

2050: Transportnavet Göteborg

– Ja, Göteborg är verkligen ett av världens största logistikcentrum, inte för att vi importerar och exporterar mycket via hamnen utan för att vi tidigt drog igång forskning och utveckling av transportlösningar för både små och stora behov.

Titta bara på blandningen av små containrar som buntas ihop till större sjök och lyfts ombord från järnvägsvagnarna till båtarna. Vi står i Skandiahamnen och blickar över den fullautomatiserade anläggningen. Det är en imponerande syn att se alla kranar, Järnvägsvagnar, stora och små olikfärgade plåtlådor som far kors och tvärs på marken och i luften. En och annan människostyrd truck med en röd container far omkring. Några vilna lastbilar syns också. Logistikchefen är Kian Holmes. Hon har kvällsskiftet.

Världens logistikcentrum

– Jag började här efter min utbildning som logistikingenjör på Chalmers. Göteborg har ju blivit något av världens logistikcentrum och vi har många studiebesök från alla världens hörn här. Volvo satsade på globala transportlösningar redan i början av seklet och på Chalmers och universitetet har vi nog de främsta forskarna inom området.

– Vårt speciella läge här i Norden i förhållande till den övriga världen är att vi har gott om skogsråvaror för energiproduktion, en mängd mineraler och malmer, som behövs i industrin runt om i världen, vi har livsmedelsproduktion, men egentligen förhållandevis lite verkstadsindustri. De produkter vi exporterar, kommer hit med järnväg och lastas om till båtar. Den elektronik, som vi utvecklar i våra länder tillverkas på andra ställen i världen och det är knappast aktuellt att frakta den med båtar, inte ens om de är så snabba som dem vi ser framför oss.

Världen får inte nog med energi

– Det gör att vi har en salig blandning av bulkprodukter och smågods att hantera, och då är det särskilt viktigt att ha en fungerande omlastning. Båtarna, som håller på att lastas med containrarna har en ganska smal skrovform. Vi ser en båt lite längre ut, bortanför Älvsborgs fästning, som håller på att fälla hjälpsegelmasterna med persiennseglen. Reflexerna från seglen bländar oss lite. Kian fortsätter:

– Jag trodde att vi skulle bli av med SKFs frakter av de stora sfäriska rullagren till världens vindkraftverk, när man drog igång den nya industrin i Brisbane, men det verkar vara en sådan efterfrågan på lager att de till och med har utvidgat produktionen i Gamlestaden. Vi har just nu byggt ett nytt spår mot Sävenäs. Världen får visst inte nog med energi. Längre in i hamnen mot Älvsborgsbron skymtar vi silona för skogsflis.

– Med bioraffinaderierna har vi i hamnen inget att göra, mer än att vi köper bränsle därifrån som vi bunkrar båtarna med. De exporterar sin metanol i den gamla oljehamnen, säger Kian Holmes.

Godstransporter via luftskepp

Hamnen har utvecklats enormt under det senaste årtiondet. Godstransporterna via luftskepp flyttades ut från Frihamnen till Älvsborgshamnen för fem år sedan, vilket gjorde att man fick en bättre samordning och mindre kortväga transporter vid sortering och omlastning av godset. Kian berättar vidare att man håller på att utvidga hamnen med nya spår och pirar och att man kommer att investera i ännu fler autokranar.

– Om jag tror på framtiden? Det är självklart, säger Kian. Vi skall få en större omlastningskapacitet när de nya snabba svävarbåtarna tas i drift om några år. Göteborg är ju världsledande på transporter och den positionen vill vi ju behålla.