

HTC-fordon testas mellan Göteborgs hamn och Viared

I januari drog fältförsöken i projektet Autofreight igång, och den första extra tunga lastbilen med dubbla containrar rullade ut på riksväg 40 mellan Göteborgs hamn och Viared i Borås. I forskningsprojektet, som Volvo Lastvagnar leder, samverkar aktörer från hela logistikkedjan, och målet är effektivare och hållbarare containertransporter.

HCT står för High Capacity Transport, extra långa och tunga lastbilar som idag inte är tillåtna på svenska vägar. HCT-transporter har potential att effektivisera transportarbetet och minska fordonslottan. I Autofreights fall handlar det om en 32-meters lastbil som kan lasta två 40-fots containrar istället för en. Lastbilen är tillverkad av Volvo Lastvagnar som leder projektet, där ett stort konsortium deltar.

– Här kan vi se hur HCT-transporter fungerar i verkligheten, använda erfarenheterna och underlätta införandet av HCT-transporter i Sverige. I Finland – där de redan är införda, minskar fordonslottan nu, säger Sara Thiel, projektledare för Autofreight på Borås Stad.

Fem Viaredsföretag medverkar: För importflödet står Ellos, Kerry Logistics och Fristads, och för exportflödet står Speed Group och Volvo Bussar.

– Vi vill få till effektiva och hållbara trafiksystem till och från Borås. Företagen här har hög logistikkompetens och är engagerade i att gemensamt driva utvecklingen framåt. Det är det som möjliggör den här typen av samverkan.

Stor potential

Två till tre gånger om dagen kommer HCT-fordonet hämta containrar från APM Terminals i Göteborgs hamn för transport till Borås, samt åter med last i så hög grad som möjligt.

Dessutom har Chalmers – en av projektdeltagarna – utrustat lastbilen med ett flertal kameror och sensorer som ska hjälpa till i utvecklingen mot mer autonoma lastbilstransporter.

Bara att byta till HCT-ekipage minskar koldioxidutsläppen med runt 30 procent för själva transporten. Men tack vare det nya trafiksystemet och den nya dry port-terminalen som Borås Stad utvecklat på området, kan import- och exportföretag samordna sina flöden i HCT-skytteln, vilket har potential att ge klart högre fyllnadsgrad och effektivisera transportflödet ytterligare.



FOTO: MARIA FALLECK/BORÅS STAD

– Vi har tillåtelse att köra 80 ton, och det behövs. Det blir viktigt för Trafikverket att ha med sig när man tittar på att tillåta tunga transporter, säger Sara Thiel.

Terminalen, eller "dry porten" kopplar samman trailrar från olika företag i Viared, och kan på sikt utvecklas till en depå för containrar, som en lokal förlängning till Göteborgs hamn.

Kräver tung lastbilsskyttel

Projektets HCT-fordon har tillåtelse att köra max 80 ton last, mer än de maximala 74 ton som annars diskuterats för HCT-trafik i Sverige. Och den extra vikten behövs, menar Sara Thiel.

– Vi kan redan konstatera att exportflödet med komponenter från Volvo Bussar är utmanande

när det gäller vikt. Vi har tillåtelse att köra 80 ton, och det har visat sig att denna viktangivelse behövs i vissa fall nu när vi har testat i verkligheten, säger Sara Thiel, som hoppas att erfarenheten kan hjälpa beslutsfattare vid implementeringen av HCT.

Exportflödet är mindre – men alltså tungt. Tidigare har import- och exportflödena gått helt separat, med tomma lastbilar tillbaka.

Slår Autofreight väl ut är förhoppningen att öka trafiken så att större delen av det snabbt växande leveransbehovet på cirka 200 import- och



Chalmers har utrustat lastbilen med ett flertal kameror och sensorer som ska hjälpa till i utvecklingen mot mer autonoma lastbilar

→ exportcontainrar per vecka kan transporteras på detta sätt framöver.

– Vi lär oss också mycket om vilken infrastruktur som krävs för HCT. Vi kan till exempel se att de nyare etableringarna på Viared har bättre förutsättningar än ta emot denna typ av ekipage än de äldre som ofta har mindre rangerytor. Det påverkar såklart hanteringstiden.

Trafikverket bedömer att cirka 900 mil av de svenska vägarna teoretiskt sett skulle kunna upplåtas för längre lastbilar, varav cirka 450 mil inom en snar framtid.

– Men det behöver vara 80-ton, svenska exportvaror är ofta tunga, betonar Sara Thiel.

.....
Av Klara Eriksson

Autofreight-konsortiet

Volvo Lastvagnar leder projektet och GDL Transport står för transporter och terminaldrift med fem trailerchassin och en dolly (länk/vagn mellan trailrarna). Chalmers och Combitech utvecklar de stödjande systemen mot mer autonom körning. Borås Stad, GDL och användarna Ellos Group, Kerry Logistics, Fristads, Speed Group och Volvo Bussar utvecklar trafiksystemet. Borås Stad har också anlagt dry porten. För finansieringen står Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI) och samverkande parter. Projektet har tillstånd för teknisk provning från Transportstyrelsen till februari 2024.



Och hur ser framtiden ut?

Spiegel, spegel på väggen där, säg mig hur framtidens logistik är. Vi pratar en massa om självkörande fordon, digitalisering, AI och uppkopplade system. Vi hör begrepp som smarta vägar, lastbärare och fordon. Det är inte så lätt att se hur allt detta kommer att påverka oss framöver. Kommer varor från en obemannad fabrik i Asien att skickas helt automatiskt hela vägen hem till vår bostad på andra sidan jorden? Och kommer det att finnas bemannade, tänkande lastbilar, tåg, flyg och fartyg som samverkar i smarta logistiksystem?

Frågan är väl snarare hur fort denna utveckling går. Kanske inte så fort. Är det någon som tror att vi har helt självkörande fordon på vägarna inom 10 år? Eller 25 år? Jag har själv åkt både obemannade tåg och bussar, så det finns redan. Och självkörande fartyg och flyg borde inte vara allt för långt borta. Men lastbilar i annat än enklare hub till hub upplägg är svårt att se inom 10 år.

En lastbil idag är väldigt lik en 50 år gammal bil, åtminstone till det yttre. Lastar ungefär lika mycket, kör ungefär lika fort etc. Kanske lite mil-

jövänligare, visst, men logistiskt är det ganska lika. Tåg, samma där. Fartyg, där har det däremot hänt något. Containeriseringen har revolutionerat världen. Handeln och globaliseringen har varit helt beroende av containerns införande.

Ser vi på andra revolutionerande innovationer inom logistiken är det inte riktigt lika omvälvande. Partiformning, beställningssystem, rutt-optimering mm har inte slagit igenom med dess fulla potential. Trots flera årtionden sedan de tagits fram.

Tills för endast ett kort tag sedan, trodde jag starkt på elvägar som en bra lösning på elförsörjning av tyngre fordon på våra vägar. Nu förstår jag att batteriutvecklingen sker i en sådan rasande takt att batteridrift är det mest troliga även för tunga fordon inom en ganska snar framtid. Och i förlängningen kan man senare kanske driva elmotorerna via bränsleceller el likn.

Instant deliveries betyder leveranstid från order på bara någon timma. Detta kräver helt andra lagerstrukturer, med lager närmare kunden. Eller så finns det algoritmer som räknar ut mina framtida behov av varor och tjänster. Varor börjar skickas till mig innan jag ens vet att jag behöver dem. Tänk er också att ett företag inte behöver beställa någonting, inga råvaror eller komponenter. Systemen har räknat ut detta i förväg och beställt automatiskt.

Så framtiden kan kanske sammanfattas som elektrifierad, smart och snabb. Eller? Just nu går samhällets omställning mot smarta system och elektrifiering oerhört snabbt. Då gäller det att det finns kunniga personer som kan betrakta och analysera skeendena lite grann från sidan. Som kan se samband och konsekvenser. Och utbilda framtidens systembyggare och operatörer. Vi behöver många duktiga logistikforskare framöver. Därför stöder LTS forskningen inom logistik.

.....
John Wedel

**LOGISTIK
TRANSPORT
STIFTELSEN** LTS

LTS rapport utges av

Logistik och Transport Stiftelsen

LTS

Box 11119

404 23 Göteborg

Telefon reception: 031-61 24 02

Ansvarig utgivare:

John Wedel

john.wedel@businessregion.se

+46-31 367 61 21

Redaktör: Hilda Hultén hh@intelligentlogistik.se

Grafisk form: Michael Wall info@michaelwall.se

Tryck: Hyltetryck

Läs mer om LTS och ladda ned tidigare utgåvor av

LTS Rapport på www.logistikstiftelsen.se

Adnavem lanserar gröna transportval

Göteborgsstart-upen Adnavems digitala marknadsplats för internationella sjötransporter vill utmana speditörernas roll i transportkedjan. Nu lanserar bolaget en ny funktionalitet för att välja det grönaste fraktoalternativet.

Adnavem – ”till skeppet” på latin – grundades 2017 och är en marknadsplats för globala sjötransporter som kopplar upp transportköpare direkt med de som gör jobbet.

– Det är som ett Hotels.com fast för godstransporter. Kunden skriver in sin rutt och får prisförslag direkt från rederierna, berättar Adnavems vd Andreas Wramsmyr.

Han har jobbat i många år på varuägarsidan, bl a som global logistikansvarig på ABB och logistikchef på Gunnebo. Men det var när han fick se branschen från insidan som vd på en speditörsfirma, och som idén att digitalisera speditionen väcktes.

– Speditörernas roll när det gäller standardtransporter är ju egentligen bara att sköta pap-

»De flesta inser att det här är
framtiden«

persarbetet – och ta bra betalt för det. Digitaliseras den processen kan varuägarna själva styra sina transportkedjor och spara de pengarna.

Initalt fokuserar Adnavem på sjötransporter mellan Asien och norra Europa, med kontor i Göteborg, Shanghai och sedan december Singapore. I leverantörsnätverket ingår globala rederier som Maersk och MSC men också åkerier och tullspeditörer i Sverige och Kina. Målet är att bygga en internationellt nätverk med fler destinationer, aktörer och transportslag, som flyg och tåglösningar.



FOTO: ADNAVEM

Grönaste fraktrutten från Kina är nu bara ett knapptryck bort.

15–20 procent lägre kostnad

Adnavem vänder sig främst till företag med hyfsat stabila standardflöden till och från Asien. Transportköparen skriver in fraktmängd, start- och slutdestination och marknadsplatsen ger förslag på ruttalternativ utifrån t ex pris eller ledtid. Bland de ca 25 kunderna finns bl a Icebug, som importerar skor från Kina till Göteborg och TTS Marin som exporterar maskindelar till den kinesiska varvsindustrin.

– Vi har fördubblat omsättningen och kundantalet varje kvartal det senaste året, så det går framåt. Men målet är att växa ännu snabbare, säger Linda Gårdlöf, CCO på Adnavem.

I snitt sparar kunderna 15–20 procent på transportkostnaden. Adnavem tar en kommissionsavgift på ca 3 procent av totalpriset per bokning.

– Det är betydligt mindre än speditörernas marginaler på 30–40 procent. Om en container kostar 25 000 att transportera dör till dör blir

det ganska många tusenlappar mindre, säger Andreas Wramsmyr.

Att få leverantör att ansluta sig till plattformen har gått förvånansvärt lätt, menar han.

– De flesta inser att det här är framtiden. Transportörerna vill gärna ha direktkontakt med kunderna och kunna planera sina volymer bättre.

Lanserar gröna transportval

Hittills har man kunnat välja på snabbaste eller billigaste rutten, men nu lanseras val för det grönaste transportalternativet.

– Den här frågan är viktig för väldigt många av våra kunder, det är så kul att äntligen kunna lansera den här tjänsten, säger Linda Gårdlöf.

Adnavem använder alla möjliga tillgängliga datakällor, från fartygets fyllnadsgrad, rutt, hastighet och bränsle till hur mycket koldioxid lastbilen som transporterat containern till hamnen släppt ut. Egenutvecklade algoritmer identifierar och rankar sedan rutt- och fraktoalternativen utifrån hur stor klimatpåverkan de har.

– Man kan mer än halvera sina koldioxidutsläpp genom gröna transportval. Idag får kunderna en rapport i efterhand från speditören om sin frakts miljöpåverkan, här kan man aktivt välja den klimatsmartaste frakten direkt.

Får ett system som Adnavems genomslag kan det på sikt hota speditörernas affärsmodell, enligt Andreas Wramsmyr.

– Att anlita en speditör för att koordinera globala transporter har nytta vid komplexa, tidskritiska flöden, men inte för standardflöden. En del speditörer kommer nog att försöka skapa liknande system själva. Några kommer säkert att lyckas, men de som inte hänger med kommer att få det jättesvårt.



FOTO: ADNAVEM



Andreas Wramsmyr

Linda Gårdlöf

Av Hilda Hultén



Om godset skulle gå längre sjövägen, till en hamn nära godsets avsändnings- eller mottagningsort – till exempel till Göteborgs hamn, skulle koldioxidutsläppen från tunga transporter i Sverige kunna minskas.

Gods: nyttja sjöfarten mer!

Sverige handlar i huvudsak med sina europeiska grannländer. Men alltför ofta väljer transportköparen den rutt som ger kortast sträcka till sjöss, och längst sträcka per lastbil – dåligt för miljön och en bidragande faktor till trängsel på vägarna.

– Transittransporterna gör att det blir väldigt mycket lastbilstransporter som bidrar till utsläpp och trängsel framförallt på E6an som är huvudleden för oss här i Skåne och därför störningskänslig, säger Petra Stelling, infrastrukturstrateg på Region Skåne och medförfattare till Triple F-rapporten ”Förlängda sjöben” som man tagit fram tillsammans med Göteborgs universitet. Triple F är ett forskningsprogram för ”Fossil Free Freight”.

Stor potential till utsläppsminskning

Om godset skulle gå längre sjövägen, till en hamn nära godsets avsändnings- eller mottagningsort – till exempel Göteborg eller Nynäshamn, skulle mellan 4 och 11 procent av koldioxidutsläppen från tunga transporter i Sverige kunna undvikas, enligt studien. Det innebär reduktion på 140 000–360 000 ton Co₂, beroende på fartygstyp. Dessutom skulle en överflyttning till sjöfart via hamnar norr om Skåne ge avlastning av en av de tyngst trafikerade vägsträckorna i Sverige – E6 mellan Malmö och Helsingborg.

Studien bygger på enkätfrågor till transportköpare och djupintervjuer med varuägare, hamnar och rederier. Även data från en tidigare intervjustudie med chaufförer i skånska hamnar har

använts för att analysera godsflöden och se vad som krävs för att realisera en överflyttning.

Priset avgör

Resultatet visar att hamnarna har kapacitet, och på kort sikt finns vare sig fysiska eller tekniska hinder för en överflyttning till sjöfart. Däremot finns andra hinder.

– Resultatet ligger i linje med tidigare forskning; Pris, flexibilitet, frekvens, ledtider och tillförlitlighet är de faktorer som betyder mest för transportköparen, där priset är mest avgörande.

Står sig sjöfarten väl sett till de faktorerna idag?

– Nej det tycker man väl inte riktigt. Lastbilen är det trafikslag som har flest konkurrensförklar. Om sjöfarten ska kunna konkurrera gäller det att jämna ut prisbilden, säger Petra Stelling och pekar på ekobonus, farledsavgifter, hamnavgifter, lotsplikt och liknande områden som styr prisbilden – ett område för politiken att agera på.

Men några ljusglimtar finns – andelen gods där man bara skickar över lastbilsläpet ökar t ex.

– Om man inte tar med chauffören, då slipper man den kostnaden och får en större flexibilitet, eftersom överfarten annars gärna läggs i samband med chaufförens dygnsvila. Orsaken till ökningen kan vara de nya cabotagereglerna, att chaufförlönerna jämnas ut litegrann, och att man inte vill vara borta så länge. Men det leder förstås till mer arbete i hamnarna.

Kräver förändrad struktur

Om stora volymer ska ta helt nya vägar behöver branschen förändra både logistikstrukturer och

beteendemönster.

– En stor tröghet ligger i lagerstrukturen som anpassats efter att lastbilar kommer hit med varor från kontinenten med första lagerstopp i Sydsverige. Den kedjan måste brytas så att möjligheten finns att öppna semi-trailrarna och lagerhantera längre norrut, säger Johan Woxenius, professor i sjöfartslogistik vid GU, i en intervju med Lighthouse.

I rapporten uppmanas transportköpare att analysera sina faktiska tidskrav och hur deras logistikstruktur kan anpassas till närsjöfart.

Skåne har precis klättrat stort i Intelligent Logistikrankinglista, sitter ni inte lite på två stolar när ni vill ha bort godset från Skåne?

– Logistiknäringen är viktig för Skåne, dock ser vi ser att alla prognoser pekar på att transporterna ska öka – kan en del av ökningen ske till sjöss, finns det såväl miljö som kapacitetsvinster att hämta och transittransporterna åker ju redan förbi, säger Petra Stelling.

Region Skåne har sedan ett par år tillbaka antagit engodsstrategi, där överflyttning är en viktig punkt.

Av Klara Eriksson

Förlängda sjöben

Studien Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential har finansierats av Region Skåne, Trafikverket via Triple F och SMTF. Författare är Petra Stelling, Johan Woxenius, Catrin Lammgård, Björn Petersson och Anastasia Christodoulou.

Simulering för smartare farledsfördjupning

Idag kan inte de största containerfartygen komma in i Göteborgs hamn med full last. Därför kommer farleden fördjupas, en process som nu inletts med samråd. Men redan nu kör lotsar den nya farleden i Sjöfartsverkets simulatorer.

– Genom simuleringar kan vi optimera muddringsbehovet, och hålla nere projektets kostnader och miljöpåverkan, berättar Patrik Benrick på Sjöfartsverket.

Göteborgs hamn är ensam i landet om att hantera transocean direkttrafik, och direktsjöfarten är viktig för svenska företags globala handelsmöjligheter. Men containerfartygen blir allt större: på tio år har lastkapaciteten nästintill fördubblats, och för att Göteborg ska kunna fortsätta ta emot direkttrafik behöver farleden in till Göteborgs hamn fördjupas. Dagens största fartyg går så djupt att de bara kan vara lastade till hälften när de anlöper Göteborgs hamn. Även farledens bredd och vändytan i hamnen begränsar.

– Det finns direktgående fartyg med en kapacitet på över 20 000 TEU, som anlöper Gdansk i Polen idag, och som passerar utanför Göteborg. Denna trafik vill även anlöpa Göteborg för import- och exportlast men kan inte på grund av vattendjupet. Vi som hamn ska vara en garant för näringslivets access till omvärlden, och bygga linjenät för den typ av trafik som kunderna efterfrågar. Farledsfördjupningen är jätteviktig för att kunna hantera ytterligare direktgående trafik, säger Claes Sundmark på Göteborgs hamn.

Det är bakgrunden till projektet ”Skandiaporten” en fördjupning och breddning av farleden med förstärkningar av kajen. Projektet ingår i regeringens infrastrukturplan för 2018–2029 och genomförs i samarbete mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn.



FOTO: HENRIK SANDSJO

I simulatorerna på Lindholmen har redan omkring 120 simulerade körningar gjorts av den nya farleden, för att optimera farledens yta och muddringsbehov.

Optimering med simulering

För att se var och hur mycket farleden behöver grävas ut och fördjupas används simuleringsteknik. I Sjöfartsverkets bryggsimulatorer på Lindholmen är det möjligt att göra fullständiga simuleringar av de operationer som utförs på ett riktigt fartyg: I olika väder, med olika typer av fartyg runt sig och på olika platser och hamnar runt jorden, även i trånga passager. Tolv lotsar som kör sträckan regelbundet har kört totalt 120 simulerade turer med ett 430 meter långt, 65 meter brett fartyg, med ett djupgående på 17,5 meter, och hittills har försöken gett goda resultat.

– Simuleringarna gör att vi kan optimera farledens yta och muddringsbehov. Det minskar både projektets kostnader och håller nere miljöpåverkan. I det här fallet drar dessa krafter åt samma håll, så är det inte alltid, säger Patrik Benrick, projektledare för Skandiaporten på Sjöfartsverket och Trafikverket.

– Det handlar om att se hur snävt vi kan designa farleden med bibehållna säkerhetsmagnituder och väderrestriktioner.

I höstas räknade man med att behöva muddra bort 12 miljoner kubikmeter för att nå ett farledsdjup på 17,5 meter. Nu är man nere på ca 11,3 miljoner kubik, varav 97–98 % är lera och resten berg, tack vare simuleringarna.

– Framförallt är det en fördjupning av farleden från Torshamnen och inåt Skandiahamnen som behövs, och väldigt få breddningar av farleden.

Lång process

Innan projektet kan starta måste dock en miljö-

konsekvensbeskrivning, MKB till, och ansökan om miljötillstånd hos Mark- och miljödomstolen godkännas. Det handlar om bl a utredningar av buller, grumling, marinbiologi och förekomst av förorenade sediment. I slutet av februari ska samrådsprocessen vara avslutad.

– Miljötillståndet är nog den största osäkerheten vad gäller tidplanen för projektet. Den andra delen är att få till uppdelningen av finansieringen.

Till våren hoppas Patrik Benrick att man har en färdig projektbeskrivning till stånd, där det slutgiltiga projektets utformning och finansieringsbehov är klart beskrivet.

– Vi har utrett fem olika scenarier för projektet, med olika djupgående och antal kajlägen. Nu gäller det att avgöra vilket projekt som är helhetsmässigt och långsiktigt bäst och som är möjligt att gemensamt finansiera för staten och hamnbolaget. Det är ett väldigt viktigt skede i utredningen som pågår nu.

.....
Av Hilda Hultén

FAKTA: SKANDIAPORTEN

Fördjupningsbehov: Från 13,5 till 16,5–17,5 meters djupgående.

Statlig delfinansiering: 1,255 miljarder kronor.

Samhällsnytta: En satsad krona ger fyra tillbaka.

Muddringsbehov: cirka 11 miljoner kubikmeter.

Tidplan byggprocess: Kajförstärkning: 2022, muddring: 2024, planerat färdigställande: 2026.

FOTO: GÖTEBORGS HAMN



– Simuleringarna har minskat muddringsbehovet med nästan en miljon kubikmeter, berättar Patrik Benrick.

Storbritannien vill bli Europas Singapore

När jag nyligen besökte Bryssels välbekanta korridorer ekade orden, "UK has left the Building" överallt. "Brexit is done" som Boris Johnson uttryckte det under ett möte där jag deltog. Har han rätt? Ja, eftersom Storbritannien nu har lämnat EU. Nej, eftersom det är nu som den riktiga resan börjar. Det som hittills har gjorts var den enkla delen, att förhandla ett utträdesavtal.

Hur kunde då denna process bli så långdragen och smärtsam undrar kanske vän av ordning? En av mina vänner i branschen uttrycker det så här; "Vi gjorde en omelett tillsammans och nu vill en av kockarna ha tillbaka sina ägg i ursprungligt skick". Detta sammanfattar ganska väl vad Brexit egentligen handlar om.

Det var få som innan folkomröstningen insåg hur integrerad vår handel har blivit de senaste åren: Brexit handlar om handel och tull, den största tullförändringen i vår livstid.

»Brexit handlar om handel och tull, den största tullförändringen i vår livstid«

När Storbritannien nu har lämnat EU så lämnar man den gemensamma tullagstiftningen (UCC), den gemensamma tulltaxan (TARIC) som reglerar tull- och andra avgifter – samt ett stort antal andra avtal, bl a ett 60-tal frihandels- och samarbetsavtal. Av EU likställs landet med alla andra tredjeländer, tariffer ska användas och tullhantering uppstår vid gränserna mellan EU och Storbritannien.

Enbart i Storbritannien så är det ca 150 000 företag som enbart har handlat med EU och därmed aldrig tidigare har haft någon tullhantering, t ex tulldeklarationer för export och import. För Sverige är siffran enligt Kommerskollegium ca 7 000 företag.

Så vad händer nu? Enligt exitavtalet inträder en övergångsperiod till 31 december 2020, under denna ska ett frihandelsavtal (FTA) mellan EU och Storbritannien förhandlas samt ratificeras. Om detta ej sker blir det tullavgifter på en stor del av de varor som handlas mellan EU och Storbritannien. Och oavsett så kommer det att inträda krav om tullhantering vid gränserna när övergångsperioden löper ut. Därtill ska sexhundra andra avtal förhandlas mellan parterna, man måste komma överens om hur Nordirland ska hanteras, en nog så svår fråga eftersom exitavtalet har skapat ett läge där Nordirland tillhör båda tullunionerna och tullområdena samtidigt.

Storbritannien måste även utveckla ny infrastruktur för att hantera de nya tullgränserna, t ex vid Eurotunneln och vid Dover-Calaisförbindelsen. Allt ska ske inom mindre än elva månader.



Foto: KGH Customs

Lars Karlsson

Kommer övergångsperioden att förlängas? Nej, det kommer inte att ske. Den brittiska regeringen har lagstiftat mot möjligheterna till en förlängning, men det finns även andra skäl. För Boris Johnson gäller nu istället 'Global Britain', visionen om det nya globala Storbritannien som handlar med hela världen på sina egna villkor, medan EU fruktar en stor och kraftfull konkurrent vid kanten av den inre marknaden.

Det är Singapore som idag internationellt rankas som det land som har den effektivaste gränsproceduren. Om EU får 'ett stort Singapore' med 67 miljoner människor runt hörnet så kommer det även att driva fram en snabbare utveckling av tullhanteringen i EU.

Förhandlingarna startar i mars och måste avslutas senast i oktober för att EUs medlemsländer och Storbritannien ska hinna godkänna avtalen innan årsskiftet. Sannolikt kommer man att komma överens om ett nytt frihandelsavtal som endast omfattar vissa områden samt hur tullhanteringen vid gränsen ska se ut.

Som svensk företagare måste man nu förbereda sig, det är bara 300 dagar kvar. Kom ihåg att

den brittiska regeringen bedömer att det endast finns ca 30 % total kapacitet i den professionella tullindustrin i förhållande till behovet.

Det handlar om ett sextiotal områden (strategiska och praktiska) som alla företag oavsett storlek måste analysera och åtgärda.

Den som förbereder sig mest, klarar sig bäst. Ett svenskt företag som är bättre förberedd än sina konkurrenter kan inte bara behålla sina marknadsandelar utan även utöka sina affärer.

.....

Lars Karlsson

Om krönikören:

Lars Karlsson är CEO/MD för KGH Global Consulting och har tidigare varit chef för World Customs Organization (WCO) och innan dess tf generaldirektör och överdirektör för svenska tullverket. Han har de senaste tre åren agerat seniorrådgivare i Brexit-frågor för både EU och Storbritannien.

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 styrelse

Mats Boll, Ordförande
Torbjörn Wedebrand, Ledamot
John Wedel, VD

Logistik och Transport Stiftelsen LTS kansli

John Wedel, VD
Box 11119
Besök: Östra Hamngatan 5
404 23 GÖTEBORG

Tel: 031-367 61 21
Mobil: 070-6013225
E-post: john.wedel@businessregion.se
Hemsida: www.logistikstiftelsen.se

Göteborg Sveriges bästa logistikläge – igen

För tjugonde gången i rad utsågs Göteborgsregionen till Sveriges bästa logistikläge, när listan över Sveriges 25 bästa logistiklägen presenterades vid konferensen Logistikläget 2020 i Stockholm den 6 februari.

Intelligent Logistik har rankat Sveriges bästa logistiklägen sedan 2005, men rankingen har publicerats sedan 2001. Rankingen bygger på tillgången på logistiktytor, flöden/geografi, infrastruktur, markttillgång, kompetens och samarbetsklimat, och totalt har Göteborgsregionen utsetts till Sveriges bästa logistikläge 20 år i rad. Förstaplatsen 2020 är ett glädjande besked för Göteborgs Stad, som sedan 2013 har det godstransportpolitiska målet att "i ledande rankingar vara Nordens bästa logistikläge". Rankingens främsta syfte är att sätta logistikfrågorna på agendan.

– Vi är mycket glada att få stoltsera högst upp på pallen! Jag tycker att syftet att skapa debatt och diskussion om logistiken väl uppfylls, säger Jacob Minnhagen, affärsutvecklare på Göteborgs Hamn, som tog emot diplomaten tillsammans med Andreas Göthberg från Business Region Göteborg och Daniel Göök från Borås Stad, som räknas till Göteborgsregionen.

– Göteborg är Sveriges logistik huvudstad, men med framgång kommer utmaningar. En utmaning är att få fram logistikmark i tillräckligt hög takt, annars riskerar marknaden och tillväxten att

läsas framöver. En annan är att stärka det storregionala samarbetet, där finns det en del att göra, sa Intelligent Logistikts chefredaktör Hilda Hultén vid diplomutdelningen.

Motiveringen:

"Göteborgsregionen är ett exceptionellt distributionsläge för logistik genom Nordens största containerhamn med ett starkt tågpendelnät. Stark regional tillväxt både som konsumtionsmarknad och för det logistikintensiva näringslivet. Genom Chalmers och Göteborgs universitet är man ett av landets starkaste kompetenscentrum för logistikforskning och utbildning. Trots utmaningar att möta markbehovet har tillväxten av logistiktytor legat högst i landet de senaste åren, så även 2020, med 187 000 kvm tillkommande ytor under året."



Jacob Minnhagen, Hilda Hultén och Andreas Göthberg, vid diplomutdelningen För Sveriges bästa logistiklägen.