

# Intelligent Logistik

NUMMER 5 | SEPTEMBER 2013 | WWW.INTELLIGENTLOGISTIK.SE

→ INKÖP → LOGISTIK → PRODUKTION → AFFÄRER



## Lean@home

Eva Jarlsdotter har skrivit en guidebok om lean i vardagen.

→ sid 22



## Gurun med guran

I 20 år har Jeff Liker predikat "The Toyota Way" för västvärlden. Nu spelar han gitarr!

→ sid 21

## Du får betala...

för framtidens infrastruktur. Lokala brotullar väcker dock motstånd.

→ sid 11



## »Sveriges hetaste logistiklägen«

FOTO: HELSINGBORGS HAMN

I år byggs nästan 300 000 kvm lageryta i Sverige, men bara på några få platser. I Arlandaregionen hamnar närmare hälften av årets byggen. Arlanda, Göteborg, Helsingborg (bilden) och Örebro är Sveriges – just nu – hetaste etableringsorter.

→ sid 6-7



## Sårbar matlogistik

Försörjningskedjan för livsmedel är extremt sårbar. Och någon statlig krisberedskap finns inte längre. Du har hela ansvaret.

→ sid 12-13

## Ekande tomma lager

Nära 1,1 miljoner kvadratmeter lager står tomma i landet, enligt Intelligent Logistiks sammanställning. Många vakanser är dock i gamla omoderna lokaler.



→ sid 4

## Misslyckad citylogistik

Av alla städer i Sverige har Stockholm störst behov av en fungerande citylogistik. Men alla försök har misslyckats. Istället tar andra städer nu täten.

→ sid 14-15

## Dejtingsajt för gods

Sendus är sajten där vem som helst som behöver något transporterat kan lägga upp ett uppdrag, och där åkarna kan fylla sina tomkörningar.

→ sid 16



## Funktion & Design

Utveckling och förvaltning av logistikfastigheter

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

**Mattssons**

## 2. Intelligent Logistik

# Handeln är logistikens motor

**V**ARJE ÅR LISTAR VI Sveriges 25 bästa logistiklägen. Listan bygger på sex kriterier, men det som varierar mest är nybyggen av logistikyta. I det här numret listar vi Sveriges – just nu – hetaste logistiklägen.

Där det byggs mest just nu är i Arlandaregionen.

På öppningsdagen av Elmia Future Transport den 8 oktober arrangerar vi ett seminarium om just Sveriges bästa logistiklägen, med flera ledande aktörer bland talarna.

Flygplatsens betydelse är kanske inte avgörande för de fysiska godsflödena. Men för handeln har Arlanda stor betydelse, inte minst den nya dagliga flyglinjen till Dubai, som startade i september. Linjen ska främst stimulera turism och handel. Men planen har också godskapacitet, och Arlandaregionens betydelse som flyglogistiknod för Skandinavien stärks också genom linjen. Dubai är en av världens viktigaste logistikhubar för flyggods, och ger transittäckning till delar av världen dit svensk flygtrafik hittills haft luckor, framförallt i Asien och Australien.

Handeln är logistikens motor, och förändrade handelsmönster ger nya godsflöden. En stora drivkraft är e-handeln, som ökar behovet av nya logistiklösningar. I Sverige växte e-handelsmarknaden med häpnadsväckande 19 % under kvartal 2 2013, enligt E-barometern. Under 2013 väntas e-handeln omsätta 37 miljarder SEK, fem miljarder mer än 2012.

En annan spännande utveckling av världslogistiken är den ökande sjötrafiken via Nordostpassagen, mellan Nord-

europa och Asien. I år har nästan 300 ansökningar om passagen kommit, att jämföra med noll år 2009. Tidsvinsten är ca 10 dagar jämfört med Suezkanalen och runt Afrikas sydspets.

Nordostpassagen kan få stor betydelse för Norden, inte minst för hamnen i Narvik som därmed får potential som storhamn för Asienexport.

\*\*\*

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 ca 400 000 läsare bland landets riktigt 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 nyhetsajt intelligentlogistik.se ökat med ca 300 %. Därför är vi nu inte bara den största, utan också mest kända logistiktidningen i Norden.

Vi vill spegla nyheterna och initiera de viktiga debatterna.

Vill du synas i Logistikverige, 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

### GRAFISK FORM

Michael Wall, www.michaelwall.se

### REPRO

Stefans Ordbild

### TRYCK

BOLD/DNEX Tryckeri AB, Akalla

V-TAB, Landvetter

Daily Print, Umeå

### 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](http://www.intelligentlogistik.se)

**Nästa nummer av affärsmagasinet Intelligent Logistik kommer i vecka 50**

# 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.

# Vårt läge är en naturtillgång

THORN REKLAMBYRÅ



## Dörren till framgång

"Skånska Byggvaror började på 60-talet med att sälja ytterdörrar på annons i tidningen Land. Idag är vi ett av landets ledande distanshandelsföretag inom byggvarubranschen med ett stort sortiment av både dörrar, fönster, badrum, garderober, uterum och växthus. Våra kunder finns över hela Sverige och i delar av Norge, och vi kommer snart att

expandera vidare inom Norden. Vårt huvudkontor ligger i Helsingborg och vi har egen tillverkning i Bjuv. Sedan 2007 har vi dessutom en logistikenhet i Ängelholm. För oss är det positivt att verka i den här regionen som har bra infrastruktur och kompetens inom logistikområdet."

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

**familjenhelsingborg.se**



Patrik Bengtsson, Logistikchef på Skånska Byggvaror 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



## 4. Intelligent Logistik

# Stockholm har bland världens högsta logistikhyror

Stockholm är femma på listan över världens högsta logistikhyror, före både Hongkong, Moskva och Paris, visar en färsk rapport från CBRE. Tokyo toppar listan.

Tokyo är världens dyraste marknad för industrilokaler för lager. Det visar den färsk rapporten från fastighetsrådivaren CBRE Group. CBREs rapport, som uppdateras kvartalsvis, visar hyresläget under Q2 2013 på världens tio dyraste logistikmarknader.

I Tokyo kostar en lagerlokal i genomsnitt ca 1 400 SEK per kvadratmeter och år att hyra. Och trots att det kommer att färdigställas mycket nya logistikytor under de närmaste 18 månaderna i Tokyo, väntas det inte bli något överskott på lokaler. Omkring 60 procent av de ytor som färdigställs under andra halvåret 2013 är kontrakterade av hyresgäster.

Det här läget har vuxit fram trots att Japans BNP och privata konsumtion stått och stampat kring noll i många år.

### Tsunamin skapar ökad efterfrågan

– Men Tokyos logistikmarknad gynnas av en gradvis återhämtad export och ökad lönsamhet på grund av yensens försvagning och en allt starkare ekonomi.

– Vi ser ökad efterfrågan från traditionell detaljhandel, tillverkare och konsumentvaruföretag. Tsunamin 2011 har också haft en stor inverkan på marknaden, då fler nu efterfrågar moderna och jordbävningssäkra logistikytor.

– De tillkommande ytor de närmaste månaderna är efterlängta, kommenterar Junichi Taguchi, chef för CBREs mäklarservice i Japan.

På åtta av de tio marknaderna har hyrorna legat stabilt under kvartalet, medan hyrorna i Tokyo och Hongkong har gått upp något, på grund av efterfrågan från bl a detaljhandeln och TPL-marknaden, och Hongkongs brist på lediga ytor.

Generellt råder det brist på moderna lager världen över. Efterfrågan drivs av ökad e-handel och tredjepartslogistik.

Hyresgäster har dock blivit mer kostnadsmedvetna på grund av den försvagade konjunkturen.

– Detaljhandeln fortsätter att driva den globala efterfrågan på logistikytor på många marknader, bl a i London, Tokyo, Singapore och Hongkong.

– Samtidigt gynnar den växande e-handeln städer som Tokyo och Brisbane, kommenterar Raymond Torto, CBREs globala chefsekonom.

– Bristen på högkvalitativa moderna lager håller också hyrorna uppe på många marknader.

Den höga efterfrågan på lokaler gör också att oron för vakanser är låg.

– Många städer, som Stockholm, Perth, Brisbane och Tokyo har en betydande pipeline av nybyggen. Men efterfrågan gör att risken

### Världens dyraste logistikhyresmarknader Q2 2013

Marknad	Pris (SEK/Kvm/År)
Stor-Tokyo	1 447
London	1 361
Singapore	1 219
Helsingfors	1 180
Stockholm	1 012
Hongkong	972
Moskva	926
Brisbane	777
Paris	775
Perth	735

(Källa: CBRE)



Tokyo har världens dyraste logistikhyror, men a-lägen i Stockholm kommer inte så långt efter.

för överproduktion där är liten, menar Raymond Torto.

### Helsingfors och Stockholm i topp

Bland självklara handelsmetropoler som Tokyo, London, Hongkong och Moskva, finns två nordiska städer med på listan över världens dyraste lagerhyror.

På fjärde plats på listan kommer Helsingfors, med hyror på i genomsnitt 1 160 SEK per kvadratmeter och år. På femte plats i världen kommer Stockholm, med lagerhyror på cirka 1000 SEK per kvm och år.

– Vi ska dock komma ihåg att hyrorna för Stockholms del gäller hyror i A-lägen. Alla logistikhyror kommer inte upp i de nivåerna, säger Patrik Lööv, ansvarig för logistikkunder på CBRE i Göteborg.

I CBREs rapport kommer Norrköping på andra plats i Sverige, efter Stockholm men före både Göteborg och Jönköping när det gäller logistikhyror.

Patrik Lööv är inte förvånad: – Norrköping är speciellt. Där har logistikhyrorna av olika skäl hållits uppe och vakan-

serna är mycket små.

Även i Göteborg är logistikhyrorna nu sakta på väg uppåt. Hyrorna ligger nu på 700 till 750 SEK per kvadratmeter.

– Orsaken är att Göteborg med sin stora logistikmarknad nu har rekordlåga vakanser. Här finns ett stort uppdämt behov av moderna lagerytor som är över 5 000 kvm.

Dessutom är marken dyr, marktillgången begränsad och regelverket kring att bygga är krånglig.

### ”Kommunerna borde engagera sig mer”

– Eftersom logistiketableringar kan ge så många nya jobb till en ort, borde kommunerna engagera sig mer för att marknadsföra sig och locka till sig nya logistiketableringar, menar Patrik Lööv.

– Det gäller för övrigt också kommuner som skulle tjäna på att få hyresgäster till tomma lagerlokaler.

Han menar också att avtalstiden för nya lokaler borde vara 3–5 år, inte 10 år som nu.

– Det skulle stimulera efterfrågan. ■

AV GÖSTA HULTÉN

## Över en miljon kvm lager står tomma

Intelligent Logistik har gått igenom de stora ägarna och förmedlarna av logistikfastigheter i Sverige och deras utbud av hyreslediga lagerlokaler på över 5 000 kvm.

Vi har gått igenom de lager på över 5 000 kvm som erbjuds på hemsidan objektvision.se som listar alla de lager som är hyreslediga och förmedlas av ledande fastighetsmäklare.

De tomma och hyreslediga ytor i lager som är större än 5 000 kvm uppgår i augusti 2013 till ca 1 100 000 kvm. Mer än tre års genomsnittlig nyproduktion av logistikyta står alltså för närvarande tomma och hyreslediga runt om i Sverige.

Särskilt mycket tomma ytor finns i Jönköpingsregionen och i Borås. Men även i Stockholm finns mycket till uthyrning. Däremot är det svårare att hitta större lediga lagerlokaler i t ex Örebro, Västerås, Eskilstuna, Norrköping och Helsingborg.

Många av de mindre lokaler som är hyreslediga är dock inte alltid ändamålsenliga och kan ha låg takhöjd eller begränsad bärighet.

### Lammhult, Motala, Gimo

Det stora lager som stått tomt längst är KFs tidigare centrallager i Lammhult strax norr om Växjö. 22 000 kvm står tomt efter Biltemas

flytt till ett nytt centrallager i Halmstad 2009. Trots att hyran är låg och lagret har en utmärkt järnvägsanknytning, har det varit svårt att hitta hyresgäster på det lantliga läget.

Electroluxs fd fabrikslokaler i Motala på 40 000 kvm står också tomma sedan länge. Sandviks fd lagerlokaler i Gimo i Uppland har

### ”Men de flesta tomma lagerlokalerna finns, förutom i Småland, i Stockholm, Jönköping och Borås”

också stått tomma länge, trots att hyran här är så låg som 150 kr/kvm och år.

Räknar man in Försvarsmaktens övergivna hangarer runt om i landet, skulle ytor dock bli flera hundratusen till. Men de är varken ändamålsenliga eller välbelägna nog för att locka logistikaktörer.

– De lagerytor som står tomma är ofta omo-



Över en miljon lagerytor står tomma runt om i Sverige. Men de har i regel inte alls den standard som Lidl's nybyggda lager i Rosersberg (bilden).

derna lokaler i icke-attraktiva lägen, säger Erik Barnekow, ansvarig för logistikfastigheter på Colliers.

– Annars tycker jag att efterfrågan fortfarande är ganska jämn. Men kunderna blir också mer och mer kvalitetsmedvetna och tar längre tid på sig att bestämma sig för ett objekt.

– Men just nu finns det också ovanligt

mycket bra ytor till uthyrning i Stockholm för inflyttning inom 6 till 12 månader.

Ett växande problem är däremot tomma lager runt om i landet, men på oattraktiva lägen.

– Jag tror att en del av dessa lager kanske aldrig kommer gå att hyra ut, menar Erik Barnekow. ■

AV GÖSTA HULTÉN

Hello Tomorrow



# Morgondagen skapar nya möjligheter

Dagliga flyg från Stockholm till Dubai och mer,  
fr.o.m. den 4 september 2013

Med flyg till destinationer på sex kontinenter och vår  
Cargo Mega Terminal i Dubai lägger vi hela världen för dina fötter.

## Stockholm till Dubai

Dag	Flygnr	Avgång	Ankomst	Flygplanstyp
Dagligen	EK 158	1355	2225	B777

## Dubai till Stockholm

Dag	Flygnr	Avgång	Ankomst	Flygplanstyp
Dagligen	EK 157	0715	1200	B777

[skycargo.com](http://skycargo.com)

## 6. Intelligent Logistik

# Sveriges hetaste

Under 2013 färdigställs ca 300 000 kvm nya logistikytor i Sverige. Men de är inte jämnt fördelade över landet. 277 000 av 300 000 kvm byggs på fyra platser. Här är regionerna där det byggs mest i år. Sveriges – just nu – hetaste etableringsorter.



Den nya postterminalen i Rosersberg blir Sveriges största. Här kommer 600 anställda att hantera post för 42 kommuner från hösten 2014.

FOTO: LENA SONNE

## Här byggs allra mest

Nyss var landskapet mellan Rosersberg och E4-an Stockholm–Arlanda, en lantlig idyll. Idag jobbar flera tusen personer här med logistik.

Arlandaområdet är Sveriges största arbetsplats, med 17 000 anställda. Och nyetableringarna blir bara fler. I juni var en ny trafikplats med på- och avfart till E4 klar vid Rosersberg, strax söder om Arlanda. Hösten 2014 kommer en ny kombiterminal.

Läget kunde knappast vara bättre, med direktanslutning till E4, överlämningsbangård och närhet till Arlanda flygplats.

I juli flyttade Bo Andrén AB, BOA, in i ett nytt 14 500 kvm stort logistikcenter i Rosersberg.

– Korta leveranstider är ett viktigt konkurrensmedel för oss. Med vårt nya logistikcenter får vi ännu större möjligheter att förbättra servicen för våra kunder, sa Jörgen Sägman, vd för BOA, vid flytten från Sollentuna.

I oktober öppnas Lidl's nya lager, på 43 000 kvm.

### Mest i Sverige

Totalt öppnas ca 136 000 kvm nya logistikytor i fem anläggningar här i år. Det är överlägset mest i Sverige. I början av nästa år står också Bockasjöes nybygge på 31 000 kvm klart och senare 2014 öppnar Posten sin stora terminal.

IT-leverantören Dustin flyttade 2008 från 5500 kvm i Värtahamnen, till ny lagerbyggnad på 20 000 kvm i Rosersberg.

– Strategin att etablera oss i Norden krävde ett större och modernare lager och en ny placering, med kortare ledtider från distributörer och snabbare påfart på de stora vägarna, som E4 för våra danska leveranser och E18 för Norge, säger Per-Anders Barhag, logistikchef.

– Ytterligare en fördel var att vi hade en av våra större leverantörer i området, vilket så klart borgade för extra korta ledtider mellan beställning och leverans till. Detta givetvis extra viktigt när man jobbar med så sen cutoff som möjligt och många gånger direkt mot kundorder.

– Den nya avfarten hjälper oss att säkra in- och utflöden ytterligare. ■

AV GÖSTA HULTÉN

### FAKTA

Lidl .....	43 000 kvm
BOA .....	14 500 kvm
Altia .....	20 000 kvm
Schenker m fl .....	30 000 kvm
D:o .....	29 000 kvm
<b>S:a .....</b>	<b>136 500 kvm</b>



– En hjälpsam kommun lade allt till rätta för oss, säger Geir Nielsen, logistikansvarig XXL.

## Många nya lagerjobb till Örebroregionen

Med XXLs nya centrallager och PostNords nya brevterminal, som bägge öppnas nu i oktober, tar Logistikregionen hem närmare 500 nya logistikjobb.

Postens nya brevterminal i Hallsberg ska serva 55 kommuner i Mellansverige. Terminalbyggnaden som invigs den 29 september, är på 26 800 kvm. Totalt kommer runt 350 personer att arbeta där.

– Hallsberg är logistiknav för Mellansverige. Det känns naturligt att Posten etablerar sig just här, säger Magnus Larsson, projektledare för den nya postterminalen.

I dag finns 10 postterminaler runt om i Sverige. När Hallsbergsterminalen öppnas, stängs terminalerna i Karlstad och Västerås.

Enligt Magnus Larsson innebär Hallsbergs goda järnvägsinfrastruktur att Posten kan utnyttja järnvägsnätet mer än idag och flytta volymer från flyg till tåg.

### Nytt norskägt centrallager

Logistic Contractor bygger samtidigt nytt lager på 20 500 kvm i Örebro med norska Bulk Eiendom som ägare. Hyresgäster är norska XXL Sport & Vildmark, Nordens snabbast växande sportkedja.

XXL har lagt ner mycket tid på att värdera hur man ska etablera en optimal nordisk distribution.

Geir Nielsen, logistikansvarig XXL:

– Vi startade våren 2012 med att analysera de områden som verkade mest naturliga för ett centrallager i Sverige. Flera pekade på Jönköping, där andra stora aktörer som IKEA och

Elgiganten ligger och på Göteborg, med sin hamn. Vi tittade också på listan över Sveriges bästa logistiklägen.

– Men vi följer inte efter andra, vi vill gå först.

Tillsammans med Bulk Eiendom åkte han Sverige runt och kollade var det var möjligt att bygga ett lager med option att växa.

– Då dök Örebro upp som alternativ. Efter en analys av avstånden till våra varuhus och där vi ska etablera varuhus, inklusive Finland, såg vi snabbt att Örebro hade rätt läge.

Tillgång till arbetskraft, närhet till varuhusen i Sverige och Finland och möjligheten att försörja e-handeln i Norden avgjorde.

– Vi har option att bygga ut till 60 000 kvm med ett höglager på 30 meter.

– En hjälpsam kommun lade allt till rätta för oss, så att vi snabbt kom igång.

Kontraktet med Bulk Eiendom skrevs under den 29 januari i år. Den 1 oktober kan byggnaden tas i bruk. ■

AV GÖSTA HULTÉN

### FAKTA

Post Nord, Hallsberg .....	26 800 kvm
XXL Pålängen, Örebro .....	20 500 kvm
<b>S:a .....</b>	<b>47 300 kvm</b>



# Logistiklägen

FOTO: GÖTEBORGS HAMN



Världens största containerfartyg anlöpte Göteborgs hamn på sin jungfrutur i augusti, en symbol för stadens betydelse som Nordens största containerhamn.

## Göteborgs hamn är dragplåstret

I slutet av augusti anlöpte Maersk McKinney Møller, världens största containerfartyg, Göteborgs hamn för att lossa och lasta.

Jättefartygets besök är en symbol för Göteborgs betydelse som Nordens största containerhamn och bästa logistikläge.

För det är hamnen som är Göteborgs styrka.

På senare år har nya ytor för logistiketableringar öppnats i eller i direkt anslutning till hamnen.

Bygget av DB Schenkers nya logistikcenter startade i januari och har nu kommit mer än halvvägs. I december ska det 24 000 kvm stora lagret stå klart.

– Och intresset från kunderna är mycket stort, säger Mats Olsson, VD, Schenker Logistics.

Lagret kommer främst att hantera importgods till svenska slutkonsumenter. Byggnationen har pågått sedan januari och nu står lagret halvklart.

– Det blir en modern, anläggning som blir miljöklasscertifierad enligt Green Building, säger Henrik Bergman affärschef, NCC Construction som står för bygget.

Däckimportören Amrings ca 26 000 kvm stort lager i Arendal öppnades i början av 2013.

De kortade transportvägarna från inskeppning i hamnen till inlagring reducerar transporter och miljöbelastning och var ett viktigt skäl för etableringen här.

I Kärra bygger pappers- och kontorsgros-

sisten Tingstad Papper just nu ett 32 000 kvm stort lager, som öppnas i januari 2014.

### Konjunkturmätare

Göteborgs hamn är troligen också en säkrare konjunkturmätare än antalet godsvagnar som förr passerade Gunnar Strängs fönster i Kanslihuset.

30 procent av Sveriges utrikeshandel och över 60 procent av alla skeppade containrar, passerar Göteborgs Hamn. Antalet exporterade containrar ökade med fyra procent under första halvåret. Samtidigt minskade importen med en procent.

– Svensk handel står sig relativt stark i en orolig världsekonomi och botten verkar vara nådd när det gäller Europahandeln, säger Magnus Kärestedt, vd Göteborgs Hamn.

Totalt skeppades 466 000 containrar via Göteborgs Hamn januari–juni, två procent fler än motsvarande period 2012. ■

AV GÖSTA HULTÉN

### FAKTA

Amring .....	26 000 kvm
DB Schenker .....	24 000 kvm
<b>S:a .....</b>	<b>50 000 kvm</b>

FOTO: HELSINBORGS HAMN



Helsingborg, med sin oceanhamn framstår alltmer som södra Sveriges logistik huvudstad.

## Södra Sveriges logistik huvudstad

I Helsingborgsregionen med Landskrona öppnades förra året över 100 000 kvm nya logistikytor. Det har fört regionen uppåt på listan över Sveriges bästa logistiklägen.

Helsingborg, med sin växande oceanhamn och en utomordentlig infrastruktur i mötet mellan E4 och E6/E20, framstår alltmer som södra Sveriges logistik huvudstad.

Bockasjö har just nu tre byggen på 30 000, 35 000, och 29 000 kvm, alla för PostNord.

De första 30 000 kvm togs i drift redan hösten 2012 och var klara i början av 2013.

Ca 29 000 kvm på Ättekulla stod klara i december 2012 och togs i drift under första halvåret 2013.

– Ytterligare 35 000 kvm är under uppförande på Tostarp, säger Jan Magnusson, näringslivsutvecklare i Helsingborg.

Prode Laursens nya anläggning i Åstorp på 15 000 kvm togs också i drift 2012.

Landskronas genom tiderna största etablering, DSV nya terminal på ca 100 000 kvm togs i drift successivt, från mitten av december 2012. Den har nära 500 anställda.

– Landskrona har också mer bra, planlagd mark i A-läge utmed E6, säger Jan Magnusson.

För DHL Freight har just öppnat en ny anläggning ca 15 000 kvm. Helsingborgsbaserade Brinova har byggt den och den hyrs i sin helhet ut av DHL till returhanteringsföretaget SRS.

### Ny torrhamn

PUMA-Nordic bygger också nytt lager på ca 10 000 kvm. Det tas i bruk i etapper från oktober och framåt, men är inte i full drift förrän hösten 2014.

– 2013 är ett år som hamnar lite mitt emellan två år med riktigt stora satsningar, säger Jan Magnusson.

Ser man till hela perioden och vad som är på gång, framstår ändå Helsingborg som ett av Sveriges just nu hetaste logistiklägen.

Det som drar är, förutom stor livsmedels- och färskvaruhantering, en ökad e-handel som kräver nya lagerytor.

Nästa stora infrastruktursatsning är en ny torrhamn inne i landet, som ersättning för den alltmer överfulla kombiterminalen i hamnen.

– Det behövs en ny torrhamn både av effektivitets- och miljöskäl, menar Michael Halling, logistikansvarig i Brinova.

– Det är inte hållbart att som nu dra lastbilsgods fram och tillbaka genom stan, med gods som inte har med hamnen att göra.

Hans tips är att den nya torrhamnen byggs i Åstorp, på gränsen till Bjuv.

– Det här är ett idealiskt läge och kommunerna är intresserade.

Nytt är att e-handlare med lager i Helsingborg även kan distribuera i norra Tyskland.

När den beslutade Fehmernbältförbindelsen är klar, ökar Helsingborgs betydelse.

Andra infrastrukturprojekt är dubbelspår på Västkustbanan och längre fram fast förbindelse Helsingborg–Helsingör och Europabana Helsingborg–Stockholm. ■

AV GÖSTA HULTÉN

### FAKTA

DHL .....	15 000 kvm
PostNord .....	29 000 kvm
<b>S:a .....</b>	<b>44 000 kvm</b>

## 8. Intelligent Logistik



– Allt måste vara på plats och fungera den 7 oktober, säger Daniel Backlund.

# 143 portar skvallrar om Lidl's expansionsplaner

I dagarna driftsätter Lidl sitt nya centrallager i Rosersberg utanför Stockholm, som ersätter Eskilstunalagret. Med 43 000 kvm och 143 portar är det ett av de största i Storstockholm.

Den tyska livsmedelsutmanaren Lidl har efter flera svåra år med röda siffror lyckats få 160 butiker och en marknadsandel på ca 3,5 % i Sverige.

Satsningen i Norge gav man upp efter några förlustår och sålde sina butiker till Reitan-

gruppen. Men Finland är intressant för Lidl och i Danmark har man ett 80-tal butiker.

### Varför flyttar ni?

– Vi växer, dels genom nya butiker men även fler kunder i våra befintliga butiker. Då behö-

ver vi större lagerkapacitet. Möjligheterna att bygga ut i Eskilstuna var begränsade.

– Det nya centrallaget sänker också de totala logistikkostnaderna. Det blir mer effektivt och närmare till våra butiker, säger Lidl's logistikchef Mikael Hemmingsen, som möter upp vid det nästan färdigställda lagret.

Varuflödet från Lidl's storlager i Lübeck går via båt till Malmö och till Eskilstuna kombiterminal med tåg. En del går också med bil via Södertälje hamn.

– Målet är att flytta över detta flöde till kombiterminalen som byggs i Rosersberg.

– Vårt centrallager i Halmstad behöver också rustas inför framtiden och ska byggas ut, med start i höst.

### Flyttar över helgen

Flytten ska i stort sett ske över en helg, den 4–6 oktober. Måndagen den 7 oktober ska leveranserna komma från Rosersberg.



– Vi har ca 200 medarbetare i Rosersberg, främst lagermedarbetare. Inga bemanningsföretag anlitas, säger Mikael Hemmingsen.

### Hur är det möjligt att flytta ett helt centrallager över en helg?

– Vi förbereder och planerar noga – varubeståndet i Eskilstuna reduceras parallellt med att beståndet byggs upp i Rosersberg. De mindre känsliga kolonialvarorna fylls på först, ca tre veckor innan flytt, därefter kommer frysta varor och kylvaror. Sista frukt och grönt som levereras samma dag, berättar Mikael Hemmingsen.

– Vid flytthelgen beräknar vi att ca 2 500 pallar behöver flyttas från Eskilstuna till Rosersberg.

### Tekniska lösningar

Lagret är toppmodernt med moderna inlagrings- och rullställage, streckkodsmärkta pallar och pick-by-voice i orderpocket.

– Allt måste vara på plats och fungera till 7 oktober, säger Daniel Backlund, inköpare

med ansvar för indirekt inköp som hantverksutrustning, ställage och nu senast, bakugnar till butikerna.

– För vi satsar på butiksbakat i alla butiker.

De nya truckarna från Jungheinrich köps dock in centralt från Tyskland.

### Behövs det verkligen 143 portar?

– Vi bygger för framtiden. Flera nya butiker är redan på gång norrut bl a i Mora, Umeå, Ljusdal och Skellefteå.

I Stockholm har antalet butiker vuxit till ett 40-tal.

– Därför är Rosersberg ett bättre logistikläge för oss, menar Mikael Hemmingsen.

– Merparten av butikerna är konceptbutiker, identiska i utseende och storlek. Citybutikerna kan variera beroende på lokal.

### Bemötte inte kritik

Lidl fick en tuff start i Sverige med dåligt rykte när det gällde personalpolitik och produkter som svenska konsumenter inte kände till. Företaget beskyldes också för att vara slutet och inte svara på frågor.

– Vi var dåliga på att bemöta kritik. Mycket har gjorts för att ändra det som inte har fungerat, t ex kassorna med kort plockyta har bytts ut. Det var inte svenskar vana vid. Mjölk, mejeriprodukter under egna varumärken som Milbona och kött är numera svenskt. Personalen har kollektivavtal sedan etableringen 2003.

### Inga bemanningsföretag

– Rosersbergslaget kommer att ha ca 200 anställda, mest lagerpersonal men även ett 30-tal tjänstemän. Inga bemanningsföretag anlitas, alla medarbetare är Lidl-anställda. Ca 40% av de anställda följer med från Eskilstuna.

– Distributionen till butikerna sköts av kontrakterade åkerier.

Idag har man nio olika transportörer, både stora och små.

– För de allra nordligaste butikerna samlas godset med andra aktörer för att effektivisera.

### Ett fordon tar hela leveransen

Butikerna får i regel endast en leverans per dag, 7 dagar i veckan. Då kommer allt – både torrvaror, frysta varor, kylvaror och frukt och grönt.

– Vi skiljer oss från andra kedjor genom våra leveranser.

– Vi har 80 % nattleveranser. Chauffören har nyckel till ett leveransrum där varorna placeras. Det ökar flexibiliteten i logistikplaneringen.

I Stockholm går dock inte det. Där finns förbjudna nattlossningszoner. Först kl 7 kan man komma till vissa innerstadsbutiker ■.

AV LENA SONNE

Sveriges största hamn för daglig färjetrafik i Bornholm. Den strategiska placeringen och infrastrukturen med bra vägar mot och upp genom Sverige gör hamnen till ett av landets bästa logistiklägen.

DN

Det finns bra lägen. När det gäller kommunikation så har läget stor betydelse – vare sig det handlar om annonser eller logistik. Ystad Hamn är Sveriges största hamn för daglig färjetrafik till Polen och Bornholm. Den strategiska placeringen och den goda infrastrukturen med bra vägar mot Danmark och upp genom Sverige gör hamnen till ett av landets bästa logistiklägen.

# BRA LÄGE.

Det finns bra lägen och det finns mindre bra lägen. När det gäller kommunikation så har läget stor betydelse – vare sig det handlar om annonser eller logistik. Ystad Hamn är Sveriges största hamn för daglig färjetrafik till Polen och Bornholm. Den strategiska placeringen och den goda infrastrukturen med bra vägar mot Danmark och upp genom Sverige gör hamnen till ett av landets bästa logistiklägen.

Första halvåret 2013 har Ystad Hamn ökat godsvolymerna med 6,5% och antalet lastfordon med 10,1%. **Tack för det, läget!**

GE.

bra lägen. stor betydelse eller logistik. daglig färjetrafik placeringen vägar mot hamnen till n.

YSTAD  
HAMN LOGISTIK AB  
www.port.ystad.se

DE

De När d – V Ystad till o D



# Sliten infrastruktur hämmar järnvägen

Slitna och överbelastade järnvägar är ett stort problem. Men höjda banavgifter ifrågasätts som lösning.

Schweiz och Japan toppar listan på investeringar i järnväg. Därefter kommer Hongkong, Frankrike, Singapore, Finland, Tyskland, Spanien, Nederländerna och Sydkorea. (World Economic Forum 2012)

Sverige hamnar först på 21 plats, efter

Litauen. Det konstaterades på WSPs seminarium *Spaningar – trångt på spåren* nyligen.

Andra obekväma sanningar om svensk järnväg:

Trenden med ökad punktlighet på 1980-90-talen, har brutits på senare år.



Höjda banavgifter är kanske minst av allt vad godstågtrafiken behöver. Bild från Vaggeryd.

## NYGAMMAL LÖSNING I NY AVHANDLING

– Jag tror att man ska vara öppen för lösningar där både spåren och trafiken ligger i samma organisation, säger Björn Hasselgren, KTH, som skrivit avhandling om effektiva styrformer i offentlig sektor.

– I framtiden kan vi få en återgång till att spår och trafik sköts av samma aktör, något som inte är fallet idag i Sverige, menar han.

Men han vill ändå inte återskapa gamla Statens Järnvägar, med monopol på allt.

– Minska statens roll och sprid drivandet av järnväg till fler regionala organ. Låt järnvägsbolag ansvara för både spår och trafik.

Han nämner Schweiz som en förebild. Där finns en nationell samordningsorganisation. Men där järnvägen fungerar bäst, t ex i Schweiz och Tyskland, är den statligt ägd och Nya Zeeland har t o m återreglerat järnvägen.

I Schweiz ägs huvuddelen av normalspåriga järnvägar av Schweizerische Bundesbahnen.



FOTO: LENA SONNE

– Kanske borde vi ha särbestämmelser som leder till överflyttning till järnväg, säger Christel Wiman.

Ökade resurser har tidigare förbättrat punktligheten, men inte under senaste decenniet.

Persontågens usla punktlighet har uppmärksammat i media. Men för godstågen är punktligheten ännu sämre. Drygt 20 procent av persontågen kommer inte i tid. För godstransporter var ca 40 procent av tågen försenade enligt Trafikverket 2011.

### Norra Sverige värst ute

Störst är fokus på förseningarna kring storstäderna. Men i själva verket är problemen värst i Norrland.

Definition av punktlighet är dock lite olika.

I Schweiz handlar det om högst 3 minuter. För en rad länder är det 5 minuter. För Sverige och Italien har kravet sänkts till 15 minuter. Tågen kan alltså vara upp till 15 minuter försenade, men anses ändå ha kommit i tid.

Men från 1 september ändrar Trafikverket definitionen återigen: Numera får tågen vara högst 5 minuter försenade för att räknas som punktliga.

### Trafikrekord

Det är mer trafik än någonsin på spåren. Det var "all time high" under april-juli.

Några nyheter i Tågplan 2014: På Stockholm – Göteborg konkurrerar SJ, MTR och Citytåg. SJ återkommer på Västkustbanan och Pågatåget ska gå till Markaryd.

Den hårt belastade Västra stambanan blir pilotfall med en modell för kapacitetsfördelning vid konflikter mellan olika trafikupplägg.

Avregleringen har mött ökat politiskt mot-

stånd och en riksdagsmajoritet har krävt en översyn av följderna. Trafikverket anser att avregleringen bara börjat.

– Sverige har idag en öppen marknad med en långtgående avreglering med många aktörer. Internationella järnvägsföretag testas i Sverige, säger Christel Wiman, VD Tågoperatörerna.

Godspendlarna till och från Göteborgs hamn är 2000-talets stora framgångsaga.

Men utmaningarna för järnvägsbranschen är många. För lite och för sliten infrastruktur är det stora problemet.

– Höjda banavgifter utan kvalitetshöjning gynnar inte vår konkurrensen med godstransporterna på väg, menar Christel Wiman och vill ha konkurrensneutrala spelregler.

– Kanske borde vi t o m ha särbestämmelser som leder till överflyttning av gods till järnväg. ■

AV LENA SONNE

Vi bygger din nya logistikfastighet

Precis här! Strax intill motorvägen. Här har vi byggklar mark som väntar på dig. Vi har markoptioner vid högt rankade logistiklägen över hela landet. Titta in på [tribona.se](http://tribona.se) eller ring Christian Berglund på 0702-17 83 88. Vi bygger fastigheten precis som du vill ha den.

**TRIBONA**

Alltid bästa läge

# 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.

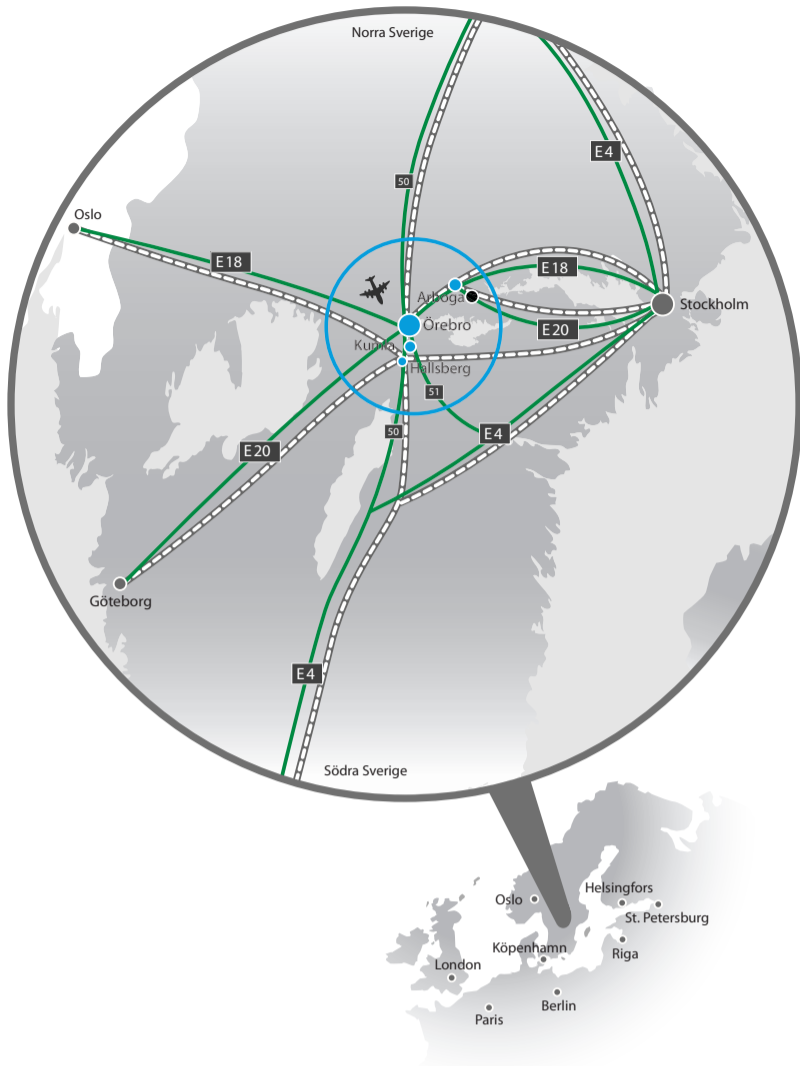
Läs mer på [www.logistikregionen.se](http://www.logistikregionen.se) och kontakta oss, så hittar vi den optimala etableringsplatsen utifrån dina önskemål och behov.



**LOGISTIKREGIONEN**

Business Region Örebro

[www.logistikregionen.se](http://www.logistikregionen.se)



## Framtiden kommer till Årsta 2014!

Framtidens transporter anländer med tåg, närmare bestämt till Sveriges modernaste logistikanläggning för crossdocking – Stockholm Årsta kombiterminal. Välkommen att diskutera ett av de bästa logistiklägena och hur vi kan underlätta din affär. Vi ses på Nordic Rail i vår monter B02:68

 **Jernhusen**



Den nya bron över Sundsvallsfjärden är efterlängtd. Men Sundsvallsborna får betala den både via kommunalskatt och broavgift.

# Du ska betala framtidens infrastruktur

Bor du i Nacka, Värmdö, Motala eller Sundsvall? Då är risken stor att du får betala nya broar, både med en lokal broavgift och via skatten.

Ny infrastruktur ska börja finansieras genom brukaravgifter. Det innebär att den som använder den, måste betala en avgift, för att finansiera eller bidra till finansieringen.

Riksdagsmajoriteten lovar sänkta skatter inför valet 2014. Men samtidigt säger sig alla partier vilja bygga ut infrastrukturen. Enligt OECD satsar Sverige mindre än andra EU-länder på sin infrastruktur. I Världsbankens mätningar av länders logistikprestanda, ligger Sverige bra till – utom när det gäller infrastrukturen.

Finansieringen vill regeringen bli lösa genom att brukarna, dvs bilisterna själva, ska få betala mer.

För vägar och järnvägar hindrar lagstiftningen att man tar ut direkt finansierande brukaravgifter. EU-regler begränsar möjligheten att ta ut avgifter för lastbilstransporter, utöver den blygsamma sk eurovinjetten. Undantag är dock broar och vägtunnlar, där kan eurovinjett och vägtull tas ut samtidigt.

I dag tillämpas vägtull bara på Öresunds- och Svinesundsbron.

Men nu föreslås flera lokala vägtullar runt om i landet.

## Vill gå vidare

Överallt har de mött kritik. Men regeringen tycks ändå vilja gå vidare. 2011 kom en rapport om ”brukaravgifter” och i juni 2011 utsågs en särskild utredare som ska föreslå skatter och avgifter för dem som använder vissa vägar och broar. 2012 fick utredaren i tilläggsuppdrag att

även föreslå nya regler för elektroniska vägtullar. Strax därefter lämnade den sk vägtullsutredningen ett förslag på hur avgifterna på de nya broarna över Motalaviken, Sundsvallsfjärden och Skurusundet i Nacka ska regleras.

## Motalabron

Motalabron kallas den nya landsvägsbron i nord-sydlig riktning över Motalaviken, väster om stadens centrum. Med bron, som öppnas den 9 oktober, får riksväg 50 en ny sträckning förbi Motala.

Bron är 620 meter lång med en segelfri höjd på 22,5 meter. Total höjd över vattenytan är 27 meter. Bron är byggd i stål och betong med en totalvikt på 25-30 000 ton. Brobygget påbörjades i juni 2010.

Kvällstid ska bron ljussättas av inbyggda lampor.

Av kostnaden står Motala kommun för 100 miljoner. Men varje bilist ska också 25 år framåt betala 10 kronor per överfart till Trafikverket.

– Det är en stark opinion mot broavgift, säger Peter Ingelsson, kommunchef i Motala. Han hoppas att regeringen backar.

– När bron öppnas i oktober kommer man att kunna köra där utan broavgift.

## Bara för tung trafik

Bron för E4 över Sundsvallsfjärden blir, med sina 2109 meter, Sveriges näst längsta vägbro, efter (den statligt finansierade) Ölandsbron. Brobygget är det största pågående brobygget

i Europa.

Nu är arbetet med delarna på land och gjutning av brostöd ute i fjärden klart. De nio stålsektionerna tillverkas i Tyskland, går med båt via Kielkanalen till Polen. Där svetsas de samman till ca 170 meter långa brospänn. Nu pågår lyft av brospänn. Senare i höst ska bron stå färdig.

Sundsvalls kommun vill ha broavgift, men bara för tung trafik, enligt ett avtal mellan

**”En Demoskopundersökning visade att 88 procent av innevanarna ansåg att den nya bron ska bekostas av staten.”**

kommunen och Trafikverket 2009. Men regeringen vill riva upp avtalet och ta ut en broavgift på 10 kronor även för personbilar. Sundsvalls kommun har avbrutit omförhandlingen om avtalet och anser att avtalet från 2009 gäller ...

## Skurubron

Nacka och Värmdö strax öster om centrala Stockholm tillhör landets snabbast växande kommuner. Bron över Skurusundet byggdes på 1930-talet och klarar inte växande behov. Men statliga anslag har regeringen avsatt först efter 2019.

I juni i år skrev Nacka kommun och Trafikverket ett genomförandeavtal om att bygga en ny bro, strax söder om den nuvarande, med planerad byggstart 2014. Nackas alliansmajoritet vill att bron, som beräknas kosta 850

miljoner, finansieras med en broavgift på 4 kr per överfart.

Men S-oppositionen i Nacka och majoriteten i Värmdö kommun motsätter sig broavgift. En Demoskopundersökning 2010 visade att 88 procent av kommuninnevanarna i Värmdö ansåg att bron ska bekostas av staten.

## Uppvaktar regeringen

Sveriges kommuner och landsting, SKL, som är kritiska till lokala broavgifter, har tagit initiativ till en samlad uppvaktning av regeringen som skjutits upp till i höst. SKL är emot broavgifter av flera skäl: Broarna i Sundsvall och Motala byggs för att ge miljövinster och en säkrare väg. Att då ta ut en lokal broavgift över bron, kan motverka det syftet, om bilister väljer den gamla sträckan.

Avgiften är också administrativt krånglig, dyr och orättvis enligt SKL. Man behöver inte betala för att åka på nya E4 förbi Uppsala eller på kommande Förbifart Stockholm, trots att den är mångdubbelt dyrare att bygga.

Sundsvall politiker för också egna samtal med regeringen. Man har även oroats över att Trafikverket och regeringen dröjt med pengar till de triangelspår som krävs för Sundsvalls nya logistikpark, så att de bägge problemen sammanfallit i tiden.

Men regeringen har bestämt sig. Från 1 mars 2014 kommer broskatt att tas ut.

– Det är absurt att i ett rättsämne som Sverige en part kan strunta i ett avtal, säger Jörgen Berglund kommunstyrelsens ordförande i Sundsvall (M) i en kommentar.

Hans företrädare Magnus Sjödin (M) lämnade i våras posten som KS-ordförande och partiet, i besvikelse över hur regeringen hanterat frågan om broavgift. ■

AV GÖSTA HULTÉN

## 12. Intelligent Logistik

# Den sårbara matlogistiken

Vi tar mat på bordet för given och lever ur hand i mun av ett rikt utbud av färsk livsmedel, från världens alla hörn. Men svensk livsmedelsförsörjning bygger på just-in-time-logistik och kedjan är extremt sårbar.

I dagens samhälle är de flesta beroende av livsmedelsbutiker, restauranger och storkök för att få sitt dagliga behov av mat. Vi får maten från hyllan eller serverad på tallrikar. Hur maten kommer till butikshyllorna eller tallrikarna tänker vi inte på.

– Logistikkedjorna för livsmedelsförsörjning är extremt sårbara för störningar, säger Lars Hellström, logistiksamordnare på Svensk Dagligvaruhandel.

Han är också miljöchef på livsmedelskedjan Axfoods logistikbolag Dagab och har god kunskap om hur livsmedelsförsörjningen är uppbyggd.

Frågan om livsmedelsförsörjning i krisituationer ligger honom varmt om hjärtat.

– Det är en oerhört komplex fråga. Marknadssituationen gör att det är svårt att samordna livsmedelsförsörjningen.

### Lagerminimering är god ekonomi

Det finns fyra stora livsmedelskedjor i Sverige, Ica, Coop, Axfood och Bergendahls. Försörjningskedjorna är effektiva, automatiserade och bygger på just-in-time, där lagerhållning minimeras. För livsmedelsindustrin handlar

lagerminimeringen om ekonomi. Ju kortare lagerhållning desto mindre bundet kapital, desto bättre marginaler och i slutändan förhoppningsvis billigare livsmedel.

– Jag skulle tro att lagren generellt skulle räcka 7–15 dagar för varor med längre hållbarhet. Färskvaror som frukt, grönt och kött skulle ta slut fortare.

– Teoretiskt sett skulle livsmedelsindustrin kunna ha beredskapslager, frågan är vem som skall betala för det.

### IT-störningar största hotet

Störningar i logistiken kring mat kan ha en lång rad orsaker, både ekonomiska, fysiska och elektroniska.

– När Islands ekonomi kollapsade var den Isländska valutan ett tag inte värd ett öre. Då var det i praktiken omöjligt att köpa något utifrån, och Island är inte självförsörjande på livsmedel, säger Therese Frisell.

En livsmedelskris skulle snabbt uppstå om landets gränser skulle stängas på grund av krig, ekonomiska eller världspolitiska orsaker till rent fysiska orsaker som snökaos, stormar, jordbävningar och översvämningar.



FOTO: ELISABETH OHLSON WALLIN

– Livsmedelsförsörjningskedjan är extremt sårbar, vid en störning skulle lagren ta slut på 7–15 dagar, säger Lars Hellström, logistiksamordnare på Svensk Dagligvaruhandel.

Svenska och europeiska mattransporter är också starkt beroende av oljan som skeppas genom Suezkanalen, världens just nu kanske mest våldsdrabbade och instabila region.

– En drivmedelskris skulle också direkt drabba matförsörjningen.

Med dagens kontantlösa samhälle är vi beroende av elektronik för att få tillgång till våra pengar.

– Om någon hackade det finansiella systemet så att det inte gick att betala med kort, skulle en livsmedelskris uppstå, trots att maten fanns i butikerna, säger Therese Frisell på Livsmedelsverket.

– Ta Cypern där bankerna stängde helt i två veckor under finanskrisen. Det gick att handla

på kredit, men hade man inte det så gick det inte att få tag i maten, trots att den fanns rent fysiskt.

Förutom fysiska logistikfrågor och betalning är IT en stor riskfaktor.

– Livsmedelsförsörjningen är till stor del automatiserad och beroende av elektronik. Många lager är helautomatiserade och order-system, plocksystem, beställnings- och affärs-system är beroende av IT-system. Om de skulle kollapsa skulle handeln stanna helt.

### Låg självförsörjandegrad

Sverige är självförsörjande på tex smör, ost och spannmål. Andra livsmedel behöver vi importera för att klara behovet.

– Självförsörjandegraden är låg och sjunker, säger Therese Frisell.

– En annan aspekt är ju att kunskapen om matproduktion och jordbruk försvinner.

Enligt Jordbruksverkets rapport *Sveriges handel med jordbruksvaror och livsmedel 2012* har både import och export av livsmedel ökat de senaste tio åren. Värdet av den svenska livsmedelsimporten var drygt 102 miljarder SEK, exportvärdet ca 58 miljarder, dvs ett underskott på drygt 44 miljarder.

– De senaste tio åren har importen ökat mer än exporten, vilket gör att vårt handelsunderskott ökar, berättar Lars-Anders Strandberg på Jordbruksverket. ■

AV HILDA HULTÉN



## Vikingarna hade rätt!



Mälardalen rankas som en av de allra bästa platserna i Sverige ur logistik-synpunkt. 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 båtvägarna ut i Östersjön tungt till Bålsta 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.

Vi ställer ut på Elmia Future Transport 8–10 oktober  
Monter: A04:58

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

**LOGISTIK  
BALSTA**  
[www.logistikbalsta.se/vip](http://www.logistikbalsta.se/vip)

**Nässjö har sex ingående järnvägslinjer. Fler än 30 företag i järnvägsbranschen med hundratals anställda. Järnvägsutbildningar. Entusiasm. Framtidstro.**

Nu arbetar vi med projektet  
**Nordiska Infrastrukturskolan.**

Vi finns i monter B04:10 på Nordic Rail på Elmia, Jönköping 8-10 oktober för att lyssna, informera och knyta kontakter. Precis som en klurig småländsk möbelentreprenör tycker vi att framtiden är underbar, "eftersom det mesta är o gjort".

Nyfiken redan nu? Se [www.nnab.se/nyhetsbrevet](http://www.nnab.se/nyhetsbrevet) eller kontakta projektledare Joakim Stenqvist, 070-2876055 / [joakim.stenqvist@telia.com](mailto:joakim.stenqvist@telia.com)

Din fribiljett till mässan hämtar du genom att gå in på [www.nnab.se/fribiljett](http://www.nnab.se/fribiljett)

**NI**  
NORDISKA  
NÄSSJÖ  
INFRASTRUKTURSKOLAN



Livsmedelshandelns logistik är högautomatiserad och känslig för IT-störningar.

FOTO: MATS LUNDQVIST

## ”Staten hoppas på att det löser sig”

Det finns idag ingen statlig myndighet med samlat ansvar för samhällets livsmedelsförsörjning vid en kris.

EUs konkurrenslagstiftning hindrar livsmedelskedjorna från att samarbeta om tex geografisk uppdelning av marknaden. Det gör att deras händer är bakbundna vid en krissituation.

– Jag tycker att det behövs en myndighet som är ansvarig för krisberedskap och hade mandat att frångå EUs konkurrenslagstiftning. Mig veterligen finns ingen krisberedskap alls.

Therese Frisell bekräftar bilden av ansvarsbrist.

– Sedan 2010 har vi på Livsmedelsverket ansvar att samordna krisberedskapen för livsmedel, men vi har inget ansvar för själva krisberedskapen. I dagsläget finns det ingen krisberedskap att samordna.

Fram till början av 2000-talet fanns ett statligt beredskapslager.

– Tanken var väl att man skulle upprätta någon slags beredskapsplan tillsammans med livsmedelsindustrin, men frågan föll i glömska, säger Therese Frisell.

Hon berättar att diskussioner förs med MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

– Norge har återinfört beredskapslager för den norra delen av landet.

– Även Finland har en lösning där staten betalar livsmedelsindustrin för en viss beredskapslagerhållning.

– Svenska staten hoppas på att det löser sig.

Therese Frisell tycker att det saknas en medvetenhet i samhället.

– Det stora problemet är att folk inte förstår att det inte kommer att stå någon myndighet utanför dörren och hjälpa till vid en kris. Den hjälp som kommer bör framförallt riktas till sjuka och individer som inte kan ta hand om sig själva.

### Individens ansvar

– Friska människor får räkna med att klara sig själva vid en livsmedelskris. Systemet bygger

på att du som individ har en egen beredskapsplan.

Detsamma gäller kommuner.

– Den offentliga matförsörjningen är ännu mer sårbar än livsmedelshandeln. En del kommuner har inga möjligheter att laga mat i egen regi, de får all mat till skolor och boenden i form av färdiga portioner som kan transporteras tiotals mil. Det blir väldigt sårbart.

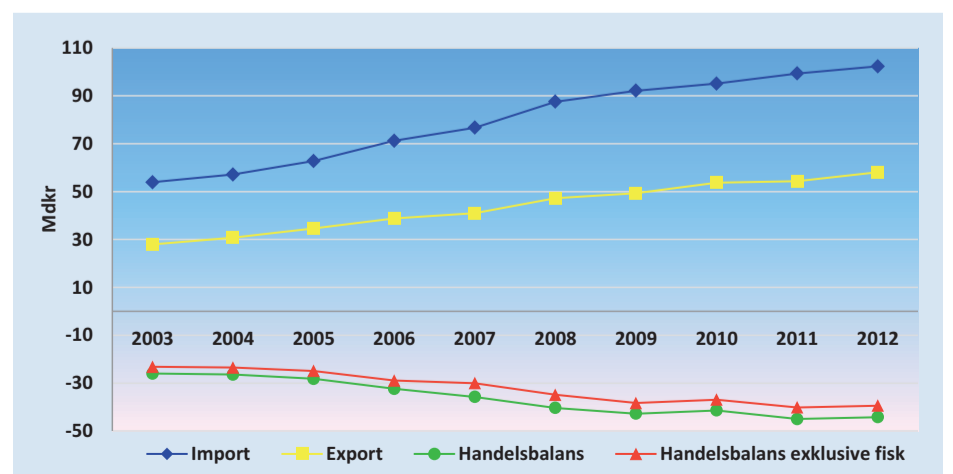
– Kommuner bör ha en plan för försörjning av värme, dricksvatten och livsmedel. ■

AV HILDA HULTÉN

FOTO: LIVSMEDELSVERKET



– Friska människor får räkna med att klara sig själva vid en kris, säger Therese Frisell.



Handelsutveckling 2003–2012.

Källa: SCB

## 14. Intelligent Logistik

# Göteborg inspirerar andra städer

Godstransporter har inte setts som en del av städernas transportsystem. Men i diskussionen om hållbara städer har gods i tätort alltmer kommit upp på agendan.

Färsk rapport visar att de hälsofarliga luftföroreningarna ökar och halterna av cancerframkallande partiklar blir extra höga. Sämst luft i Stockholm har Folkungagatan.

– Det handlar om att få bort tung trafik i citymiljöer, villkor för nattdistribution, skapa tidsfönster, ha regler för buller, köra gods i bussfiler vissa tider samt diskutera hur en samlastningsterminal kan fungera.

Det säger Cecilia Mårtensson, expert på transporter och infrastruktur på SKL.

Att planera för gods i tätort är inte självklart i alla kommuner.

– Men effektiviseringspotentialen är stor och många kommuner och regioner är på gång att upphandla omlastning och distribution. Stadskärnor, köpcentra och byggarbetsplatser har liknande behov av samordnade transporter.

– Vi vill visa på lyckade satsningar på samlastning.

### Inspirerats av Göteborg

Göteborg har sedan 6 år ett fungerande nätverk för gods och transporter där handel, fastighetsägare, åkerier, varuägare, transportörer, myndigheter och forskare finns med.

Malmö har inspirerats av Göteborg men profilerat sig som gång- och cykelstad. Nu tas ett godsprogram fram. Växjö började

med samordnade transporter för kontorsvaror, Borlänge med samordnade livsmedeltransporter. Halmstad har en fungerande samlastningscentral sedan flera år. Jönköping har en samlastningscentral på gång, Uppsala har samlastad citydistribution.

### Offentlig finansiering nödvändigt

Ystad, Tomelilla, Simrishamn m fl kommuner har kommit långt med ruttoptimering i sin region. Där finns logistikkompetens med i planeringen. Ängelholm startar en distributionscentral vid årsskiftet.

– I ett startskede har nästan alltid offentlig finansiering krävts, men nästan alla vill sedan ha en lösning som inte belastar kommunens finanser.

I Nederländerna finns den stiftelsedrivna samlastningscentralen Binnenstadservice som står för omlastning och slutdistribution. Tre aktörsgrupper samarbetar; varumottagare, offentlig sektor för inledande finansiering och logistikpartner med terminaluppbyggnad.

– De kör med mindre bilar och elbilar och även elcyklar. Man har infört miljözoner som utestänger tyngre transporter.

Att se över flöden, ruttoptimering, returtransporter, fyllnadsgrad är logistikkompetens som krävs för att lyckas. ■

AV LENA SONNE



Effektiviseringspotentialen är stor och många kommuner är på gång med samlastningsprojekt. (Bild från Sickla köpcenter i Nacka).

## Malmö först med citylogistik

Malmö har arbetat med sin citylogistik länge och var först i landet med ett cykelåkeri och ett gångtrafikprogram. Nu är man först att anställa en citylogistik.

– Vi anställer en citylogistik nu i höst, berättar Anders Nilsson på Gatukontoret i Malmö.

Utmaningen är bla annat att komma till rätta med lastbilstrafiken i city.

– Många lastbilar i fjärrtrafik åker fel i Malmö när de följer GPS – närmaste vägen är då genom city.

Anders Nilsson är med i ett godsnätverket för Stockholm, Malmö och Göteborg som har funnits i ett par år.

Malmö har tidigare haft en kommunal samlastningscentral, men den är nedlagd. Nu ska man starta ett nytt samlastningsprojekt för bättre citylogistik – i ett vinstdrivande bolag.

– Vi har fått anslag från Vinnova för att ta

fram en affärsplan för samlastning av handeldens flöden i city, kopplat till ett förbättrat servicekoncept för handeln.

– Vi vill att de inblandade ser det som ett servicekoncept där vi lägger till mervärdet – tex att ta avfall i retur från butik vid leverans av varor.

Om det fungerar återstår att se.

– Även de kommunala flödena är intressanta och här ligger vi också i startgroparna.

– Utmaningen i Malmö är att staden blir allt tätare och mer gods ska samsas på samma utrymme som förut. ■

AV LENA SONNE

**Sundsvall Logistikpark**  
**Ett nytt transportnav i hamnen**

Sundsvall Logistikpark är en satsning på tillväxt och miljö. Vi bygger ut Sundsvalls Hamn med en containerhamn, kombiterminal i hamnen och ytor för etablering av logistikverksamhet.

Redan idag finns järnvägsanslutning till Sundsvalls Hamn, som är en av Sveriges största skogsindustrihamnar. Dessutom går regelbundna sjötransporter till Rotterdam, Lübeck och London.

Etableringsytorna i direkt anslutning till dessa tre transportslag och närheten till flyget, skapar nya spännande affärsmöjligheter. Dessutom ligger Sveriges näst största handelsområde, Birsta, och Sundsvalls stenstad med Norrlands största citygalleria, ett stenkast från logistikparken.

Sundsvalls Hamn AB  
www.sundsvallshamn.se

SUNDSVALL  
LOGISTIKPARK  
www.sundsvalllogistikpark.se

## Halmstad har halverat transporter

Varutransporterna står för hälften av koldioxidutsläppen i Halland. Mycket tung trafik passerar nära centrala Halmstad.

Halmstad är en av få kommuner som nått goda resultat med samordnade transporter. Med en omlastningsterminal har antalet varuleveranser inne i staden halverats, från ca 40 000 till 20 000.

– Vi har haft ett 4-årigt avtal med Bring Express. Nu har vi upphandlat en ny lokal transportör, och uppgraderat kraven, säger Michael Elofsson, transportchef i Halmstad, med lång logistikerfarenhet.

### Tidsfönster underlättar

En förbättring från februari i år är tidsfönster för leveranser.

– Förskolor och andra institutioner vill veta när leveransen kommer. Nu har de fasta tidsfönster och fasta leveransdagar. Förut fick de ta emot varor hela dagen.

4–5 lastbilar används för att klara leveranserna till kommunala institutioner, men tran-

portören har också avtal med många privata aktörer för att få lönsamhet.

För att klara leveranser med tidsfönster används samma ruttoptimeringssystem som vid logistikplaneringen för London OS.

### Ruttoptimeringssystem som krav

– Ruttoptimeringssystem var ett av kraven vid upphandlingen. Det bidrog till att transportören skaffade det och nu använder det dagligen för att optimera sina rutter.

Priset sätts per stopp och per kilo, så att samordnade transporter gynnas.

Med samordnad varudistribution blir det också bättre förutsättningar för mindre, lokala leverantörer och producenter och gynnsam prisutveckling på lång sikt. Andra fördelar är säkrare miljö kring skolor och förskolor och minskad miljöpåverkan. ■

AV LENA SONNE



# Lär av tidigare misslyckad citylogistik

Av alla städer i Sverige har Stockholm störst behov av en fungerande citylogistik. Men alla försök har misslyckats. Istället tar andra städer nu tåten.

Citylogistik i Stockholm framstår som logistikprojektets Moment 22.

Redan i Intelligent Logistiks 2/2006 skrev vi om det förra stora försöket. Stockholms stads då 1 540 arbetsplatser, skolor, förskolor, vårdhem och äldreboenden, fick 3-4 leveranser om dagen. Citylogistikprojektet skulle ge en, eller högst två leveranser i veckan.

Men projektet lades ner när Stockholm bytte majoritet vid valet 2006 och många kommunala institutioner privatiserades och ett avtal med Schenker revs upp.

*Varför skulle liknande citylogistikprojekt lyckas nu?*

– Medvetenheten om problemen med för många lastbilar i stadskärnor har växt under senare år. Vi har fokuserat på de positiva erfarenheterna, säger Michael Stjärnekull, samhällsplanerare på Sweco och medförfattare till en färsk skrift om citylogistik från SKL.

– Ofta handlar det om samdistribution av matvaror för kommunal verksamhet, men också kontorsvaror. Man har också lärt av tidigare misslyckade projekt.

– Man kan se på planeringsförutsättningarna, föra dialog med leverantörer och anpassa distributionen till behoven hos mottagarna. En fördel med samdistribution är att leveranser kan komma "enligt tidtabell". Det underlättar för mottagarna.

– När måste tex en skola senast ha sin matleverans.

*Går det att få lönsamhet?*

– Det finns idag affärsmodeller för att få företagsekonomisk lönsamhet, även om de inte alltid håller.

– Då måste man överväga om nyttan är så stor att kommunen bör subventionera, så som man redan gör med kollektivtrafiken.

Göteborg har "gångfartsområden" där lastning och lossning helt sker på de gåendes villkor.

Att ha tidtabeller, som kollektivtrafiken, underlättar och skapar trygghet.

Ändamålsenligt placerade lastplatser som kollektivtrafikens hållplatser är viktigt. ■

AV LENA SONNE

FOTO: LENA SONNE



Köer, trängsel, dålig luft och dålig effektivitet. Behovet av bättre citylogistik är stort.



## 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 i Stockholm-Mälardalen ring Mikael Jonsson 073-950 63 00, Krister Widström 076-723 16 81 eller Bernt Arehäll 070-340 25 32.

Mer information hittar du på:  
eskilstuna-strangnaslogistik.se

"Sveriges bästa transportlösning 2013"

Eskilstuna+Strängnäs  
**logistik**



## 16. Intelligent Logistik



FOTO: HILDA HULTÉN

Sendus grundare Fredrik Hamilton och Anders Eriksson vill förändra villkoren för transportbranschen.

# Dejtingsajt för åkare och kunder

I de sociala nätverkens och samåkningens tid kommer nya tankesätt och lösningar för att få effektivare transporter. Sendus är en transportmarknadsplats som direktkopplar transportörernas lediga ytor med allmänhetens behov.

I ett ekande företagshotell i centrala Stockholm sitter ett gäng unga entreprenörer framför sina laptops och jobbar med kontaktförmedling på nätet. Förmedlingen gäller transporttjänster mellan kunder och transportörer.

– Vi är åtta personer totalt, de flesta jobbar med utveckling, berättar Fredrik Hamilton, vd och medgrundare.

Sendus grundades i januari 2013 av studenterna Fredrik Hamilton, Axel Warg och Anders Eriksson. Affärsidén är enkel: Privatpersoner och företag lägger upp uppdrag i form av gods som behöver transporteras från A till B. Transportörer kan sedan söka uppdrag som passar ihop med deras planerade rutten och på så vis fylla tomma utrymmen eller returer.

Idén föddes när han själv skulle sälja ett löpband på Blocket.

– Hon som köpte löpbandet bodde i Märsta och jag i centrala Stockholm. Ingen av oss hade bil. Men det gick inte att få tag i någon transportör som kunde frakta för 500 kronor, som var hennes budget. Det slutade med att jag fick låna en bil och köra själv.

### Ökad fyllnadsgrad

Tanken med Sendus är enkel. En hemsida där den som behöver något transporterat från plats A till plats B kan kostnadsfritt lägga upp ett uppdrag. Sedan är det upp till transportörer med ledigt utrymme att bjuda på uppdraget. Målet är att öka fyllnadsgraden på redan existerande transporter.

– Det är väldigt mycket outnyttjad plats i dagens transporter, närmare hälften av alla transporter går tomma, säger Fredrik Hamilton.

– Samtidigt tjänar åkarna väldigt lite pengar. Det här är ett sätt för dem att öka fyllnadsgraden och tjäna extrapengar på redan planerade körningar.

Att lägga upp ett uppdrag är kostnadsfritt.

**”Transportörerna är anonyma, det gör att de kan ta uppdrag utan att det påverkar deras ordinarie prislistor.”**

I stället tar Sendus 10 % av priset på transporten i förmedlingsavgift. Det handlar inte om någon traditionell fraktbörs. Priserna på transporter som förmedlas, ligger ofta långt under marknadspriserna i övrigt.

### Teknisk utmaning

– Transportörerna är anonyma, det gör att de kan ta uppdrag utan att det påverkar deras ordinarie prislistor. Vi skippar flera mellanhänder och ger kunder och transportörer en plattform för direktkontakt. Det gör att transportörerna kan fylla sina bilar och kunderna får billigare transporter.

Förmedlingen drog igång i mars. Nu har 160 transportörer anslutit sig till tjänsten och



FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

En gondol från Venedig till James Bond-museet i Nybro är ett mer udda av uppdragen Sendus förmedlat.

ca 10–30 uppdrag läggs ut varje dag.

Åkarna är allt från småföretag med ett par bilar till stora åkerier. Den största transportören som är ansluten har ca 700 bilar.

– Tjänsten är anonym tills bokningen är gjord. Men transportörerna får en användarprofil och betygsätts av kunderna efter genomförd transport. De bygger upp sitt rykte utifrån det.

Åkarna kan söka uppdrag på tre olika sätt; kategori, plats eller en ruttökning som matchar deras befintliga rutt mot uppdragen i databasen.

– Matchningen görs utifrån en redan inplanerad rutt och därefter visar vi uppdrag som ligger långsmed den planerade rutten, förklarar Fredrik Hamilton.

– Den största utmaningen är att utveckla tekniken och skapa en tjänst som fungerar. Vi satsar inte på volymer i nuläget utan på att få nöjda kunder och transportörer.

### Gondol från Venedig

Målgruppen är kunder som har större saker som behöver fraktas, en stor del av transportererna sker utomlands.

– Det har blivit väldigt mycket transporter till och från andra länder, ofta flytt hjälp eller större gods som bilar och båtar. Den konstigaste leveransen vi förmedlat är nog en gondol som fraktades från Venedig till Nybro.

Gondolköparen var Bond-entusiasterna Gunnar ”James Bond” Schäfer, som driver världens enda James Bond-museum på orten. Anledningen var filmen Moonraker från 1979, då dåvarande James Bond, Roger Moore, i en scen färdas i en gondol genom Venedig.

– Det var visst svårt att få tag i en gondol, de ärvs i generationer och säljs sällan utomlands. Det var roligt att kunna hjälpa till med den transporten.

Sajten har hittills gått över förväntan och företaget har uppmärksamats med priser i både Business Challenge och Klarnas tävling Tillväxtjakten, som ges till innovativa lösningar för e-handel.

– Vår fördel är att vi kommer utifrån och inte har några gamla förutfattade meningar om hur saker ska fungera, bara åsikter om hur det borde vara, säger Fredrik Hamilton.

– Vi vill förändra en bransch och vi är här för att stanna. ■

AV HILDA HULTÉN

Letar du jobb eller kompetens inom lager, logistik, produktion och transporter?  
På [intelligentlogistik.se/jobb](http://intelligentlogistik.se/jobb) hittar du nya jobberbjudanden varje dag.



# Nytt index gör logistiken mätbar

I Världsbankens mätningar ligger Sverige bland de tre bästa i världen när det gäller logistikeffektivitet. Men hur mäter man den? Ett nytt, enkelt verktyg gör det möjligt.

Ständiga förbättringar är i fokus i de flesta företag. Att mäta och jämföra sin logistikeffektivitet med andra företags, är viktigt för att veta hur effektiv man är och vad som kan förbättras.

Men hittills har det varit svårt att enkelt och kontinuerligt följa upp sin logistikeffektivitet. Utvecklingen av appar och ett nytt svenskt initiativ gör det nu betydligt enklare.

– Det internationella samarbetsprojektet BenC – Global Benchmarking Benefits Concept, skapar ett unikt och globalt jämförbart effektivitetsindex för logistiken för företag i de flesta branscher, säger Håkan Fischer, på Merit Consulting, som tagit initiativet.



– Den globala ansatsen, den uttalade samhällsnyttan och den moderna och lättanvända tekniken gör BenC unikt, säger Håkan Fischer.

Indexen kallas Supply Chain Efficiency Index SEI-1 och SEI-2 och består av sammanlagda och vägda logistiska nyckeltal för bl a lageromsättningshastighet, leveransprecision och kostnads/leverantörskontroll. Andra nyckeltal är transportkostnader i förhållande till omsättning, både totalt och för utgående leveranser.

## Både genomsnitt och toppvärden

De publiceras kvartalsvis, med början i oktober 2013 och innehåller en global nyckeltalsredovisning med drygt 20 olika logistiska nyckeltal, effektivitetsjämförelser mellan länder och branscher och logistiktrender per bransch och land.

Många företag vill bli ”bäst i klassen”.

– Därför har vi med både genomsnitt och toppvärden per bransch.

Logistikindexet är ett svenskt initiativ, men har en global ansats.

– Den globala ansatsen, den uttalade samhällsnyttan och den moderna och lättanvända tekniken är det som gör BenC unikt.

Slogan är ”The worlds KPIs at your fingertips” för indexet blir det första helt globala.

Redan från starten finns partners i Norge och i Nederländerna. Man siktar på att ha en partner per land i slutet av 2014. Varje partner hjälper till att få in KPI-värden från sitt land till databasen.

## Samarbete med forskare

Arbetet startade i slutet av 2012 och är ett samarbete mellan Merit Consulting AB, MYSIGMA AB, Logistikföreningen PLAN och tidningen Intelligent Logistik.

Under våren har man, tillsammans med forskare vid Linnéuniversitetet och Linköpings Tekniska Högskola tagit fram lämpliga logistiska nyckeltal/ KPI (Key Performance Indicators) och definitioner. De största värdena för användarna/företagen/organisationerna är att man, helt anonymt, interaktivt och i realtid kan jämföra sin egen effektivitet med andra företag i sin egen och andra branscher. Man får se både branschgenomsnitt och toppvärden m m för de nyckeltal man registrerat och den bransch man själv tillhör/registrerat.

Man kan även få landsrapporter, branschrapporter och trendrapporter.

Det finns även ett stort värde i att benchmarking i sig ger organisationerna incitament till kontinuerliga logistiska förbättringsåtgärder, som i sin tur ger högre logistisk effektivitet och bättre nyckeltal.

## Direkt ur det egna affärssystemet

För insamling av nyckeltalen finns två appar med motsvarande hemsida, där användare/företag/organisationer lägger in sina nyckeltalsvärden månadsvis i den globala databasen.

– Det finns dessutom ett BI-verktyg (Business Intelligence), BenC 2.0, som automatiskt hjälper företaget att månatligen automatiskt och med samma, exakta definitioner, dra nyckeltalsvärden direkt ur det egna affärssystemet.

## ”Benchmarking Across Borders”

Beroende på vilken app man använder, får man inblick i nyckeltalsvärden och index i andra branscher än sin egen.

– Man kan välja mellan två och sju extra branscher ur en branschlista. Denna möjlighet att jämföra nyckeltal mellan olika branscher globalt kallar vi för ”Benchmarking Across Borders”, säger Håkan Fischer.

Realtidsrapporten i app och BI kan visa egen historik och trendutveckling upp till tre år tillbaka i tiden, förutsatt att man har lagt in värden för perioderna. Värden kan även läggas in retroaktivt.

– I BenC Partner Rapporter kan olika branscher därmed jämföras med varandra, liksom olika länders logistiska effektivitet.

## ”Mer direkt nytta”

Jan Sjöstrand, MySigma, var under tio år ansvarig för logistikmätningen i den globala Davies Databas som presenterades årligen av



– Det här indexet kan ge direkt operativ nytta i den dagliga verksamheten, säger Jan Sjöstrand.

Establish.

– Det här nya indexet är betydligt mer operativt och kan ge mer direkt nytta i den dagliga operativa verksamheten, menar han.

– Man kan också få hjälp att identifiera de företag som är rätt att jämföra sig med.

– Dessutom kan detta om man så vill, bli ett forum att visa upp sig på och att få kontakt med andra företag att jämföra sig med.

– Man kan inte bara se vad man gör för fel utan hur man kan förbättra sig, säger Jan Sjöstrand.

## Så kommer man med

Apparna finns att tillgå via partnernas hemsidor och olika logistikforum på bl a LinkedIn from vecka 38.

Basic-versionen är kostnadsfri och man kan vara helt anonym. Ju mer man lägger in, desto mer får man tillbaka.

Det finns även en öppen diskussionsgrupp



FOTO: NEVIT DILMEN, WIKIMEDIA COMMONS

Att kunna jämföra sin prestation med andra är viktigt för utvecklingen.

på LinkedIn: BenC – Global Benchmarking Concept, Logistics and Supply Chain, där definitioner av KPI och andra frågor kan diskuteras.

Även ansökan om partnerskap görs på BenC-forumet på LinkedIn. Partners har också ett forum på LinkedIn där Partner Rapporter diskuteras/distribueras samt nya versioner av appar och BenC 2.0 handhas.

– De som främst borde intressera sig för denna nya möjlighet är inte bara logistikchefer, inköpschefer, lager och distributionschefer. Även för vd-ar, enhetschefer, regionchefer m fl borde det vara högtintressant att se hur man ligger till jämfört med andra, menar Håkan Fischer. ■

AV GÖSTA HULTÉN

## NREP LOGISTICS

Logistics Understanding, Real Estate Expertise

# NYA EFFEKTIVA LOKALER

i nordens knutpunkter



Nordic Real Estate Partners

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

## 18. Intelligent Logistik

# Straffavgift tvingar Volvo söka ryska leverantörer

Volvos lastbilsfabrik i Kaluga i Ryssland ökar sin produktion, men nya straffavgifter tvingar fabriken att skaffa fler ryska underleverantörer. Det kan på sikt påverka sysselsättningen hos svenska leverantörer.

Volvo AB investerar fram till 2014 ca 780 miljoner kronor i en utbyggd anläggning för sin tillverkning av hytter vid sin fabrik i Kaluga. Den utbyggda anläggningen, som beräknas tas i bruk 2014, får en total kapacitet på 15 000 hytter per år.

I januari lämnade den 10 000:e Volvolastbilfabriken i Kaluga.

– Investeringarna här är ett naturligt steg för att ytterligare befästa vår redan starka position inom tunga lastbilar i Ryssland, sa Volvos platschef i Kaluga, Lars Färnskog, vid ett seminarium under Plankonferensen i Stockholm.

### Tillväxtregion

Fabriken i Kaluga, som ligger cirka 20 mil sydväst om Moskva, invigdes 2009. Den försörjer idag Ryssland och kringliggande länder med lastbilar av varumärkena Volvo och Renault Trucks.

I motsats till Sverige är huvuddelen eller 70 % av Volvos produktion i Ryssland anläggningsbilar, inte dragbilar. Kalugaregionen är en av Rysslands starkaste tillväxtregioner.

Med en avundsvärt låg arbetslöshet, kring 0,5 procent, avviker den idag markant både från Sverige och Västeuropa. En rad stora internationella företag har valt att etablera sig här. Av fordonstillverkare finns, förutom Volvo och partnern Renault, VW, Peugeot och Mitsubishi på plats.

– Många svenska företag är intresserade av att etablera sig här, säger Lars Färnskog.

2012 var totalmarknaden för västerländska tunga premiumlastbilar i Ryssland över 25 000 fordon, en fördubbling jämfört med 2010.

– Men även den ryska marknaden har gått neråt den sista tiden.

Det mest överraskande positiva i Ryssland är den engagerade och intresserade arbetarna.

– Våra medarbetare är unga. Medelåldern är strax över 30 år. De är så öppna och villiga att pröva förändringar.

### Straffavgift

2012 har varit ett år av hårt arbete för att förbättra alla interna processer. I det arbetet har man tagit hjälp av konsultföretaget Accenture.

De första åren var fabriken ett uppstarts-



– Kalugaregionen är en av Rysslands starkaste tillväxtregioner, flera multinationella företag har etablerat sig här. "De engagerade och intresserade medarbetarna är det mest positiva", säger Lars Färnskog.

projekt. Nu har utvecklingen vänt:

– Vi har börjat med teamarbete. Vi har infört strukturerade processer. Vi har förbättrat alla KPI-er.

Materialtillgängligheten har t ex gått från 10 % i början av 2012 till 70 % vid årets utgång.

Man har också infört en linjeorganisation. Problemen ligger på ett annat plan och hand-

Men med bara en helgs varsel kom nyligen beskedet om stopp för import av fälgar och däck från Belgien.

För att få en smidigare försörjning av komponenter från väst, har Volvo en egen tulladministration, där man kan deklarerat det egna godset.

### Från Umeå till Petersburg

Från början har helt färdiga hytter gått från Volvos fabrik i Umeå och till Kaluga på olika vägar.

Idag går hytterna med båt från Umeå/Holmsund till St Petersburg och därifrån med lastbil till Kaluga.

– Men att ta hytter på järnväg bör vara ett intressant alternativ. För i motstats till vad många tror så är de ryska järnvägarna mycket pålitliga och brukar hålla tiden.

När mer komponenter måste tas från Ryssland kan det t ex innebära att fler hyttkomponenter, som nu kommer från Umeå i framtiden kommer att tillverkas i Ryssland.

– Nyligen fick vi en rysk leverantör till bäddar i hytterna. Det betydde att en del kapacitet frigjordes i Umeå.

Att än fler komponenter börjar tillverkas i Ryssland kan givetvis påverka sysselsättningen i Volvos svenska fabriker.

– Men viktiga komponenter som axlar och växellådor kommer inom överskådlig tid att tillverkas i väst. ■

AV GÖSTA HULTÉN



På Kalugafabriken är medelåldern bara strax över 30 år.

lar om regelverk och lagar.

En ny straffavgift på 5–13 000 Euro per tillverkad lastbil infördes i november. Avgiften kvarstår så länge man inte tar minst 45 % av komponenterna från ryska leverantörer.

– Det blir givetvis tufft, men vi jobbar på att komma upp i en sådan andel före 2020, säger Lars Färnskog.

Problemet är att hitta tillräckligt många bra ryska leverantörer.



### 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](http://www.centiro.se/kampanj)

**centiro**

PEOPLE-DRIVEN LOGISTICS SOFTWARE

Erbjudandet gäller tom 2013.10.31



I januari lämnade den 10 000:e Volvolastbilfabriken i Kaluga. Fram till 2014 investeras 780 miljoner i en utbyggd hyttillverkningsanläggning.



EAST  
SWEDEN

[www.eastsweden.se](http://www.eastsweden.se)

- Nära demografiska mittpunkten
- Kompletta transportinfrastruktur
- Nära tillväxtmarknader vid Östersjön
- Spetskompetens och -utbildningar
- Logistiktjänster, 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](mailto:pontus.lindblom@norrkoping.se) +46(0) 11-15 12 74  
eller [per.widman@nulink.se](mailto:per.widman@nulink.se) +46(0) 13-33 66 00



Linköping  
Där idéer blir verklighet



NORRKÖPING

## 20. Intelligent Logistik

# ”Järnvägstransporter och stadsplanering måste samarbeta.”

DB Schenker Award för bästa logistikavhandling gick i år till Sönke Behrends, forskare vid Chalmers och projektansvarig för citylogistik, för doktorsavhandlingen ”Urban freight transport sustainability.

### Vad handlar avhandlingen om?

– Avhandlingen handlar om frågan hur kombitransporter kan integreras i det urbana transportsystemet. För att uppnå ett hållbart transportsystem där det mesta godset fraktas med tåg istället för med lastbil, måste järnvägstransporter och stadsplanering samverka och ses som en helhet snarare än som separata intressen.

I avhandlingen har jag tagit fram ett ramverk som kan hjälpa stadsplanerare att fatta beslut som leder till ett hållbart transportsystem.

### Tycker du att man tar tillräcklig hänsyn till logistik och godstransporter i stadsplaneringen idag?

– Nej.  
– Stadsplanerarna har en mycket viktig funktion att fylla eftersom de till stor del dikterar villkoren för övriga aktörer i citylogistik, men de saknar ofta den logistikkompetens och

den helhetssyn som behövs. De ser de ekonomiska intressena som separata från de sociala.

**”Stadsplanerarna har en mycket viktig funktion att fylla eftersom de till stor del dikterar villkoren för övriga aktörer i citylogistik. Men de saknar ofta den logistikkompetens och den helhetssyn som behövs.”**

Vore det en bra idé att logistiker är med i stadsplaneringen?

– Absolut.

– Generellt behövs en beteendeförändring. Inom stadsplanering har man inte vetat något om logistik. Det har varit helt olika världar. Tidigare tänkte man inte så mycket på godsflorena men man har nu blivit mer medveten om det.

– De senaste åren har det hänt mycket inom godstransporter i städer, både i Sverige och internationellt. Kommuner börjar bli medvetna om logistikens roll i arbetet för hållbara städer. Problemet är dock att de demonstrationsprojekt som genomförs, inte fullskaligt implementeras efter det att finansiering avslutats.

– I Göteborg, där jag bor, har vi ett stort projekt på gång, som kommer att utveckla affärsmodeller för nya logistiklösningar i tre viktiga områden- godsförsörjning, bygg & anläggning och avfall & återvinning.

### Vad är viktigast nu?

– Det viktigaste är att planeringen tar hänsyn till intressen hos samtliga berörda aktörer för att nå samsyn och lösningar, som är anpassade till samtliga intressenter. En av de största utmaningarna för urbana godstransporter är därför att utveckla metoder som underlättar kommunikation och samarbete mellan de olika aktörerna.

– Göteborg har ett godsnätverk där transportleverantörer, fastighetsägare, varuägare, fordonstillverkare, intresseföreningar,



– Logistikern måste in i stadsplaneringen från början, menar Sönke Behrends.

akademi och kommun möts för att diskutera aktuella frågeställningar och åtgärder.

Detta arbetssätt har visat sig mycket framgångsrikt för att kommunicera, utveckla och förankra åtgärder och har inspirerat ett antal andra städer i Europa. ■

AV LENA SONNE

## Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

**Missa inte att synas i kommande nummer!**

**Nr 6/7** av magasinet  
Utkommer vecka 50. Materialdag 22/11

**Om: Industriell logistik •**

- LEAN i industrin •
- Logistikfastigheter •
- Lager • 3PL •

*Mässupplaga: Transportforum i Linköping*

---

**Nr 1, 2014** Tematidningen i  
**Dagens Industri**  
Utkommer vecka 6. Materialdag 25/1

**Om: Sveriges bästa logistiklägen 2014 •**

- Infrastruktur •
- Logistikfastigheter •

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

www.intelligentlogistik.se

Kilen  
kryssset

## Kan du hitta ett bättre upplägg?

**Satsar i Sveriges mest expansiva logistikregion, Stockholm och Mälardalen. Äger och förvaltar logistikfastigheter i 18 kommuner.**



**Marknehav med attraktiva lägen i Strängnäs, Sigtuna, Upplands-Bro, Nykvarn och Staffanstorps, sammanlagt 4.000.000 kvm. Utvecklar med detaljplaner och infrastruktur.**



**Hyra lokaler, köpa mark? Fördelaktigt upplägg med**

- mark i attraktivt läge
- stomme i betong
- fasad av betongelement



kilenkryssset.se 0152-244 00

BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR

# Leangurun har gått över till guran

Efter 20 år med Toyotafilosofin har leangurun Jeffrey Liker trappat ned på forskarambitionerna och tagit igen lite fritid. ”Jag tar mig tid att spela golf med min son. Och jag spelar gitarr varje dag” berättade han vid ett Sverigebesök i samband med Plan-konferensen.

Jeffrey ”Jeff” Liker är en av världens stora leanapostlar. Han är professor industri och produktionsteknik vid universitetet i Michigan, men mest känd för sin bok *The Toyota Way* som kom 2004. Nu har han skrivit nio böcker om TPS och lean.

– Mina böcker har gjort att jag klarar mig ekonomiskt utanför den akademiska världen. Jag slipper lite av pressen att hela tiden vara tvungen att prestera som forskare, berättade han över en lunch på årets Plan-konferens i våras.

## ”Bygg partnerskap”

Han föreläste bl a om att bygga samarbeten och partnerskap i verksamheten.

– Samarbete handlar inte om att pressa sina leverantörer tills de går på knäna, utan om att hjälpa sina affärspartners så att bägge utvecklas och tjänar på relationen.

– Blir samarbetet lyckat så bygger man upp ömsesidigt förtroende och långsiktighet.

Han vill inte använda ordet ”leverantör” i sin klassiska bemärkelse, där företag ställs mot varandra och priset avgör.

– Det handlar om att bygga partnerskap.

Prispress och att byta leverantör skapar ingen utveckling, bara kortsiktig vinning.

– Toyota skriver inte korta kontrakt, de utmanar sina partners att växa in i rollen som leverantörer genom kontinuerlig förbättring. Samarbetet utvecklas ständigt.

## Ledarskap à la Liker

Nyckel till att uppnå lean-kultur i ett företag är ledarskap. Med boken *”The Toyota way to lean leadership”* vill han lära chefer enkla sätt att arbeta för att utvecklas och hjälpa den verksamhet man ansvarar för att göra detsamma.

– Oavsett hur duktiga medarbetare ett företag har så krävs ett bra ledarskap.

De fyra grundpelarna i Likers utvecklingsprocess är självutveckling, utveckla och

## ORDLISTA FÖR NOVISER

**TPS** – Toyota Production System

**Lean** – ”I bästa fysiska form”

**Kaizen** – Japanskt ord för ständig förbättring

coacha andra, stimulera ständig förbättring (kaizen) och skapa visioner och gemensamma mål.

– Det gäller att känna sin verksamhet och sina medarbetare för att kunna leda, att lära sig förstå verksamheten är en av de viktigaste nycklarna till bra ledarskap.

– Ständig utveckling och självrannsakan är också viktigt.

## Får många dumma frågor

Lean är svårgreppbart för de flesta, enligt Jeff Liker blir man aldrig ”fullärd”.

– Jag har ägnat 20 år åt TPS, ändå får jag nya insikter dagligen. Man blir aldrig fullärd, lean är en livsstil.

*Vilka är de dummaste frågorna du får om lean?*

– Oj, de är många. En vanlig fråga är hur man ska få med anställda på lean-tåget när de vet att det leder till uppsägningar. Det visar att man inte förstätt någonting.

– För om du just har lyckats förbättra företaget med 20 procent – varför ska du då nödvändigtvis avskeda personal? Personalen är företagets viktigaste resurs.

– Däremot kan förändringsarbete och lean leda till att personalen får tid att ägna sig åt mer värdeskapande arbete – och därmed skapa ännu mer lönsamhet i företaget.

## Spelar gitarr och golf

Böckerna har gett honom ekonomisk möjlighet att dra ned på tempot. Ett intresse han återupptagit är gitarren.



FOTO: LENA SONNE

– Om du just har lyckats förbättra effektivitet och lönsamhet med 20 procent – varför ska du då nödvändigtvis avskeda personal? undrar Jeff Liker.

– Jag spelade jämt när jag var ung, mest klassisk musik. Nu har jag tagit upp gitarspelet igen, tar lektioner och övar ett par timmar varje dag.

Han har också börjat spela mer golf.

– Det är ett sätt att umgås med min son Jesse. Jag har jobbat väldigt mycket under många år, nu tar jag bara uppdrag som jag vill göra. ■

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

ENKÖPING  KOMMUN

[www.enkoping.se](http://www.enkoping.se)

## 22. Intelligent Logistik



### TYDLIGHET VIKTIGARE ÄN LEAN

**En tydlig organisation, med klara mål och förväntningar på den anställda. Det är en grundläggande men förbisedd faktor för ett gott arbetsliv, visar en färsk avhandling vid Linköpings universitet.**

Vad krävs för att man ska må bra på jobbet? Det är en fråga som folkhälsovetaren Cathrine Reineholm undersöker i sin avhandling "Psychosocial Work Conditions and Aspects of Health".

Drygt 9 400 anställda vid totalt elva organisationer och företag ingår i studien, där hon testat hur en rad olika variabler kan förutsäga hälsa.

– Vi fokuserar ofta på ohälsa på jobbet och undersöker vad som får människor att må dåligt. Jag ville istället se vad som får oss att må bra.

Flera resultat bekräftar tidigare forskning, t ex att den som själv kan styra över sitt arbete mår bättre. Men:

– Ett självständigt arbete är bra, men bara om du vet vad du ska göra och vilka förväntningar du har på dig.

#### Lean spelar ingen roll

Hon har också jämfört hur Lean påverkar hälsan jämfört med mer traditionella organisationsformer. Hon fann att organisationsformen inte spelar så stor roll. Det avgörande är just tydligheten.

– Med dagens arbetsliv och dess krav på flexibilitet, snabba ryck och många lösa anställningar, så blir tydlighet ännu viktigare för välmåendet.

Att fungera i arbetsgrupper, kraven på social kompetens och samarbetsförmåga har också blivit viktigare. Valfungerande arbetsgrupper främjar hälsan hos de anställda.

Hon har också hittat två diametralt motsatta orsaker till att människor byter jobb: Antingen söker man sig från enformiga jobb – eller så är bytet ett karriärdrag.

– Hög rörlighet på en arbetsplats beror inte alltid på tråkiga jobb, utan ofta på att man vill göra karriär.

# Ny bok om lean därhemma

I en vardag präglad av kaos och stress började Eva Jarlsdotter och hennes familj implementera lean-filosofin hemma. Resultatet blev halverade utgifter, en mer harmonisk familj och författardebut.

Det började som en ren överlevnadsinstinkt under våren 2011.

– Jag var vice president på Telia Sonera med massor av resor. Min man är läkare, så vi jobbade bägge väldigt mycket.

I en familj med två heltidsarbetande föräldrar och tre små barn handlade vardagen mest om att "släcka bränder". I huset i Älvsjö utanför Stockholm låg kläderna i drivor och stressen över att hinna med krävde åtgärder.

– Vi slösade på allt. Kläder, mat, resor. Först var försöken att bringa ordning i kaoset en överlevnadsstrategi, sedan insåg vi att vi omedvetet tillämpade lean-principer. Då började vi arbeta systematiskt med lean.

Lean är nämligen en produktionsfilosofi som syftar till att eliminera slöseri och ta bort flaskhalsar som stör flödena genom ständig förbättring. Förebilden är japanska Toyota och filosofin har fått enorm genomslagskraft i industrin världen över.

Både Eva och hennes man hade erfarenhet av lean i arbetslivet. Men att införa lean hemma var nytt.

– Vi började visualisera allt i vardagen genom att sätta upp en kanban-tavla och hade tiominuters veckomöten med barnen på söndagskvällen för att planera veckan.

#### Konsumerade i onödan

I samma veva bestämde sig Eva Jarlsdotter för att sluta på Telia Sonera.

– Samtidigt som vi insåg hur mycket onödig tid och pengar vi lade på vardagen så hade jag en dröm om att skriva en barnbokstriologi. Vi bestämde oss för att undersöka möjligheterna att spara och se om vi kunde överleva på en lön.

Det största slöseriet var onödig konsumtion.

– Vi köpte väldigt mycket kläder, hade direktverkande el i villan och mat var en stor kostnad.

Både jag och min man åt dyra luncher ute varje dag, det blir 30 000 kr om året bara det. Sen köpte vi mycket dyra ekologiska grönsaker och frukt som fick slängas för att vi inte planerade våra middagar utan improviserade.

De investerade i bergvärme, drog ned på bilresor, började återanvända och laga kläder och köpa second hand. Klädbyten med andra barnfamiljer minskade slöseriet.

– På ett år halverade vi våra utgifter. Vårt klimatavtryck är en tredjedel nu. Vi reser mindre, min man cyklar eller springer till jobbet,



FOTO: ANINA HUERTA

– Vi gick från att leta efter saker i 700 minuter per vecka till 70 minuter per vecka, berättar Eva Jarlsdotter.

istället för bil. Vi har bringat ordning i kaoset hemma.

Att eliminera slöseri tillämpades också på utrymmet.

– Tidigare slösade vi bort boyta värd en miljon kronor i onödig lageryta för prylar. Klädhögar upptog 10 kvm av huset, en boyta värd 350 000 kronor i Stockholmspriser.

#### Fick tid att träna

För att visa resultaten i siffror började Eva klocka hur mycket tid familjen lade på olika saker.

– När vi började la vi fem tillsammans ner i genomsnitt 700 minuter i veckan på att leta efter saker. Nu har var sak sin plats och vi har minskat "ledtiden" till 70 minuter per vecka. Tvätten tar en tiondel av tiden nu.

Ett annat slöseri fanns trädgården.

– Vi har fem äppelträd, i stället för att skörda frukten la vi massor av tid på att kratta fallfrukt. Nu skördar vi och mustar.

– Vi satte också upp mål med träning, något vi båda ville hinna med. Min man gick från att inte träna alls till att springa marathon och triathlon. Jag har gjort en tjej-klassiker.

Enligt Eva Jarlsdotter är boken "Den första guideboken till att införa lean-metoden hemma".

Boken handlar först och främst om att förenkla vardagen och reducera slöseri.

– Det handlar inte om någon lista med åtgärder. Lean är att hitta egna lösningar på egna problem.

*Har ni avskedat någon i familjen nu?* –Haha, ja vår fyraåring är ju inte så värdeskapande. ■

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](http://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](http://www.intelligentlogistik.se) och klicka på "Prenumerera".

Frankeras ej  
mottagaren  
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST  
20492681  
761 10 Norrtälje

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](http://www.goteborgshamn.se)

Besök oss på Future Transport, monter A01:20.



**GÖTEBORGS  
HAMN**

The Port of Scandinavia

# 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 Sveriges infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd.

**HELA KONFERENS-  
PROGRAMMET FINNS NU  
TILLGÄNGLIGT PÅ WEBBEN!**

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

**[elmia.se/nordicrail](http://elmia.se/nordicrail)**

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



Mötesplats | Konferens | Järnvägsmesse



Mötesplats | Konferens | Transportmesse  
[www.elmia.se/futuretransport](http://www.elmia.se/futuretransport)