

Apropå 1.2013 Logistikfebern breder ut sig

FRAMTIDENS LOGISTIKBEHOV INNEBÄR EN STOR UTMANING FÖR SVERIGE. Lösningen ligger inte i isolerade satsningar, istället krävs koordinering och samarbete. Handelskammaren har genomfört en undersökning av sydsvenska kommuners logistiksatsningar. 63 kommuner i Skåne, Småland, Halland, Öland och Blekinge medverkade i undersökningen. Resultatet summeras i en talande logistikkarta. Den vittnar om en investerings-trend i kommunerna samtidigt som gränsöverskridande samarbeten är sällsynta. Trafikverket och logistikföretagen är eniga om att kapacitetsbehovet kommer att öka framöver. Därmed finns möjligheten för lönsamma investeringar. Men för att minska risken för överetablering krävs samarbete mellan kommuner och andra aktörer.

Handelskammaren har kartlagt hur kommunernas logistiksatsningar, befintliga och planerade, ser ut. Det finns ett stort kapacitetsbehov och för att på bästa sätt möta det krävs en öppen dialog och ett brett samarbete både mellan kommuner och andra aktörer. Det är viktigt att se till regionens potential, säkra lönsamheten men samtidigt se upp för överetablering.

Den här undersökningen är gjord för att ge en bredare förståelse för logiskflödet och förhoppningsvis öppna upp för en dialog mellan berörda aktörer. Inledningsvis ges en kort presentation av det framtida kapacitetsbehovet, sedan kommer resultatet av den genomförda undersökningen presenteras. Slutligen kommer logistikföretagens syn på sin fortsatta verksamhet samt sina framtida logistikflöden att presenteras.

Ett ökat kapacitetsbehov

I Handelskammarens tidigare rapport *Godsflöden genom Skåne och Danmark* presenteras det kapacitets-

behov som Skåne-regionen går till mötes. Trelleborgs och Ystads terminaler kommer 2030 att hantera 1,6 till 1,9 miljoner lastbilar. Det är en ökning med 65-90 procent sedan 2008, en siffra som kan fortsätta stiga om andra stråk inte klarar av den beräknade ökningen i godstrafik.

| | Dansk handel med kontinenten via Skånestråk | Övriga Nordens export till kontinenten via Skånestråk | Övriga Nordens import från kontinenten via Skånestråk |
|----------------------|---|---|---|
| Miljoner ton | 0,6-1,2 | 11,4-14,2 | 11,2-13,2 |
| Tusental lastbilar | 40-80 | 760-946 | 746-880 |
| Ökning från 2008 (%) | - | 65-92 | 60-86 |

(Källa: Öresunds Regionen, Andersson et al)

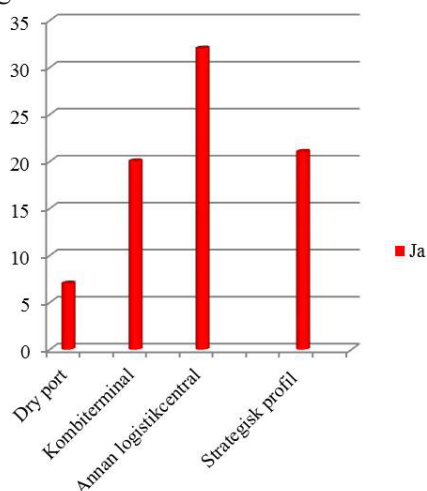
Även i Trafikverkets rapport *Nationell plan för transportsystemet 2014-2025* finns uträkningar som visar framtidens kapacitetsbehov gällande logistikflöden. Om man summerar inrikes transporterade volymer med export-, import- och transitvolymer så visar Trafikverkets beräkningar att den totala efterfrågan på godstransporter kommer att öka med mer än 70 procent, från 369-522 miljoner ton mellan år 2006 och 2030.

Trafikverkets rapport visar även att handeln österut kommer att öka samtidigt som handeln västerut, som idag är större, procentuellt kommer att minska. Det ger en direkt påverkan på godsflödena.

En växande logistikkarta

63 kommuner i Skåne, Blekinge, Öland, Småland och Halland har medverkat i Handelskammarens undersökning av den sydsvenska logistikkartan. Syftet har varit att få en bild av dagens verksamhet i kommunerna samt att visa hur deras verksamhet kommer förändras de närmsta 10 åren.

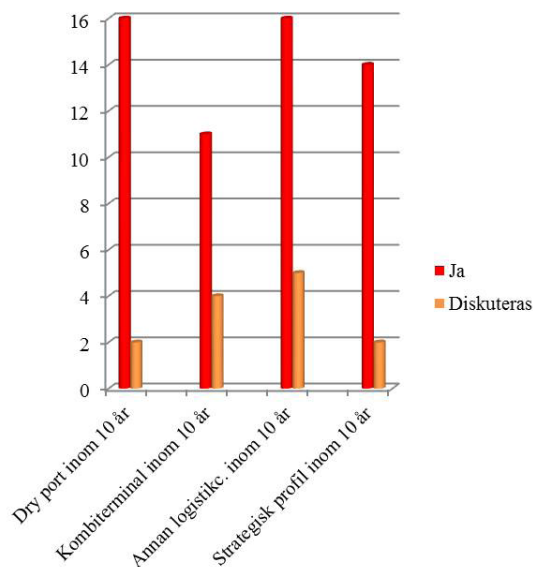
Nedan presenteras den sydsvenska logistikkartan för 2013. Den visar antalet sydsvenska kommuner som har en dry port, en kombiterminal och/eller någon annan form av logistikcentral. Den redogör även för hur många kommuner som har en strategisk profil inom logistik.



Figur 1. Den Sydsvenska logistikkartan 2013.

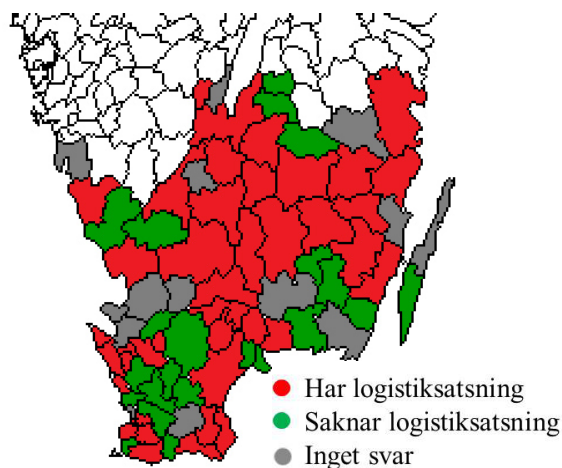
Närmare två tredjedelar av de sydsvenska kommunerna har någon form av logistikcentral men bara en tredjedel har en strategisk profil.

I figur 2 visas antalet kommuner som har planer på att investera i en logistikcentral under de närmsta 10 åren. Figuren visar de som både satsar på en ny central men också de som satsar på att vidareutveckla den eller de centralerna kommunen redan har.



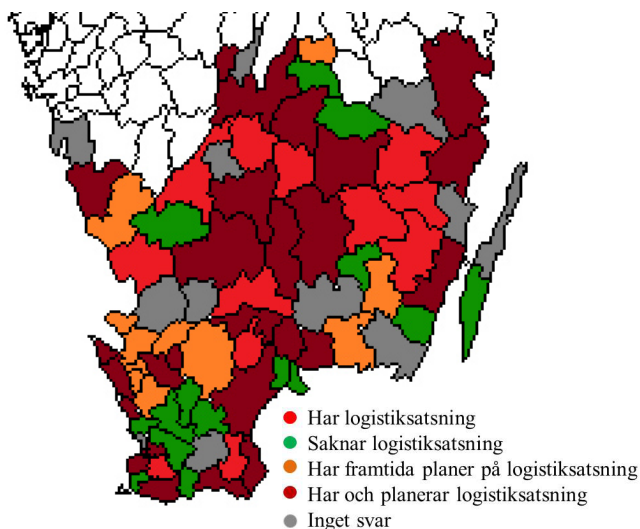
Figur 2. Logistiksatsningar 2023.

Figur 2 visar att antalet kommuner med planer på framtida satsningar är hög. 28 procent av de tillfrågade kommunerna planerar att satsa på att antingen bygga eller vidareutveckla en redan befintlig dry port. 23 procent satsar på kombiterminal och 33 procent planerar att investera i att bygga eller utveckla någon annan form av logistikcentral. Den logistik-trend som sprider sig i Sverige verkar inte avta. I figur 3 ges en tydlig översikt av den sydsvenska utbredningen av logistikcentraler idag.



Figur 3. Utbredningen av logistikcentraler 2013.

I figur 3 syns tydligt hur en stor andel av de kommuner som inte har någon logistikcentral ligger i de delar av Skåne där markpriset är som allra högst.



Figur 4. Utbredningen av logistikcentraler 2023.

De Sydsvenska regionerna fortsätter satsa

Skånes kuststråk fortsätter satsa på logistikcentraler. Många kommuner som har en logistikcentral fortsätter att satsa. Figur 4 visar också att även kommuner som tidigare inte haft någon central nu väljer att haka på logistiktrenden. Det dyra markpriset i Skåne är en förklaring till varför vissa kommuner inte har eller planerar någon logistikcentral. I sydvästra Skåne har markpriserna toppnoteringar på 400 000 sek/hektar. I frågan gällande om det finns samarbete över de kommunala gränserna så är svaret negativt. Även om man räknar med alla de kommuner som ingår i Familjen Helsingborg är det inte ens hälften av dem som har ett uttalat samarbete.

I Blekinge finns det idag en del logistikcentraler men fler investeringar är på gång. Det som talar för Blekinge är deras gränsöverskridande samarbetsvilja. Redan idag finns det ett uttalat samarbete mellan några kommuner och flera jobbar för att få ett ännu bättre samarbete i framtiden.

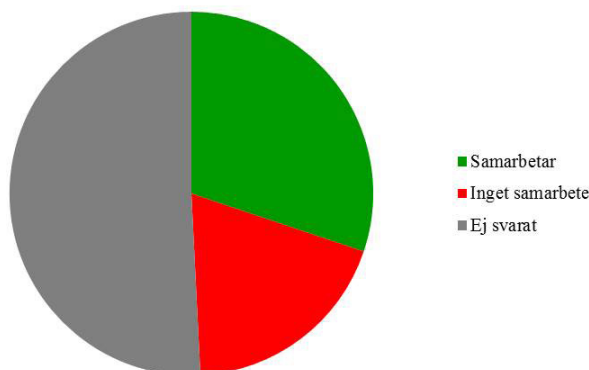
I den småländska regionen visar kartan på en generell satsning i hela regionen. I Kronoberg är det endast två kommuner som inte satsat på logistik och hälften av de som redan har gjort satsningar kommer göra ytterligare sådana inom de närmsta 10 åren. Här finns heller inget uttalat samarbete över de kommunala gränserna.

Längs det sydöstra kuststråket har närmare 70 procent av kommunerna en logistikcentral idag. Nästan hälften har planer på framtida investeringar. I frågan gällande samarbete är svaret otydligt. Endast tre kommuner har uttryckt sig i frågan men svaren pekade mot en positiv samarbetsvilja.

I Halland ser läget något annorlunda ut. Hittills är det bara ett fåtal kommuner som har någon form av logistikcentral men som figur 4 visar kommer logistikkartan även här att breda ut sig. Trots att det bara är ett fåtal kommuner som arbetar med logistik finns det inget utbrett regionalt samarbete.

Ett svagt samarbete

Som nämnt tidigare är samarbete en viktig del i en effektiviserad och mer lönsam logistikruta. Alla kommuner som har medverkat i undersökningen fick svara på hur deras samarbete över de kommunala gränserna ser ut. Figur 5 visar att mer än hälften av alla kommuner valde att inte svara på frågan och enbart 19 av de 63 har ett uttalat samarbete med någon eller några andra kommuner.



Figur 5. Samarbete mellan kommuner.

Det intressanta här är att se över vilka kommuner som tydligt sagt att de inte har något samarbete och hur deras logistikverksamhet ser ut. Gemensamt för nästan alla som svarat att de inte har något samarbete är att 1) de har någon form av logistikcentral idag, 2) de har framtida planer på logistiksatsningar och 3) nästan alla gränsar till en kommun med samma inställning.

I de mellersta delarna av Småland där samtliga kommuner satsar på logistikcentraler saknas samarbete. Samma sak gäller de nordligaste kommunerna i Skåne. Även Halland som tidigare inte satsat, men som har planer på det, har missat det centrala för en väl fungerande logistikcentral, samarbete mellan kommunerna.

Logistikföretagens syn på framtida flöden

Handelskammaren har startat en dialog med ett flertal logistikföretag för att få deras bild av dagens och framtidens logistikflöden. Att använda sig av den kunskap som logistikföretagen sitter på är både relevant och viktigt för att på bästa sätt kunna möta det ökande flödet.

Per-Gunnar Persson, VD för Karlshamn Express, ger en tydlig bild av vad som är avgörande för dem när det kommer till val av fordon och väg. Lastbilstrafiken är det viktigaste transportmedlet men även Ro-Ro och kombitrafik med järnväg. *Avstånd, tid och framkomlighet* är enligt Persson helt avgörande faktorer i valet av stråk.

När det kommer till placeringen av logistikcentraler gäller det att vara strategisk för att på bästa sätt underlätta och effektivisera flödena. De stråk som idag används flitigast av Karlshamn Express är E22 från Karlskrona till Malmö med koppling till väg 21 mellan Kristianstad och Helsingborg. Även väg 15, mellan E22 och Halmstad är viktig. E22 och väg 15 kommer att vara de mest centrala stråken framöver då Sverige knyts allt närmare marknaderna öster om oss, enligt Per-Gunnar Persson. Väg 15 är också en viktig länk mellan hamnarna i Blekinge.

Per-Olof Nilsson, VD för GN Transport, ger även han en bild av framtidens ökade logistikflöden. För deras del är *tillgänglighet och snabbhet* de avgörande faktorerna för val av stråk. Med andra ord är han rörande överens med Per-Gunnar Persson. Per-Olof Nilsson menar att fler logistiknav behövs och säger också att de mest centrala stråken i framtiden kommer vara de till och från kontinenten.

Företagen är också överens om att Svaveldirektivet med största sannolikhet kommer att förändra logistikflödet. Intermodala vägtransporter kommer öka då priserna på sjöfarten stiger. Även Fehmarnbeltförbindelsen väntas öka trycket på landsvägstransporterna. Per-Gunnar Persson menar att flera transporter kommer gå direkt istället för att gå via färjetrafiken. Nilsson menar också att förutom det ökade trycket på vägburna fordon kommer tågförbindelserna bli både bättre och snabbare.

Avslutningsvis

Logistik är ett aktuellt ämne vilket yttrar sig i en generell satsning på logistikcentraler i kommunerna. Både dagens och framtidens logistikarta visar att trenden håller i sig. Det finns kommunala tillväxtpotentialer men det finns också en risk för överetablering. För att undvika det krävs ett bredare samarbete mellan kommuner men även mellan regioner. Kommuner behöver se till regionens potential för att kunna säkra sin egen lönsamhet i framtida investeringar.

Om alla kommuner ser sig som en central punkt för logistikflödet är risken stor att effektiviseringen minskar och konkurrensen snedvrids. Den tillväxtpotential en logistikcentral kan generera en kommun på pappret, kan i verkligheten slå tillbaka. För ett jämnt och effektiviserat logistikflöde behövs det strategiskt placerade centraler. Nya investeringar krävs som tillsammans med ett mer gränsöverskridande samarbete kan tillgoda framtidens behov.

.....
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
Apropå 1.2013 Logistikfebern breder ut sig
Författare: Gustaf Lorentz och Emmy Olsson.
gustaf.lorentz@handelskammaren.com