnar i länder där skattesatserna är som lägst. Området är etiskt ifrågasatt och kan ses som skattesmitning.

Men alla företag är naturligtvis intresserade av att förbättra lönsamheten.

– De stora, internationella bolagen har



FOTO: HILDA HULTÉN

– Det handlar om att hantera hela sin försörjningskedja på ett skatteeffektivt sätt, säger Maria Andersson.

större möjligheter att ta hänsyn till sådant och styra det finansiella flödet. Mindre bolag har inte alltid den kunskapen.

Kina håller successivt på att förändra sina skatteregler för internationella bolag. Reglerna blir mer komplicerade och gör man inte rätt från början, kan det bli kostsamt.

– Det kan bli väldigt dyrt om man inte tänker till innan man startar ett inköpsbolag. Har man inte rätt registrering, rätt ersättning till de lokala producenterna och rätt internprissättning på inköpsbolagets funktion, kan det leda till stora skattesmållar längre fram, menar Maria Andersson.

Ett alternativ kan vara att lägga inköpsavdelning och ha tullager i ett annat asiatiskt land.

– Singapore och Taiwan är till exempel gynnsammare om man tittar på punktskatter, skattesats och utdelningsförutsättningar.

Ett alternativ om man har produktion i Kina kan vara att lägga inköpsavdelning och lager i Taiwan.

Hög bolagsskatt i USA

Var man väljer att lägga produktion och lager styrs av en mängd faktorer. I första hand är det den geografiska faktorn och marknad som styr.

– Först tittar man på de fysiska flödena. Skatteeffekterna blir sekundärt, menar Maria Andersson.

– Sedan får man väga in faktorer som transportkostnader och bolagsskatt. Olika länder kan vara olika gynnsamma ur skattesynpunkt.

Det är tänkbart att väga in skattedelen om man till exempel väljer mellan tre ställen som är helt likvärdiga logistiskt att lägga ett nytt DC. Man lägger till exempel inte gärna ett lager i USA med 40-procentig bolagsskatt, om man inte måste.

– Men det handlar inte bara om skattesatsen. I vissa länder kan införlutning vara extremt komplicerad och det kan vara lättare eller svårare att hantera momsens.

– Holland är till exempel ett gynnsammare land än grannen Tyskland ur skattesynpunkt, eftersom Tyskland har en högre skattesats.

Kan spara 20–60 procent

Men det finns ändå stora vinster att göra med en strategisk skatteplanering.

– Framförallt kan man undvika onödiga skattesmållar.

Enligt Robert Liljeblad kan totalkostnaderna minska med 20–60 procent om man skatteplanerar rätt.

– Det kan göra stor skillnad, särskilt om man börjar titta på de här frågorna redan när ett företag står inför en centralisering eller en sourcing.

Att hitta skatteparadis att lägga produktionen i är det dock inte frågan om, menar han. Det är den operativa modellen som avgör i de allra flesta fall.

– De fysiska flödena avgör i första hand, man lägger ju inte ett lager på en Söderhavso för att de har låg skattesats, transportkostnaden skulle bli enorm. ■

AV HILDA HULTÉN



FOTO: HILDA HULTÉN

– De fysiska flödena avgör, man lägger ju inte lagret på en Söderhavso för att de har låg skattesats, säger Robert Liljeblad.

12. Intelligent Logistik

Trollhättan tror på ett

Liv efter Saab

3 600 anställda fick gå vid Saabs konkurs 2011. Trollhättan toppar fortfarande arbetslöshetsstatistiken. Men i Saabs tomma lokaler flyttar nya TPL-aktörer, e-handels- och konsultföretag in.

När Saabfabriken stängde den 16 december 2011 gapade fabriksområdet tomt och ödsligt i Trollhättan. 3 600 anställda stod utan arbeten.

– Men av dessa har 2 600 nu fått jobb. 600 ingenjörer fick jobb eller startade eget direkt, säger Per Löwenlid, näringslivschef i Trollhättan.

Flera nya konsultföretag har också startat ur Saabkonkursen.

– Vi har lyckats ta tillvara kompetens och vi är fortfarande ett fordonskluster med 65 företag och 2 000 anställda. Många av Saabs underleverantörer hade flera ben att stå på. Bara 4–5 av dem försvann.

Tomma lokaler har fyllts

– I Saabs tomma lokaler har dels NEVS, National Electric Vehicle Sweden, flyttat in tillsam-

mans med flera konsultföretag. TPL- och e-handelsföretag har flyttat in i Lear Corporations lokaler, tidigare Saabs största direktleverantör, berättar Pär Löwenlid.

Plantagen förlägger sitt centrallager till Saabs gamla lokaler och flyttar in i september. Vitvarujätten Whirlpool flyttar till Trollhättan och anlitar det belgiska logistikföretaget Katoen Natie, som lager- och distributionsleverantör.

Gymgrossisten och Junkyard, två snabbväxande ungdomsinriktade e-handelsföretag, har också flyttat till Trollhättan. GymGrossisten har flyttat in i Lear Corporations tidigare lokaler. Junkyard expanderar på Överby i tillbyggda lokaler.

– Läget är utmärkt med närhet till Göteborg, Norge och även Stockholm. Plantagen



I Saabs tomma lokaler flyttar nu nya TPL, konsult- och e-handelsföretag in.

servar inte bara Sverige, utan också Norge. Vår närhet till Norge är uppskattad.

– Vi har stort tryck när det gäller nyetableringar. Vi arbetar med ett 50-tal ärenden just nu, säger Per Löwenlid som är full av tillförsikt inför framtiden.

– Vi tror mycket på NEVS, som ska tillverka nya elsaab främst för den kinesiska marknaden. De har kunna dra nytta av den kompetens som fanns här och har 120 anställda idag. Om ett år ska första elsaaben lanseras.

– Men det är ändå illa nog i Trollhättan med de 1000 arbetssökande, 600 kollektivanställda och 400 tjänstemän, många 55-plusare som troget arbetat på Saab i hela sitt liv, säger han.

Arbetslösheten i kommunen ligger fortfarande på topp i landet, med 16 % arbetslösa och en ungdomsarbetslöshet på 30 % trots stor satsning på bla utbildning.

– Många har också flyttat eller arbetspendlar. Dubbelspåret och fyrfältsvägen till Göteborg är klara. Till Göteborg tar det ca en halvtimme och till Norge ca 1,5 timmar, men dit blir det mest veckopendling.

Ändå är det fler som pendlar till jobb i Trollhättan än därifrån, nämligen 9 000 personer varje dag. Utpendlingen är bara 6 000 varje dag.

GKN Aerospace Engine Systems med 2 200 anställda, är stadens största industriarbetsplats.

Regionsamarbetet i nätverk har stor betydelse. Främst är det två nätverk – dels FyrBoDal som består av 14 kommuner, där Trollhättan är störst, före Uddevalla och Vänersborg. När Saab lades ner utökades samarbetet med ytterligare fyra kommuner. Fokus blev omställning efter Saab, med program för att stärka hela regionen.

Nya branscher

Branscherna fordon, flyg och rymd har under senare år kompletterats med film och media. Tjänstesektorn växer. Andra branscher har stärkts t ex detaljhandel som idag sysselsätter lika många som i fordonsklustret.

– Men antal anställda i tillverkningsindustrin har minskat från 42 % för 15 år sedan till 16 % idag. Det gör att vi minskar beroendet av fordonsindustrin.

– Man kan säga att vi har fyra kluster – förutom fordonsindustrin och detaljhandeln kommer film och mediaföretagen och e-handelsföretagen starkt.

Trollhättan är Sveriges filmmetropol, även kallad Trolleywood. Här görs 65 % av alla svenska långfilmer.

Innovatum är en teknikpark med nytt produktionstekniskt centrum med forskning och utveckling. Högskolan Väst är Sveriges nyaste högskola, med 11 000 studenter och 600 anställda. ■

AV LENA SONNE



Sändningar i världsklass, från 1:70kr/st!

Våra paketerade lösningar för transport management kan förändras och utökas efter dina behov. Så att de passar just din värld. Hur liten eller stor den än är. Våra lösningar ger översikt, kontroll, bättre leveransprecision och lägre transportkostnader. På köpet får du dessutom nöjdare kunder. **Hur syr vi ihop din värld?**

Läs mer på www.centiro.se/kampanj

centiro
PEOPLE-DRIVEN LOGISTICS SOFTWARE

Erbjudandet gäller tom 2013.05.31



På Innovatum finns forskning inom produktionsteknik.



Ny sluss nödvändig för insjöfarten

Trollhätte Sluss, som möjliggör insjöfarten på Vänern, har en livslängd fram till 2030. Ett angeläget projekt för regionen är nya slussar. Det går i fas med EU, som vill öka miljövänliga transporter på inre vattenleder.

I juni presenterar Trafikverket sina planer för regeringen, som väntas fatta beslut 2014.

Fyra nya slussar planeras – en i Lilla Edet, två i Trollhättan och en i Vänersborg – 110 meter långa och 17 meter breda, mot dagens längd på 89 meter och 13 meters bredd. Byggstart beräknas till 2021. Beräknad kostnad ca



1844 års slussled med "Gamle dal'n" i förgrunden.

FOTO: WIKIPEDIA

tre miljarder kronor. Utan nya slussar anses fartygstrafiken inte kunna fortsätta trafikera Göta älv. Lastbilstrafiken beräknas då öka med minst 140 000 lastbilar per år.

Men Trafikverket har gjort en omtvistad samhällsekonomisk analys som visar en förlust på 40 öre för varje investerad krona i slussarna. Godstrafiken på Vänern har nästan halverats till 2 miljoner ton om året mellan 1990 och 2010.

Trots dessa dystra siffror hoppas regionen och hamnstäderna runt Vänern ändå på positivt besked. Fördelarna för näringslivet och miljön är tillräckligt uppenbara, anser de.

Ett företag som skulle drabbas mycket negativt är Metso i Karlstad, som är beroende av sjötransporter för sin export. Värmlandspolitikerna är överens om betydelsen av nya slussar och lika enade är politikerna i Västra Götalandsregionen.

– Jag tycker det är ett svek mot kommande generationer om vi inte beslutar om nya slussar. Det är ett beslut för hundra år fram i tiden, säger Tomas Riste (S) regionstyrelsens ordförande i Värmland. ■

AV LENA SONNE

FOTO: JOAKIM NYWALL



Trollhätteslussarna måste förnyas om sjöfarten ska kunna fortsätta på Vänern.



METOUSE

20 000 m² byggklar logistikmark
vid E6/E20 i Landskrona

Precis här! Strax intill motorvägen. Nära tåg, hamn och flyg. Här har vi byggklar mark som väntar på dig. Vi har markoptioner vid högt rankade logistiklägen över hela landet. Titta in på tribona.se eller ring Christian Berglund på 0702-17 83 88. Vi bygger fastigheten precis som du vill ha den.

TRIBONA

Alltid bästa läge



14. Intelligent Logistik

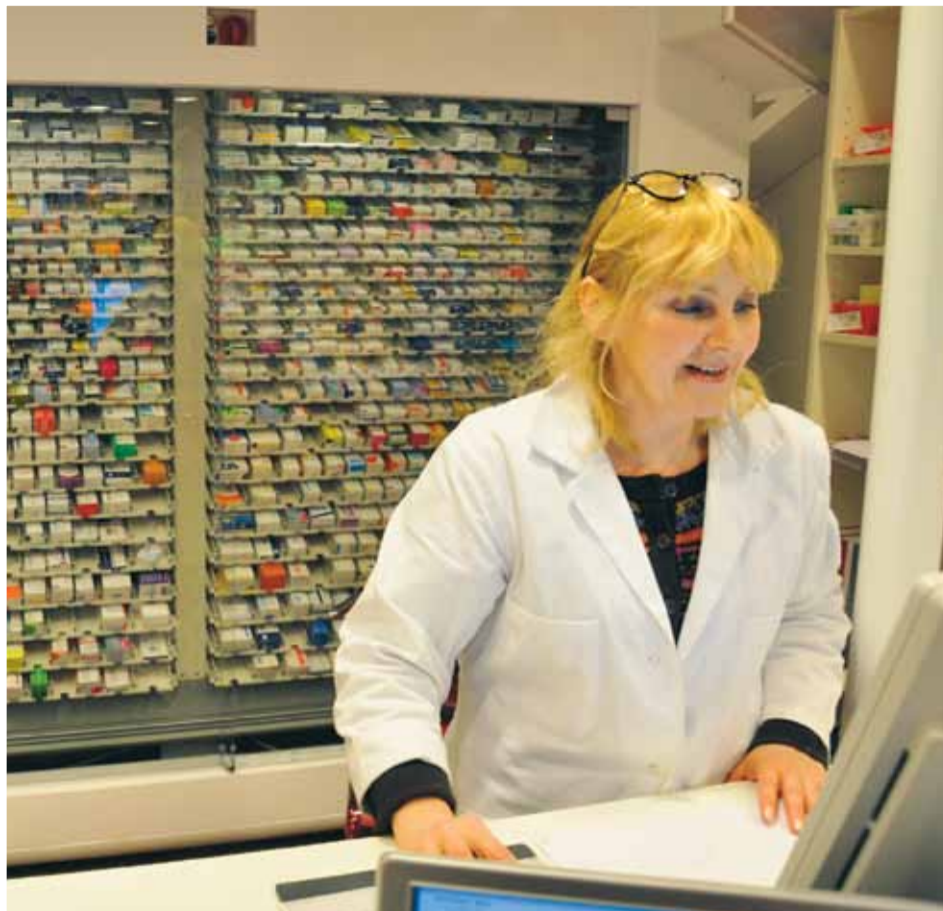


FOTO: LENA SONNE

– Läkemedelsautomaten, en investering på ca 1 miljon, gör att vi sparar in en personal och smidigt och snabbt får fram rätt läkemedel till kunden, säger Samantha Gimmersson.

Smart läkemedelsautomat ger snabb service

Samma mål

Varje steg vi tar är en direkt konsekvens av våra kunders behov. Vi har nämligen ett gemensamt mål. En logistikkedja som håller ur alla vinklar. De företagsekonomiska, de samhällsekonomiska och de miljömässiga.

Läs mer på www.nhs.se

Norrköpings Hamn och Stuveri AB

Boo apotek i Orminge utanför Stockholm är ett litet fristående apotek: Här har man satsat på en avancerad läkemedelsautomat som sparar tid och personal.

På bottenvåningen i Boo vårdcentral i Nacka ligger Boo apotek som öppnade i september 2012. Apoteket ägs och drivs av Samantha Gimmersson, receptarie och Barbara Gibert, apotekare. Det är ett av få helt fristående apotek i Sverige efter avregleringen. Föreningen SOAF, Sveriges oberoende apoteksaktörers förening, har bara 20 medlemmar.

– Barbara Gibert och jag var arbetskamrater, bl a på apoteket Delfinen vid Nacka Närsjukhus. Vid avregleringen sa vi ”Tänk om vi skulle starta ett apotek?”. Men vi valde att avvakta så länge, för att se hur det gick för andra.

Under tiden arbetade de vidare på olika apotek – Tummlaren på Östermalm i Stockholm och på ICAs apotekskedja Cura.

Fick sparken

– Vi registrerade ett bolag som vi först hade vilande. Men när Cura fick reda på det fick jag sparken, berättar Samantha Gimmersson.

I deras regler står att anställda inte får syssla med konkurrerande verksamhet. Barbara, som var anställd av Apoteksgruppen hade andra regler, så hon kunde egentligen fortsätta som anställd.

– Men det gjorde att vi startade verksamhet tidigare än vi tänkt. Det tog ungefär ett halvår att leta lokal och få allt på plats.

– Vår fördel är att vi ligger precis vid vårdcentralen och att vi nås lätt på bottenplanet.

– Eftersom vi arbetat länge på apotek, var starten inte svår. Vi visste vilka hyllor och vilka skåp som var lättast att använda och bäst ergonomiskt.

Läkemedelsautomat sparar arbete

Trots att de driver ett litet apotek valde de att satsa på en stor investering för sin butikslastlogistik.

– Läkemedelsautomaten, en investering på ca 1 miljon, gör att vi sparar in en personal och smidigt och snabbt får fram läkemedel till kund.

Leverantören Willach är ett tyskt företag, som specialiserat sig på automatiska lagerlösningar för apotek.

– Vi såg en annons om automaten i Dagens Apotek. Ännu är vi nog rätt ensamma om denna lösning. Den finns visst bara här och på ett apotek i Uppsala, säger Samantha Gimmersson.

– När vi skriver in receptet i datorn, kan vi direkt hämta medicinen i automatens plastlåda.

Leveranser varje dag

Apotekens omdiskuterade 24-timmarsregel, tycker inte Samantha Gimmersson är svårt att klara.

– Vi får leverans varje dag från Tamro och Oriola och vi kan ha samma service som ett större apotek.

Partihandlarna Tamro och Oriola sköter det mesta av den receptbelagda läkemedelsdistributionen i Sverige. Tamro har drygt 55 % marknadsandel på receptbelagt och Oriola ca 40 %.

Går ihop

Oriola driver även kedjorna Kronans Droghandel och Medstop och de båda partihandlarna har kritiserats för att gynna större kunder. 2012 gick fem mindre kedjor ihop i ett gemensamt avtal med Oriola för att få ned sina kostnader för inköp, lager och distribution.

– Men vi kan ju förhandla direkt med Tamro och Oriola, säger Samantha Gimmersson som tycker att det gått bra hittills att få ekonomin att gå ihop. ■

AV LENA SONNE

Största pillerfabriken sjösätter transporterna

AstraZeneca flyttar över tempererat flyggods till sjö. ”Det blir stora miljö- och ekonomiska vinster”, säger Caroline Sjöstedt, distributionschef på pillerfabriken i Södertälje.

Läkemedelsföretaget AstraZenecas pillerfabrik Gärtunaanläggningen i Södertälje är en av världens största tablettfabriker. Varje år tillverkas 10 miljarder tabletter här, vilket motsvarar 30 % av koncernens totala volym och exportvärdet är 45 miljarder kronor.

Tidigare har tempererat gods, alltså läkemedel som kräver kyltransporter, transporterats med flyg härifrån via Arlanda. Men nu flyttas allt tempererat gods över från flyg till sjö.

– Vi inför sjötransporter i hela koncernen,

säger Caroline Sjöstedt, supply chain manager, eller distributionschef, på Gärtunaanläggningen i Södertälje.

– Vi har ju så nära till Södertälje hamn.

Främst långväga gods

År 2012 gick 42 % av det långväga godset med sjötransporter, i år ska siffran upp i 70 %.

– 70 % av allt långväga gods till kunder i USA, Sydamerika, Asien, Australien och Nya Zeeland kommer successivt att flytta över från flyggods till sjö, berättar Caroline Sjöstedt.

Allt ska vara klart vid årskiftet 2013–2014. I Gärtuna är det 7 000 ton av företagets totalt ca 20 000 ton globalt, som i år flyttas över från flyg till sjö.

När det gäller europadistribution har alla volymer hittills gått på väg – och ska även göra det i fortsättningen.

Att ledtiden för de långväga transporterna ökar från 5 dagar till 30 dagar är egentligen inte ett problem, menar Caroline Sjöstedt.

– Det kräver bara bättre planering.

Miljö- och säkerhetsskäl

Enligt henne görs förändringen av tre skäl; miljö, säkerhet och kostnad.

– Kostnaden har inte varit i fokus, säger hon. Men visst blir det billigare. När det gäller miljön gör förändringen att vi minskar koldi-

oxidutsläppen med hela 98 %.

I hanteringen av temperaturkänsliga produkter med högt varuvärde är säkerheten i transporterna viktig på fler än ett sätt.

– Det blir färre brytpunkter och bättre temperaturkontroll. Dessutom är det säkrare både för produkterna och under själva transporten.

Glädjande besked

I Södertälje hamn står kylcontainrarna uppradade. I hamnen är man glada över AstraZenecas beslut, som gör att containervolymer får ett välbehövligt tillskott. Hamnen, som slåss

hårt om regionens sjövolym med bl a Stockholms Hamnar redovisade containervolymer på 66 000 TEU 2012, en minskning med ca 17 % mot 2011.

Per Fredman, marknads och säljsansvarig på Södertälje hamn, visar hur kylcontainerhanteringen går till.

– De är isolerade och kräver strömtillförsel. Kylcontainrar har funnits länge på marknaden, alla stora transportörer har dem. Men nu kommer fler och fler, säger Per Fredman. ■

AV LENA SONNE

FOTO: LENA SONNE

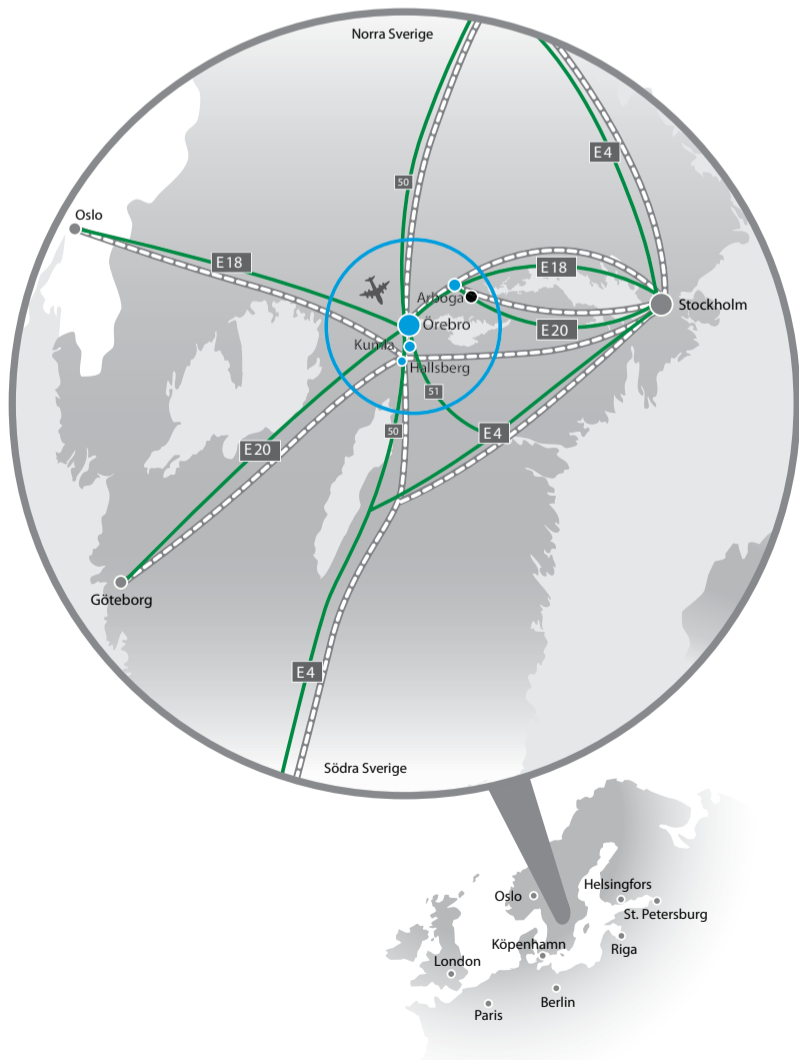


En nöjd Peter Fredman visar hur kylcontainertidningen går till i Södertälje hamn.

FOTO: LENA SONNE



– Kostnaden har inte varit fokus, men visst blir det billigare, säger Caroline Sjöstedt.



Mitt i prick!

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

Vi är Örebro, Arboga, Hallsberg och Kumla och tillsammans bildar vi Logistikregionen.

Läs mer på www.logistikregionen.se och kontakta oss, så hittar vi den optimala etableringsplatsen utifrån dina önskemål och behov.



LOGISTIKREGIONEN

Business Region Örebro

www.logistikregionen.se

16. Intelligent Logistik

Logistiknätverken ska få Sverige att växa

Att dra till sig investeringar och etableringar är viktigt för kommuner och regioner. Men ensam är inte stark. För att samarbeta istället för att konkurrera har allt fler regionala och interkommunala logistik- och näringslivsnätverk vuxit fram. Här är tio av dem.

Fyrbodal

Fyrbodal kommer av begreppet Fyrstad, som står för Lysekil, Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg, södra Bohuslän och Dalsland. I samarbetet ingår Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Lilla Edet, Lysekil, Mellerud, Munkedal, Orust, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg och Åmåls kommuner. Fokus på: näringslivssamarbete och infrastruktur. Kärnan är Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg med hamnen i Uddevalla, Högskolan Väst och fordonskluster i Trollhättan.

Logistikregionen

Logistikregionen är en samverkan mellan Örebro, Hallsberg, Kumla, och Arboga, med strategisk placering närmast Sveriges befolkningstygdpunkt. Hallsberg har Nordens största rangbangård, kombiterminal och torrhamn.

Försvarets centrallager i Arboga och Postens brevtterminal i Hallsberg, som invigs i år, är nyetableringar i Logistikregionen. Tillsammans med Jönköping delad trea bland Sveriges bästa logistiklägen 2013.

Business Region Göteborg

BRG står för Business Region Göteborg, ett samarbete mellan 13 västsvenska kommuner med start 2000. Basen är en stark samverkan för regionen som gemensam arbetsmarknad.

Göteborg är Sveriges bästa logistikläge. Stark arbetsmarknad, högt byggande och många internationella företag är utmärkande. 1990 fanns ca 600 utlandsägda företag i regionen, med 18 000 anställda. I dag finns 2 322 utländska företag, med 76 000 anställda.. Norge äger flest, eller närmare 500.

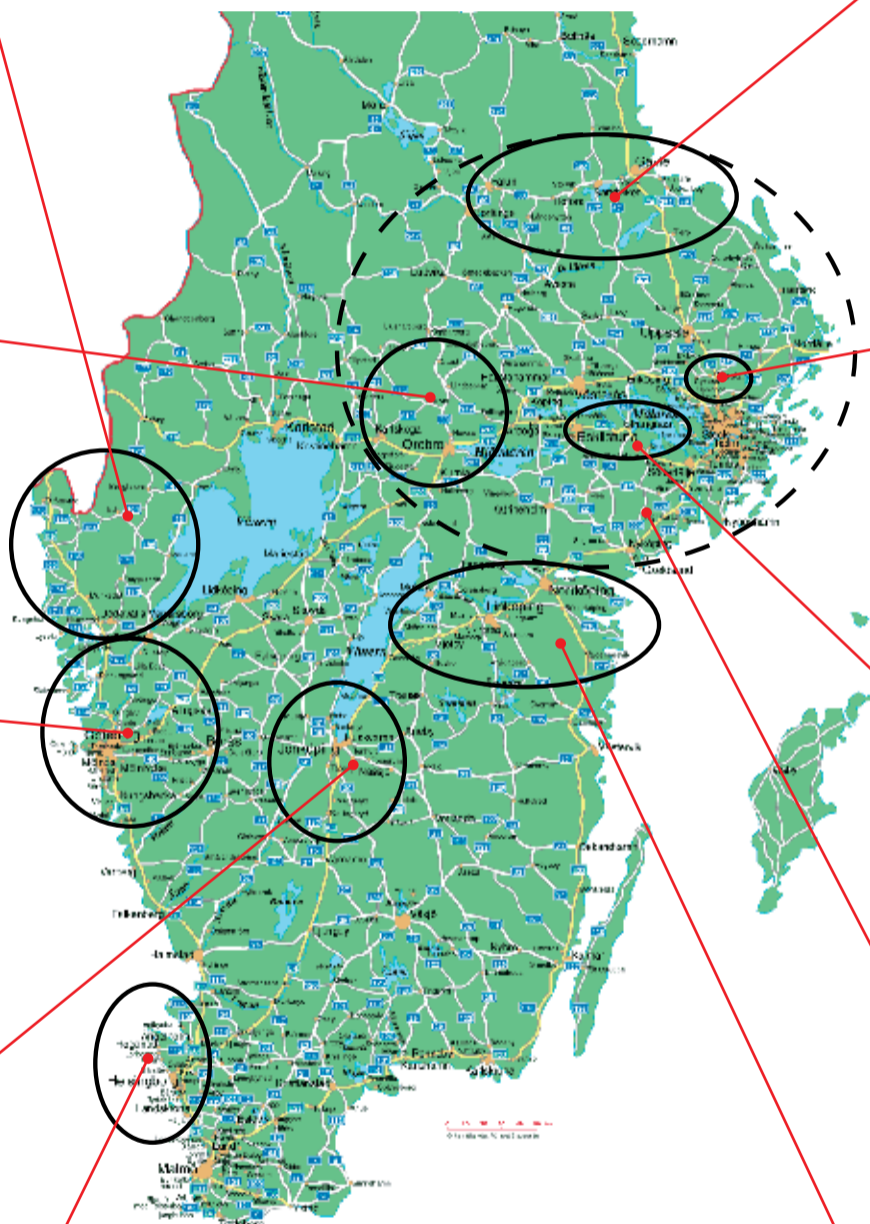
Logpoint South Sweden

Längs E4 mellan Jönköping och Vaggeryd, samlar LogPoint South Sweden regionens logistikintensiva företag. Flera av landets största affärskedjor har Nordenlager här. Har seglat upp till en toppplacering bland Sveriges bästa logistiklägen, tack vare många nya logistikbyggen. På listan förs också Nässjö till regionen. Elmia Future Transport bidrar till att sätta regionen på logistikkartan Här finns också ett yrkesnätverk för logistik.

Familjen Helsingborg

”Familjen Helsingborg” lanserades sommaren 2012 för att komplettera samarbetet inom Skåne Nordväst. Består av de 11 kommunerna Helsingborg, Landskrona, Svalöv, Bjuv, Höganäs, Klippan, Båstad, Ängelholm, Perstorp, Åstorp och Örkelljunga.

Helsingborg med oceanhamn och starkt logistikkluster är motor i samarbetet. DSVs nya jätteterminal i Landskrona stärker regionen som logistikläge, även om staden ibland velat gå sin egen väg.



MellanSveriges Logistiknav

Med 12 mil mellan Gävle och Borlänge är MellanSveriges Logistiknav det geografiskt största nya logistiknätverket.

– Infrastrukturmässigt är det en jättefordel att dra åt samma håll, säger Anders Franck, projektledare.

– Politiskt har försöken till regionsamarbete gått trögt. Men logistiken binder samman regionen. Stora flöden från industrin i hela regionen går via Gävle hamn. Två nystartade yrkesnätverk för logistik, i Gävle och i Borlänge.

Arlanda Logistic Network

Arlanda Logistic Network, ALN, bildades 2000. Till en början var syftet bl a att sälja mark för etableringar kring Arlandastad. I dag är syftet vidare; att utveckla Arlandaområdet till ”det ledande logistikcentrat i norra Europa”, än mer attraktivt och en förebild ur miljösynpunkt. Sedan starten har ALN arrangerat 27 ambitiösa seminarier. Vill stärka Sveriges största arbetsplats med ca 17 000 anställda. Rosersberg, med snart färdig motorvägsupfart och kombiterminal, är idag Stockholm hetaste logistikläge.

Eskilstuna Logistiknätverk

Arbetar med kompetensförsörjning, infrastruktur och att stödja nyetableringar för att förbättra möjligheterna att bedriva hållbart och effektivt logistikarbete.

Vill skapa ”norra Europas mest effektiva logistikcentrum”. Efter att ibland ha konkurrerat om logistiketableringar har Eskilstuna och Strängnäs ett samarbete för att marknadsföra sig och locka fler etableringar. Sedan ett par år samarbetar ELN med ALN.

Stockholm Business Alliance

Stockholm Business Alliance är ett löst men vidsträckt partnerskap för att locka internationella etableringar. Totalt har 51 kommuner valt att gått med. Deltagare är alla kommuner i Stockholms län, plus Uppsala, Knivsta, Heby, Häbo, Enköping, Östhammar, Eskilstuna, Strängnäs, Nyköping, Oxelösund, Gnesta, Trosa, Katrineholm, Flen, Västerås, Surahammar, Hallstahammar, Arboga, Kungsör, Köping, Örebro, Karlskoga, Gävle, Tierp, Ludvika och Smedjebacken.

East Sweden

East Sweden är ett samarbete mellan Östergötlands 13 kommuner, Västervik i Kalmar län och Tranås i Jönköpings län, för att bli en locka nya företagsetableringar. Norrköping och Linköping hade tidigare ett samarbete i 4:e Storstadsregionen. Tillsammans med Mjölby är Norrköping och Linköping drivande. Här finns Norrköpings hamn, Linköpings universitet, ledande på logistik och VTI i Linköping, med trafikforskning i världsklass och årliga Transportforum. Tvåa på listan över Sveriges bästa logistiklägen. ■

NÄTVERKSSAMARBETE GER POÄNG

Nätverk, affärs- och samarbetsklimat är ett av de sex kriterier som styr placeringen på Intelligent Logistikts årliga lista över Sveriges 25 bästa logistiklägen. (Se Logistiklägen på hemsidan www.intelligentlogistik.se)

Det som främst saknas är ett logistiksamarbete i Storstockholm. Sedan över 10 år verkar Arlanda Logistic Network som det enda logistiknätverket i Stockholmsregionen. Bristen på samarbete mellan kommunerna bidrar också till att de flesta aktörer delar upp Stockholm i Stockholm Nord/Arlandaregionen och Stockholm Syd.

Sedan ett par år har ett nytt nätverkssamarbete mellan Arlanda Logistic Network och Eskilstuna Logistiknätverk startat. Det kan möjligen ses som ett steg mot ökat regionalt samarbete i Storstockholmsregionen.

Även orter och regioner som Malmö, Halmstad, Västerås, Katrineholm, Skaraborg, Växjö, Ljungby, Karlshamn/Karlskrona, Trelleborg/Ystad, Karlstad och Kristinehamn har poäng att hämta med att starta och utveckla ett nätverkssamarbete kring logistik.

Köpenhamn först med smart citylogistik

Köpenhamns Kommun startar en satsning på eldrivna varutransporter och samlastning till stadskärnan. Aktörerna som ansluter sig får till en början hjälp med finansieringen av miljövänliga transporter.

Projektet Citylogistik – gröna varuleveranser i centrum, ska skapa bättre miljö- och handelsförutsättningar i Köpenhamns stadskärna. Från en gemensam godsterminal utanför huvudstaden, ska transporterna in till butiker och näringsidkare samordnas. Erbjudandet är helt frivilligt, men ska vara så attraktivt att handlarna ser fördelar med att ansluta sig.

På sikt blir tjänsten avgiftsfinansierad.

– Det handlar om att effektivisera logistikflödet, för att spara både tid och andra resurser. Satsningen ska underlätta för butiksägarna att satsa på sin kärnverksamhet, utan att behöva bry sig om olika logistiska uppgifter som följer med en verksamhet, berättar Tanja Ballhorn Provstgaard, som står bakom konceptet Citylogistik och till vardags är trafikplanläggare inom Köpenhamns kommun.

Flera logistiktjänster

Konkreta verktyg som bättre kapacitetsutnyttjande, förbättrad fysisk logistiskplanering och förare som är utbildade i eko-körning ska på bara två år skapa en dominans av en eldriven

flotta med varubilar, som tar över godsleveranserna från dagens större lastbilar.

Erbjudandet omfattar en rad tjänster, som



– Syftet är att på sikt få bort stora lastbilar från Köpenhamns stadskärna, säger Tanja Ballhorn Provstgaard.



Efter sommaren ska mindre elbilar ta över godstransporterna till Köpenhamns centrum.

uppackning och kontroll av gods, prismärkning och i en del fall att knyta en larmfunktion till godset, lagerhotell på godsterminalen, orderpackning för verksamheter som bedriver e-handel samt all form av returgodsservice.

Det bakomliggande syftet är att på sikt få bort större lastbilar från Köpenhamns stadskärna, med alla de fördelar det innebär för miljö, trygghet, boende och för handeln.

– Som det är nu är det ingen särskilt trevlig miljö för kunderna att besöka citybutiker och göra inköp på vardagar fram till kl 11. Stora lastbilar ockuperar de små gatorna och minskar framkomlighet och sänker trivselen.

Staten stödjer i starten

Citylogistik ska leda till att det blir attraktivare att handla i centrum även under förmiddagstimmarna, vilket bör öka butikernas omsättning.

– Dessutom kan vi genom tjänsten frigöra lagerytor vars kvadratmeterpris är stans högsta och kan utnyttjas på ett bättre sätt, förklarar Tanja Ballhorn Provstgaard.

Den danska staten finansierar till en början satsningen, konceptet har utvecklats bland annat i samarbete med Copenhagen Business School och Danmark Tekniske Universitet. Dessutom är en elbilsaktör involverad i erbjudandet.

Men i förlängningen ska satsningen bli avgiftsfinansierad.

Priset för att ansluta sig till ordningen är ännu inte bestämt.

– Priset ska vara konkurrenskraftigt.

En stor godscentral i utkanten av Köpenhamn ska utgöra hjärtat i verksamheten. Där laddas också bilarna.

– De analyser vi gjort visar att beläggingsgraden för lastbilstransporterna i city är alldeles för låg. En aktuell studie visar att många av lastbilarna bara uppehåller sig i centrum 5–10 minuter i samband med transportuppdrag. Det tyder på det finns en stor potential att samordna transporter och effektivisera logistiken, menar Tanja Ballhorn Provstgaard. Projektet kör igång efter sommaren. ■

AV JOHAN ERICHS

I DEN BÄSTA AV VÄRLDAR

...ligger distributionslagret på bästa läge strax utanför staden, så vi slipper tung trafik inne i centrum. Små miljövänliga bilar kör ut varor till butiker och restauranger, som får det de behöver precis när de behöver det.

Låter det bra? Kontakta oss! Tillsammans kan vi skapa den världen.

THORN REKLAMBYRÅ

Logistik
position
com
Brinova

18. Intelligent Logistik

Svaveldirektivet ger mer landtransporter

Den kraftiga ökningen av sjötransporter till Ryssland kan minska feedertrafiken till Sverige och Finland.

Forskaren Maria Mustonen har tillsammans med Anssi Lappalainen från Åbo universitet, kartlagt utmaningarna fram till 2020 för fem Östersjöhamnar; Stockholm, Helsingfors, Tallinn, Åbo och Nådendal. Hamnarna är också delfinansierare i det sk Pentaprojektet – ett EU-projekt inom ramen för Central Baltic Interreg IV.

– Sjöfartstillväxten i Östersjöregionen blir måttlig. Det som påverkar hamnarna och trafiken mest är vad som händer i omvärlden och hur ekonomin utvecklas.

– Hamnarna möter ökad konkurrens i Östersjön och måste ta ställning till hur de ska förbli konkurrenskraftiga.

Den stora frågan just nu är svaveldirektivet.

– Svaveldirektivet påverkar mycket eftersom marginalerna är så små, säger Maria Mustonen. Nu är landtransporter Finland-kontinenten ca 20 % dyrare än sjötransporter. Med svaveldirektivet ökar kostnaderna för sjötransporter med ca 30 %.

– Mer kommer att gå landvägen. Den relativa andelen vägtransporter väntas öka mer än sjö- och järnvägstransporter.

Handeln ökar

Enligt prognoserna ökar handeln med Ryssland, Tyskland, de baltiska länderna och Polen fram till 2020.

– Andelen snabbbrörliga konsumentvaror ökar. Antalet transporterade enheter förväntas växa med 20–30 %, medan de totala volymerna antas öka långsammare. Men transittrafiken kommer att minska i Östersjöregionen.

– Passagerartrafiken ökar dock på längre sikt, säger Maria Mustonen.

Kan ge en fördel

Svaveldirektivet, som gäller i Östersjön, Nordsjön och vissa delar av Karibien och Nordamerika, har enligt henne kritiserats för att inte införas samtidigt i t ex hela Europa.

– Norge, England, Frankrike och Medel-



FOTO: LENA SONNE

De kortare sträckorna som kommer att bli mindre påverkade av svaveldirektivet är Nådendal–Kapellskär (bilden), Stockholm–Åbo och Helsingfors–Tallinn.

havet har längre övergångstid. Men det kan vara en fördel. Då hinner vi hitta tekniska lösningar och få ett försprång.

Det är på de längre körsträckorna som konkurrensen med landtransporter ökar mest.

– Landtransporter får kortsiktigt en fördel genom svaveldirektivet men kommer också att bli dyrare genom dyrare bränsle, säger Maria Mustonen.

– De kortare sträckorna som enligt våra prognoser kommer att bli mindre påverkade av svaveldirektivet är Nådendal–Kapellskär, Stockholm–Åbo och Helsingfors–Tallinn

Här tror Maria Mustonen att flödena kommer att öka.

Viktigt att nischa sig

– Prognosen är att det är särskilt Ro-pax som ökar d v s passagerarfärjor som också tar lastbilar och trailers.

Maria Mustonen beskriver flera trender; gods flyttar ut från städerna, fartygen blir större, farlederna i svenska Östersjöhamnar fördjupas.

– En överlevnadsstrategi är att nischa sig, som Nådendal som renodlar mot industri- och logistikföretag och tar bort passagerarfärjor.

– En trend är att hamnar går samman. Nådendal och Åbo samarbetar, liksom Mälarhamnar och Hallands hamnar.

Även Södertälje hamn vill gärna gå samman med en partner.

Utvecklingen i Ryssland, särskilt i St Petersburg med sina många hamnar, påverkar flö-

dena i Östersjön. Rysslands dominerar allt mer i Östersjöhandeln, den ryska sjötrafiken väntas öka från 540 miljoner ton 2011 till 700 miljoner ton 2015 och nästan 900 miljoner ton 2020 (Rosmorport). Kapaciteten i St Petersburg ökar med 30 % år 2011–2015.

Rysslands volymer ökar

Den ryska tillväxten gör att trafiken genom PENTA-hamnarna minskar. Även den nya godshamnen Ust Luga – 11 mil utanför St Petersburg har mycket stark tillväxt och gör att transittrafiken över Helsingfors och Stockholm till Ryssland minskar. Ust Luga väntas öka sin kapacitet med 100 % 2011–2015. Feederbåtarna väljer också bort en del stopp på sina slingor i Östersjön. ■

AV LENA SONNE



Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

Missa inte att synas i kommande nummer!

Nr 5 av Tematidningen i Dagens industri

Utkommer vecka 38. Materialdag 9/9

Om: Logistiklägen •

- Transporter • Infrastruktur •
- Tredjepartslogistik •

Mässupplaga: Elmia Future Transport

8-10 oktober 2013

Kontakt: 0176-22 83 50 eller gb@intelligentlogistik.se

www.intelligentlogistik.se

TRE SÄTT FÖR REDERIerna ATT KLARA SVAVELDIREKTIVET

1. Köra på marindiesel som är dyrare än tjockoljan som används idag.
2. Installera skrubbers som tvättar bort svavlet från avgaser vid användning av tjockoljan.
3. Välja renare bränslen, t ex LNG. Detta kräver dock nya eller ombyggda motorer.

EU sätter krokben för svensk sjöfart

Det nya svaveldirektivet är viktigt för miljön, men ger en tillfällig konkurrensnackdel för Sveriges farvatten. Industrins kritik är hård när transporterna fördyras och mer gods flyttas över till väg.

EU-kommissionen förslag om striktare regler för fartygens utsläpp av svaveloxider, det sk svaveldirektivet, träder i kraft 1 januari 2015.

Beslutet, som Sverige varit drivande för, innebär att fartygsbränslet i Nord- och i Östersjöområdet får ha en svavelhalt på högst 0,1 viktprocent. I resten av EU skärps kraven först 2020 till 0,5 procent i hela EU.

– Men varför kunde inte Sverige vänta,

vilket var fullt möjligt, så att omställningsperioden flyttats fram 5 år, frågade Mikael Castanius, branschchef Sveriges Hamnar på konferensen Framtidens hamnar nyligen.

– Den snabba omställningen till LNG och metanol blir svår och innebär stora investeringar, menar han. De sk scrubbers som renar bränslet, finns inte ännu.

Djup oro

Hela branschen, från transportköpare till hamnar och rederier är djupt oroad över att det kommer att försvaga svensk konkurrenskraft och få ödesdigra konsekvenser för den transporttunga svenska industrin och för svensk sjöfart.

Den stora frågan är vad regeringen tänker göra åt saken.

– Fler kommer att flytta över till väg, från miljövänligare sjötransporter, säger Mikael Castanius.

– En finsk stålkoncern som transporterat gods från Finland med sjötransporter via Halmstad, har redan gått över till lastbilstransporter på grund av det kommande svaveldirektivet, säger Björn Alvingrip, ordförande Sveriges Hamnar och vd Hallands Hamnar.

Kontraproduktiv miljöinsats

– Det blir miljarder i fördyrade transportkostnader, intygar Helena Sjögren, Skogsindustrierna och Mathias Ternell, Jernkontoret som representerar två av de största transportköpare branscherna i Sverige.

– Värdet av svensk export motsvarar 50% av BNP och att närmare 80% av denna export utgörs av industrins varor och industrirelate-

FOTO: WIKIMEDIA COMMONS



Svaveldirektivet innebär att fartygen måste ställa om till miljövänligare bränslen, som metanol och flytande naturgas, LNG. LNG-anläggningen i Hammerfest, Norge, är en av få.

rade tjänster, påpekar Mathias Ternell.

– Skogsindustrin köper sjötransporter för ca 13 miljarder ton träråvara, massa och papper per år. Vi kan inte höja priset, eftersom vi verkar på en internationell marknad, säger Helena Sjögren.

Miljökraven på sjön gör alltså att transportköparna väljer miljö- o- vänligare vägtransporter istället.

– Det är viktigt att ta miljöansvar, men det försvåras nu drastiskt säger Helena Sjögren.

Norrland, som har längst transportvägar, drabbas extra hårt.

– Särskilt allvarligt är det för oss, som är en nischad skogsprodukthamn, säger Ulrika Nilsson, vd Piteå hamn.

– Vi önskar att regeringen vill stödja export med sjöfart i Bottenviken och mildra negativa effekter av svavelreglerna.

Oklart var regeringen står

Ett enigt trafikutskott i riksdagen uttalade den 18 april 2013 att de striktare reglerna är viktiga för att minska sjöfartens miljöpåverkan, men konstaterade också att olika regler i olika delar av EU och världen inte bidrar till en jämbördig konkurrens för svenska rederier och svensk exportindustri.

I uttalandet heter det också att ”Sverige måste bevara sin konkurrenskraft”, men man talar inte om hur det ska ske.

Inget gehör i Bryssel

– Det märkliga är att man förutsätter att svensk industri stannar kvar och att hamnar överlever, säger Mikael Castanius. Men hamnarna är ingen skyddad verkstad.

– Vad tänker svenska regeringen göra för att bevara svensk konkurrenskraft? frågar Mathias Ternell.

Något rakt svar får han inte.

– Det var inte möjligt att få gehör i Bryssel, säger Harald Perby från Miljödepartementet, som varit med i förhandlingarna och fattat beslutet om svaveldirektivet. Han menar också att regeringen är medveten om konsekvenserna.

En ny konsekvensanalys av svaveldirektivets inverkan på svenskt näringsliv görs nu av statliga Trafikanalys, på regeringens uppdrag.

Uppdraget ska delredovisas senast den 1 juni och slutredovisas senast den 31 oktober 2013. ■

AV LENA SONNE



FOTO: LENA SONNE

Landtransporterna kommer att öka i och med svaveldirektivet, miljön försämras och transporterna blir dyrare, befarar Mikael Castanius.



FOTO: LENA SONNE

– En av våra stål kunder har redan gått över till väg p g a svaveldirektivet, säger Björn Alvingrip, Hallands Hamnar.

LOGISTIK →
TRANSPORT

VÅR MÖTESPLATS
– DIN MÖJLIGHET!

FACKMÄSSA OCH
KONFERENS #lot2013

SVENSKA MÄSSAN, GÖTEBORG 29–30 MAJ 2013

www.logistik.to

• Mässa • Besöksaktiviteter • Nätverksevent • Årets tyngsta logistikkonferens • Branschfest





EAST
SWEDEN

www.eastsweden.se



- Nära demografiska mittpunkten
- Komplet transportinfrastruktur
- Nära tillväxtmarknader vid Östersjön
- Spetskompetens och -utbildningar
- Logistikservice, mark och lokaler
- Regional samverkan för tillväxt



Med världen runt hörnet.

Experter rankar Linköping-Norrköping som östra Sveriges skarpaste läge. Hos oss korsas europavägar, järnvägar, sjöfart och internationellt flyg. Vart du än siktar finns världen runt hörnet.

År 2017 är det byggstart för Ostlänken. Då kortas avstånden mellan två av Sveriges största arbets- och tjänstemarknader. Vårt läge blir ännu mer attraktivt och satsningen blir en hävstång för investeringar i vår region.

Vill du veta mer om regionens logistikkluster och vad det kan ge ditt företag? Kontakta:
pontus.lindblom@norrkoping.se +46(0) 11-15 12 74
eller per.widman@nulink.se +46(0) 13-33 66 00



Linköping
Där idéer blir verklighet



NORRKÖPING

Från champagnefester till fallucka

Anna Elgh är en erfaren logistiker och sällsynt van att hantera kriser. Nu har det skandalomsusade äldreomsorgsföretaget Carema Care fångat upp henne.

– Men det är inte första gången jag arbetar i motvind, berättar hon på Plankonferensen 2013.

Hon har arbetat i flygbranschen efter 9/11 när det blev kraftigt fallande marknad och ingen vågade flyga längre och på SAS under krisen när askmolnet från Island lamslog flygtrafiken och alla intäkter blev utdrerade. Hon arbetade på Statoil när hela ledningsgruppen var med på Estonia och bara två överlevde. Hon arbetade på Algonet – en krisbransch som stod inför omfattande nedskärningar och uppsägningar. När hon kom till Lantmännen blev det spannmålskris.

– Mina vänner säger att jag ska tala om nästa gång jag byter jobb så att de vet var det kommer en kris, säger hon skämtsamt.

Byter inriktning

– Att befinna sig mitt i stormens öga är inte lätt, det är svårt att se alla orsakssamband.

På Carema gjorde ledningen en pudel mitt i mediadrevet på initiativ av mediakonsulter.

– Det uppfattades som ett svek för många anställda som gjorde sitt jobb bra. Personal fick utstå kränkningar och behövde stöd från ledningen.

– Minskat förtroende för ledningen och

minskad beläggning har lett till att Carema fick halverad beläggning under 2012. Nu säljer Carema sin hemtjänst och satsar istället på boenden, berättar Anna Elgh

– Vi måste göra något åt varumärket också



– men vad kan jag inte säga idag.

– Innan något händer måste man ha en kommunikationsplan, råder hon, och träna på hur man ska agera i en kris. Det hade vi på Statoil och det gick lättare att hantera den svåra krisen.

– Man måste vara beredd på kriser och inte slå sig till ro när det går bra. T ex utlöser råvarumarknadens stora svängningar alltid kriser.

– Och kanske Nokia inte haft sin kris om inte I-phone kommit.

Rusta i medvind

För SAS med sin fasta affärsmodell blev konkurrensen ödesdigra från t ex lågprisflygen Norwegian och Ryanair med sin hårda standardisering som gjort flyget till kollektivtrafik i luften.

– Men det var ingen som trodde att det fanns en fallucka på Jan Carlssons tid, när champangen flödade på hangarfesterna.

– Men det är just när det går bra, som man måste starta förändringsarbete, menar Anna Elgh.

– SAS hade mycket personal och alltid från tre nordiska länder på alla flyg. Det kostar.

Lågprisflygen fick resurser över att köpa in nya flygplan och dra nytta av bränsleeffekten. För hemtjänsten är en utmaning att äldre bor hemma mer.

– Förr delades stan in i tårtbitar så att varje entreprenör fick sitt område. Nu är områdena splittrade och en stor logistisk utmaning. Resorna ökar och kommunen är ovilliga att



FOTO: LENA SONNE

– Att befinna sig mitt i stormens öga är inte lätt, säger Anna Elgh som nu arbetar på Carema Care.

betala för resor. Resor tillför heller inget värde.

– Verksamheten måste konsolideras, men ledningen måste samla alla och gå åt samma håll. Men för det krävs det mod, säger Anna Elgh. ■

AV LENA SONNE

INFRASTRUKTUREN I FRAMTIDEN. SÅ BLIR DEN.



Hur ser infrastrukturen i Norden ut i framtiden och hur ska man lösa de problem som finns? Frågan diskuteras i ett nyckelseminarium på Elmia Nordic Rail. Medverkar gör bland andra Danmarks transportminister och Sveriges infrastrukturminister.

HELA KONFERENS-PROGRAMMET FINNS NU TILLGÄNGLIGT PÅ WEBBEN!

Läs mer om alla **3** nyckelseminarier, **45** fackseminarier och **45** utställarseminarier på:

elmia.se/futuretransport

Välkommen till
Elmia Nordic Rail och
Elmia Future Transport 8–10 oktober 2013



Mötesplats | Konferens | Järnvägsutställning



Mötesplats | Konferens | Transportutställning

www.elmia.se/futuretransport

22. Intelligent Logistik

Vad är intelligent logistik för dig?

– När ny teknik används för att effektivisera resande och transporter och när det hållbara transportvalet premieras. När handel och industri inkluderar transporterna i ett ansvarsfullt CSR-arbete och när årsredovisningarna redovisar transportval med CSR-effekter.



Christel Wiman, vd branschföreningen Tågoperatörerna

– Rätt trafikslag vid rätt tillfälle för en hållbar transportkedja. Anpassade system som stödjer en kombination av samtliga trafikslags förutsättningar, nytta och värdeskapande. Helhetssyn som gynnar både industri och samhälle.



Anna Risfelt Hammargren, vd Sjöfartsforum

– Intelligent logistik är distributions-system som på ett hållbart och effektivt sätt stödjer organisationens processer och bidrar till ökad konkurrenskraft!



Hans Redig Bolin, projektansvarig Årsta Kombiterminal, Jernhusen

– Att nyttja bottevikshamnarnas potential som logistiknav. Inte bara export från skog-, gruv-, och stålindustrin bidrar till företaget Sverige. Nära Piteå byggs även Sveriges mest storskaliga vindkraftpark. Att Piteå hamn nu blir fordonsterminal för Norr- och Västertoppen visar potentialen för närjöfart till och från Bottenviken.



Ulrika Nilsson, vd Piteå hamn



FOTO: P. WEDELL

Statligt ägda Green Cargo rustar för ökad trafik från Norrland, tack vare svaveldirektivet.

Svaveldirektivet bingo för staten

Så länge staten inte äger rederier lär svaveldirektivets effekter på sjöfarten inte mildras. För (statligt ägda) Green Cargo och Jernhusen kan direktivet innebära ett uppsving

Det råde i det närmaste upprorisk stämning på seminariet Framtidens Hamnar som arrangerades i Stockholm i april. Branschföreträdare för sjöfarten och det transportberoende näringslivet, bl a stål- och skogsindustrin, ondgjorde sig över det kommande svaveldirektivet, som kommer att fördyra sjötransporterna i bl a Östersjön från 2015.

De kritiska flaggar för ökade landtransporter – med negativa miljökonsekvenser som följd, och undrar vad regeringen ska göra för att stötta för sjöfarten och därmed svensk industri.

Men på annat håll i staten – nämligen i det statligt ägda Green Cargo gnuggar man istället händerna.

Green Cargo har analyserat möjligheterna att erbjuda ökade godstågstransporter från

Norrland till södra Sverige för vidare transport via hamn eller tåg mot kontinenten. Tack vare svaveldirektivet kommer bolaget kunna utöka trafiken avsevärt. Totalt handlar det om drygt 13 miljoner ton per år eller ca 15 extra godståg per dygn från Norrland till södra Sverige.

Järnväg anses generellt vara det mest miljövänliga av traditionella transportalternativ. Och trots stora underhålls- och infrastrukturkostnader för staten torde det finnas intresse att öka utnyttjandet av den befintliga järnvägsinfrastrukturen, något som enligt Green Cargo bl a kan göras genom så kallade successiva tågglägen.

GreenCargo har dragits med lönsamhetsproblem och överkapacitet. För kvartal ett 2013 redovisades ett resultat på -79 miljoner

SEK. Men trots det ser Green Cargo ljus på framtiden:

”Företag som ser risker med fördyrade sjötransporter framöver, har börjat försäkra sig om transportmöjligheter på järnväg från norra Sverige och Finland” skriver GreenCargo i en kommentar till årets första kvartalsrapport.

– Företag inom såväl stål- som skogsbranschen har redan kontaktat oss. De kör testtransporter och har börjat säkra kapacitet för ökade tågtransporter med oss från Norrland och långt ned på kontinenten, kommenterade Richard Kirchner, försäljningschef på Green Cargo nyligen.

Inte heller statliga Jernhusen skulle väl grina illa över ökad järnvägstrafik.

Så om staten nu vill hjälpa näringslivet i Norrland att behålla sin konkurrenskraft är frågan om de inte hellre satsar på sina egna hästar och inför successiva tågglägen, än stöttar sjöfarten.

För än finns, mig veterligen, inget statligt rederi. Utom Färjerederiet som äger de gula lokalfärjorna. ■

AV HILDA HULTÉN



Prenumerera på Intelligent Logistik!

Logistik av idag är konsten att ständigt förbättra och förenkla flöden och processer oavsett om det gäller material, information, dagligvaror, människor eller pengar.

Och oavsett om du är VD, logistik- eller inköpsansvarig, produktions- eller verksamhetschef vill du ha full insikt i och överblick över verksamhetens villkor. Denna insikt och överblick får du genom att läsa tidningen Intelligent Logistik. Håll dig ständigt uppdaterad

Välkommen som prenumerant och trevlig läsning!

Företag Beställare
Org.nr Postadress
Postnr Ort

och ligg steget före genom att prenumerera på branschens bästa tidning!

Fyll i och sänd in talongen. Du får 5 nummer (två magasin, tre tematidningar och full tillgång till detta och tidigare nummer på www.intelligentlogistik.se) till priset 400:- inkl. moms.

Du kan även faxa in den på 0176-22 83 49 eller gå in på www.intelligentlogistik.se och klicka på "Prenumerera".

Frankeras ej
mottagaren
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST
20492681
761 10 Norrtälje

Vårt läge är en naturtillgång

THORN REKLAMBYRÅ



Regionen är viktig för vår själ

Zoégas är ett gammalt familjeföretag som startade i Helsingborg redan 1886. Sedan 1986 ingår det i Nestlé och har utvecklats från ett regionalt kaffemärke till att bli Sveriges mest populära varumärke inom snabb-rörliga konsumtionsvaror. Kaffet till vårt rosteri kommer i container och vi har även direktim-

port av färdigvaror från våra fabriker i Europa. Helsingborgsregionen är ur ett logistikperspektiv en väldigt bra plats att finnas på. Vi är också stolta att finnas i en region med politiker som vågar satsa. När vi har gjort kalkyler har vi kommit fram till att Helsingborg är det absolut bästa stället för oss att finnas.

Intresserad av att etablera er verksamhet hos oss i Familjen Helsingborg? Läs mer och se hela intervjun med Magnus Nordin på:

familjenhelsingborg.se



Magnus Nordin, VD på Zoégas i Helsingborg

Vårt läge är en naturtillgång – Nära kontinenten, med väl utbyggd infrastruktur. Den väl fungerande hamnen, våra goda järnvägsförbindelser, och Europavägarna mot både Stockholm och Göteborg. Vi ser faktiskt läget som en naturtillgång. familjenhelsingborg.se



Vi tar Sverige
ut i världen och
världen till
Sverige

Det lönar sig att ta tåget till Shanghai



Dessutom går det snabbare

Varje dag går 70 godståg från orter runt om i hela Sverige och Norge direkt till Göteborgs Hamns kajer. Här lastas godset snabbt om till fartyg på någon av våra 136 direktlinjer och skickas vidare ut i världen. Det betyder att du kan checka in ditt gods nära dig och några timmar senare är det på väg till Bilbao, London, New York, Shanghai eller någon annan destination i Europa eller övriga världen. Snabbt, enkelt och klimatsmart tar ditt gods bästa vägen till sitt mål. Läs mer om vilka möjligheter det innebär för ditt företag på www.goteborgshamn.se



**GÖTEBORGS
HAMN**

The Port of Scandinavia