



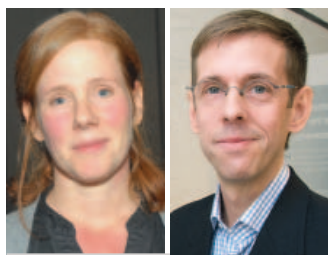
FOTOLIA

**Transportinköpspanelen:**

# Samarbeten en väg till **grönare** transporter

Närmare samarbete mellan transportköpare och transportörer kan både ge lägre transportkostnader och mer miljöanpassade transporter. Det var en slutsats efter diskussionerna i den nybildade Transportinköpspanelen. Samtidigt bekräftar en enkät med deltagarna i panelen att priset har en avgörande betydelse för valet av transportsätt.

AV: LINDA STYHRE, IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET, OCH DAN ANDERSSON, CHALMERS



**Linda Styhre** är projektledare för Transportinköpspanelen och arbetar som forskare på IVL Svenska Miljöinstitutet, främst inom områdena sjöfart och logistik samt transporters energieffektivisering och miljöpåverkan.

**Dan Andersson** är föreståndare för logistikforskningscentrumet Northern LEAD och forskare vid avdelningen för Logistik och transport på Chalmers.

**Hur företag hanterar** sina inköp av transporttjänster har stor inverkan på deras kostnader och service, men även på transportsektorns utveckling. För att öka kunskapen om hur och vilka transporttjänster som köps idag och för att följa förändringarna av dessa har "Transportinköpspanelen" bildats. Det är ett samarbete som IVL Svenska Miljöinsti-

tutet, Chalmers tekniska högskola och Göteborgs universitet har tagit initiativet till.

Transportinköpspanelen har genomfört en stor enkätstudie som bland annat visar att krav på miljöcertifiering ofta ställs på leverantörerna, men att miljöeffektiva transporter annars inte är en prioriterad fråga i relation till pris och tidsaspekter.

**Transportinköpspanelen arbetar** för att bygga upp en transportdatabas med information om svenska företags transportinköp. Målet är att bidra till mer hållbara transporter genom ett positivt förändrat beteende hos transportinköpande företag.

Detta kan ske genom att utveckla metoder för effektivare transportinköp men också genom att göra transportinköp till en strategisk fråga vilket sätter ökat fokus på transporteffektivisering. En utgångspunkt för arbetet är att det redan på kort sikt finns stora ekonomiska och miljömässiga vinster i att utveckla företags transportinköp. Därtill kommer de långsiktiga miljökonsekvenserna och det faktum att företag som redan nu tar särskild hänsyn till transporterens miljöpåverkan kan ligga steget före konkurrenterna när förutsättningarna förändras genom till exempel regleringar, skatter och avgifter.

I arbetet med Transportinköpspanelen ingår en enkätundersökning som genomförs vartannat år bland svenska transportinköpare. En stor mängd frågor ställs. De gäller till exempel:

- hur de fysiska flödena ser ut
- val av transportslag
- transportinköparnas krav
- miljöaspekter
- avtal
- samarbeten med transportörerna.

Vid sidan av enkäten sker intervjuer med företag som också deltar i diskussionsgrupper. Detta ger företagen en unik möjlighet att ta del av forskningsresultat och genom diskussion med andra deltagare öka sin kunskap om transportinköp. Det anordnades en workshop på Chalmers i april i år med deltagare från drygt 20 olika företag. Temat för denna workshop var: Relationer mellan transportköpare och transportleverantörer och deras betydelse för effektiva och hållbara transporter.

**Transporterna spelar** en stor roll för många företag och ett sätt att mäta detta kan vara att se på logistikkostnadernas och transportkostnadernas andel av de totala kostnaderna. Det kan dock vara svårt att kartlägga dessa kostnader vilket också avspeglades i att bara 95 av de 175 transportinköparna som besvarade enkäten angav hur stora de totala logistikkostnaderna var. Nästan precis hälften av inköparna, 88 stycken, angav hur stor andel transportkostnaderna utgjorde av de totala kostnaderna.

För de som besvarade frågan utgjorde logistikkostnaden runt 10 procent av produktkostnaden och transportkostnaderna låg runt 5 procent, men resultaten visar samtidigt på en mycket stor spridning så denna fördelning räcker inte för att beskriva transporterens betydelse. Majoriteten av företagen tror att deras transportkostnader kommer att öka de närmaste fem åren, vilket kommer att öka transportinköpets betydelse.

**”Det var inte direkt förvånande att priset ansågs vara den viktigaste faktorn vid valet av transportlösning.”**

Val av transportlösning påverkas av många olika faktorer och transportköpare ställer därför en rad olika krav på de efterfrågade transportlösningarna. Det går inte alltid att uppfylla alla samtidigt, men olika krav behöver inte heller vara motstridiga.

Till exempel kan kostnadseffektiviseringar även innebära att miljöpåverkan kan minska. För att tydliggöra vad som prioriteras vid val mellan olika transportlösningar ställdes en fråga där inköparna skulle fördela 100 procent mellan fyra egenskaper:

- pris
- transport tid dörr-till-dörr
- tidsprecisionen från dörr-till-dörr
- miljöeffektivitet representerad av koldioxidutsläpp.

Det var inte direkt förvånande att priset ansågs vara den viktigaste faktorn vid val etav transportlösning. Det fick 54 procent av den totala vikten. Leveranser i rätt tid ansågs vara näst viktigast följt av den totala transporttiden dörr-till-dörr. Slutligen kom miljömässig effektivitet med 8 procent, se faktarutan figur 1. ”Olika faktorerers betydelse vid val av transportlösning”

Även om miljön inte gavs större vikt än 8 procent vid valet av transportlösning så ställer större delen av företagen (83 procent) någon form av miljömässiga krav på sina transportleverantörer. Det vanligaste kravet är att transportören ska vara miljöcertifierad, till exempel ISO 14001. Av de undersökta företagen ställde 63 procent det kravet.



## Tre institutioner står bakom Transportinköpspanelen

IVL Svenska Miljöinstitutet, Chalmers och Göteborgs universitet står bakom projektet Transportinköpspanelen. Forskarna som ingår i transportinköpspanelens arbetsgrupp är dr Linda Styhre, IVL, Christina Wolf, IVL, professor Erik Fridell, IVL, docent Dan Anderson, Chalmers, Professor Anna Dubois, Chalmers, professor Mats Johansson, Chalmers, docent Kajsa Hultén, Chalmers, biträdande professor Arni Halldorsson, Chalmers, dr Benedikte Borgström, Chalmers och universitetslektor Catrin Lammgård, Göteborgs Universitet.

Mer information finns på Transportinköpspanelens hemsida: [www.transportinkopspanelen.se](http://www.transportinkopspanelen.se)

Andra miljörelaterade krav som drygt hälften av företagen ställde är att transportörerna ska använda lastbilar med hög miljömässig standard (57 procent) och att de ska publicera miljörapporter (52 procent).

Uppföljningen av de krav som ställs är också intressant att studera. En sak är att ställa krav, men händer det sedan något? När det gäller det vanligaste kravet, att transportören är miljöcertifierad, följer man i stor utsträckning upp detta.

Men det gäller inte för alla de övriga kraven. Till exempel kontrollerar endast 42 procent av företagen att krav på användandet av alternativa bränslen uppfylls i realiteten. Se faktarutan, figur 2 "Miljörelaterade krav som inköparna ställer och i vilken grad de följs upp". Att krav inte följs upp skapar en osäkerhet om leverantörerna i själva verket följer de ställda kraven. Men det kan också leda till frågor om köparna egentligen fäster någon vikt vid kraven.

Efter det att transportköparen har valt transportör sluts någon form av avtal, Ramavtal är vanliga och används av 77 procent av företagen. Även om ett företag inte skulle ha ett långsiktigt avtal så är det troligt att relationen mellan transportinköpande företag och transportleverantör bygger på något slags långsiktigt samarbete

**I enkätstudien** stod den största transportören i snitt för knappt hälften av ett företags totala transporter. I genomsnitt har företagen köpt transporter i drygt tio år från sin största leverantör. 22 procent av företagen har köpt transporter från den sin största transportör under mycket lång tid, mellan 20-40 år.

Utformningen av framtidens transportsystem påverkas av de krav som ställs på transportlösningar och transportörer. För att transportföretag ska kunna utforma och erbjuda mer miljöanpassade transportlösningar måste köparna tydligare efterfråga dessa.


Dessutom måste kunderna vara inställda på att miljöanpassa sina egna logistiksystem. Det är viktigt att utforma kraven på rätt sätt så att de ger incitament till förbättringar och inte hindrar transportörerna från att utforma en bra helhetslösning.

För att kunna sätta riktiga mål och krav för transporter måste transportköparna förstå hur dessa påverkar transportsystemet. Detta kan bidra till att uppnå den potential som finns för förbättringar inom området.

Nästa steg för Transportinköpspanelen är ett nytt enkätutskick under hösten 2014, vilket kommer att skapa ytterligare kunskap om svenska företags transportinköp. Parallellt med detta arbete pågår också en utveckling av ett utbildningsprogram för industrin inom transportinköp.

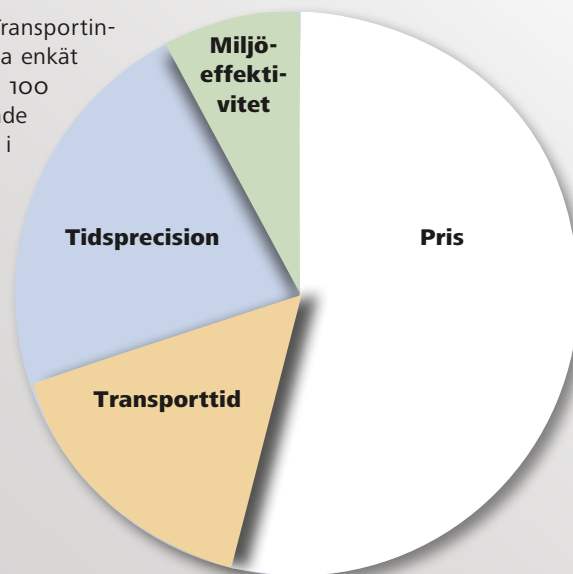
Ett sätt att driva utvecklingen framåt är att arbeta för fördjupat samarbete mel-

lan de företag som köper in transporter och de som utför transporter. En gemensam diskussion kring transportkraven skulle till exempel kunna ge en ökad användning av intermodala transporter, ge kortare körsträckor och borde kunna leda till ökade fyllnadsgrader.

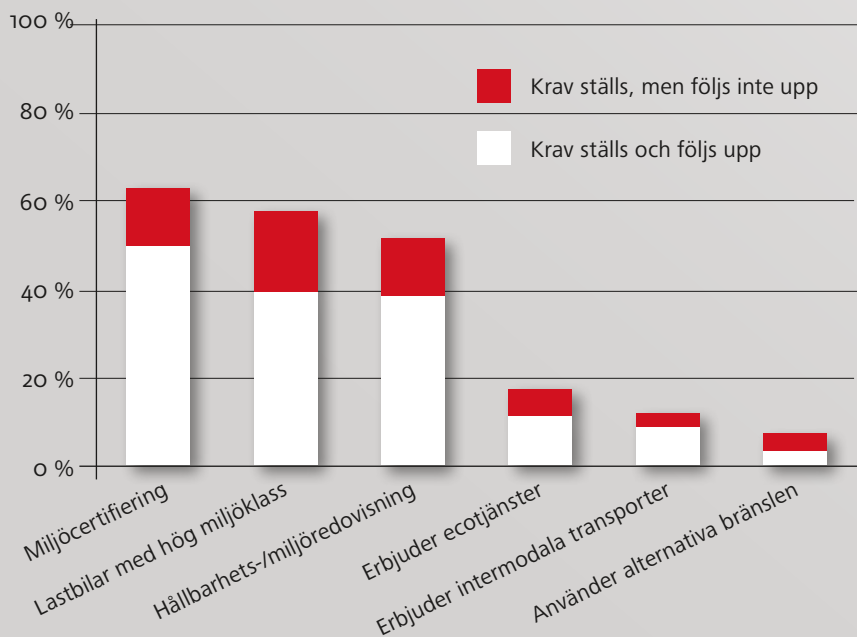
Här finns en potential att både minska miljöpåverkan och samtidigt sänka kostnaderna för svenska företag. 

## 175 svenska företag besvarade enkäten

Under 2012 skickade Transportinköpspanelen ut en första enkät till företag med fler än 100 anställda inom tillverkande industri och partihandel i Sverige. Enkätstudien ska genomföras vartannat år. 2012 besvarade 175 företag enkäten, vilket motsvarar en svarsfrekvensen på 30 procent. Nästa utskick kommer att ske i september 2014.



Enkäten med Transportinköpspanelen visade att priset är den faktor som väger tyngst vid valet av transportsätt.



Det är ganska vanligt att transportinköpare ställer miljörelaterade krav, men det är inte alltid de följs upp visar enkäten med Transportinköpspanelen.

# - **Långsiktiga relationer hjälper i hållbarhetsarbetet**

Ann Sofie Gullbring på SKF Logistics Services var på plats under Transportinköpspanelens seminarium för att ge perspektiv på hållbarhetsarbete från ett transportköpande företag. SKF har som mål att minska koldioxidutsläppen med 30 procent på bara fem år, från 2011 till 2016, räknat per tonkilometer. Det sker bland annat med en större andel av tåg- och sjötransporter samt långsiktiga relationer med transportörer och kunder.

AV: MATS UDIKAS

- **En trend som vi ser** och som diskuteras under seminariet är att inte ställa för detaljerade miljökrav på transportörer. Det är bättre att vara mer övergripande i upphandlingen. Det är ett viktigt råd från Ann Sofie Gullbring, hållbarhetsansvarig på SKF Logistics Services. Hennes erfarenhet är att detaljföreskrifter kan leda till suboptimering för underleverantörer.

- Det är exempelvis bättre att ställa krav på att en viss procent av fordonen i ett transportföretag ska drivas med miljöanpassat bränsle som biodiesel eller biogas, än att begära att transportören

ska använda miljöbilar på vår speciella sträcka.

- Det är transportören som borde veta bäst hur de kan optimera flödet och använda sin flotta på det mest effektiva och miljöanpassade sättet.

**SKF Logistics Services** är ett eget affärsområde för tredjepartslogistik inom SKF-koncernen. Företaget äger inga egna fordon utan alla transporter upphandlas externt. Företaget driver distributionsanläggningar i hela världen med 13 lokala affärsenheter.

Den totala transportvolymen är hela

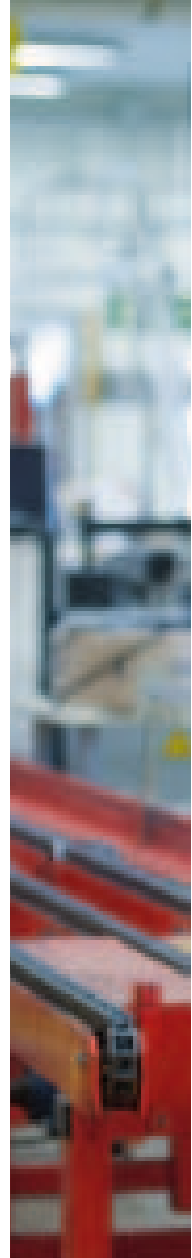
550 000 ton varje år, vilket motsvarar 10 miljoner orderrader. Totalt har organisationen 1 500 anställda och omsätter mer än tre miljarder kronor per år.

SKF Logistics Services deltog i Transportinköpspanelens seminarium som IVE, Chalmers och Göteborgs Universitet ligger bakom (se artikeln här intill). Ann Sofie Gullbring var en av dem som presenterade sitt arbete med att miljöanpassa transporter genom samarbeten i transportkedjan, från leverantörer till kunder.

**Ann Sofie Gullbring** menar att det kan vara viktigt med längre relationer med transportörerna för att de skall våga göra satsningar för att miljöanpassa transporter. För Ann Sofie Gullbring innebär det även att det går att sätta mer långsiktiga målsättningar tillsammans med transportörer, så att transportören stegvis kan förbättra sin fordonsflotta.

Det kan ske med mer miljöanpassade bilar som går på biodiesel eller biogas.

**”Det är transportören som borde veta bäst hur de kan använda sin flotta på det mest miljöanpassade sättet.”**





– Det är transportören som borde veta bäst hur de kan optimera och miljöanpassa flödet och använda sin flotta på det mest effektiva och miljöanpassade sättet, säger Ann Sofie Gullbring, hållbarhetsansvarig på SKF Logistics Services.

SKF LOGISTICS SERVICES

Man kan också kräva att transportören aktivt utbildar förarna i energisnål körning, så kallad eco-driving, eller på andra sätt sporra transportörerna till att satsa mer på eco-driving.

**Visserligen är** transportavtal ofta ganska kortsiktiga. SKF Logistics Services skriver vanligen avtal som löper minst ett år, men i praktiken är relationerna betydligt längre. Enkäten som Transportinköspanelen genomfört med sina deltagare visar att varuägare och transportköpande företag byter transportör ganska sällan, trots korta avtal.

SKF Logistics Services har ställt upp tuffa interna krav på att minska koldioxidutsläppen för transporter med 30 procent per ton-kilometer mellan 2011 till 2016.

Deras fokus är att flytta över transporter från flyg och väg till tåg och sjötransporter där det är möjligt. Ann Sofie Gullbring konstaterar att bara en procent av SKF:s totala transportvolymer

idag går med flyg. Men den transportvolymen står för hela 41 procent av koldioxidutsläppen.

**Några konkreta exempel** är att man börjat skicka gods mellan Frankrike och Turkiet med rorofartyg istället för att använda vägtransporter. Mellan Göteborg och SKF:s anläggning i Tongeren i Belgien sker numera många transporter av gods på järnväg. Transporttiden blir visserligen längre, men passar bra för gods som inte kräver korta transporttider. Och lokalt i Göteborg, mellan SKF:s fabrik och hamnen går transportererna med bilar som drivs med biodiesel.

SKF Logistics Services vill också minska koldioxidutsläppen genom att öka fyllnadsgraden i bilarna och minska tomkörningar. Här pekar Ann-Sofie Gullbring på möjligheterna att samarbeta med andra transportinköpare.

Men trots miljödiskussionen, när en transportinköpare ställs inför att välja transportsätt så prioriteras pris, trans-

porttid och transportprecision före miljö. Det framgår också av Transportinköspanelens enkät. Hur ser SKF Logistics Services på den saken?

– Rent generellt är förutsättningen för ett företag att det ska ge vinst, annars kan det inte finnas kvar. Så priset på transportererna är en viktig fråga.

– Men man kan inte blint stirra bara på priset i kronor. Vi måste ta hänsyn till totalkostnaden. Därför är det viktigt att ta reda på vad som ingår i priset och vad den faktiska totala kostnaden är, konstaterar Ann Sofie Gullbring.

**– Vårt miljömål** gör att vi ständigt försöker effektivisera våra transportlösningar, oftast innebär dessa lösningar inte bara en reduktion av miljöutsläpp, utan även en minskning av kostnader.

– En av våra stora utmaningar för att uppnå målet är därför att öka medvetenhet och skapa engagemang, inte bara hos oss själva, utan även hos våra leverantörer och kunder. 