

Stor potential för närsjöfart i Väst

Den 7 mars lossades den första containerpråmen från Göteborg vid kaj i ett vinterkallt Vänersborg, i ett försök med ny inlandssjöfart på Göta älv.

TEXT LENA SONNE

Kraven på fartygens prestanda, lots, full besättning och farledsavgifter gör att inlandssjöfarten idag inte kan konkurrera med lastbil. Men Johan Lantz, vd på rederiet Avatar Logistics, vill att EUs regler för inlandssjöfart ska gälla även för Sverige.

– Med enklare fartyg och slopade farledsavgifter kan man sänka kostnaderna. Vi vill ha samma regler som i övriga EU och där krävs t ex inte lots, säger han.

– Det går inte att konkurrera om vi ska betala 25 000 kr extra per präm.

Avatar Logistics ägs av de Vänerbaserade rederierna Erik Thun AB, Ahlmarks Lines AB och det holländska prämrederiet VT Group Ltd.

”Sliter inte på vattnet”

– Lastbilar har ju varken lotsplikt eller slitageskatt, men de sliter på vägarna utan att betala för det. Sjöfarten sliter inte på vattnet, men betalar ändå höga farledsavgifter. Sjöfartsverket aviserar t o m höjda farledsavgifter inför 2018.

– Vi vill skapa en konkurrenskraftig logistiklösning. En ny hamn och logistikplats i Vargön kan bli en knutpunkt för kombitransporter. Vargön Alloys, som finns där, är intresserade av försöket med pråmar och deras veckovisa containertransporter kan bli en bas för satsningen. Idag går tomma containrar från Göteborg till Alloys på lastbil. Där fylls de, för att sedan gå tillbaka till Göteborg på lastbil och vidare på fartyg.

– Här skulle behövas en kombiterminal för lagring av containers och omlastning. En idealisk plats, eftersom vi då slipper en sluss, säger Johan Lantz.

Vänersborg som logistiknav

– Jag ser Vänersborg som ett logistiknav för containrar för södra Vänern, med en potential på 20 000 TEU per år. Fler lageretableringar är att vänta i Vänerområdet. Marie Dahlin, kommunstyrelsens ordförande i Vänersborg, som var med vid kajen, ser också stora vinster för regionen och tror på ett starkt kundunderlag.

Nyligen etablerade norskaägda Varner-Grup-



Foto: Kansen Dreissen

Dagens pråmar är moderna och miljöanpassade och kan ta ett 50-tal containers.

pen sitt stora nordiska centrallager i Vänersborg.

Målsättning för Avatar är att starta en fast containerlinje på Göta älv redan hösten 2017, om en basvolym kan garanteras.

– Vi undersöker möjligheten att ta hit en modern holländsk präm, för dagliga avgångar, säger Johan Lantz.

I dagsläget handlar det ännu inte om prämtrafik på Vänern, regelverket är annorlunda där.

”Förutsättningarna måste bli bättre om vi ska kunna konkurrera med lastbilstrafik”

Trafikverket är medfinansierare i projektet.

– Det visar att myndigheten också tror på idén och vill vara med och driva utvecklingen av inlandssjöfarten, säger Johan Lantz.

Inre vattenvägar har stor potential, anser också

Joachim Glassell, vd Sjöfartsforum.

– Vi pratar om inre vattenvägar och politiker sjunger gärna deras lov. Men när det kommer till kritan är man inte beredd att investera. Man tycker det är för lite gods.

Nyligen gav dock regeringen i uppdrag åt myndigheten Trafikanalys att utreda förutsättningarna för ett system där transportköpare som flyttar gods från väg till sjöfart får en sk eco-bonus. Sådana system finns i flera EU-länder

Ersätter 25 miljoner lastbilar

Ungefär 500 miljoner ton gods per år går på inre vattenvägar i Europa. Det ersätter 25 miljoner lastbilar. Transporterna går främst på Rhen och Donau. Det segment som väntas öka mest är containrar.

Göteborgs hamn deltar i försöket. Den 50 meter långa och 12 meter breda pråmen Kanalia gick i mars med importcontainrar från APM Terminals i Göteborg till Vänersborg. För Göteborgs hamn innebär det mer gods för omlastning. →



– Inlandssjöfarten behöver konkurrensneutrala förutsättningar, säger Johan Lantz.

→ Lossning och lastning från en containerpräm kan också styras och planeras bättre än lastbilsflöden, visar APM Terminals erfarenheter från kontinenten.

– Sådan trafik bedrivs redan i Rotterdams och Antwerpens hamn, säger Johan Lantz.

Moderna och miljöanpassade pråmar kan drivas med hybriddrift och biodiesel.

– Från hamnbolagets sida stimulerar vi inlands- och kustsjöfart på olika sätt. Förutom att vi stödjer det här projektet, har inlandssjöfarten rabatt i hamntaxan, sa Magnus Kårestedt, vd Göteborgs hamn, vid invigningen.

I Paris, Amsterdam, Rotterdam och London finns en väl fungerande citydistribution via inre vattenvägar, med moderna pråmfartyg som kan gå nattetid och distribution med elfordon.

Behovet av transporter till byggen, citydistribution av konsumtionsvaror i Göteborg och andra sjöfartsstäder är stort och ökar.

I Stockholm prövar Skanska nu prämtransporter till Slussenbygget.

Går det framåt eller bakåt för miljön?



John Wedel med en bit av vår vackra Göteborg i bakgrunden.

Hållbarhet är en självklarhet för många idag. Så även inom logistiken. Vi vill se en utveckling som gynnar framtiden och som ger oss en långsiktigt bra värld. Men det kommer tyvärr signaler om att det inte alltid går så bra. För en månad sedan lyssnade jag på en europaparlamentariker som arbetar i Europaparlamentets transportutskott. Han sa att miljöarbetet i stora delar av Europa snarast går bakåt. Flera stora länder verkar inte så intresserade av miljöarbete. Då undrar man om det verkligen kan vara så. Lägg till detta utvecklingen i USA, så ser det mörkt ut.

Läste en krönika av Johan Rockström i Dagens Industri i dagarna. Han liknar miljöhotet vid en stor asteroid som närmar sig jorden i hög fart. Vi har en global katastrof framför oss. Men det går att undvika detta, till en relativt låg kostnad, ca 1–2 % av BNP.

Transporter står för en stor del av miljöpåverkan. Samtidigt vet vi att kostnaden för att transportera varor ofta är en mycket liten del av en varas totala kostnad. Visst finns det lågvärdiga produkter som är väldigt kostnads känsliga, men

för många produkter står transporterna bara för någon procent.

Så att investera i bra miljö behöver inte kosta så mycket. Säg att ett bra miljöval vid en transport är 10 % dyrare – då innebär detta en total kostnadsökning om kanske 10–20 öre för en vara som kostar 100 kr. Kan vi leva med det? Svaret är givet. Det är inte utan att man undrar varför olika aktörer inte gör mer?

Nu handlar hållbarhet inte bara om miljön. Det finns även andra aspekter på detta, t ex social hållbarhet. Under flera år har bl a Sveriges Åkeriföretag drivit kampanjer för bra villkor inom transportbranschen. Det är mycket svårare för konsumenter att ser hur en vara transporterats än hur den producerats. Folk väljer gärna ekologiskt producerade varor, men hur har dom transporterats? Det vet man oftast inget om. Ett bra sätt att komma framåt är att skapa transparens i transportkedjan.

En forskare som arbetar med detta är Henrik Sternberg vid Lunds Universitet. Ett viktigt arbete, som kan hjälpa till att öka kunskapen i vidare kretsar. Jag skulle gärna se att det på ekologiskt producerade varor även står t ex ”ekologiskt transporterad”.

Även om det finns en del som inte går riktigt rätt väg, så finns det mycket positivt. Så det kanske går framåt ändå? Den tekniska utvecklingen är rasande snabb just nu. Elektrifieringen kan hjälpa oss, förutsatt att elen produceras på ett bra sätt. Vi får allt bättre möjlighet till effektivare leveranser, genom uppkopplade system. Renings-tekniker och nya bränslen utvecklas. Med mera, med mera. Här behövs forskningen mer än någonsin. Skall vi klara de stora utmaningar vi står inför, så är vi beroende av duktiga forskare. Och sådana finns. Det är här LTS kommer in. Vi bidrar med ett litet strå till stacken.

John Wedel

.....
e-post: john.wedel@businessregion.se

**LOGISTIK
TRANSPORT
STIFTELSEN LTS**

LTS rapport utges av

Logistik och Transport Stiftelsen
LTS
Box 11119
404 23 Göteborg
Telefon reception: 031-61 24 02

VD John Wedel

Telefon 031-367 61 21

www.lts.nu

Kontakta LTS om ni vill göra eftertryck

Om ej annat anges är artiklarna skrivna av

Hilda Hultén, hh@intelligentlogistik.se

Grafisk form: Michael Wall

Tryckt på Printfabriken

”Logistik har alltid varit mitt liv”

Han hade kunnat få en fet lön som informatör i något storbolag. Men för Nils-Erik Lindell har journalistiken varit ett självklart val. Vid årsskiftet gick han i pension, efter 20 år som redaktör för LTS Rapport och ett helt liv som journalist i logistikens tjänst.

Dalmålet skiner igenom, trots att Nils-Erik Lindell sedan decennier slagit ned bopålar i Västsverige. Vid årsskiftet gick LTS Rapportis mångårige redaktör och en av Sveriges viktigaste logistikprofiler i pension. Med viss tvekan – kan märkas.

– När man är 84 år får man kanske inse att man gått lite över pensionsåldern. Jag hade gärna fortsatt, men min fru tyckte det var dags att sluta.

Han började som redaktör på dåvarande transportstiftelsen VTS 1996, som 1999 bytte namn till LTS. Och det är väl inte så dumt att pensionera sig, erkänner han.

– Men det är svårt när man har ett så fruktansvärt roligt jobb. När jag var 65 tänkte jag inte alls på pension, jag bara fortsatte.

Min far var lastbilsåkare och farfar var häståkare. Även dottern Åsa valde logistik som bana, så intresset har väl funnits i blodet.

Journalistyrket var ett tidigt val. Första publiceringen fick han som 13-åring i lokaltidning och som 15-åring började han göra skoltidningar. Genom åren har han haft en rad journalistuppdrag, bl a 20 år på Svenska Dagbladet, 12 år på legendariska Göteborgs handels- och sjöfartstidning och skribent bl a på Transportnytt, Inköp & Logistik och Intelligent Logistik. Transporter och logistik har han alltid bevakat, ända sedan första fasta jobbet på Borlänge Tidning 1958.

– Logistik är väldigt viktigt och fruktansvärt intressant. Min far var lastbilsåkare och farfar var häståkare. Även dottern Åsa valde logistik som bana, så intresset har väl funnits i blodet.

Stasi-misshandel

Under DDR-tiden på 70- och 80-talen bevakade han handelsmässan i Leipzig för Svenska Dagbladets räkning och besökte DDR minst ett par gånger om året.

– Det var en annan värld. Jag brukade ha med mig en knippe bananer och folk kastade sig över dem, både journalister och andra. Det fanns ju inte bananer i DDR.

– Stasi var i härlarna på mig, har jag förstått sen. De gillade väl inte att jag skrev vad jag såg och upplevde.

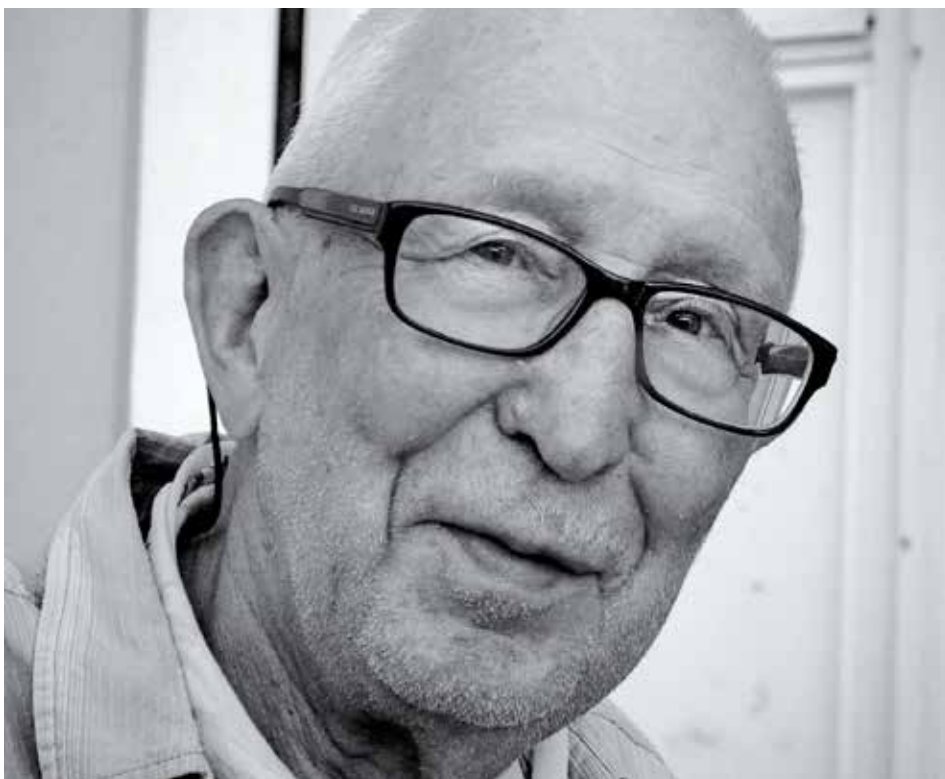


Foto: Barbara Lindell

Efter osannolika 70 år som journalist och 20 år med LTS Rapport går Nils-Erik Lindell i pension.

Samma år som muren föll, 1989, blev han misshandlad på en gata i Leipzig, helt oprovoceerat. Han blev medvetlös, men klarade sig med blämärken.

– Det var väldigt obehagligt. Jag är övertygad om att det var Stasi. Varför skulle någon slå ned mig, utan att stjäla något?

Nobbade Säpo

Vid ett tillfälle blev han erbjuden jobb som svensk spion i Östtyskland.

– Säpo ringde mig och frågade rätt ut om jag inte ville spionera. Jag trodde att någon skämtade med mig, men jag kollade upp numret och det gick faktiskt till säkerhetspolisen.

– Jag svarade nej naturligtvis, en journalist kan inte vara spion.

Andra yrken har aldrig lockat honom.

– Jag hade kollegor som lämnade journalistiken för välbetalda jobb på storbolagens informationsavdelningar. Men jag tackade nej, det intresserade aldrig mig.

Slår ett slag för närsjöfart

Sjöfart ligger Nils-Erik Lindell extra varmt om hjärtat.

– Jag gjorde mitt första reportage i Rostocks hamn 1973, sen har intresset för sjöfart funnits där.

– Men det är ju ofattbart hur konflikten i hamnen kan få fortgå, att två fackförbund ska kunna

bråka med varandra och sätta hela Sveriges handel och export på spel. Det är bedrägligt.

Varför inte inlandssjöfarten och kustsjöfarten utnyttjas mer är något han inte heller förstår.

– Göteborgs hamn är ju även hamn för Oslo. Men jag har alltid tyckt att det är konstigt att inget gods går med kustsjöfart till Norge. Är det något jag vill slå ett slag för så är det nog det.

Som 80-åring fick Nils-Erik Lindell ett nytt jobb som journalist på Front Seat, en kortlivad, men ambitiös satsning. Men efter smått osannolika 70 år i pennans tjänst är det – kanske – dags att sätta punkt.

– Egentligen borde jag ha dåligt samvete, jag har fortsatt ta upp plats på arbetsmarknaden och inte släppt fram yngre förmågor. En ursäkt är att det inte funnits så många journalister, som ansett sjöfart vara ett viktigt ämne, inte heller logistik och transporter.

Att skildra utvecklingen i Västsverige och logistikens framfart har gett honom stor behållning.

– I Göteborg spelar logistiken stor roll. Intresset för logistik har ökat, numera förstår de flesta hur centralt ämnet är.

– Det har varit fantastiskt kul, jag hoppas att jag bidragit till att sprida kunskap och driva utvecklingen framåt. Men det är upp till andra att avgöra.

Och nog jag som LTS Rapport-läsare intyga att behållningen varit mycket stor – även för oss.

Fredagsmyset får nytt lager

Från nya lagret i Kungsbacka förser Santa Maria hela Europa med exotiska smak av tex mex, asiatiska och indiska koncept, BBQ-produkter och Street Food. Men företaget, som tog fredagsmyset till Sverige, har en 105 år lång historia i Göteborg.

I mars invigde Santa Maria, som är en del av finska Paulig Group, sitt nya distributionscenter i Kungsbacka. Det sex fotbollsplaner stora lagret har kostat 350 miljoner kronor och förser hela Europa med kryddor, Tex mex, asiatiska och indiska koncept, BBQ-produkter och Street Food.

Om- och tillbyggnaden av Santa Marias nya distributionscenter inleddes i november 2015. Då hade fastigheten stått tom i några år, efter att Elanders tryckeri flyttat ut. Ett år senare hade projektet resulterat i en 12 000 kvadratmeters nybyggnation och en renoverad lageryta på cirka 21 000 kvadratmeter. Dessförinnan hade 1 000 pålar satts i marken och 3 miljoner liter betong blandats.

Hyllade medarbetare

I januari 2017 kunde alla utleveranser till kund göras från det nu officiellt invigda distributionscentret. Bland gästerna fanns grannar, kunder, leverantörer, kommunrepresentanter och press. Men i centrum för hyllningarna stod de 60 av Santa Marias medarbetare, som har lagret som arbetsplats och som hade slitit hårt för att få till en lyckad flytt:

– Det här har varit ett långt och tufft projekt. Vi har renoverat, byggt nytt, flyttat ut från tre gamla lagerlokaler och in här. Samtidigt har medarbetarna haft uppgiften att sköta ”business as usual”. De är väl värda att hyllas och jag vill tacka dem för deras stora engagemang och lösningsorienterade



Paulig Groups koncernchef Jaana Tuominen höll tal och klippte bandet, tillsammans med Johan Sundelin, vd på Santa Maria och chef för koncernens World Foods & Flavouring-division.

rade sätt att ta sig an alla utmaningar, säger vd Johan Sundelin.

Tog fredagsmyset till Sverige

Göteborg har under sekler varit Sveriges stora importhamn för kryddor och företagets historia i Göteborg går tillbaka 105 år. År 1911 öppnade C. Leon Berg en liten te- och kryddhandel i Göteborg. Där arbetade han fram till sin död, då släktingarna Nordlund och Falk tog över och döpte kryddboden till Nordfalks. Under hela 1900-talet expanderade verksamheten och blev snart Sveriges största kryddföretag.

Men det största genombrottet kom med lanseringen av Santa Maria Tex Mex på 80-talet, som fick ett enormt genomslag.

Det en gång familjeägda företaget är idag en finskägad, europeisk koncern, med drygt 900 anställda och en växande internationell publik. Idag säljs Santa Marias produkter i 34 länder i hela Europa. Santa Maria är mest känt för sitt tex-mex-sortiment, men har ett brett sortiment av kryddor, BBQ, asiatiska matkoncept och Street Food. Sedan 2011 är Santa Maria helägt av finska Paulig Group, en internationell livsmedelskoncern som grundades 1876.

Att valet av distributionscentrets placering föll på Kungsbacka, menar Johan Sundelin är naturligt. Redan innan fanns här tre lager för Santa Marias färdigprodukter. Men med tiden växte Santa Maria ur lagerlokalerna; svenskarnas aldrig sinande taco-konsumtion krävde större ytor. Nu har man samlat allt under ett tak, med plats för 30 000 pallar.

– Kungsbacka ligger geografiskt fördelaktigt placerat för vår verksamhet och vi upplever samarbetet med både kommunen och näringslivsrepresentanter här som mycket gott. Det känns roligt att kunna visa att vi satsar långsiktigt och tryggar arbetstillfällena i kommunen även fortsättningsvis, säger Johan Sundelin.



– Det här har varit ett långt och tufft projekt. Vi har renoverat, byggt nytt, flyttat ut från tre gamla lagerlokaler och in här. Samtidigt har medarbetarna sköt ”business as usual”, säger Johan Sundelin.

Distributionscentret i siffror

Yta: 33 000 kvadratmeter
Antal anställda: 60
Antal truckar: 50
Antal pallplatser: 30 000
Pallar ut/dag: 1 500
Pallar in/dag: 1 200
Byggtid: 11 månader
Kostnad: 350 MSEK



Gästerna bjöds på guidad tur, bubbel och smakprov från Santa Marias nylanserade Street Food-sortiment.



I början av april öppnar det nya, 8 000 kvm stora logistikcentret i Ulricehamn där LK ska lagerhålla VVS-produkter och PEX-rör. På bilden syns även LKs nyanställda lagerchef Mikael Laakso.

Lagerflytt till Ulricehamn ger effektivare logistik

I april flyttar plaströrtillverkaren LK sin logistik från Malmö till Ulricehamn, för att komma närmare kunderna och Göteborgs hamn. Fördubblade lagerytor frigör också plats för ökad produktion i rörfabriken.

LK har växt ur de gamla lagerlokalerna i Malmö. I början av april går flytten till det nybyggda logistikcentret, i anslutning till intill LKs rörfabrik i Ulricehamn. Lagerkapaciteten mer än fördubblas från dagens 3 000 till 8 000 kvadratmeter. Det innebär också att man frigör yta för att starta en sjätte produktionslinje i fabriken, som invigdes 2015 där bolaget tillverkar 50 miljoner meter PEX-rör om året. LK har anställt 14 personer i form av lagerarbetare, truckförare och teamledare som rekryterats från Ulricehamn

med omnejd. Totalt har bolaget investerat runt 50 miljoner kronor i byggnation och inventarier.

– Med större och mer ändamålsenliga lokaler får vi ett bättre logistikflöde. Under de första sex månaderna kommer vi jobba löpande med att optimera lagret både operativt och systemmässigt, kommenterar varuflödeschef Mats Gustavsson.

Förutom fördelarna med att ligga nära fabriken har Ulricehamn ett strategiskt geografiskt läge som gör att LK kommer närmare sina största kunder samt knutpunkten Göteborgs hamn, där den stora delen av exporten görs. Kortare avstånd och samordningsvinster kommer att leda till minskade transporter och lägre koldioxidutsläpp. En annan positiv miljöaspekt är att LK nu kan använda överskottsenergi från sin rörfabrik för att värma upp den nya anläggningen.

LK har haft god och stabil tillväxt de senaste åren och är marknadsledande i Sverige på golvvärme. Framgångarna beror bland annat på en gynnsam utveckling för de egenutvecklade VVS-systemen för golvvärme och tappvatten, och för att golvvärme blivit mersom uppvärmningssystem.

– Prognosen för de närmaste åren ser också väldigt ljus ut, exempelvis genom ett fortsatt starkt bostadsbyggande och en växande efterfrågan på prefabricerade VVS-lösningar, säger Fredrik Svensson.

LK utvecklar produkter och lösningar för VVS, teknisk armatur och sjöfartsindustrin. Bolaget är familjeägt, grundades 1910, har 380 anställda, verkar i 31 länder och omsätter drygt en miljard SEK.

Falköping växer som logistikcenter i Väst

Tillgång till lämplig mark till rätt pris, läget där västra och södra stambanan möts och lagom närhet till Nordens största hamn, har på några år lagt grunden för Falköping som växande logistiknav i Väst.

TEXT GÖSTA HULTÉN

Från en liten medeltida småstad, växte Falköping på 1860-talet till en viktig järnvägsknut, där Västra och Södra stambanan möttes. Just järnvägen ligger också bakom Falköpings nya roll: som växande logistikhub i Västra Götaland.

– Regionens bästa logistikläge ligger i Falköping, säger Leif Bigsten, strateg för infrastruktur och logistik på Falköpings kommun och drivande för logistiksatsningen

Det som idag heter Skaraborg Logistic Center är frukten av 20 års diskussion och förberedelser som kristalliserade ut Falköping som bästa läge för en kombiterminal. Det första tåget med containers rullade från Göteborgs hamn 2007. Sedan dess har utvecklingen bokstavligen gått som på räls.

Den växande kombiterminalen fungerar idag som dryport och varje vardag rullar gods de 11 milen mellan Falköping och Göteborgs hamn.

– Vi erbjuder tjänster som tidigare utförts i hamnen, som tullhantering, lagring av containers och gods och distribution av importgods till allt fler av regionens företag. Tack vare kombiterminalen har vi fått ett växande samarbete med företagen i regionen och kan ge dem den service de behöver.

I den öppna kombiterminalen hanteras ca 20 000 TEU per år, en volym som väntas växa betydligt under året.

Sedan januari i år driver TX Logistik en fast tågpendel mellan Verona i Italien och Falköping. Nya kunder till den kan ge flera tusen extra containerlyft per år.

Jula basen i volymerna

2015 stod Julas nya lager i Skara färdigt; norra Europas största lagerbyggnad och basen i terminalens godsflöden. Från sommaren 2014 började



Foto: Lena Somme

Vid snabbväxande Skaraborg Logistic Center i Falköping samsas containrar och virke om ytorna.

terminalen användas av DB Schenkers Jula-pendel, som drar containrar till och från Göteborgs hamn och numera med flera lokala företag som kunder. Sista milen Falköping–Skara dras godset på extra långa lastbilar för att spara pengar och minska utsläpp. Upplägget för Jula, där tåg ersätter lastbil, minskar inte bara utsläppen utan effektiviserar och sparar också pengar för Julas.

– Tågen fungerar utmärkt. Tågpendeln går direkt mellan Falköping och Göteborg och är inte beroende av växlar eller omlastningar och därför inte så känslig för störningar.

Stora Enso, Sydved och Södra har betytt mycket för Falköping som virkeshub. En ny virkes- och flisterminal har också öppnats. Sommaren 2016 asfalterades 40 000 nya kvm för flisning. Flisningen sker sommartid. På vintern levereras biobränslet till värmeverk i fem kommuner.

– Utbyggnad av terminal med nytt spår och nya traileruppställningytor är beslutat, de byggs i år och ska stå klara 2017/2018.

21 000 kvm nya lagerytor

Nyligen beslöts också om en satsning på en första större lagerbyggnad och en omlastningspunkt mellan lastbil och järnväg och med ny spåranslutning. Bygget planeras i två etapper, den första på 12 000 kvm, den andra på 9 000 kvm. Lokalerna byggs vid spåret till terminalområdet, söder om Skaravägen. Markarbetena är påbörjade och bygget ska stå klart vid årsskiftet 2016–2017.

– Det är en investering på totalt ca 90 miljoner, säger Leif Bigsten.

För bygget står Fastighets AB Mösseberg, dotterbolag till kommunägda Hyresbostäder Falkö-

ping AB. Lagerbyggnaden kommer att hyras av TBN Åkeri AB, som redan driver terminalerna på Brogårdet och Marjarp. Man har redan kunder som kommer att flytta in.

Nyligen skrevs ett avtal mellan Lärcenter i Falköping och Handelshögskolan i Göteborgs universitet om samarbete för ökad logistikkompetens. Partnerlogistik AB, med 11 anställda, flyttade till Falköping från Lidköping för ett par år sedan. Kommunens logistiksatsning sägs vara avgörande för beslutet.

– Vi upplever en positiv spiral. Ju fler företag som knyts till vår dryport, desto bättre service kan vi och våra samarbetspartners erbjuda.

– Vi vill också öka fokus på mer komplexa tjänster som stuff, trailerhantering, säkerhet och IT-stöd. Nu fokuserar vi på nya lageretableringar.

Förstärkt engagemang

Viktiga uppgifter för LTS är att stärka forskningen och utbildningen rörande logistik och transporter för att förbättra det svenska näringslivets konkurrenskraft. Några organisationer har valt att stödja detta lite extra genom ett så kallat utökad engagemang i Stiftelsen:

AB Volvo
Stena AB
Stena Line Freight
Stora Enso Logistics AB
Swedavia
Trafikverket
Västra Götalandsregionen



– Nu fokuserar vi på nyetableringar, säger Leif Bigsten.

Foto: Lena Somme

Ökat intresse för tågfrakt till Kina

Intresset för tågfrakt mellan Europa och Kina ökar. "Vi har sett en kortsiktig ökning som kan ge framtida möjligheter" säger Johan Ignell, ansvarig för Kina-pendeln på göteborgsbaserade Greencarrier Freight Services.

Tågfrakt till och från Kina har varit en snackis de senaste åren. Flera speditörer vittnar om stadigt fler förfrågningar om tågfrakt på Europa-Kina, särskilt från varuägare med högvärdigt gods, som letar efter alternativ till dyra flygfrakter och tidskrävande sjöfrakt.

För göteborgsbaserade Greencarrier har tågfrakterna fått en rejäl skjuts under förra året.

– Det börjar röra på sig rejält, vi ser att kunderna börjar bli mer och mer intresserade av att använda tågtransporter som ett komplement till sjö och flyg, säger Johan Ignell, ny Rail Freight Manager på Greencarrier Freight Services.

Via Polen

Bolaget lanserade sin tågprodukt under 2014 och hanterar både styckegods (LCL) och fulla containers (FCL) för både import och export till Kina. Idag hanteras västgående styckegods i Greencarriers egen hub i Shanghai. Godset tas från Warszawa till Greencarriers 5 000 kvm stora lager i Karpin i Polen och därifrån till kunderna med egna trailers. Lagret i Karpin används även som hub för samlastning och stuffing av containers i östgående riktning.

Johan Ignell, som varit stationerad i Shanghai och även bär titeln Trade Lane Manager Far East, var en av initiativtagarna till Greencarriers tåg-lösning från Kina.

Fördubblade volymer på ett år

Han ser ett ökat behov av alternativa lösningar till de dyra flygtransporterna och de långa ledtiderna till sjöss. Den utdragna fackliga konflikten i Göteborgs hamn också gett ökad efterfrågan på tåglösningar från svenska exportörer.

– Det har hänt att vi gått in och hämtat gods som stått i flera veckor och väntat i Göteborgs hamn och skickat det med tåg istället, föra att kunna möta våra kunders ledtidskrav.

Under 2016 hanterade Greencarrier ca 25 000 kubikmeter gods på sin tågpendel mellan Kina och Norden, en fördubbling mot 2015, då 12 000 kubikmeter fraktades på pendeln.

– Kunderna fraktar allt möjligt, från maskindelar till elektronik och kläder, berättar Johan Ignell. Vi försöker framförallt att få våra kunder att använda tåget som alternativ till flyg, det är en stor miljömässig vinning, men även en kostnadsbesparing för våra kunder.

– Idag har vi ett 50-tal kunder som använder tåget, antingen regelbundet eller vid förseningar på produktionsidan.

Halva priset mot flygfrakt

Tåget ger halverade ledtider jämfört med båt. Men pris och kapacitetsbrist gör att tåg aldrig kan konkurrera med båtfrakt.

– Ett blocktåg har kapacitet för ca 100 TEU. Mot ett containerfartygs ca 20 000 TEU är kapaciteten på järnväg ingenting. Dessutom är båt betydligt billigare. Men tåg är ett bra, miljövänligt alternativ till flygfrakt, om man vill minska sin miljöpåverkan.

Jämfört med flygfrakt är transportkostnaden



Foto: Greencarrier Freight Service

– Vi ser en mer positiv inställning från nordiska transportköpare till tåglösningen, där fler och fler vågar testa produkten, säger Johan Ignell.

för tåggods ungefär hälften. Ledtiden är 19–21 dagar, dörr till dörr, från Shanghaiområdet till Göteborg.

– Själva tågpendeln Shanghai-Warszawa tar 14 dagar, att jämföra med sjöfrakt, som tar 35–40 dagar hamn till hamn.

Även om intresset växer, är nordiska kunder lite sega att "hoppa på tåget", tycker Johan Ignell.

– Företag som importerar ifrån Kina tenderar att vara ganska traditionella i sina upphandlingar. Dock så ser vi en allt mer positiv inställning till tåglösningen där fler och fler vågar testa produkten. Vi har kört den här pendeln sedan 2014, så det är ju ingen ny produkt, men den upplevs fortfarande som ny.

Politiska läget en risk

Risker för stölder eller störningar är liten, menar Johan Ignell.

– Stölder var ett problem för många år sen, när järnvägspendlarna kom. Men vi har inte haft några sådana problem överhuvudtaget sen vi startade.

Det politiska läget är den största risken för tågfrakten, menar han.

– Om det politiska läget i Ryssland skulle börja försämrats, finns ju risken att tåget blir stående där. Men relationen Kina-Ryssland är bra.

– Riskerna verkar inte vara jättestora just nu. Flera av järnvägsbolagen som trafikerar sträckan ägs av ryska staten, så det finns ett intresse i att det ska fungera.



Foto: Wikimedia

Intresset för att frakta gods på tåg mellan Kina och Europa ökar stadigt.

Logistik och Transport Stiftelsen LTS

Logistik och Transportstiftelsen är en samarbetsorganisation som verkat under mer än 30 år. Vi har ett stort antal intressenter bestående av industri-, handels- och transportföretag samt regioner, kommuner och organisationer med anknytning till logistik, transport och infrastruktur.

LTS verkar för en systematisk utbyggnad av den vetenskapliga forskningen och närliggande tillämpnings- och demonstrationsprojekt rörande logistik och transport för att tillgodose näringslivets och samhällets långsiktiga kunskaps- och innovationsbehov och därmed stärka deras konkurrenskraft. För att stödja forskningen arbetar LTS samtidigt för att utbildningsbehovet inom området kontinuerligt tillgodoses genom utbildningsriktningar på alla nivåer. Stiftelsen

driver också en informationsverksamhet för att tydliggöra ovanstående aktiviteter.

Stiftelsen har medverkat till att utveckla Chalmers och Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet som ett internationellt logistikforskningscentrum i samarbete med andra svenska och internationella forskningsinstitutioner.

Bland senare års satsningar finns:

- Professur i transportekonomi, HGU
- Utveckling och förutsättningar för Göteborgsregionen som Logistic Hub Scandinavia, CTH/HGU
- Fordonsanvändning i transportsystemet för hållbar logistik, CTH
- Hållbara godstransporter i stadsmiljö, CTH

- Hållbara persontransporter i stadsmiljö, CTH
- Färdplan för införande av IKT för godstransporter, CTH
- Hållbara strategier för Lönsamhet i logistikkedjan, CTH
- Kvalitetsförstärkning Logistikprogrammet, HGU
- Förstudie Direkta sjöfartsskyttlar – CTH
- Elektroniska dokument i sjöfarten – HGU
- Energilogistik, CTH
- REACH – Accesshantering i realtid, CTH
- Logistiska affärsmodeller, CTH
- Spårbarhet för ökad leveranssäkerhet vid flygfrakt, CTH
- Fullfinansiering av doktorand på Handelshögskolan, HGU

Logistik och Transport Stiftelsen LTS intressenter med en förstärkt satsning

AB Volvo
Stena AB
Stena Line Freight

Stora Enso Logistics AB
Västra Götalandsregionen

Swedavia AB
Trafikverket

Logistik och Transport Stiftelsen LTS intressenter

ACL Sweden AB
Alingsås Kommun
Almi Företagspartner Väst AB
Borås Stad
Business Region Göteborg AB
Castellum AB
DAGAB Väst AB
DFDS Seaways
Falköpings kommun
Göteborgs Hamn AB
Göteborg–Landvetter Airport
Hogia AB
Hogia Terminal System AB
Intellitrans

Lindholmen Science Park
Maersk Sverige AB
Skanska Fastigheter Göteborg AB
AB SKF
SKF Logistics Services AB
Stena Line
Stora Enso Logistics AB
Svenska Mässan
Volvo Group
AB Volvo
Västsvenska Handelskammaren
Wallhamn AB

Logistik och Transport Stiftelsen LTS styrelse

Bertil Hastéus, Ordförande
Mats Boll, Ledamot
John Wedel, VD

Logistik och Transport Stiftelsen LTS kansli

John Wedel, VD
Box 11119
Besök: Norra Hamngatan 14
404 23 GÖTEBORG
Tel: 031-3676121
Mobil: 070-6013225
E-post: john.wedel@businessregion.se

Bild: Bockasjö



På Hisingen intill Göteborgs hamn bygger Bockasjö en 26 400 kvm stor logistikfastighet i två etapper åt Volvo Car Corporation, VCC, som växlar upp sin bilproduktion.