

# GLOBAL

UTSIKT

SVERIGES HANDELSKAMMARENS EXPORTMAGASIN

NR 3 2012



**KSD**

LOGISTIKLÖSNINGAR FÖR GLOBALA AFFÄRER

DET HÄNDER I VÄRLDEN

EXKLUSIVT MED  
COLIN MOON

UT I VÄRLDEN  
**HANDSKAR FÖR  
TUFFA TAG**



**VÄRLSDSHANDELSDAGEN**  
INTERVJU MED HANDELSMINISTER EWA BJÖRLING

NYA VILLKOR FÖR SVENSK

**SJÖFART**

Småföretagarnas Arbetslöshetskassa  
**SmåA**  
[www.smaakassa.se](http://www.smaakassa.se)

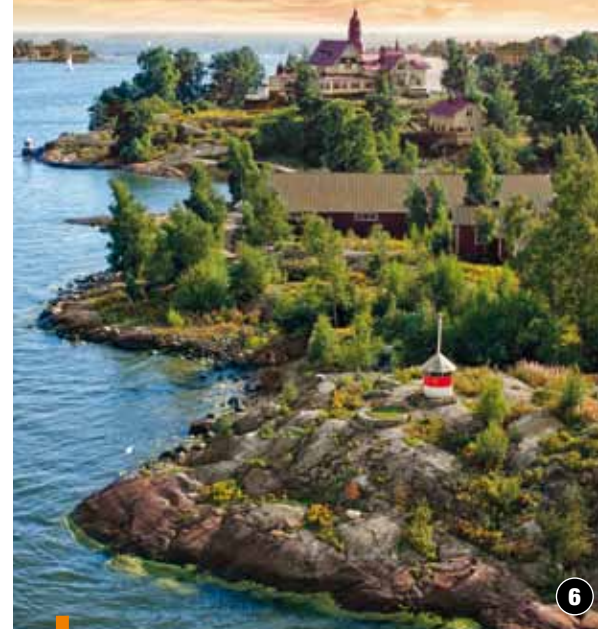
Läs mer på  
[www.pwc.se](http://www.pwc.se)

# Din rådgivare för framgångsrikt företagande

Att driva företag kräver mer än höga ambitioner och näsa för affärer. Som Sveriges ledande rådgivare inom revision, skatt och affärsutveckling har vi kunskapen, erfarenheten och alla de tjänster som du kan tänkas behöva. Nu har vi dessutom lanserat vår nya affärsplattform MyBusiness som vi är övertygade kommer ge dig en enklare, roligare och mer effektiv arbetsdag.

Tillsammans tar vi dig närmare dina mål och visioner!

**pwc**



GLOBAL  
UTSIKT

## #3 INNEHÅLL



18



24



28

### 4 Ledare

Svavelkrav skadar konkurrenskraften

### 6 Nya villkor för svensk sjöfart

- Mindre svavel ska ge bättre miljö
- Dyrare färjetrafik påverkar Gotlands konkurrenskraft
- SCA Transforest – högre transportkostnader
- Näringslivsgrupp ska främja sjöfart i Mälaren

### 16 Colin Moon

– Utmaningar med mångkulturella team

### 18 KSD

– Logistklösningar för globala affärer

### 20 Världshandelsdagen

– Intervju med Ewa Björling

### 23 Chamber Trade Sweden

– Kvinnligt entreprenörskap och internationell handel

### 24 SCB

- Den svenska utrikeshandeln
- Exportstatistik

### 28 Granqvists

– Handskar där det händer

### 32 Det händer i världen

– Uppsnappade export- och handelsnyheter

### 34 Aktuella aktiviteter

– Handelskammaren öppnar dörrar

**Ansvarig utgivare:** Johanna Palmér Östsvenska Handelskammaren · johanna.palmer@east.cci.se **Redaktionskoordinator:** Didi Swege Harrison (Texttanken, didi@texttanken.se)

**Redaktör:** Fredrik Nyby (Texttanken, fredrik.nyby@texttanken.se) **Redaktionsråd:** Johanna Palmér (Östsvenska, www.east.cci.se),

Camilla Olsson (Värmland, www.handelskammarenvarmland.se), Petronella Modin (Norrbotten, www.norrbottenshandelskammare.se)

Catarina Hallenberg (Mellansvenska, www.mellansvenskahandelskammaren.se), Emma Arvidsson (Västerbotten, www.ac.cci.se),

Jenny Emerén (Mälardalen, www.handelskammarenmalardalen.se), Berit Sjödin (Mittsverige, www.midchamber.se), Didi Swege Harrison, Fredrik Nyby (Texttanken)

**Grafisk form:** Anette Edefalk (Texttanken) **Annonser:** Tel 021-448 01 00 · info@texttanken.se **Tryck:** Edita

**Upplaga:** 4 700 ex **Produktion:** Jonsson & Stenvall Produktionsförlag AB/Texttanken

[www.globalutsikt.se](http://www.globalutsikt.se)

Global Utsikt är Handelskamrarnas exportmagasin och utkommer med fyra nummer per år. Tidningen bevakar vad som händer på viktiga exportmarknader och ger svenska företag inspiration och kunskap som stärker dem i deras internationella affärer.

Handelskamrarna är regionala, privata näringslivsorganisationer som arbetar för att ge företagen i sina respektive regioner bästa möjliga förutsättningar. Internationell handel och export är en del av vår kärnverksamhet.

Som medlem är du en del av världens största affärsnätverk.

## Svavelkrav på sjöfarten skadar konkurrenskraften hos svenska företag!



**"BRÄNSLEKOSTNADERNA  
TILL SJÖSS ÖKAR"**

**S**vaveldirektivet (gränsvärdet sänks från 1,0 procent till 0,1 procent) som träder i kraft 2015 förväntas ge stor inverkan på transportstrukturen i Östersjön, Engelska Kanalen och Nordsjön.

Bränslekostnaderna till sjöss ökar med över 50 procent och för fartyg som går mellan hamnar i Östersjön och Nordsjön kan kostnadsökningen bli uppemot 70 procent.

### Vad får då detta för konsekvenser?

- Logistikmonsten ändras
  - Gods går från sjö till landtransporter
  - Järnvägen klarar inte all ökning
  - Lastbil blir en av lösningarna
  - Risk för ökade CO2-utsläpp
  - Miljön blir inte den önskvärda vinnaren
  - Dieselpriset ökar för alla, ca 80 öre per liter får även privatbilister räkna med
- men allra mest slår detta mot redan hårt konkurrensutsatta branscher som skogs- och stålindustrin. Vi behöver dessa exportföretag som en av grundpelarna i vårt välbefinnande. De får en försämrad konkurrenskraft och det

blir en snedvridning mot andra länder (t ex Kina och Brasilien). Detta kan i sin tur leda till att investeringar flyr landet och ett exempel på detta hände nyligen i Finland då skogsbolaget UPM Kymmene hotade flytta delar av produktionen till Centraleuropa om svaveldirektivet går igenom.

### Vad kan göras för att lindra effekterna?

- Rening ombord med hjälp av skrubber. En väl provad teknik på land men det finns inga garantier gällande tillförlitligheten i marin miljö.
- Större fartyg, d v s ökad volym per båt, kräver investeringar men kan vara en lösning – som dock är dyrbar.
- Färre s.k. hubbar och mer och mer returgoods. Detta ger en godskoncentration med avsevärt mera landtransporter.
- LNG (naturgas) – minskar utsläpp av kväve och svavel men effekterna av metan är inte önskvärd. Sedan finns det idag endast en bunkerstation i Sverige. Befintliga motorer måste också bytas ut.
- Sänkt hastighet och optimerade ruttor. Görs redan idag vid behov.

### Vad vill/kan regeringen göra?

- Detta är i skrivande stund höjt i dunkel. Miljödepartementet med Lena Ek har uppenbart låst sina positioner och någon dispens verkar inte vara i sikte. Transportbidrag, skattesänkningar och fonder för utveckling – nej inget konkret har ännu kommit fram! Hela hanteringen av svavelfrågan från regeringens sida kan liknas som ett mycket anmärkningsvärt självmål.

Dick Jansson

Vd, Handelskammaren Mittsverige

dickjansson@midchamber.se



## Söker du den perfekta mötesplatsen?

Välkommen till Conventum Örebro! Vi håller mötestraditionen vid liv genom att erbjuda en unik och modern multiarena öppen för alla typer av möten och event. Conventum består av tre flexibla byggnader som alla erbjuder en enastående atmosfär där ett formsäkert 1960-tal möter stilren nutid. Vi kan stoltsera med en kongresshall, 21 konferenslokaler och en eventarena.

### Just nu: Boka Perfect Meeting 279:-/pers exkl. moms

I priset ingår lokal, förmiddagskaffe med smörgås, konferenslunch, eftermiddagskaffe med kaffebröd samt frukt och vatten.

Personligt och proffsigt tar vi hand om ditt möte, litet som stort.

Varmt välkomna till oss på Conventum!

[www.conventum.se](http://www.conventum.se)

**CONVENTUM**  
CONVENTUM ÖREBRO | +46 19 766 45 00  
[info@conventum.se](mailto:info@conventum.se)

STOCKHOLM VÄSTERÅS  
FLYGPLATS

[www.vst.nu](http://www.vst.nu)  
The Friendly Airport

**RYANAIR**

4 days  
a week

**London**  
Musicals, soccer, shopping



# MINDRE SVAVEL I FARTYGSBRÄNSLET SKA GE BÄTTRE MILJÖ

# — INNEBÄR NYA VILLKOR FÖR SVENSK SJÖFART

TEXT: NICLAS SAMUELSSON • FOTO: OXELÖSUNDS HAMN AB, SHUTTERSTOCK

**Den internationella sjöfartsorganisationen IMO beslutade 2008 att gränsvärdena för svavel i marint bränsle ska skärpas från och med 2015. Då kommer fartygsbränsle bara att få innehålla 0,1 procent svavel mot dagens 1 procent. De nya reglerna gäller dock bara Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, som utsetts till svavelkontrollområden eller Sulphur Emission Control Areas (SECA).**



Erik Zetterlund, vd för Oxelösunds Hamn AB.

**S**jöfart har alltid varit den viktigaste fraktformen för Sverige. Fortfarande transporteras 95 procent av allt fraktgodis med fartyg. Varje år anlöper cirka 86 000 fartyg svenska hamnar och tillsammans fraktar de närmare 180 miljoner ton gods till och från landet. Förbränning av det bränsle som fartygen använder frigör dock svaveldioxid som bidrar till försurning och andra påfrestningar på miljö och hälsa. Att minska dessa utsläpp är det viktigaste skälet till att de nya gränsvärdena har tillkommit. Men eftersom lågsavligt bränsle är dyrare än högsavligt så finns det en oro för att de nya reglerna kommer att ge ökade kostnader för svenska rederier och exportföretag. Beräkningar visar att sjöfartens transportkostnader kan öka med 20-28 procent. Kritiker menar också att det inte kommer att finnas tillräckligt med lågsavligt bränsle efter 2015. De nya reglerna

kan även innebära konkurrensnackdelar för svensk sjöfart eftersom gränsvärdena för svavel utanför SECA-området i dag är 3,5 procent och bara sänks till 0,5 procent år 2020, eller beroende på tillgång senast 2025.

## Drar åt fel håll

En högst tänkbar effekt av de nya reglerna är att det sker en överflyttning av gods från sjötransporter till tåg och lastbil. Men många menar att en utveckling mot mer landbunden trafik är mindre önskvärd ur såväl miljö- som kapacitetssynpunkt. Erik Zetterlund är vd för Oxelösunds Hamn AB. Han menar att sjöfarten istället ska ses som en möjlighet att avlasta redan överbelastade vägar och järnvägar.

— Svensk landinfrastruktur är trång och behöver byggas ut för sådana belopp att det verkar omöjligt att finansiera. Detta gäller

speciellt järnvägarna. De statliga infrastrukturavgifterna måste då styras om så att sjö- och landfart konkurrerar på lika villkor. SECA-beslutet drar här åt helt fel håll. Sjötransporter fördyras i vår del av Europa och exportgodset styrs upp på land.

## Tror på utveckling

Carola Alzén är vd för Mälarhamnar AB i Västerås och Köping, som har Baltikum och Nordeuropa som viktigaste marknader. Hon menar att svaveldirektivet slår hårdast mot Östersjön och att det troligtvis är där som de största konsekvenserna kommer att märkas. Samtidigt pekar hon på statens kapacitetsutredning där man bedömer att import och export av gods kommer att fördubblas i ton fram till 2050. Handeln med öst beräk-





nas där stå för den största ökningen, vilket Carola ändå tror kan gynna östersjöfarten.

– Det borde finnas förutsättningar för att sjöfarten på Östersjön kan återhämta sig och till och med utvecklas. Förutsättningen är att sjöfarten hittar ekonomiskt hållbara lösningar för det nya svaveldirektivet. Lösningen på kapacitetsbristen ligger i att utveckla och förbättra samverkan mellan alla trafikslag. Sjöfarten har inga kapacitetsbrister, utan vattenvägarna ligger tillgängliga och är klara att användas. Det talar också för en utvecklad sjöfart på sikt.

#### Ont om tid

Förutom tillgången på lågsvavligt bränsle är det många som ser bristande teknik som ett hinder för en smidig övergång till de nya reglerna. Handelssjöfarten står inför samma utmaningar när det gäller uppdateringar av motorer och annan utrustning som många åkerier gjorde när miljöbränsle introducerades för lastbilar. Carola Alzén anser dock att de nya kraven inte nödvändigtvis behöver innebära något negativt.

– Att påstå att nya regler inte kan medföra positiva effekter är att vara emot utveckling. Det är ju inte ovanligt att nya regelverk blir förutsättningen för teknisk utveckling.

Samtidigt menar hon att tiden kanske är väl knapp, något som Erik Zetterlund instämmer i.

– Rederier och raffinaderier är inte klara för en övergång till lågsvavliga bränslen. Svavelreningsteknik för fartygen finns inte kommersiellt gångbar än och naturgas som ett alternativt bränsle kräver längre omställningstid än till 2015, säger han.

#### Samhällsekonomiska vinster

Målet att förbättra miljön i de berörda havsområdena är dock något som förväntas ge stora samhällsekonomiska vinster. Enligt Sjöfartsverket förväntas partikelemissionerna minska med 80-85 procent. EU-kommissionen har gjort en konsekvensanalys som visar att de nya svavelkraven dessutom kommer att förhindra 12 000-16 000 för tidiga dödsfall varje år. Man tror också att det

försurade svavelnedfallet kommer minska med mellan tjugo och trettio procent i de mest försurade områdena i Sverige. De förväntade hälsovinsterna har värderats till mellan 16 och 23 miljarder euro årligen från 2015 till 2020.

– Minskade fartygsutsläpp av svavel är förmodligen bra för miljön. Det hade dock varit klokt att ta nedgången i steg och börja med 0,5 procent som gräns synkront globalt. Att gå från 1 procent till 0,1 procent är ett mycket stort steg, menar Erik Zetterlund.

**Carola Alzén avslutar** med att peka på en annan aspekt.

– Om godset styrs om till lastbilstransporter så är ju frågan vad nettoeffekten blir på miljön. Som kontrast kan nämnas att varje fartyg som trafikerar Mälaren motsvarar 200 lastbilar. Efter utbyggnaden av Mälarfartleden och Södertälje sluss kommer fartygsstorleken att motsvara 300 lastbilar. Att kunna undvika att belasta landinfrastrukturen runt Mälaren och sjövägen nå en viktig region tio mil in i landet måste då vara att föredra. □



## Undvik merarbete — gör rätt från början

Tullverket strävar efter att underlätta tullhanteringen för Sveriges företag. Som ett led i det arbetet håller vi kurser och informationsträffar runt om i landet för företag som arbetar med internationell handel.

**Våra lärarledda kurser** är byggda för att passa dig som arbetar med internationell handel med länder utanför EU. Vi varvar teori med övningar.

**Våra distanskurser** passar dig som inte har möjlighet att resa till någon av våra kursorter eller har svårt att vara borta flera dagar.

**Vi har informationsträffar** både för nybörjare och för dig med lite erfarenhet.

**Läs mer och anmäl dig** på [tullverket.se/Innehåll A-Ö/Kurser](http://tullverket.se/Innehåll/A-Ö/Kurser) och informationsträffar.



## GLOBAL UTSIKT VÄXER!

**ANNONSERA I HANDELSKAMMARENS EXPORTMAGASIN**

Kontakta Conny Jonsson på 021-448 01 00 eller [conny.jonsson@texttanken.se](mailto:conny.jonsson@texttanken.se)

GLOBAL UTSIKT

# DYRARE FÄRJETRAFIK PÅVERKAR GOTLANDS KONKURRENSKRAFT

TEXT: NICLAS SAMUELSSON · FOTO: REDERI AB GOTLAND, TEXTTANKEN

**När det nya svaveldirektivet slår igenom kommer det att påverka kostnaderna för hela sjöfarten. Det kan exempelvis bli dyrare att ta färjan till Gotland, vilket inte bara kommer att påverka passagerarna. På sikt kan hela öns konkurrenskraft påverkas – både för turismen och för företagandet.**

**F**ör att kunna möta de nya svavelkrav som börjar gälla 2015 måste alla rederier i det aktuella området göra förändringar beträffande det bränsle de använder. Det kan i sin tur kräva modifieringar av fartygen. Bland de som berörs finns Rederi AB Gotland där Håkan Johansson är vd. Han menar att rederiet står inför tre alternativ. Det första är att helt enkelt byta ut dagens tjockolja mot mer finraffinerad – och dyrare – marindiesel. Andra alternativet är att fortsätta med tjockoljan men att på fartygens skorstenar installera så kallade scrubbers, reningsverk som får ner svavelhalten i avgaserna. En sådan lösning innebär dock en investeringskostnad och kan även försämra fartygens stabilitet. Det tredje alternativet är att gå över till andra bränsletyper.

**””DET ÄR HELT KLART RÄTT ATT GÅ MOT HÖJDA MILJÖKRAV. MEN DET FÅR INTE SNEDFÖRDELA KONKURRENSEN, UTAN DET GÄLLER ATT HITTA EN BALANS MELLAN PISKA OCH MOROT**

– Framförallt tittar vi på flytande naturgas, LNG, en teknik som fortfarande är under utveckling. Detta innebär dock kraftiga investeringar, eftersom fartygens motorer och tankutrymmen måste byggas om. I dagsläget är det därför det första alternati-

vet som är mest troligt. Det som till slut avgör är hur vi tror att kostnadsläget är 2015, säger Håkan.

## Effekter på sikt

Oavsett vilken lösning som väljs så kommer kostnaderna för att driva färjetrafik generellt att öka. Konkurrensen om färjepassagerarna i norra Europa är hård och det finns inget rederi som har sådana marginaler att en kostnadsökning inte påverkar biljettpriserna. För Gotlandsresenärernas del tror Håkan att en färjebiljett i framtiden kan bli något dyrare.

– Eftersom vi har ett avtal med staten som går ut i januari 2017, så kommer vi sannolikt att se de fulla effekterna av svaveldirektivet först på sikt. Exakt hur det blir går dock bara att spekulera i. Om direktivet skulle



träda i kraft i dag med gällande avtal och aktuella bränslepriser, skulle en biljett bli tio till femton procent dyrare. Men det är omöjligt att veta vad exempelvis marindiesel kommer att kosta i förhållande till tjockolja om tre år.

## Slår mot näringslivet

Om prishöjningen blir så hög som det spekuleras i så finns det en risk att Gotland tappas attraktionskraft. Som turistmål konkurrerar Gotland med massor av destinationer i Sverige och övriga Europa. Om då kostnaden för att ta sig till ön ökar med femton procent kommer många turister kanske överväga att åka någon annanstans. Men det är inte bara turismen som kan komma att drabbas. Även det gotländska näringslivet kan få problem.

– Basnäringen på Gotland består av livsmedelsproduktion som är beroende av fraktpriserna. Mycket av det som produceras har låg förädlingsgrad, som exempelvis grönsaker, där frakten står för en stor del av slutpriset. Med höjda transportkost-

nader blir det svårare för de gotländska matproducenterna att konkurrera om utrymmet i hyllorna på fastlandet. På sikt kan det slå mot vår sysselsättning och infrastruktur och försämra bruttoregionalprodukten, menar Håkan.

## Rätt med höjda miljökrav

Svaveldirektivets övergripande mål att förbättra miljön genom strängare utsläppskrav tycker Håkan ändå är positivt. Han efterlyser dock mer långsiktighet och menar att de regelförändringar som nu sker är ett stort steg att ta mer eller mindre över en natt. Som jämförelse tar han upp lastbilstrafiken som haft en successiv miljöomställning under tio-femton års tid. Den omställningen har också skett mer genom morötter som lägre beskattning för miljöfordon och alternativa bränslen. För sjöfarten menar Håkan att det snarare är piskan som gäller.

– Det är helt klart rätt att gå mot höjda miljökrav. Men det får inte snedfördela konkurrensen, utan det gäller att hitta en

balans mellan piska och morot. Det som är olyckligt i det här fallet är att man inte tittat på förutsättningarna och tar för många steg på en gång. Vi strävar dock efter att sänka våra utsläpp och följer teknikutvecklingen för att hitta alternativa bränslen. På sikt tror vi mycket på LNG. I ett övergångsskede kan vi också tänka oss en viss användning av biogas, vars framställning ju också kan kopplas till jordbruket på Gotland.

## Äldsta passagerarredariet

Rederi AB Gotland, eller Gotlandsbolaget, har sedan 1865 fraktat såväl människor som gods till Sveriges största ö. Därmed är man landets äldsta passagerarrederi. Via dotterbolaget Destination Gotland AB driver rederiet sedan 1998 all färjetrafik mellan Gotland och fastlandet enligt avtal med svenska staten. Med fyra snabbfärjor kör man i dag cirka 1,6 miljoner passagerare och 400 000 personbilar från och till fastlandet. 2011 omsatte företaget 1,8 miljarder kronor. □



# HÖGRE TRANSPORTKOSTNADER

TEXT: NICLAS SAMUELSSON · FOTO: SCA TRANSFOREST, SHUTTERSTOCK



De stora avstånden i Norrland gör att ökade transportkostnader slår hårt. Diskussionen om bästa lösningar för framtiden – väg, båt eller järnväg – går het. Magnus Svensson till vänster, vd på SCA Transforest diskuterar här med SCA CEO Jan Johansson i mitten.

**Det är företagen i Norrland som i första hand kommer att känna av högre transportkostnader till följd av de nya svavelregler som träder i kraft 2015. Det tror man i alla fall på SCA Transforest, som i dag skeppar ut cirka 3,5 miljoner ton gods om året från sina terminaler i Sundsvall och Umeå.**

**S**CA Transforest är ett transport- och logistikföretag som ingår i hygien- och pappersföretaget SCA:s affärsområde Skogsindustriprodukter. Företaget har cirka 400 anställda och har förutom i Sundsvall och Umeå även egna terminaler i London, Lübeck och Rotterdam. Det är sjötransporter som dominerar, men även lastbil och tåg används.

– Ungefär tjugo procent av godset fraktas landvägen, då främst inom Skandinavien. Av allt vi transporterar går sjuttio procent till Nordeuropa och Storbritannien och resten till övriga världen, säger Magnus Svensson, vd på SCA Transforest.

#### **Ekonomi och miljö förlorar**

De nya svavelreglerna kommer att få

konsekvenser för transportföretagen. En utredning som staten gjort visar att cirka tio procent av det som i dag fraktas med båt kommer att flyttas över till land. Magnus tror att det kan bli något mindre för SCA Transforest, men att det beror på kostnadsutvecklingen. Men han menar samtidigt att det inte är så enkelt att bara flytta transporter från sjö till land. Järnvägarna har redan kapacitetsbrist samtidigt som avgifterna för att frakta på järnväg är snabbt stigande; det finns farhågor för att de kommer att fyrdubblas. Och att börja transportera mer med lastbil blir enligt Magnus en såväl ekonomisk som miljömässig förlust, inte minst för Norrland.

– På grund av de långa avstånden är det

svårare att få landtransporter att gå ihop ekonomiskt i norra Sverige jämfört med södra. Till Norrland är transportflödet inte så stort, vilket innebär att många långtradare kan få köra tomma norrut för att hämta gods som ska söderut. Det finns en risk att vägarna kommer att översvämmas av långtradare, vilket i sin tur ger mer koldioxidutsläpp.

#### **Minskad konkurrenskraft**

De norrländska industrierna kommer också att märka av högre transportkostnader. Transportbranschen brottas redan i dag med små marginaler och alla kostnadsök-

dustrierna inte att vilja bygga och investera här. Då bygger de sina fabriker närmare slutkunderna på kontinenten istället. Och om fabriken drar ner så måste även vi dra ner. På kort sikt kommer vi kanske inte att märka så mycket. Men om tio-femton år tror jag vi kommer att se vidden av detta, säger Magnus.

#### **Risk för ökade svavelutsläpp**

Men det är inte bara flytt av industrier till kontinenten som kan bli ett hot. Många företag har börjat köpa massa och papper från Asien eller Sydamerika, där såväl råvara som produktion är billigare. På sikt

## **” FÖR DEN GLOBALA MILJÖN ÄR KOLDIOXIDUTSLÄPPEN ETT STÖRRE BEKYMMER ”**

ningar kommer att gå tillbaka till industrin genom högre priser. På sikt kan det leda till minskad konkurrenskraft för företagen i norr, vilket i förlängningen även påverkar SCA Transforest.

– Så länge fabriken lever så måste de skeppa. Men om det blir för dyrt att transportera varor från vår region så kommer in-

är det inte bara ett konkurrensproblem för svensk skogsindustri. Enligt Magnus blir det också ett miljöproblem, eftersom man i andra delar av världen får använda marint bränsle med högre svavelhalt och dessutom har större sjödistanser.

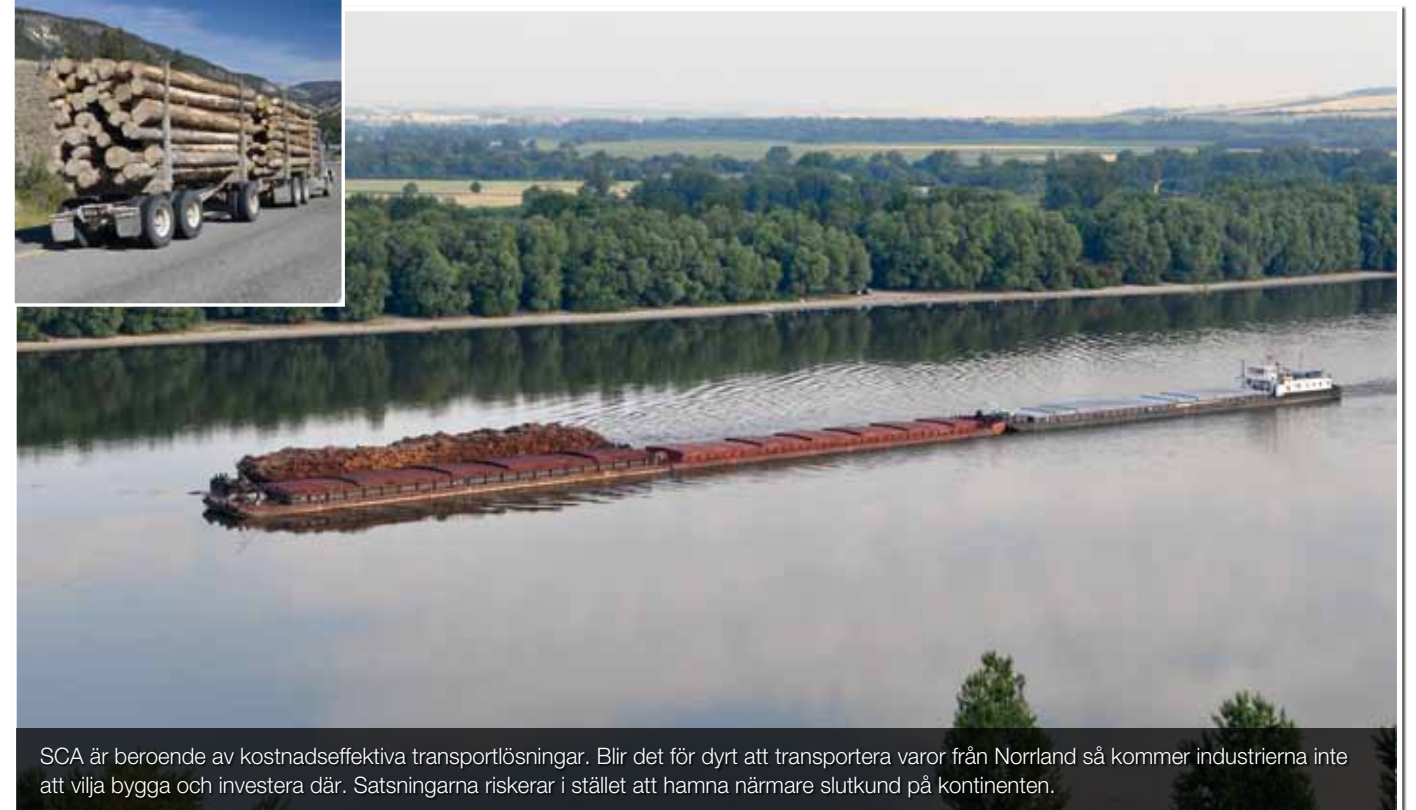
– Finland lägger redan i dag ner pappersmassaproduktion och köper från Brasilien

istället, en process jag tror kommer öka. Om det händer i Sverige också kan vi få en situation där svavelutsläppen ökar samtidigt som svensk industri läggs ner.

#### **Minskade koldioxidutsläpp prioriteras**

Att utveckla sin verksamhet mot mer miljövänliga transporter är ändå viktigt för SCA Transforest. Företaget har på frivillig väg minskat svavelhalten i sin olja från 3,5 procent till mellan 0,5 och 1 procent för att minska sina svavelutsläpp. Nu ligger fokus på att minska koldioxidutsläppen, något som Magnus i dagsläget ser som viktigare.

– För den globala miljön är koldioxidutsläppen ett större bekymmer. I Östersjön har vi dessutom problem med övergödning orsakad av fosfor- och kväveutsläpp. Om transporter förs över till lastbil kommer det arbete som görs för att minska dessa att saboteras. Försurning orsakad av svavel är ett problem som fanns på 1980- och 90-talen. Men eftersom industri och transporter redan har sänkt sina utsläpp radikalt så är detta inte längre något stort problem. Att sänka svavelhalten i marint bränsle ända ner till 0,1 procent ger bara en kostnadsexplosion och gör ingen skillnad för miljön. □



SCA är beroende av kostnadseffektiva transportlösningar. Blir det för dyrt att transportera varor från Norrland så kommer industrierna inte att vilja bygga och investera där. Satsningarna riskerar i stället att hamna närmare slutkund på kontinenten.

# NÄRINGS- LIVSGRUPP SKA FRÄMJA SJÖFART I MÄLAREN

TEXT: NICLAS SAMUELSSON • FOTO: SHUTTERSTOCK

**Sjöfarten på Mälaren har en outnyttjad kapacitet som kan utvecklas och bidra till att avlasta vägar och järnvägar. Det är utgångspunkten för näringslivsgruppen Mälarlogistik som har bildats av ett antal västmanländska företag tillsammans med Handelskammaren Mälardalen.**

**Mälarlogistik består av** flera västmanländska företag, som ABB, Yara, Ferrolegeringar och Mälarhamnar AB. Gruppen ska bidra till att utveckla sjöfarten i Mälaren till ett kompletterande transportslag och därmed stärka näringslivet och logistiken i regionen.

– Transportsystemet står inför en kraftig ökning av trafiken. Om näringslivet ska fortsätta att vara konkurrenskraftigt behövs rejäla satsningar på infrastruktur. Nuvarande och kommande kapacitetsbrister kommer inte kunna byggas bort inom rimlig tid. Sjöfarten på Mälaren är därför av stor samhällsekonomisk betydelse, säger Agneta Berliner på Handelskammaren Mälardalen, som leder gruppens arbete.

**Utbyggd farled ger fördelar**

Cirka 3,6 miljoner ton gods fraktas på Mälaren varje år. Sjöfarten står för viktiga delar av transportförsörjningen när det gäller råvaror och färdiga produkter till och från industrierna i Mälardalen och Bergslagen. För några år sedan beslutade staten att satsa på en utbyggnad av Södertälje sluss och Mälarfarleden, som bland annat ska fördjupas. Projektet beräknas kosta 1,5 miljarder kronor och stå klart 2017. Enligt Agneta Berliner är detta avgörande för Mälarsjöfartens framtid och av nationellt intresse.

– Mälaren ligger mitt i en mycket expansiv tillväxtregion. För att kunna kombi-



*Mälaren är centrum för en mycket expansiv tillväxtregion. Näringslivsgruppen Mälarlogistik arbetar aktivt för att miljövänliga transportsystem utvecklas i takt med efterfrågan på godstransporter.*

nera en ökad tillväxt i regionen med ett miljövänligt transportsystem är det viktigt att Mälarsjöfarten får utvecklas i takt med den ökade efterfrågan på godstransporter. En utbyggnad av farleden och den åttio år gamla slussen är därför nödvändig. Detta gör att de modernaste fartygen kan trafikera Mälaren vilket gagnar miljön, trafiksäkerheten och näringslivet.

**Kostnadseffektiv sjöfart**

Ett annat av de företag som är med i Mälarlogistik är Surahammars bruk, som är Skandinaviens enda tillverkare av elektroplåt. Peder Bjärud är företagets speditransansvarige. Han menar att sjöfarten har många fördelar. Bland annat är det en kostnadseffektiv lösning som innebär att man utnyttjar en befintlig infrastruktur.

– Sjöfarten är vår främsta försörjningslina,

dels på grund av vårt geografiska läge och dels för att vi sysslar med ganska tungt gods. Att fartyg kan åka direkt till och från Västerås via slussen i Södertälje förkortar våra för- och eftertransporter med tio mil. Det effektiviserar hanteringen avsevärt.

**Välkommet intresse**

Att frågor om logistik och sjöfart engagerar Västmanlands näringsidkare märks inte minst genom det stora intresset för Mälarlogistik. Flera företag har redan hört av sig till Handelskammaren Mälardalen och meddelat att man vill vara med, något som Agneta Berliner så klart välkomnar.

– Vi ser gärna att fler företag ansluter sig till Mälarlogistik. Ju fler som visar att Mälarsjöfarten är viktig för näringslivet, desto större möjligheter har vi att påverka utvecklingen åt rätt håll. □

## Vikingarna var först

**Till den tidigaste svenska utrikeshandeln** hör vikingarnas resor i österled. De stora skepp som användes vid erövringstågen i väst kunde inte ta sig söderut på de ryska floderna och behövdes inte heller för färd över Östersjön. Resorna i öst kom istället främst att inriktas på handel med folken i dagens Ryssland, Ukraina och Vitryssland, även om viss plundring också förekom.

KÄLLA: WIKIPEDIA



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Störst hamn i Göteborg

**I Sverige finns det** ett femtiotal allmänna hamnar och ett antal industriägda lastageplatser. De största hamnarna är (sett till avgiftspliktiga godsvolymer exklusive bilar och husvagnar): Göteborg, Malmö, Marstrand, Kalmar, Luleå och Stockholm.

KÄLLA: SJÖFARTSVERKET



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Miljövänligare fartygsmotorer

**Den tyska motortillverkaren** MAN Diesel & Turbo har utvecklat en ny fartygsmotor som drivs av flytande naturgas och därmed ger mindre föroreningar. Den nya motorn släpper ut 25 procent mindre koldioxid än en traditionell dieselmotor. Flytande naturgas är det fossila bränsle som är minst miljöskadligt eftersom det inte innehåller svaveloxider. Det innebär att motorn redan från början klarar de miljökrav som infördes 2015. Utsläppen av kväveföreningar är dessutom trettio procent lägre än hos en vanlig dieselmotor.

KÄLLA: NATIONAL GEOGRAPHIC SVERIGE, NR 6/2012

## Stormaktstid följdes av handel med Kina



**Under stormaktstiden**

1611-1718 byggde Sverige upp ett välde runt Östersjön. Ett mål var att kontrollera alla viktiga hamnar för att få tullinkomster från handeln på Ryssland, Polen och Tyskland. Handeln koncentrerades till ett fåtal privilegierade städer, som Gävle, Stockholm och Kalmar. Under senare delen av 1700-talet dominerades den svenska ut-

rikeshandeln av Ostindiska kompaniet, som bildades 1731 med Göteborg som bas. Kompaniet hade svenskt monopol på all handel söder om Godahoppsudden. Främst handlades det med Kina. Efter att lönsamheten försämrats under slutet av 1700-talet upplöstes kompaniet 1813.

KÄLLA: WIKIPEDIA FOTO: SHUTTERSTOCK

## Flytande bulk vanligaste godset

**2011 hanterades totalt** 177 miljoner ton gods på svenska kajer. Av detta var 62 miljoner ton flytande bulk (petroleumprodukter, råolja), 32 miljoner ton torr bulk och 14 miljoner ton containergod. Rorogods (lastbilar, trailrar, järnvägsvagnar med mera) svarade för 46 miljoner ton. 23 miljoner ton var annan last, som skogs-, järn- och stålprodukter. De nordiska länderna samt länderna inom EU dominerade som avsändare och mottagare. De fem största hamnarna svarade tillsammans för hälften av godshanteringen.

KÄLLA: TRAFIKANALYS

EXKLUSIVT MED  
COLIN MOON

# UTMANINGARNA MED MÅNGKULTURELLA TEAM



Colin Moon är en uppskattad föreläsare kring internationell kommunikation. Här gestikulerar han angående att det är farligt att tro att svenskar är normala.

TEXT OCH FOTO: FREDRIK NYBY, SHUTTERSTOCK

**Affärskulturgurun Colin Moon levererar** underhållande föreläsningar om hur omvärlden upplever oss svenskar. Han tipsar även om hur man kan förbättra kommunikationen när man gör internationella affärer. Global Utsikt var på plats när han föreläste på en regional exportdag i Västerås den 14 juni. Många kände igen sig i de svenska och utländska karaktärerna. Alla skrattade.

**Colin Moon är kommunikationsexpert** och har en filosofi; Ska man verka i mångkulturella team är det bäst att först skaffa sig en självinsikt om den egna kulturella bakgrunden. Och sedan alla andras. Oavsett om det handlar om ledarskap eller arbetssätt så går det att spara mycket tid och onödigt brus bara genom att förstå kulturella skillnader. För att effektivt kunna hantera olikheterna mellan människor så krävs det omvärldskunskap.

Colin har sålt 190 000 böcker. Den senaste "Swedes@meetings.se" handlar om svenska företagens kärlek till möten och om hur den typiska svenska helgen ser ut: Fredagsmys, lördagsgodis och söndagsångest. Bäst säljaren heter "Sweden – The Secret Files".

– När vi presenterar oss så säger vi vanligtvis våra namn för fort. Sen

kan man ju fundera över om en kompromiss är positiv eller negativ efter ett tre timmar långt möte. I Sverige tycker vi att ytterligare ett möte skulle vara bra medan tysken tydligt deklarerar att han inte håller med. En ryss skulle antagligen bara konstatera att "i Ryssland är det annorlunda".

**Genom utsökt skådespeleri förklarar** Colin hur vi i Sverige tycker och tror att vårt uppträdande är normalt. Ser man bara lite större på saken så ökar förståelsen. Hela sveriges befolkning är ju synonymt i antal med en medelstor kinesisk eller indisk stad. Men det handlar inte om vem som är normal framhöll Colin. Det handlar om förståelse och dra nytta av vad varje individ är bra på.

– Tystnad exempelvis, det är ett hot i många kulturer. I Finland och Sverige är det inget konstigt. Vi vill bara fundera och komma fram till något som alla är nöjda med. Men samtidigt som många poängterar olikheterna så finns det mycket som fungerar. Annars skulle ju inte multinationella företag fungera och nå den framgång som de gör.

**Mycket missförstånd beror på** vår tidsuppfattning, sa Mr Moon och drog av några paradoxer.

– I Österlandet kan de inte begripa hur vi västerlänningar kan vara så säkra på att ett möte klockan 10.00 nästa torsdag kommer genomföras. Hur vet vi att vi kan då? Och ännu mer förvånande tycker de att det är när vi vet när ett möte ska sluta!

Som väl är har svenskar ett gott rykte utomlands, både som ledare och arbetare. Vi är välorganiserade, kloka och respekterade. Samtidigt har vi i den ökande globaliseringen lärt oss att ha överseende med olika kulturer. Det kan löna sig att fundera på hur konstiga vi och våra partner är i mångkulturella samarbeten. Och inte minst lära sig att finns en skillnad och förklaring till att människor världen över uppträder och agerar som de gör.

**Colin avslutade med en förklaring** av Sven-Göran Erikssons fall som förbundskapten för Englands fotbollslandslag.

– Han visade ju aldrig känslorna. Det var ödesdigert att försöka leda neutralt. I England kräver man reaktioner och temperament.



# Globala affärer förenklas MED BRA LOGISTIKLÖSNINGAR

TEXT: FREDRIK NYBY · FOTO: SHUTTERSTOCK

**Handeln med varor och tjänster blir alltmer global. Ett faktum som skapar såväl nya utmaningar som möjligheter. KSD Software är ett företag som fokuserar på att förenkla det administrativa kring gränsöverskridande affärer. De levererar och utvecklar lösningar inom extern logistik, tullhantering, transport och spedition. "Många länder – ett gränssnitt" är företagets signum.**

**KSDs historia** i Skandinavien går tillbaka till 1976. Huvudkontoret ligger i Oslo med dotterbolag i Sverige, Danmark och Holland. De finns representerade i allt från stora multinationella koncerner till mindre företag inom ett flertal affärsområden. Bland kunder kan nämnas IKEA, Puma Nordic, Lantmännen, Etac, Swedish Match och Benders.

– Vi är inne i en expansiv period där vi står för spännande etableringar och leveranser i flera europeiska länder. Krav på reducerade kostnader och effektivisering ger en stor potential för våra logistik-, transport- och tullsystem, meddelar Lars Overgaard, skandinavienchef på KSD.

**KSD fokuserar på** Supply Chain och ser till att deras kunder får de senaste uppdateringarna inom tull- och transportregler så att deras verksamhet kan löpa så smidigt som möjligt. Deras lösningar innehåller funktioner och moduler som kan integreras med företagets affärssystem.

– För exporterande företag är det viktigt att följa de regler som gäller i både avsändnings- och mottagarlandet. Det är viktigt att

leveranserna sker på ett säkert och effektivt sätt. Företagen vill ha full kontroll på hela transportkedjan, från utleverans, export- införtullning till slutleverans hos mottagaren. Många företag gör stora besparingar på att själva ta kontroll över både transport- och tullhantering.

## Transportadministration

Vid leverans av varor till och från Sverige finns det regler/bestämmelser för transport, och tull att ta hänsyn till. Genom att på ett enkelt och samlat sätt producera dessa dokument kan leveranser transporteras och förtullas utan problem. EdiCom Transport stödjer även samtliga export- och importmeddelanden till TDS, tuldatabasystemet enligt Tullverkets krav.

## Automatisk tullhantering

KSD CWW (Customs World Wide) ger möjlighet till en och samma programvara för tullhantering i hela världen. Genom återanvändning av information mellan systemet och landgränserna ökas effektiviseringen. Hantering av tullregler och språk gör att KSD CWW enkelt kan anpassas till olika länder.

## Speditionssystem

KSD TFL (Transport Forwarding Logistics) är ett komplett transport- och speditionssystem för land, sjö och flyg med terminal- och tullhantering. Systemet är uppbyggt av moduler, med ett avancerat pris- och avtalsregister för såväl kunder som leverantörer, vilket ger möjlighet till intäkts- och kostnadsuppföljning för löpande uppdrag, per avdelning och för företaget totalt. □



## KSD SOFTWARE

**Verksamhet:** Lösningar inom extern logistik, tull, transport och spedition  
**Omsättning:** Cirka 15 miljoner EUR  
**Anställda:** 100 personer  
**Kunder:** Cirka 1 500



## TULLVERKET

Tullverket är en statlig myndighet som ska kontrollera flödet av varor in och ut ur Sverige, bidra till ett säkert samhälle och säkerställa konkurrensneutral handel. Arbetet ska leda till att korrekt tull, skatter och andra avgifter tas in samt att restriktioner för in- och utförsel följs. De förenklar den legala handeln och förhindrar den illegala genom att erbjuda tullrutiner för utrikeshandeln, en enkel gränspassage för resande och ett effektivt gränsskydd.

Under år 2011 tog Tullverket in 67 miljarder kronor i tull, skatt och andra avgifter. De genomförde 277 kurser och informationsträffar för företag som arbetar med internationell handel. Antalet anställda är cirka 2 200 och kärnverksamheten är indelad i processerna Effektiv handel och Brottsbekämpning. Verksamhet bedrivs i hela landet, men finns främst vid gränsorter med större resande- och godsflöden, i huvudsak i Stockholm, Göteborg och Malmö.

## AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR, AEO

AEO, godkänd ekonomisk aktör, är ett EU-gemensamt certifieringsprogram. Syftet är att skapa en ökad säkerhet i världen samt en effektiv och enhetlig tullhantering i EU. En AEO-status är giltig i alla EU-medlemsstater. Alla företag, oavsett storlek, som ingår i försörjningskedjan kan ansöka om att bli AEO. Det gäller tillverkare, exportörer, speditörer, lagerhållare, tullombud, transportörer och importörer. En av fördelarna med att AEO-certifiera sitt företag är ett snabbare och säkrare varuflöde. Mer info på [www.tullverket.se](http://www.tullverket.se)

KÄLLA: TULLVERKET.SE

# Världshandelsdagen 2012

## – HANDEL UTAN HINDER

TEXT: MAGNUS PAMP · FOTO: BJÖRN LEIJON

**Många svenska företag upplever ökade hinder i sina internationella affärer – och på Världshandelsdagen 2012 belyste man därför protektionistisk problematik, lyfte fram tendenser och hyllade framgångsrika svenska exportföretag. En av talarna under dagen var handelsminister Ewa Björling.**

**V**ärldshandelsdagen är ett årligt samarrangemang mellan Stockholms Handelskammare och Internationella Handelskammaren. Årets upplaga hölls i slutet av augusti på Näringslivet Hus i Stockholm. På den omfattande agendan var prisutdelningen av Export Hermes ett uppskattat inslag. Kronprinsessan Victoria överräckte utmärkelsen till tre företag som genomfört en framgångsrik exportlansering; Falunbaserade designföretaget Pappelina, Almondys vars tårtexport omsatte 350 miljoner SEK och Envirotainer som tillverkar temperaturreglerade containers.

**Multilateral överenskommelse om** offentlig upphandling  
Under sitt anförande talade utrikesminister Ewa Björling om att den globala frihandeln ofrånkomligen påverkas av att den värsta ekonomiska krisen sedan 1930-talet råder med stagnerad tillväxt och ökad arbetslöshet, att Doha-rundan fortfarande är oavslutad och att protektionistiska tendenser finns. Hon påpekade vidare att det finns positiva tecken inom Världshandelsorganisationen WTO att ta fasta på. Ett sådant tecken är den överenskommelse inom den globala frihandeln som gäller offentlig upphandling. Något som enligt utrikesministern öppnar stora möjligheter för svenska exportföretag, inte minst inom telekommunikation och infrastruktur. På nästa uppslag kan du läsa en intervju med utrikesministern.

**En annan uppskattad talare** var Swedbanks chefsekonom Cecilia Hermansson som gav oss en dagsfräsch uppdatering av det ekonomiska läget. Hon konstaterade att Sveriges utveckling är god, men att obalansen i omvärlden påverkar oss och kan leda till en försvagning av ekonomin.

### Tårta för en halv miljard

I minglet fanns Camilla Lejon som är utrikeshandelschef på Öst-svenska Handelskammaren. Här får vi ta del av hennes intryck av Världshandelsdagen.

– Det har varit en inspirerande dag med bra föreläsare, säger Camilla Lejon. Det är viktigt att följa de företag som vågat ta steget ut i världen och lyckats. Lyssnar man till vinnarna av Export Hermes, så har de verkligen sett möjligheterna bortom hindren. Ta Almondys till exempel; att börja sälja platta frysta tårter i Tyskland var något helt nytt.

– Sedan är det lärorikt att lyssna på etablerade giganter som Scania. De har inte visat röda siffror sedan 30-talet och deras stora tillväxt kom på 50-talet när de satsade på den sydamerikanska marknaden. Idag är Scania etablerade över hela världen och är därmed inte beroende av utvecklingen i ett land eller på en kontinent. Scania ser positivt på framtiden, men menade att politiska hinder som leder till protektionism är en fara. Ryssland som i dagarna äntligen blev medlemmar i WTO inledde medlemskapet med att lägga 22 procent i skrotningsavgift på lastbilar som inte är tillverkade i Ryssland. Det här är tråkigt och frågan blir automatiskt hur företag ska våga satsa internationellt om förutsättningarna kan ändras över en natt?

– Det här evenemanget är ett bra forum, och jag hoppas att fler företag tar chansen nästa år och besöker Världshandelsdagen. Fryst tårta för en halv miljard  
Under prisutdelningen berättade Almondys försäljningsdirektör Anders Hansson att årets omsättning kommer att landa på cirka 470 MSEK. En resa från 50 MSEK år 2000 till en knapp halv miljard år 2012. När vi senare pratar med Anders om företagets exportutmaningar säger han att Almondys bara har skrapat på ytan vad det gäller möjligheter utomlands.

– Just nu fortsätter vi att fokusera på Tyskland, England, Frankrike och Spanien där vi växer med en väldigt fin fart, säger Anders Hansson. De fortsatta tillväxtmöjligheterna där är goda med tanke på att vi fortfarande har relativt små marknadsandelar per land. Dock skall vi också fortsätta att växa i vårt närområde, Norden.

– Vi verkar inom livsmedelsektorn som är relativt oberoende av den allmänna turbulensen inom EU, och vi har därför lika höga tillväxtambitioner där, trots oron. Dock är vi extra noggranna när vi etablerar samarbeten med nya distributörer och kunder så att vi inte ökar vår riskexponering.

– Om vi tittar lite framåt är naturligtvis USA en spännande marknad, och vi ser över möjligheterna att finnas där om något år. Det väntar ju över 300 miljoner tårtsugna konsumenter på oss där, avslutar Anders. □



Prisutdelning vid Världshandelsdagen 2012. Kronprinsessan Victoria, handelsminister Ewa Björling och Stockholms Handelskammares vd, Maria Rankka talade under dagen.





Hela Ewa Björlings tal på Världshandelsdagen hittar du på [regeringen.se](http://regeringen.se)

## EWA BJÖRLING – OM FRIHANDEL OCH MÖJLIGHETER

**Efter utrikesminister Ewa Björlings tal på Världshandelsdagen ställde Global Utsikt några frågor till henne. Vi ville veta mer om möjligheterna som Rysslands anslutning till Världshandelsorganisationen WTO skapar och hur överenskommelser inom frihandeln öppnar upp för svensk export.**

**Vad ser du som de stora möjligheterna för svenska företag genom Rysslands WTO-anslutning?**

– Ett ryskt WTO-medlemskap skapar först och främst ett bättre exportklimat och gör Ryssland mer öppet för handel och investeringar. Vi kan förvänta oss ökad transparens, bättre rättssäkerhet och mer förutsägbarhet, vilket är grundläggande förutsättningar för en lönsam handel. Mer konkret innebär den ryska WTO-anslutningen betydande tullsänkningar, vilket innebär besparingar för svenska företag.

– För IT-varor exempelvis, där vi har särskilt starka intressen, avskaffas tullarna helt. Den genomsnittliga tullen på industrivaror sänks med närmare 23 procent, på jordbruksvaror blir sänkningarna mellan 20 och 50 procent. Totalt handlar det om en besparing för svenska företag på upp till en miljard kronor per år. Dock kvarstår viktigt arbete för att säkerställa att Ryssland lever upp till sina åtaganden i WTO. Regeringen kommer att följa utvecklingen noga.

**Frihandelsavtal som EU är med och undertecknar med tredje land omfattar som vi förstår det starka klausuler som ska se till att miljöregler och sociala aspekter respekteras. Hur påverkar dessa klausuler svenska företags möjligheter?**

– Det stämmer att frihandelsavtalen, förutom att ge ekonomiska fördelar, också har hållbar utveckling – ekonomiskt, socialt och miljömässigt – som en övergripande målsättning. Dessutom har EU-kommissionen i uppdrag att genomföra hållbarhetsanalyser av avtalen innan förhandlingar inleds.

– När det gäller frihandelsavtalen generellt är de potentiella vinsterna stora för svenska företag. Men eftersom de svenska

företagen redan ligger långt framme när det gäller arbetet med arbetsvillkor, miljö och sociala standarder (ansvarsfullt företagande) har de dessutom en komparativ fördel av avtalen. Samtidigt är regeringen mån om att hållbar utveckling inte uppfattas som förtäckt protektionism eller för den delen utnyttjas i protektionistiskt syfte.

**De multilaterala överenskommelserna som gäller offentlig upphandling – hur kan svenska företag rent praktiskt få veta om offentliga upphandlingar ute i världen? Vad är kanalerna?**

– En av vinsterna med det reviderade plurilaterala avtalet om offentlig upphandling, Government Procurement Agreement (GPA), var att parterna kom överens om att skapa elektroniska databaser. Detta kommer att öka svenska företags möjlighet att få veta om offentliga upphandlingar i de länder som omfattas av avtalet. Dessutom ska kravet på tydligare regler för urvalet av leverantörer resultera i ökad konkurrens och mindre korruption. Detta förbättrar möjligheten att verka på lika villkor.

– Det finns också möjligheten att förbättra villkoren för företag inom ramen för de bilaterala frihandelsförhandlingar som pågår.

**Öppnar överenskommelsen mest för redan etablerade svenska exportföretag eller ser du att det är en chans även för företag som inte har export idag? Hur ser du på tillväxtmöjligheterna här?**

– Överenskommelsen är naturligtvis en möjlighet för såväl etablerade som nya exportföretag. Värdet av offentlig upphandling är globalt väldigt stort, OECD uppskattar värdet till cirka 20 procent av BNP. Det reviderade GPA ger EU cirka 30 miljarder euro i utökat marknadstillträde i form av fler deltagande enheter, fler sektorer och sänkta tröskelvärden.

– Överenskommelsen banar även väg för att fler länder ska ansluta sig till avtalet. Förhandlingar med Kina är redan igång – en kinesisk anslutning till GPA beräknas vara värd 81-208 miljarder euro. Ryssland har åtagit sig att ansluta till GPA. De potentiella marknaderna är enorma och inom områden där svenska företag har mycket goda konkurrensförutsättningar, bland annat transport- och infrastruktursektorerna inklusive telekom.

# KVINNLIGT ENTREPRENÖRSKAP – FÖR ÖKAD TILLVÄXT I UTVECKLINGSLÄNDERNA

TEXT: CHARLOTTE KALIN • FOTO: KIRSTEN ÅKERMAN

**Kvinnliga entreprenörer är en kraft att räkna med för att lyfta Afrikas och andra utvecklingsländers ekonomier. Kvinnorna behövs på arbetsmarknaden inte bara för att försörja den egna familjen. Det är ”smart economics” att satsa på att få ut kvinnorna på arbetsmarknaden, vilket både regeringar och biståndsorganisationer som Världsbanken insett. Kvinnorna bidrar till både effektivitet och ökad tillväxt i ekonomin. I många utvecklingsländer har dessutom kvinnorna gått om männen vad gäller utbildning. Handelskamrar och andra företagsorganisationer i alla länder har en viktig roll att spela att främja kvinnligt företagande.**



Tumi Mbaakanyi, chef för Women In Business Association (WIBA) i Botswana, som stötts av Botswanas Handelskammare.

**H**andelskamrarnas nya internationella organisation, Chamber Trade Sweden, höll tillsammans med Sida ett seminarium om kvinnligt företagande och ökade deltagande i ekonomin samt vilken roll kvinnliga företagsorganisationer kan spela för att stödja detta. Ett 20-tal utländska företagsorganisationer och kvinnliga ledare gästade seminariet den 28 augusti som både talare och publik. I samband med seminariet höll Chamber Trade Sweden också workshops med de företagsorganisationer, många kvinnliga, man planerar att samarbeta med i Kenya, Tanzania, Etiopien, Zambia, Botswana, Sydafrika, Indonesien, Pakistan och Vietnam.

**Raychelle Injete, en av** talarna under dagen, leder företaget EcoCare i Kenya

och en rad greentech nätverk för kvinnor. Raychelle har bl.a. tagit fram en alternativ cookstove till de för klimatet skadliga kolgrillar – charcoal cookstoves - som används överallt i Afrika. Raychelle ser kvinnorna som en kraft att mobilisera för miljön och efterlyser mer svensk miljöteknik i Kenya. Behoven finns inom en rad områden inom alternativ energi, vattenrening och avfallshantering. Var är den svenska miljötekniken vi hört talas om, säger Raychelle proviserande? Tyskarna, Italienarna och fransmännen är alla på plats i Afrika men var är svenskarna?

**En annan intressant talare** under dagen är Frey Shibabaw som startat den kvinnliga företagsorganisationen Amhara Women

Entrepreneurs Association (AWEA) i norra Etiopien som under de senaste 13 åren mobiliserat mer än 3 000 kvinnliga företagare som medlemmar. Handelskammarna i Sverige har varit med och byggt upp kapaciteten hos AWEA. Frey själv driver en privat skola i Etiopien. Jämlikhet i hemmet och i köket är en viktig bas för att kvinnor ska kunna jobba utanför hemmet i Etiopien. Många etiopiska män har säger Frey aldrig satt foten i köket. Den traditionella uppdelningen mellan män och kvinnor vad gäller jobb och hem är mycket svår att bryta, och är en kritisk faktor att jobba med om man ska lyckas med kvinnligt entreprenörskap i utvecklingsländer. Det gäller att satsa på den yngre generationen och Frey har därför, inspirerad av Sverige, infört hemkunskap som ett ämne i den skola hon själv driver.

**Utmaningarna är många** att få in fler kvinnor på arbetsmarknaden i utvecklingsländerna. Många kvinnor jobbar idag i den informella ekonomin och det gäller att få dem att övergå med sin verksamhet till den officiella ekonomin. Kvinnors deltagande som en del i den officiellt registrerade arbetskraften är under 20 procent i de flertalet utvecklingsländer, att jämföra med Europa där motsvarande siffra i många länder ligger över 60 procent.

**Kvinnligt entreprenörskap** och internationell handel är en de områden vi kommer att fokusera på framåt både i Sverige och i våra internationella projekt, säger Charlotte Kalin, ny VD för Chamber Trade Sweden. Internationellt verkssamma kvinnliga entreprenörer i Sverige och i utvecklingsländer har mycket att lära av varandra och vi hoppas få igång ett mentorskapsprogram inom kort som kopplar ihop svenska kvinnor verkssamma inom internationell handel och de kvinnor i jobbar med hos våra lokala partnerorganisationer i utvecklingsvärlden.

**För mer information,** kontakta [charlotte.kalin@swedishchambers.com](mailto:charlotte.kalin@swedishchambers.com) ☐

# EU STÅR FÖR MER ÄN HÄLFTEN AV DEN SVENSKA UTRIKESHANDELN MED VAROR

TEXT: RUÑO SAMUELSSON OCH MARTIN RICKARDSSON, SCB · FOTO: SHUTTERSTOCK

**Sverige är en ekonomi med stort beroende av handel med omvärlden. Klassisk svensk export som skogsvaror, verkstadsva-  
ror och mineralvaror står för de största överskotten. Våra viktigaste handelspartner är EU och framför allt Tyskland, som är störst både när det gäller import och export. De exportmarknader som ökar snabbast är Norge och Ryssland samtidigt som vi importerar allt mer varor från Ryssland och Kina.**



**U**nder år 2011 uppgick värdet av Sveriges totala varuexport till 1 214 miljarder kronor, vilket är en ökning med 7 procent jämfört med året innan. Varuimporten ökade också med 7 procent till 1 142 miljarder kronor. Sveriges totala exportöverskott (handelsnetto), det vill säga exporten minus importen, uppgick under år 2011 till 72 miljarder kronor.

**Jämfört med andra länder** brukar Sverige beskrivas som en liten och öppen ekonomi. Landet är litet i förhållande till världsekonomin och öppet för internationell handel. Det gör Sverige till ett mycket utlandsberoende land.

**Både export och import** tenderar att följa konjunkturen i världsekonomin. Det kan vi se i diagrammet nedan, som illustrerar utvecklingen i Sverige mellan åren 2000 och 2011. Under den ekonomiska krisen som startade år 2008 och under efterföljande lågkonjunktur ser vi en tydlig nedgång i både exporten och importen av varor.

## **Merparten av varuhandeln sker med EU**

Av Sveriges totala varuexport år 2011 gick 56 procent till andra EU-länder medan importen därifrån uppgick till 69 procent. Exporten till och importen från europeiska länder utanför EU stod för 15 respektive 16 procent. Därefter, med något lägre andelar, hamnar Asien.

**Till Nordamerika, främst USA**, gick 7 procent av svensk varuexport och importen från Nordamerika utgjorde 3 procent av Sveriges totala varuimport. Varuhandeln med Afrika, Central- och Sydamerika samt Oceanien (i huvudsak Australien) var jämförelsevis liten.

## **Tyskland är Sveriges största handelspartner**

Tyskland är Sveriges största exportmarknad för varor samtidigt som det är det land som Sverige importerar mest varor från. Av Sveriges totala exportvärde år 2011 gick 10 procent till Tyskland, och av Sveriges totala importvärde importerades hela 18 procent från Tyskland. Merparten



av exporten till Tyskland, 52 procent bestod av verkstadsvaror samt skogsvaror och av importen från Tyskland var 60 procent verkstadsvaror.

Norge är på andra plats avseende både exporten från Sverige, 9 procent och importen till Sverige, 8 procent. Hela 42 procent av exporten till Norge utgjordes av verkstadsvaror medan importen främst bestod av energivaror och livsmedel.

**Skogs- och verkstadsvaror gav stort exportöverskott**

När handel diskuteras inom nationalekonomin brukar man lyfta fram teorin om komparativa fördelar. Enligt denna klassiska handelsteori kan man förvänta sig att länder inriktar sig på att exportera de varor som de är relativt sett bättre på att tillverka eller utvinna än andra länder och att de inriktar sig på att importera de varor som de är relativt sett sämre på att tillverka eller utvinna än andra länder.

För Sverige kan man se viss samstämmighet med teorin beskriven ovan då vi har stora exportöverskott, alltså mer export än import, när det gäller skogsvaror, verkstadsvaror och mineralvaror. För energivaror och övriga varor som till exempel innefattar livsmedel, kläder och skor är det däremot stora exportunderskott.

- \* I skogsvaror ingår trävaror, pappersmassa och papper
- \* I mineralvaror ingår järn och stål, järnmalm, övriga metaller samt metaller
- \* I kemivaror ingår läkemedel, organiska kemiska föreningar, plaster och gummivaror
- \* I energivaror ingår råolja och oljeprodukter
- \* I verkstadsvaror ingår maskiner, elektronikvaror, telekom och vägfordon
- \* I övriga varor ingår livsmedel, kläder och skor samt möbler

Samtidigt kan vi notera att mer och mer av handeln mellan Sverige och andra länder idag utgörs av så kallad intrahandel. Det innebär att länder handlar samma typ av varor med varandra, men som skiljer sig åt genom till exempel kvalitet, design, och funktionsskillnader – så kallad produktdifferentiering. Till exempel exporterar vi mobiltelefoner och bilar till Tyskland samtidigt som vi importerar just mobiltelefoner och bilar från Tyskland.

Om vi tittar på de olika varuområdenas totala andelar av utrikeshandeln 2011, kan vi också konstatera att verkstadsvaror, som till exempel telekom, bilar, elektronikvaror och maskiner, dominerar både när det gäller export och import.

**Varuexporten till USA har minskat kraftigt**

För att få en bild av vilka svenska handelspartners som ökar respektive minskar mest får vi titta lite längre tillbaka i statistiken. Listan över de exportmarknader som expanderade mest under åren 2000-2011 toppas av Norge före Ryssland. De länder till vilka Sverige minskat sin exportandel mest är USA och Storbritannien.

Rysslands andel av den svenska exporten har nästan fyrdubblats mellan åren 2000 och 2011. Av det totala exportvärdet till Ryssland har vägfordon ökat från 10 till 30 procent, inom vägfordon ingår till exempel personbilar och lastbilar.

Exportandelen till USA har minskat med 4 procent sedan år 2000. Personbilar som stod för 22 procent av exportvärdet till USA år 2000 har mer än halverats till 8 procent år 2011.

**Varuimporten från Ryssland har nästan sexdubblats**

Ryssland och Kina har kraftigt ökat sina importandelar medan USA:s och Storbritanniens andelar har sjunkit rejält.

Det land som har ökat sin andel i särklass snabbast är Ryssland, från 1 procent av Sveriges totala varuimport till 6 procent. Nästan hela ökningen består av råolja, som år 2011 utgjorde 80 procent av Rysslands totala importvärde.

Importandelen från Kina har tredubblats sedan år 2000. Största varugrupperna som importerades från Kina åren 2000 och 2011 var maskiner, elektronikvaror och kläder.

USA:s andel har mer än halverats sedan år 2000, från 7 till 3 procent. Den varuimport från USA som har minskat mest under perioden är maskiner.

**Verkstadsvaror har minskat stadigt**

Om man jämför varuexporten och varuimporten för olika varuområden mellan åren 2000 och 2011 ser man att verkstadsvaror har tappat andelar. Exporten och importen har minskat med cirka 10 procentenheter vardera.

Energivaror är ett varuområde som däremot har haft en kraftig ökning. Både exportandelen och importandelen steg med 5 procentenheter.

# Nedåt för exporten

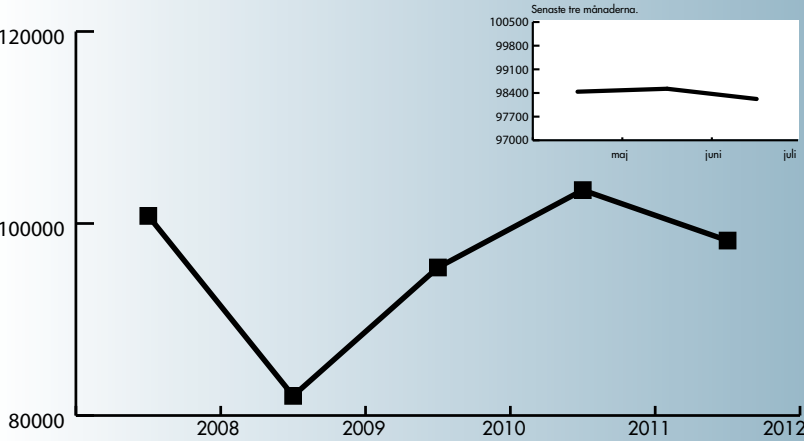
## Exportstatistik från SCB

**Varuexporten från Sverige minskade** under det andra kvartalet med 0,7 procent i volym (värde i fasta priser), jämfört med andra kvartalet 2011. Under första halvåret minskade exporten i volym med 0,2 procent, jämfört med första halvåret 2011. Värdet i löpande priser sjönk samtidigt med 0,5 procent för exporten. Efter den svaga utvecklingen under halvåret ligger exportvolymen 1,8 procent under den historiska toppnivån för ett första halvår, som uppnåddes 2008.

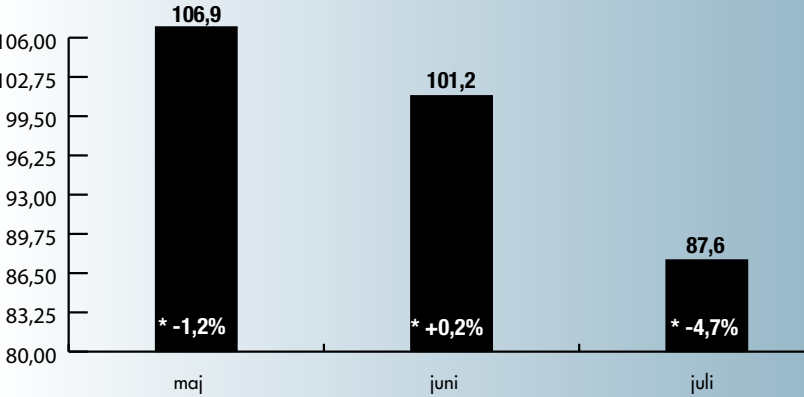
Verkstadsvaror, som svarar för nära hälften av totala exporten, sjönk i volym med 7 procent. Inom sektorn minskade elektronikvaror/telekom med 8 procent medan vägfordon (inklusive delar, tillbehör) minskade mer påtagligt, 10 procent. Skogsvaror minskade 1 procent i volym efter nedgångar för trävaror och papper medan massan visade en klar ökning. Mineralvaror sjönk 5 procent i volym efter en klar nedgång för järn och stål medan övriga metaller ökade svagt. Kemi-varor ökade med 7 procent – inom sektorn hade läkemedel och grundämnen/föreningar höga ökningstal medan plaster minskade. Energivaror ökade med 22 procent i volym – inom sektorn ökade oljeprodukterna med 14 procent. För sektorn Övriga varor ökade volymen 6 procent. Inom sektorn hade livsmedel en stark utveckling.

**Under första halvåret 2012** var den svenska exporten oförändrad jämfört med samma period året innan och värdet av Sveriges varuexport uppgick under januari-juni 2012 till 607 miljarder kronor. Under det andra kvartalet minskade exporten med 1 procent. Detta kan jämföras med en oförändrad nivå för exporten under det första kvartalet. Sveriges export till EU-27 var oförändrad under det första halvåret 2012. Exporten till euroländerna minskade med 2 procent. Bland EU-länder ökade exporten till Tyskland med 1 procent, till Storbritannien med 8 procent och till Danmark med 5 procent. Exporten till övriga Europa ökade med 3 procent. Till vårt grannland Norge ökade exporten med 8 procent, liksom exporten till Kina som ökade med 1 procent. Däremot minskade exporten till Ryssland med 13 procent, till Asien med 5 procent och till USA med 4 procent.

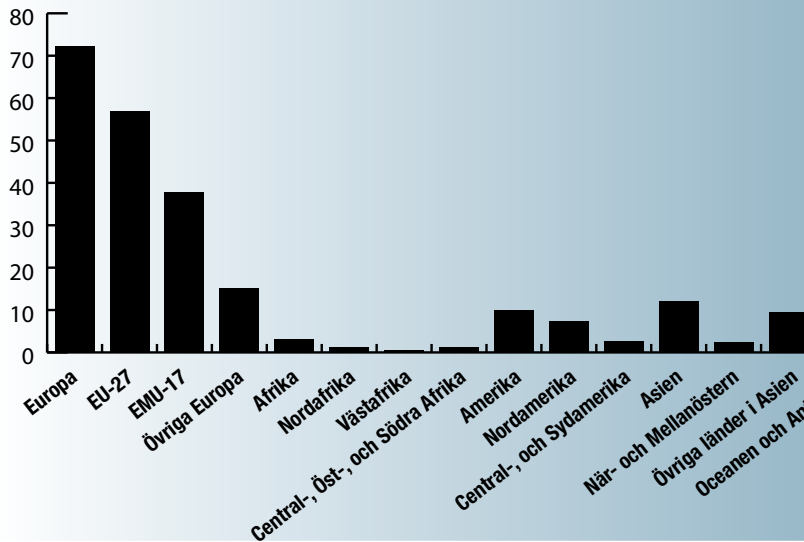
Export av varor. Miljoner kr, löpande priser. Trend



Varuexport. Värde i miljarder SEK  
\* Förändring i värde jämfört med förra året



Sveriges export i världen, andel i % maj-juli 2012





## HANDSKAR DÄR DET HÄNDER

TEXT: MAGNUS PAMP FOTO: GRANQVISTS



*Lasse Granqvist har en bakgrund som elitskidåkare och driver idag en miljonverksamhet med specialhandskar, i bolaget Granqvists.*

**OS-hjältarna Charlotte Kalla, Marcus Hellner och en stor del av världseliten i längdskidåkning har dem. Brandmän, poliser och räddningspersonal i Skandinavien, Tyskland, England och Holland likaså. Liksom försvarsmakterna i Sverige, Norge och Finland. Vi talar om specialhandskar för tuffa tag från svenska Granqvists i Karlstad.**

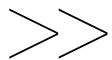
**G**ranqvists omsätter 48 miljoner och hälften står exportmarknaderna för. Med egna fabriker i Polen och Etiopien har man total kontroll över produktionen. Och man når också den flexibilitet som man anser behövs för att lyckas på olika marknader och inom sina tre produktsegment; längdskidåkning, militära specialförband och polis, brand och räddningstjänst.

### Från garaget ut i världen

Att sy handskar kräver lustigt nog en rejäl portion fingerfärdighet. Enligt VD:n och grundaren Lars "Lasse" Granqvist tar det cirka tolv månaders upplärning för att bli en hyfsad handskömmerska. Och Lasse vet vad han talar om, för alltsammans började i garaget hemma i Karlstad. Lasse var själv elitskidåkare i slutet av sjuttioalet och



*Granqvists tillverkar specialhandskar och exporterar inom tre segment; Längdskidåkning, militären samt polis, brand och räddningstjänst.*



han tröttnade på tävlings- och träningshandskar som inte höll måttet. Genom att ändra på befintliga handskar fick han till en skidhandske som eliten uppskattade. En växande efterfrågan gjorde att Lasse tillbringade mer tid i garaget än i skidspåret, och han fick snart ge sig ut på jakt efter en storskalig samarbetspartner.

– Det fanns ingen hantverkstradition av handskar i Sverige, säger Lasse. Och eftersom jag ville ha kontroll sökte jag efter tillverkare inom bekvämt räckhåll. Produktionen hamnade till slut i Belgrad och det fungerade bra tills inbördeskriget bröt ut.

– Jag fann då byn Zlotow i Polen där handskmakeriet fortfarande levde. Efter några turer äger vi fabriken och har över 200 anställda på plats. Fabriken i Etiopien med sina 50 anställda är ny, och är öppnad för att fåren just där ger de främsta skinnen till s.k. dresshandskar. Asien har aldrig varit ett alternativ för oss, eftersom kontroll, kvalitet och flexibilitet är våra framgångsfaktorer.

– Just flexibiliteten gör att Granqvists inte är en bulkleverantör som kan konkurreras ut av importörer och grossister som saluför Asientillverkade handskar.

#### Flexibilitet öppnar dörrar

Specialmässor är melodin för Granqvists för att hitta nya ingångar; och i höst är det tre stora på tapeten. I Moskva vill man närma sig brandkår, polis och specialmilitärtrupper. I Prag är det NATO:s inköpare för personlig skyddsutrustning som gäller. Och på "Skydd & Säkerhet" i Stockholm når man hela Skandinavien. Varje år är man också med på en stor sportmessa i München.

– Ryssland är inte som t.ex. Tyskland, säger Lasse. Men vi har jobbat hårt för att skapa rätt kontakter, ha rätt produkter och visa upp rätt image för just den ryska marknaden.

Lasse började redan 1980 samarbeta med norska Lillspport som sålde ryggsäckar. Idag är Lillspport ett av Granqvists varumärken och det märke som de flesta i eliten föredrar. Lite draghjälp fick Lasse av Thomas Wassberg som använde hans handskar under OS i Lake Placid samma år. Wassberg spurtbesegrade den finske jätten Juha Mieto med en hundradels sekund på 15 km.

– Idag finns Lillspport över hela världen, säger Lasse. Åtminstone där man åker längdskidor.



#### 4 SNABBA EXPORTTIPS FRÅN LASSE

**HITTA LIKASINNADE.** Som entreprenör är det bättre att vara viktig i ett litet sammanhang, än att vara mindre viktig i ett stort sammanhang.

**SATSA PÅ KVALITETSSÄKRING.** Med ISO 9001 och ISO 14001 kan ingen med produktion i Asien konkurrera ut dig på krävande marknader.

**TA REDA PÅ AFFÄRSKULTUREN.** Var formell respektive "casual" när det krävs. Det gäller i både tal, skrift och uppträdande.

**TA KONTROLL ÖVER DIN PRODUKTION.** Med flexibel produktion kan du vara väldigt tillmötesgående på lokala marknader.

## Maskiner och Reservdelar

Vi säljer och hyr ut tryckluftsdrivna och hydrauliska maskiner. I vårt sortiment har vi också gruvlampor, tändapparater, reservdelar, borrar med mera till dig som jobbar inom gruv-, bygg- och stenindustrin.

Vi utför även reparationer på Era maskiner.



Saxdalsvägen 2 • Blötberget • 771 65 Ludvika  
Tel kontor 0240-374 95 • Tel lager 0240-370 01  
Fax 0240-376 58 • Mobil 070-744 56 66, 070-637 36 29  
E-post info@gruvteknik.com • www.gruvteknik.com

...och vilka banker satsar riktigt stort på vårt sörmåländska näringsliv för att det ska få den rätta knuffen uppåt?

Bara Sparbanken.

Till skillnad från andra banker i Sörmland är vi en sparbank. En lokal bank vars främsta uppgift är att arbeta för sörmåländingarnas och bygdens bästa. Alltid.

Sörmlands Sparbank

GER MER ÄN BANKEN BANKEN



0771-350 350 – sormlandssparbank.se  
FLEN KATRINEHOLM MALMÖPING NYKÖPING OXELÖSUND VINGÅKER



### ESAB – svetsning i världsklass

Svetsning och skärning används inom en mängd olika områden, allt från tillverkning av cyklar och möbler till mer komplexa konstruktioner som broar, fartyg och offshoreplattformar.

I Laxå ligger ESAB's största produktionsenhet. Vi utvecklar, producerar och marknadsför svetsutrustningar, från portabla små omriktare till kompletta, skräddarsydda svetsanläggningar.

Våra kunder finns i de flesta branscher. Bland de viktigaste kan nämnas skepps- och offshorevarv samt alla typer av mekanisk industri som ägnar sig åt svetsning och skärning.

Med över 100 års erfarenhet av svetsning är ESAB världsledande i sin bransch. Totalt har ESAB ca 8.600 anställda. ESAB har bolag i ett 25-tal länder samt ett stort nät av återförsäljare och agenter över hela världen. ESAB-gruppen som ägs av Charter plc i London omsätter ca 11 miljarder kronor.



## Westerqwarn

Boka din kundträff, jubileum, julbord eller personalträff hos oss. När du åker till en restaurang på landet, äger du dina gästers tid tills festen är slut. Det skapar trivsel och sammanhållning. Och vår mat och miljö gör att de minns att du bryr dig om kvalitet.

0220-406 88

www.westerqwarn.se

Välkomna önskar Linda och Marina



Flyg direkt till  
hela Europa.

Välj bland fler än  
50 destinationer!

Sveriges tredje  
största flygplats

STOCKHOLM SKAVSTA  
www.skavsta.se AIRPORT

## DET HÄNDER I VÄRLDEN



SAMTLIGA FOTON: SHUTTERSTOCK

 **RYSSLAND MEDLEM I WTO**

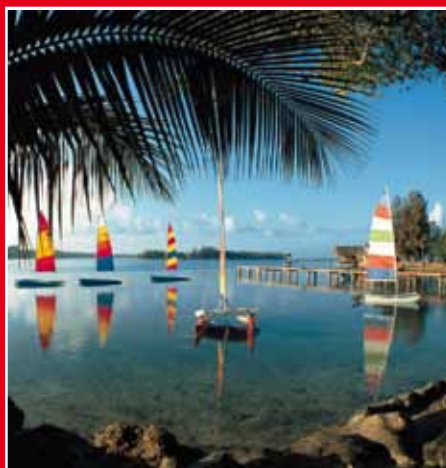
Efter omröstning i den ryska duman och överhuset har Rysslands president Vladimir Putin undertecknat Rysslands medlemskap i världshandelsorganisationen WTO. Medlemskapet trädde ikraft den 22 augusti 2012. I och med WTO-medlemskapet är Ryssland nu en del av ett regelstyrkt och förhandlingsorienterat system som begränsar möjligheten till ensidiga åtgärder som kan störa handeln. En nivå av öppenhet i förhållande till omvärlden säkerställs dessutom genom att landet förbinder sig att inte tillämpa exportskatter över specifikt angivna nivåer på exempelvis virke och råolja. Vidare försäkrar Ryssland på en rad områden öppenhet och åtar sig att inte diskriminera utländska produkter och aktörer. WTO-medlemskapet skapar alltså lättnader och ökad förutsägbarhet för handeln på en rad områden. Ryssland är Sveriges 14:e största exportmarknad och under 2011 exporterade Sverige varor för 27,6 miljarder kronor till Ryssland. På importsidan är Ryssland vårt sjätte största leverantörsland, med en import 2011 på 64,2 miljarder kronor.

KÄLLA: KOMMERS.SE


**BESLUT OM DOMSTOL GENOMBROTT FÖR ETT ENHETLIGT PATENTSYSTEM I EU**

Domstolen som ska behandla tvister om det enhetliga patentskyddet inom EU ska ligga i Paris, London och München. Det beslutade EU:s ledare vid ett rådsmöte den 29 juni. Placeringen av domstolen var den sista pusselbiten som behövde komma på plats för att det nya europeiska patentsystemet ska bli verklighet. Tjugofem av EU:s medlemsstater (alla utom Spanien och Italien) deltar i samarbetet som det har förhandlats om i årtionden. De första nya patenten beräknas kunna utfärdas 2014. Ett enhetligt europeiskt patentsystem kommer att ge ett likvärdigt skydd för uppfinningar i de medlemsstater som deltar. De nya patenten kommer att utfärdas av det europeiska patentverket och den nya patentdomstolen ska avgöra mål om patentintrång och återkallelse av de nya enhetliga patenten. Detta skapar förutsättningar för en konsekvent domstolspraxis.

KÄLLA: KOMMERS.SE



verksprodukter till ett värde av cirka 800 000 SEK. Den svenska importen från Vanuatu under samma period var mycket begränsad.

KÄLLA: KOMMERS.SE

**WTO EXPANDERAR**

Vanuatu blev den 24 augusti 2012 WTO:s 157:e medlem. Vanuatu ligger öster om Australien i Oceanien (Söderhavet) och består av fyra större och 80 mindre öar. Vanuatu räknas till ett av de minst utvecklade länderna i världen. Vanuatus medlemskap i WTO kommer att leda till ökad förutsägbarhet för handeln på en rad områden. Sveriges handel med Vanuatu är begränsad. Under 2011 exporterade Sverige främst


**EU OCH VIETNAM PÅBÖRJAR FÖRHANDLINGAR OM FRIHANDELSAVTAL**

I slutet av juni enades EU:s handelskommissionär Karel De Gucht och Vietnams minister för industri och handel Vu Huy Hoang om att officiellt påbörja förhandlingar om ett frihandelsavtal. Förhandlingarna kommer att täcka många områden, bland annat tullar, tjänstehandel, tekniska regler (standarder samt provning och kontroll), säkra livsmedel, offentlig upphandling, konkurrens och hållbar utveckling. Syftet med frihandelsavtalet är att minska handelshindren.

KÄLLA: KOMMERS.SE


**SVERIGE GER 32 MILJONER FÖR ATT TILLVARATA UTVECKLINGS-LÄNDERS INTRESSEN I DET MULTILATERALA HANDELSYSTEMET**


Handel är ett viktigt verktyg för sysselsättning och ekonomisk tillväxt, som möjliggör för fattiga människor att förbättra sina levnadsvillkor, och är därför en avgörande komponent för att nå en rättvis och hållbar global utveckling. Utvecklingsdimensionen ligger djupt förankrad i de svenska handelspolitiska målsättningarna, och regeringen lägger stor vikt vid att utvecklingsländernas intressen och särskilda behov tillvaratas i förhandlingarna i Världshandelsorganisationen (WTO). Regeringen anser att handelsrelaterat bistånd är en viktig kanal för att stödja ekonomisk tillväxt i utvecklingsländer. Stöd ges bland annat för att ge fattiga länder ska kunna driva sina intressen i internationella handelsförhandlingar. Sverige har beslutat om ett stöd på 32 miljoner kronor totalt under 2012 och 2013 till WTO-fonden Doha Development Agenda Global Trust Fund. Sverige har sedan starten 2002 tidigare bidragit med totalt 176 miljoner kronor till fonden. KÄLLA:

**DOHA DEVELOPMENT AGENDA GLOBAL TRUST FUND**

Fonden har sedan starten varit ett viktigt instrument för att stärka utvecklingsländernas kapacitet att delta i och dra nytta av internationell handel. Fondens medel syftar till att underlätta för utvecklingsländer att förhandla och förstå WTO:s regelverk och principer, att stödja processen med att anpassa sig till de rättigheter och åtaganden som följer med ett WTO-medlemskap, samt att stödja utvecklingsländerns inhemska ansträngningar för att integrera handel i nationella strategier för utveckling och fattigdomsbekämpning. Detta sker genom bland annat kompetensutvecklingsinsatser, stöd till akademiska institutioner i utvecklingsländer både i undervisning och forskning, nationell teknisk assistans, kurser i handelspolitik, intensivkurser i förhandlingsteknik, aktiviteter med parlamentariker och civila samhället.

KÄLLA: REGERINGEN.SE



### NYA SKÄRPTA MUTREGLER 2012 - ÄR DITT FÖRETAG REDO? OKTOBER I GÄVLE, BORLÄNGE OCH HUDIKSVALL

Den 1 juli 2012 fick Sverige en ny skärpt mutlagstiftning och till denna har det utarbetats en "kod om gåvor, belöningar och andra förmåner inom näringslivet". Vad innebär denna förändring och hur påverkas branschen? Vad kan anställda ta emot och vad kan vi erbjuda kunder och leverantörer? Vad kommer nu att gälla i internationella affärer? Dessa frågor kommer att belysas i en halvdagskurs, där förändringarna presenteras och diskuteras.

Datum:

15 oktober kl 9-12 i Gävle

15 oktober kl 14-17 i Borlänge

16 oktober kl 9-12 i Hudiksvall

För mer info kontakta Mellansvenska Handelskammaren, aktiviteter@mhk.cci.se

### TULLDAGEN 2012

Tulldagen är mötesplatsen för dig som arbetar med internationell handel, tull och transportfrågor. Det är ett utmärkt tillfälle att uppdatera dig om nya tullregler som påverkar ditt företag, träffa kollegor i branschen och för att skapa nya affärsrelationer. Tulldagen är ett samarrangemang mellan svenska Handelskamrar, Transportindustriförbundet, Tullverket och Svensk Handel.

**Plats:** Stockholm

**Datum:** 11 oktober

**För mer info kontakta någon av ovanstående organisationer.**

Källa: Handelskammaren Mittsverige

### GLOBAL ENTREPRENEURSHIP WEEK 13-15 NOVEMBER

Entreprenörskap och innovation – vägar till en dynamisk region.

I mitten av november viks en vecka för alla aktörer som jobbar för att förbättra förutsättningarna för entreprenörer och nya innovationer. Global Entrepreneurship Week (GEW) är ett paraply för många intressanta möten, händelser och aktiviteter över hela världen.

**Datum:** 13 november

**Plats:** Örebro

**Källa:** Handelskammaren Mälardalen

### INCOTERMS® 2010 – INTERNATIONELLA LEVERANSVILLKOR

Har du kontroll på vilka leveransvillkor som ni använder på ert företag och vet ni vad dessa egentligen innebär? Användande av rätt leveransvillkor är grundläggande för vad affärens resultat kommer att bli i slutändan. Denna utbildning ger dig kunskaper som gör att du kan komma fram till vilket leveransvillkor som passar just er och era affärer. Bli den som styr och inte den som bli styrd, ta kontrollen så att ni undviker oönskade överraskningar. Utbildningen riktar sig mot alla som är inblandade i en export och eller importaffär och i synnerhet mot säljare respektive inköpare som är de som i grunden styr vilket villkor som kommer att användas.

**Datum:** 14 november

**Plats:** Örebro

**För mer information kontakta:**

mikael@handelskammarenmalardalen.se

Källa: Handelskammaren Mälardalen

### DACS FÖR BUSINESS FORUM TYSKLAND DEN 11 OKTOBER PÅ KAMMARFORUM

Dagen invigs av tyska Ambassadören Harald Kinderman och Östergötlands Landshövding Elisabeth Nilsson. Introduktion av tyska ambassaden, dagens utställare och presentation av spännande affärsmöjligheter på den tyska marknaden. Vi fördjupar oss i tysk affärskultur och hur man arbetar med partners på den tyska marknaden. Siemens berättar kring ?Compliance och hållbarhet? och Linköpings Universitet pratar kring pågående samarbete inom forskning och utveckling med Tyskland. Vi tar reda på hur företag kan få maximalt ut av att medverka på en tysk mäsas.

**Datum:** 11 oktober

**Plats:** Norrköping

**För mer information kontakta:**

camilla.lejon@east.cci.se, annika.bornstrom@east.cci.se

Källa: Östsvenska Handelskammaren

### JAN BERGMARK ITALIENSK HONORÄRKONSUL I VÄSTERBOTTEN

Västerbotten har för första gången fått en italiensk honorärkonsul då Jan Bergmark, VD på Västerbottens Handelskammare, av den italienska ambassaden utsågs till ny honorärkonsul den 11 juni. Jobbet är, som framgår av titeln ett hedersuppdrag, oavlönat och med ambitionen att vara en italiensk kontaktpunkt i Västerbotten.

Källa: Västerbottens Handelskammare

Läs mer på  
[www.pwc.se](http://www.pwc.se)

# Din rådgivare för framgångsrikt företagande

Att driva företag kräver mer än höga ambitioner och näsa för affärer. Som Sveriges ledande rådgivare inom revision, skatt och affärsutveckling har vi kunskapen, erfarenheten och alla de tjänster som du kan tänkas behöva. Nu har vi dessutom lanserat vår nya affärsplattform MyBusiness som vi är övertygade kommer ge dig en enklare, roligare och mer effektiv arbetsdag.

Tillsammans tar vi dig närmare dina mål och visioner!

**pwc**



Nära dig.

Nära Europa.

