GLOBAL UTSIKT

HANDELSKAMMARENS EXPORTMAGASIN

NR 4 2015

KRÖNIKA AV
ANNA JOHANSSON
INFRASTRUKTURMINISTER

DET HANDLAR INTE OM EN LEVANDE LANDSBYGD
– DET HANDLAR OM EN STAD SOM DÖR

+

ISBRYTARNA OCH HAVET

VALUTAPROGNOS
FRÅN SEB

FOKUS INFRASTRUKTUR

SMÅ
SMÅFÖRETAGARNAS A-KASSA

Defending your nation's airspace requires technology that will remain at the cutting edge for decades to come. Saab's committed personnel possess keen analytical and problem solving skills, enabling us to develop aeronautics solutions that overcome future threats before they have emerged.

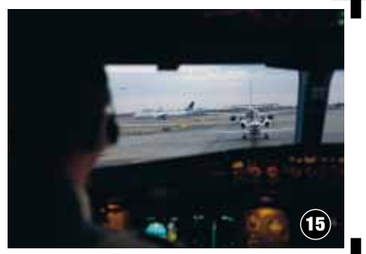
At Saab, people are at the heart of everything we do. They make our ***thinking edge*** possible. From the pilots in the air to the designers on the ground, sharing a passion for innovation is what ties us together.

www.saabgroup.com

SAAB TECHNOLOGIES
SAAB

#4 INNEHÅLL

OMSLAGSBILD: SHUTTERSTOCK



4 Ledare

6 Logistikdag Norr
OPS-lösningar

10 "Tipping point"
– urbaniseringens effekter

14 Krönika Anna Johansson

15 Att köpa vingar för pengarna
– Västerbottens Handelskammare

20 Valutaprognos från SEB

22 Vintersjöfarten
Isbrytarna och havet

26 Ostlänken
– det nya tillväxtstråket

28 Tyskland redo för nya aktörer

30 På gång

Ansvarig utgivare: **Johanna Palmér** Östsvenska Handelskammaren · johanna.palmer@east.cci.se Redaktionskoordinator: **Lotta Görling** (Texttanken, lotta@texttanken.se)
Redaktionsråd: **Magnus Lindahl** (Östsvenska, www.east.cci.se), **Susanne Sundström** (Norrbotten, www.norrbottenshandelskammare.se),
Malin Englund (Mellansvenska, www.mellansvenskahandelskammaren.se), **Annica Bray** (Västerbotten, www.ac.cci.se),
Anette Holm (Mälardalen, www.handelskammarenmalardalen.se), **Lotta Görling** (Texttanken)
Grafisk form: **Anette Edefalk** (Texttanken) Annonser: **Tel 021-448 01 00** · info@texttanken.se Tryck: **Åtta.45**
Upplaga: **3 400 ex** Produktion: **Jonsson & Stenvall Produktionsförlag AB/Texttanken**
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.

Är stad och landsbygd tvillingsjälar och som sådana beroende av varandra för sin egen utveckling och överlevnad?

”VI MÅSTE BÖRJA I EN FÖRSTÅELSE FÖR BEHOV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DEN ENSKILDA MEDBORGAREN ”

Frågan kanske låter konstig men tänker vi efter så utvecklas samhället inte bara i tätort, vår spontana tanke är möjligen att den rena glesbygden inte är nödvändig för tätortens väl och ve.

Förutsättningarna är olika men slutsatsen är att tätorten är beroende av en levande landsbygd där företag och företagande har möjlighet att utvecklas, inte bara för sin egen skull men inte minst som en del av ett fungerande civilsamhälle och då som ett komplement till offentliga samhällsfunktioner.

I Ramsjö i norra Hälsingland, och del av Ljusdals kommun, har under de senaste åren drivits ett projekt, Innovationsupphandling X, med målsättning att förbättra äldres måltidssituation och därmed hälsa och mående.

Projektet har skapat en symbios mellan offentliga funktioner som hemtjänsten och lokala företagare men även frivilligorganisationer och är ett exempel på horisontellt tänkande som bygger på helhet med kunskap om rådande kontext.

De äldre äter mer och mår bättre och samhällsnyttan är uppenbar, men symbiosen och kontexten är grundförutsättningen.

Hur skapar vi då en helhet med kunskap om kontexten?

Vi måste börja i en förståelse för behov och förutsättningar för den enskilda medborgaren och vi måste våga vara trogna det behovet för att skapa ett sammanhängande system.

Politiskt mod och prestigelöshet hos tjänstemän i det offentligas tjänst måste gå hand i hand med det lokala näringslivet och frivilligorganisationer, resultatet måste mätas som helhet och som både mjuka och hårda värden.

Läs mer i Cecilia Hed Malmströms artikel, sidorna 10-13.

Arnfinn Fredriksson
vd Mellansvenska Handelskammaren

STOCKHOLM SKAVSTA AIRPORT

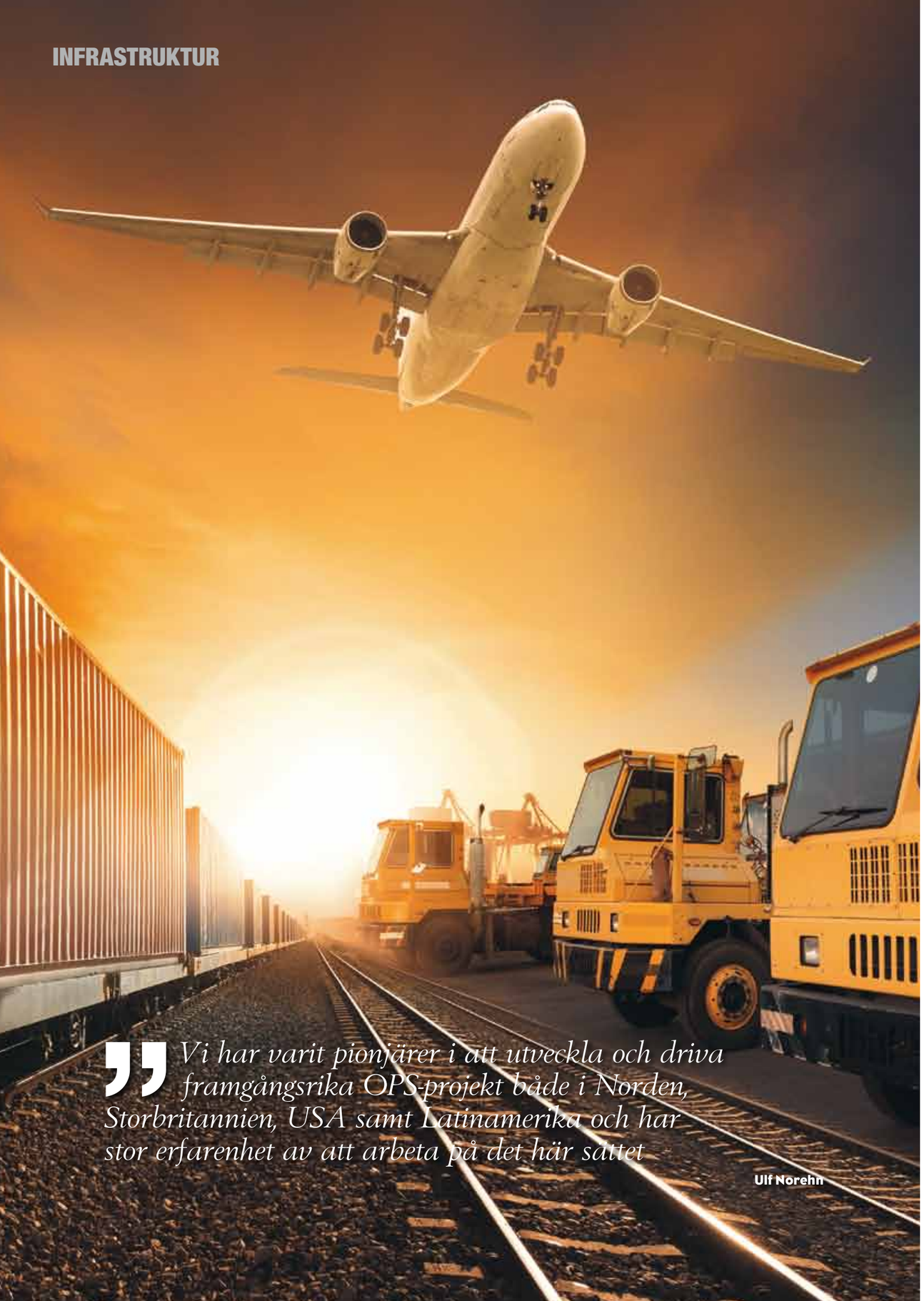
Connecting Your World

NYHET!

Ny Business Lounge på Stockholm Skavsta!

Prova-på-pris 199 kr
(ord. pris 299 kr)

Gäller vid bokning på skavsta.se t o m 31 maj 2016
Ange koden **CC16** vid bokningen



> *Vi har varit pionjärer i att utveckla och driva framgångsrika OPS-projekt både i Norden, Storbritannien, USA samt Latinamerika och har stor erfarenhet av att arbeta på det här sättet*
>
> **Ulf Norehn**

INFRASTRUKTUR

LOGISTIK HELA DAGEN

TEXT: LOTTA GÖRLING · FOTO: JENNIE PETTERSSON

Norrbottens industri och tillväxt bygger på att produkterna kan nå ut till sina marknader på ett konkurrenskraftigt sätt, vilket gör en god logistik till en grundförutsättning för Norrbottens tillväxt. För tredje året i rad arrangerades därför Logistikdag Norr.

Årets tema var att titta på alternativa finansieringsmodeller för infrastruktursatsningar i norra Sverige. Diskussioner fördes bland annat huruvida OPS-lösningar kan vara ett alternativ för att bygga ny infrastruktur i norra Sverige.

Huvudtalare var bland andra Sveriges finansminister Magdalena Andersson, Eva Nygren, Trafikverket, David Erixon, Kreab, samt Björn Hasselgren, Infrastrukturkommissionen.

Magdalena Andersson presenterade budgetpropositionen för 2016 samt delgav regeringens syn på alternativa finansieringsmodeller.

– Offentlig-privat samverkan kan vara intressant i rätt sammanhang, men ökar inte nödvändigtvis staters utrymme för finansiering, sa Magdalena Andersson, finansminister.

En offentlig-privat samverkan

– OPS är en samarbetsmodell där privata företag bidrar till att finansiera och utveckla publik infrastruktur åt kunder i offentlig sektor, säger Ulf Norehn, Skanska. Inom OPS, på engelska kallat Public Private Partnerships (PPP), tar det privata företaget ett helhetsansvar för projektering, byggande, finansiering, drift och underhåll av publik infrastruktur, i samarbete med kunder i offentlig sektor, såsom kommuner och landsting.

Kontraktsperioderna i OPS-projekt är långa, ofta mellan 25-30 år. Kunden äger tillgången – vägen, skolan, sjukhuset – under hela tiden, medan företaget sköter kontinuerligt underhåll så att tillgången lämnas över i optimalt skick när kontraktsperioden är till ända.

Beräkning av livscykelkostnader är en grundsten i ett OPS-projekt. Det innebär att man tittar på totalkostnaden för ett projekt under hela dess livslängd, inte bara konstruktion utan även drift och underhåll. Ofta visar det sig att lösningar med låga livscykelkostnader även är de mest miljövänliga, då de till exempel förbrukar mindre energi, sett till den totala livscykeln.

– Vi har varit pionjärer i att utveckla och driva framgångsrika OPS-projekt både i Norden, Storbritannien, USA samt Latinamerika och har stor erfarenhet av att arbeta på det här sättet, säger Ulf Norehn.

Paneldebatt med Eva Nygren, direktör investering, Trafikverket, Björn Hasselgren, ordförande, Infrastrukturkommissionen, Marie Giertz, chefsekonom, Svensk Exportkredit, Peter Molin, direktör infrastruktur och trafik, Ramböll Sverige, Ola Månsson, vd, Sveriges Byggindustrier.

Björn Hesselgren, ordförande i Infrastrukturkommisionen berättar varför det det behövs en kommission:

– Vi vill bredda diskussionen om ägande och organisering av infrastruktur i Sverige. Vi behöver alternativ till traditionell anslagsfinansiering.

Vad belyser kommissionen?

- Behovet av infrastruktursatsningar
- Infrastrukturfinansiering och klimatfrågan
- Ansvar och roller för olika aktörer
- Regelverk
- Finansieringsmodeller

Logistikdagen arrangerades av Norrbottens Handelskammare tillsammans med Norrbottens Logistikråd, Svenska Teknik & Designföretagen och Sveriges Byggindustrier. Medfinansiärer är Luleå Hamn, Kiruna Cargo, ShoreLink, Wagenborg Shipping, Ramböll Sverige och Swedavia. ❑

INTERNATIONALISERING

Automation Regions processledare Mikael Klintberg vid seminariet den 24 november med Business Sweden i Västerås.

INTERNATIONALISERING GENOM DIGITALISERING

TEXT & FOTO: ANNA SANDBERG

Sverige har som land en hög digital mognad, god infrastruktur och bra tillgång till kompetens inom digitalisering. Små och medelstora företagen visar dock en oroväckande låg grad av digitalisering när de ska exportera enligt en rapport som Business Sweden presenterade i Västerås i november.

Enligt Business Swedens rapport ”Internationalisering genom digitalisering” har endast vartannat litet eller medelstort företag rätt digital kompetens. Orsaken uppges vara brist på personal med relevant kunskap och svårighet att finansiera en digital strategi. Rapporten presenterades under ett förmiddagsseminarium arrangerat av Business Sweden och Automation Region den 24 november på Expectrum i Västerås.

Johan Snellman, Västeuropachef på Business Sweden, inledde med flera goda exempel på hur företag lägger upp strategier för affärsverksamhet utomlands. Han konstaterade också att Västeuropa är Sveriges viktigaste exportmarknad med cirka 64 procent av vår totala export. Mikael Klintberg, processledare för Automation Region, berättade sedan om digitalisering utifrån ett klusterperspektiv. Automation Region vill vara en kompetensnod och en mötesplats för samhälle, näringsliv och akademi när industrin och det övriga samhället digitaliseras.

– Digitaliseringen är redan här och måste ta till oss den nya tekniken snabbt. Det är inte bara teknikföretag som berörs, utan hela samhället, alla företag och alla människor. Ingen kan göra allt på egen hand och vi ser nu hur företag öppnar upp för samverkan med varandra och med akademin, förklarade Mikael.

Mimmi Coude, senior projektledare på Business Sweden Norge, presenterade en ny studie av hur digitalisering stödjer svenska företags internationella marknadsföring och försäljning. Studien visar att företag som anammat den nya tekniken får bättre kundkontakt och analysmöjligheter samtidigt som de bygger upp smarta affärsmodeller som ger bra kundvård. Mimmi bjöd också på några konkreta råd för de företag som vill hitta nya, internationella marknader.

– En framgångsfaktor är att tänka globalt men agera lokalt. Ta hjälp av erfarna personer och organisationer för att hantera kulturella skillnader och lokala lagar och regleringar.

Irene Ek, analytiker på den statliga myndigheten Tillväxtanalys, gav sin syn på digitalisering med fokus på internationalisering ”business-to-business”. Hon framförde bland annat att digitala verktyg kan ge varaktiga kostnadsbesparingar. En utmaning kan vara att företagskulturen måste anpassas till nya arbetsmetoder och affärsmodeller. Förmiddagen avrundades med flera goda exempel från företag som verkar på en internationell marknad. Flera av dessa goda exempel förs också fram i rapporten från Business Sweden. ❑

INFRASTRUKTUR

DET HANDLAR INTE OM EN LEVANDE LANDSBYGD

– DET HANDLAR OM EN STAD SOM DÖR!

TEXT: CECILIA HED MALMSTRÖM, REGIONCHEF, MELLANSVENSKA HANDELSKAMMAREN · FOTO: SHUTTERSTOCK

Att utveckla på landsbygden, i periferin, kan se olika ut. Det beror på tillgång till kunskap, tillgångar, offentliga projektmedel, drivkrafter, trender och naturresurser. Resursfördelning, mätbarheten, målen och effekter som kan vara väl definierade på Nationell och Regional nivå, blir inte alltid genomförda på lokal nivå och i periferin.

>>

INFRASTRUKTUR

Det är när de stora penseldragen skall dras som vi invånare, företagare har en möjlighet att synliggöra de mer glesbefolkade områdena och det värde som finns där. Då krävs det prestigelös samverkan. För det finns ett starkt samband mellan centrum och periferin. De lever i symbios med varandra. Det betyder att ett centrum är helt beroende av en fungerande periferi för sin överlevnad – på lång sikt.

Våra regionala samhällsplaner måste därför stämma överens på lång sikt. Men för att göra det måste även de korta perspektiven hänga samman och frågan ”vad betyder det för oss i nästa steg?” måste finnas med för varje beslut.

Att skapa bilden av attraktiva centrala orter och ha en landsbygd och glesbygd att bo och verka i, kan vara lätt visionärt men svårt i praktiken. För att göra det måste vi förstå sambanden mellan stad och land, centrum och periferin. På både kort och lång sikt. Att sudda ut gränser både kommunala och regionala – för vad betyder en gräns för en Företagsetablering? Prestigelösa samverkan handlar om att se på funktioner och förutsättningar mer än om att saluföra en kommun eller Region.

Dagen då centrum inte växer

Andelen innevånare i våra städer och samhällen ökar medan mindre orter och glesbygd minskar. Under den stora kommunreformen på 1970-talet var målet att ingen kommun skulle ha färre än 8000 invånare. I dag har 48 kommuner i Sverige det. När landsbygden urholkas så kommer frågorna som är så viktiga i vårt samhälle. Hur ska vi finansiera välfärden om vi inte har tillräckligt många skattebetalande på orten, hur ska service och funktion byggas upp i dessa små orter?

Idag föds vi globala. Kommande generationer har ännu färre begränsningar än någon tidigare generation. Med denna utveckling blir konsekvenserna flerfaldiga. Som att utveckla centrum till hållbara, inkluderande och attraktiva. Centrum kommer också att behöva stå för en allt större del av klimatutmaningen i takt med dess utveckling. Infrastrukturen kommer att fortsätta vara en central fråga tillsammans med många andra planeringsfrågor som bostäder, förtätning och livskvalitet. Att vara en konkurrenskraftig stad innebär i en allt högre utsträckning kunna erbjuda en internationell miljö. Både för nyetableringar, investeringar, rekryteringar men också för besökare.

Det kräver ett nytt synsätt för de organisationer och företag som arbetar för att attrahera företag och besökare. Man måste arbeta med människor från städer, inte länder. För att inte tala om skillnaden mellan att jobba med Kina eller Shanghai. Men den största utmaningen för alla städer lurar bakom hörnet. Än så länge har urbaniseringen och växande städer pågått så länge det finns en landsbygd att växa med och/eller på bekostnad av. Med en allt äldre befolkning och avstannande befolkningstillväxt dräneras arbetskraft från landbyggden först.

”The tipping point” kan beskrivas som den punkt då konsekvenserna med oanade naturkatastrofer och klimatförändringar inte längre går att vända utan vi måste börja jobba med anpassning av nya situationer istället. Men denna brytpunkt kan översättas i alla symbioslika förhållanden. Översätter vi den till centrum och perifer kan det beskrivas med den en tidpunkt där centrum inte längre kan växa med hjälp av periferi.

Finns det då en ”Tipping point” för städer?

Städerna är den stora vinnaren av urbaniseringens effekter. Varor och tjänster uppstår och skapar affärer och etableringar är mer naturliga i området vid centrum. Offentliga resurser samlas och där utbildningsväsendets högre nivåer finns på en och samma område och är en naturlig del i samhället. Den kraften att inte bara vara en stad med ett rikt näringsliv utan en plats med olika boendeformer, ett kulturellt utbud. Men vad händer om formeln bryts? När urbaniseringen har kommit så långt att periferin inte längre fungerar?

En dysfunktionell landsbygd som inte längre bidrar till stadens utveckling tär på centrum med en allt mer åldrande befolkning och kraftig utflyttning av arbetskraft, näringsliv och människor. Det blir långt till kommunal service och andra samhällsfunktioner och med det, en allt minskad konsumtion och färre arbetstillfällen. Ett centrum som inte längre har ett upptagningsområde får i allt högre grad leva på sin egen styrka eller långväga besökare. Ett sådant centrum får en allt svagare konkurrenskraft och blir i sin tur snart beroende av att ha goda kommunikationer till ett tillväxtområde i stället. Är det då vi ska samverka över alla gränser? Privata som offentliga. Samverka för att nå framåt. Samverka – men på vems villkor?

Definitionen på Dårskap

”Definitionen på dårskap – är att göra samma sak om och om igen men förvänta sig ett annat resultat”. Det kommer aldrig att ske. Det finns också en viktig parameter i ett utvecklingsarbete och det är att risken att vi inte blir nöjda med resultatet. För i ett utvecklingsarbete kommer det förändringar. Med en förändring kommer resultatet först när vi genomfört det och det kan hända att det inte blir det vi förväntade oss – men den risken måste vi våga ta.

I Sverige har vi ännu inte fullt ut nått en ”tipping point” situation. Men frågan är inte om det kommer att bli kritiskt, utan när det blir kritiskt för staden och dess upptagningsområden.

Att investera i stadens, centrums upptagningsområden blir därför nödvändigt för att bibehålla den lyckosamma formeln och symbiosen med ett centrum och periferi i samspel. Det är svårt att hitta ett centrum som växer av sig själv utan support eller kraft från sin omgivning och närliggande orter. Alternativet att stå utan ett upptagningsområde inom pendlingsavstånd kommer att vara synnerligen bekymmersamt och kanske oövervinnerligt. Det finns det internationella exempel på.

Så kan en investering vara att centrum, den starka ekonomin, måste stödja och stärka sin periferi? Kan det vara så den prestigelösa samverkan måste fungera?

Låt oss ställa frågan ”samverkan på vems villkor?” Är det den som håller i pengapåsen som bestämmer vilka samverkansformer som är gällande eller är det dem som förväntas att delta i samverkan och utveckla som ställer kraven? Bygger vi nya hjul i samverkan eller använder vi oss och förvaltar befintliga? Här kommer vi in på ett område som vi kanske känner av starkare i de mindre centrala regionerna i Sverige. Det är konkurrens på ojämna villkor. Det vill säga när man med offentliga medel bygger upp verksamheter som redan finns och som drivs av egen kraft. När vi gör så – dör företag, medlemsorganisationer och nätverk, men nya bildas. Om och om igen. Är det vårt önskade resultat?

Hur man planerar för att investera i periferin så att det stödjer den formel som genererar tillväxt är svårt. Förankringen och genomförandet på lokal nivå blir därför det som på kort sikt kan stjälpa sådant som är nödvändigt på lång sikt. Det har vi tydliga exempel på i vår Region. Det är lätt att dra de stora penseldragen men svårare när vi sen ska måla själva fönsterlisten ute i periferin. ❑

”ATT SKAPA BILDEN AV ATTRAKTIVA CENTRALA ORTER OCH HA EN LANDSBYGD OCH GLESBYGD ATT BO OCH VERKA I, KAN VARA LÄTT VISIONÄRT MEN SVÅRT I PRAKTIKEN.”

INNOVATIONER OCH NYA LÖSNINGAR FÖR ÖKAD EXPORT

Sverige är ett exportberoende land. Samtidigt har vi stora avstånd och ligger geografiskt i Europas periferi. Det är en utmaning för transporterna, inte minst på godssidan. Men hittar vi lösningarna kan vi utöver att få ett mer effektivt och hållbart transportsystem på hemmaplan också nå stora exportsuccéer globalt. Det är hög tid att lämna ensidigt trafikslagsvurmande och istället se till flöden och stråk. Med innovativa lösningar kan vi effektivisera transporterna.

Regeringen satsar på breddade arbetsmarknader och fler jobb. I det arbetet är pålitliga persontransporter avgörande. Därtill är effektiva godstransporter för industrin en förutsättning för jobbtillväxt. Dessutom ska transporterna utföras så klimatsmart som möjligt. Att regeringen nu satsar på kraftigt förstärkt järnvägsunderhåll ska ses mot den bakgrunden.

Vi planerar nu för utbyggnader av transportsystemet. Framtagandet av ny nationell plan har börjat och utbyggnad av höghastighetståg planeras inom ramen för Sverigeförhandlingen. Genom att investera i utbyggd infrastruktur bygger vi Sverige starkt för framtiden.

Med nya höghastighetsbanor får vi snabba persontransporter mellan våra tre storstäder. Det innebär också att omfattande kapacitet frigörs på det ordinarie nätet, till gagn för gods och arbetspendling. Med nya höghastighetsbanor kan vi också utveckla ny teknik kring bullerreducering och säkerhet som kan föras vidare ut på en global marknad.

Det är dock viktigt att inte olika transportslag ställs emot varandra. Tåget, bilen, båten och flyget fyller alla sin specifika roll i transportsystemet. Genom att i högre grad tänka i termer av flöden och stråk skapar vi ett mer resurseffektiva system och kan bättre planera för framtida behov.

Det är en stor utmaning att möta en ökad efterfrågan på transporter samtidigt som vi utvecklar ett långsiktigt hållbart och säkert transportsystem. Men med förnyelse och innovation i högre takt än tidigare går det att göra både och. Det kräver dock ökat samarbete mellan industri, näringsliv och akademi. Den snabba utvecklingen mot självkörande, samverkande och uppkopplade fordon kan också på sikt leda till bättre kapacitetsutnyttjande av infrastrukturen, samt ge stora vinster för trafiksäkerhet och miljö.

Sverige ska inte konkurrera med lägre löner och sämre arbetsvillkor utan med kunskap, innovation och produktivitetsutveckling. Vårt transportsystem ska ligga i framkant med ny teknik som främjar såväl hållbarhet som tillväxt. Sverige har många nya innovativa företag inom digitalisering och ny teknik. Exempel på områden där vi är långt framme är ledningssystem för trafiksäkerhet och hållbara städer, längre bussar, gröna inflygningar och fjärrstyrd flygtrafikledning. Jag reser en hel del i världen och oavsett var jag är möts jag av ett stort intresse för dessa nya lösningar. Här har Sverige mycket stor potential att ta tillvara.

Regeringens mål är EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Vägen fram är samverkan och främjande av ny teknik. Så skapar vi både fler jobb, ökad hållbarhet och exportframgångar. ❑

FOTO: SÖREN ANDERSSON, REGERINGSKANSLIET

ANNA JOHANSSON, INFRASTRUKTURMINISTER

Namn: Anna Johansson, född 1971
Aktuell: Infrastrukturminister sedan oktober 2014
Bor: Bergsjön, Göteborg
Familj: Man och fyra barn
Intresse: Läsa böcker och baka
Anna Johanssons politiska karriär började 1999 då hon blev invald som ledamot i Göteborgs kommunfullmäktige. Åren 2003-2009 var hon ordförande i stadsdelsnämnden Bergsjön. Mellan 2009 och 2014 var hon biträdande kommunalråd i Göteborg, med ansvar för bland annat förskola, skola och barn- och ungdomsverksamhet. Anna Johansson är ordförande för Göteborgs partidistrikt och suppleant i Socialdemokraternas partistyrelse.

FLYGET – ETT MÅSTE FÖR ETT FUNGERANDE NÄRINGSLIV

TEXT: ANNICA BRAY · FOTO: PETER KRÜGER

En väl fungerande infrastruktur är viktigt för näringslivet, oavsett var i Sverige företagen finns och i princip också oavsett bransch. Det är många olika viljor som ska samsas då pengarna självklart är begränsade och alla inte kan få sin önskan uppfylld.

Utan flyget skulle kommuner runt om i landet antagligen förlora ganska många företag.

Peter Forsséll, vd för Västerbottens Handelskammare

>>

FOTO: PETER KRÜGER

>>

– Utan flyget skulle kommuner runt om i landet antagligen förlora ganska många företag, säger Peter Forsséll, vd för Västerbottens Handelskammare. Vilket vore djupt olyckligt. Vi borde kanske tänka mer på Sverige ab, fortsätter han.

Våra nordiska grannländer har en tydlig nationell flygpolitik men det saknas i Sverige i dag. Regeringen har aviserat en ny Luftfartsstrategi, vilket verkligen behövs för att hela landet ska fortsätta fungera.

– Hela landets flyginfrastruktur måste absolut hanteras i denna process. För många företag är flyget en förutsättning för att kunna verka och finnas i den region man befinner sig. Om vi fortsätter att försämra de grundläggande förutsättningarna för en väl fungerande flyginfrastruktur, så kommer vi att se arbetstillfällen flytta ut från Sverige, fortsätter Peter Forsséll.

FOTO: PETER KRÜGER

Långa avstånd

I Sverige har vi långa avstånd och landet är tämligen glest befolkat. Avstånden till den viktiga europeiska marknaden är på sina ställen väldigt stora, för att inte tala om resten av världen. Samtidigt är det nästan tvärtom för den som gör affärer med Sverige. För den vana affärsresenären spelar det egentligen ingen roll om de åker till Stockholm eller till exempelvis Skellefteå. Ett flygbyte till och en knapp timmes flygresa till gör ingen större skillnad. Flyget har stor betydelse när det gäller att tillgodose näringslivets behov av snabba transporter. Därför är flygplatsen en viktig del av infrastrukturen för de flesta regioner i vårt land. I Sverige finns 33 kommunala flygplatser, tre privata och tio statliga enligt Flygplatser.se och Swedavia.se. Alla är lika beroende av en bra flygstrategi för fortsatt överlevnad och framtida utveckling.

Swedavia gör miljardvinst

Statens flygplatser ägs av Swedavia och omfattar de största flygplatserna i landet. Tillsammans generar de en vinst på en miljard kronor. De kommunala flygplatserna är inte direkt någon lönsam verksamhet. Sammanlagt går de i underskott med cirka 400 miljoner. Pengar som tas från kommunerna. Det här är inget nytt och inte heller något som kommunerna brukar jobba speciellt hårt för att förändra eftersom alla är medvetna om flygplatsens betydelse för orten. Även om flygplatsen i sig går med underskott finns det många undersökningar som visar att vissa kommuner ändå gynnas av sina satsningar, Skellefteå airport är en och enligt en kandidatuppsats som genomfördes 2011 ”Att köpa vingar för pengarna” ger investeringen en avkastning på ungefär fyra gånger insatserna.

Akut läge

Läget har blivit akut för flertalet flygplatser under hösten. Anledningen är att Trafikverket utan förvarning ifrågasatt och dragit tillbaka vissa flygplatsers driftbidrag. De kommunala flygplatserna har mycket att slåss för och många att slåss emot. De måste visa att deras ägare har förordat dem att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI). Inte nog med det, vissa av de större flygplatserna måste dessutom få detta godkänt av EU för att överhuvudtaget kunna existera i framtiden.

– Om ingenting görs åt dagens situation, finns det stor risk att vi snart får se enorma konsekvenser runt om i landet, därför måste problemet skyndsamt lösas, säger Peter Forsséll

Kompensation för vinsten

Det driftsbidrag som betalas ut till landets kommunala flygplatser kan betraktas som en kompensation till de stora vinster Swedavia gör. Skellefteås flygplats får till exempel ungefär fyra miljoner i driftsbidrag, men resenärerna som reser till Skellefteå genererar ca 20 miljoner i avgifter och andra intäkter som tillfaller Swedavia. De statliga flygplatserna är självklart beroende av de kommunala flygplatserna precis på samma sätt som de kommunala är beroende av de statliga.

– För medlemmarna i Handelskammaren är flyget helt avgörande för tillväxt och export, säger Peter Forsséll. Staten betalar idag för vårt lands järnvägsspår och vägnät.

I den finansieringen bör de Svenska rullbanorna också ingå. ❑

IDAG HJÄLPER VI YTTERLIGARE ~~100~~ FÖRETAG ATT VÄXA!

Varje dag får 100 svenska företag rådgivning, lån eller riskkapital från Almi. Innan året är slut har över 24 000 företag tagit del av Almis tjänster. Den gemensamma nämnaren är att de alla vill öka sin konkurrenskraft, utvecklas och växa.

Det blir ett bra bidrag till Sveriges tillväxt. Ska ditt företag också växa? På Almi kan vi det här med företagande och tillväxt.
Vi är en partner med bredd som erbjuder rådgivning, lån och riskkapital.

Oavsett vilken satsning du står inför, till exempel en internationell lansering, att utveckla en ny produkt, en marknadssatsning, köp eller start av företag bör du kontakta Almi. Vi finns över hela landet, nära dig.

Ring och boka ett möte på 0771-55 85 00.

Välkommen!

www.almi.se/malardalen

ALMI FÖRETAGSPARTNER

STOCKHOLM – VÄSTERÅS FLYGPLATS

EN LITEN FLYGPLATS MED STOR KAPACITET

TEXT & FOTO: LOTTA GÖRLING

Nu blåser det nya vindar på Stockholm – Västerås Flygplats. Det var efter senaste valet som Västerås nya "regering" med Anders Teljebäck (S) i spetsen kom med beskedet: Stockholm – Västerås Flygplats blir kvar, det råder politisk enighet i frågan och nu ska det satsas på flygplatsen.

– Nu måste vi spänna bågen högt i och förvalta det politiska beslutet efter vår allra bästa förmåga, säger Anders Gärdström, vd.

Efter år av turbulens om flygplatsen vara eller inte vara satsas det nu friskt på den lokala flygplatsen. I takt med att världen kommer närmare men med fortsatt avstånd krävs det snabbare transporter.

– Vi lever i en global värld och flyget är en förutsättning för att människor ska kunna mötas, säger Eva Wetterstrand, marknads-och affärsutvecklare. Det gäller oavsett om man möts för att göra affärer eller privat.

För flygfrakt är det kortare avstånd och mindre tid i lagerhållningen som är den stora vinsten för att använda flyg istället för truckar när det gäller de intermodala transporterna. En intermodal transport sker med hjälp av flera transportsätt, vanligen av containers, växelflak, semitrailers eller hela lastbilar via tåg, lastbil eller färjor.

– Men om man istället väljer flyg som ett alternativ så förkortas lagerhållningen och vinsten kan lätt räknas hem, även om flygfrakten oftast har ett högre pris, säger Eva. Vi vill bli en del av det transportsystemet.

Idag går en stor del av godset med lastbil till Arlanda för att lastas om för vidare transport till Norra Europa, fortfarande med lastbil. Där vill Stockholm-Västerås Flygplats vara en aktör som istället förser Mälardalens region med en daglig förbindelse Västerås – Norra Europa.

– Målsättningen är att vi snart ska ha ett tätt samarbete med ett fraktflyg, med bas i Västerås. I vår närhet finns många duktiga logistikföretag, det blir ett lyft för hela näringslivet med frakt direkt från Västerås, säger Eva.

På persontrafiken planeras det för ett ökat linjenät. Nyligen lanserades WOW air med destination Reykjavik vilket ger en lätt åtkomst till destinationer i USA och Canada.

– Vi jobbar på att vår nästa linje ska gå via Finland för att nå Asien, och därefter vill vi ha en direktlinje till någon av Norra Europas flygplatser.

Eva Wetterstrand är marknads-och affärsutvecklare på Stockholm – Västerås Flygplats.

Det finns en studie som visar på att en affärsresenär från Mälardalen som har cirka 50 tjänsteresor per år kan tjäna 25 hela arbetsdagar på att flyga från Stockholm-Västerås flygplats istället för Arlanda. Då har man räknat med restid till och från Arlanda och tiden för incheckning och säkerhetskontroll på terminalerna.

– Jämför man med att resa från Västerås centrum till flygplatsen, samt de korta avstånden inne på flygplatsen så tjänar man många arbetsdagar och tusenlappar på att flyga från Stockholm-Västerås Flygplats, säger Eva. ❑

FOTO: SHUTTERSTOCK

FOTO: PETER KRÜGER

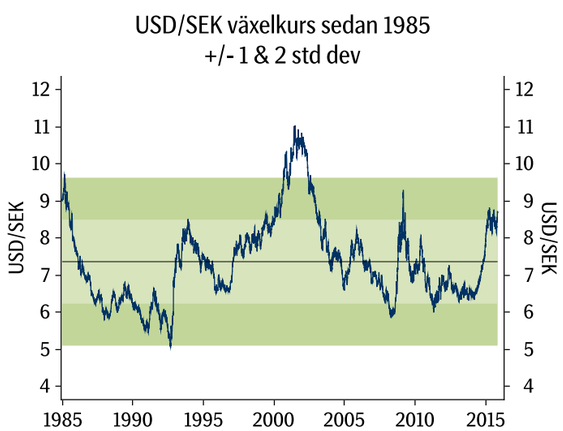
VALUTAPROGNOS FRÅN SEB

EUR/USD

Efter att ha handlat inom ett intervall mellan ungefär 1.10 och 1.15 under en längre tid har dollarn åter stärkts med euron den senaste tiden. Om det tidigare såg ut som att den penningpolitiska divergensen mellan centralbankerna var på väg att ebba ut så har signalerna från centralbankerna varit de omvända under de senaste veckorna. Samtidigt som den amerikanska centralbanken (Fed) återigen indikerar att räntan kan komma att höjas (med 0.25 procentenheter) på mötet den 16 december så har chefen för den europeiska centralbanken (ECB) öppnat upp för att det kan komma ytterligare lättnader så snart som i december. Det kan handla om att ytterligare sänka räntan på inlåning eller att expandera de pågående köpen av statsobligationer. I mitten på oktober indikerade marknadsprissättningen att sannolikheten för en räntehöjning från Fed i december var så låg som 25%. Men efter kommunikén från Feds oktobermöte och statistik som visar att amerikansk arbetslöshet fortsätter att minska så har sannolikheten för en höjning på kort tid ökat till nästan 70% enligt marknadsprissättningen, vilket har gynnat dollarn. I närtid tror vi att dollarn kan stärkas ytterligare och EUR/USD skulle kunna falla under 1.05 när Fedledamöter väntas guida marknaden i riktning mot en kommande höjning. I samband med tidigare perioder med räntehöjningar från Fed har vi noterat att dollarn ofta stärks inför beskedet om en räntehöjning för att sedan försvagas när den första räntehöjningen väl har genomförts. Det finns m a o en uppenbar risk för att dollarn försvagas under början på nästa år. Skälet är att centralbanker ofta dämpar utsikterna för kommande höjningar. Inte minst kan det bli fallet om dollarn stärks alltför mycket till följd av en eventuell räntehöjning. Vi har reviderat ned prognosen för EUR/USD till 1.05 vid årsskiftet men räknar därefter inte med någon ytterligare förstärkning av dollarn.

SEB växelkursprognoser:

Växelkurs	2015-11-15	Dec 2015	Juni 2016
EUR/USD	1.07	1.05	1.06
EUR/SEK	9.30	9.20	8.80
USD/SEK	8.68	8.75	8.30
NOK/SEK	0.9975	0.97	0.95



Kronan – SEK

Svensk ekonomi utvecklas starkt och tillväxten hamnar i år sannolikt en bra bit över 3%. Stark efterfrågan från hushållen och ökat byggande är de främsta drivkrafterna. Den senaste tidens kraftiga ökning av nyanlända är också positivt ur ett tillväxthänseende genom att offentlig konsumtion ökar. På något längre sikt finns andra gynnsamma tillväxteffekter som t ex ett fortsatt högt bostadsbyggande. Merparten av kronans drivkrafter talar för en starkare krona. Fundamenta ser bra ut, de flesta är nog ense om att kronan är undervärderad på nuvarande nivåer och flödesbilden är gynnsam för kronan på flera sätt. Det handlar både om den spekulativa positioneringen som länge har försvagat kronan, men även om stora bytesbalansöverskott. De senaste årens kronförsvagning är främst ett resultat av Riksbankens åtgärder med flera räntesänkningar och omfattande obligationsköp. På det senaste mötet i oktober annonserades att obligationsköpen kommer att fortsätta under första halvåret 2016 och att Riksbanken vid mitten på nästa år kommer att äga statsobligationer för 200 mdr kronor. Det sägs numera uttryckligen att en svag krona är en viktig pusselbit i Riksbankens strävan efter högre inflation. Även om Riksbanken mycket väl kan sänka räntan ytterligare något på mötet i december så tror vi trots allt att Riksbanken börjar närma sig slutet av nuvarande sänkningscykel. Det finns tecken på att inflationen kommer att stiga en hel del i slutet på året och i början på 2016. Givet att det sker bör Riksbanken kunna tillåta en lite starkare krona. Samtidigt är vi tveksamma till hur mycket mer man kan uppnå med de verktyg man har till hands. Förnyad dollarstyrka har gjort att kronan har försvagats en del mot dollarn och i dagsläget handlas USD/SEK på långsiktigt attraktiva nivåer (8.65-70). Det finns definitivt en möjlighet att dollarn kan stärkas ytterligare innan Feds decembermöte, men man kanske inte ska stirra sig blind på nivåer över 9 kr, även om det inte ska uteslutas. Historiskt har USD/SEK handlats över 9 kr vid tre olika tillfällen sedan 1985. Det var i samband med den starka dollarn/svaga kronan i mitten på 80-talet, i samband med den starka dollarn vid millennieskiftet och när kronan försvagades kraftigt under finanskrisen 2008/09. Har man behov av att växla dollar mot kronor bör man därför utnyttja de närmaste veckorna innan räntebeskedet i mitten på december. Om historien upprepar sig så är risken ganska stor att dollarn försvagas redan under första kvartalet nästa år. Samtidigt ska man inte helt utesluta att Fed trots allt väljer att avstå från en åtstramning i december, vilket antagligen skulle ge en betydligt svagare dollar. Vi räknar med att USD/SEK ligger på 8.75 vid slutet på året och på 8.30 i mitten på 2016. Samtidigt bör EUR/SEK handlas runt 9.20 vid årsskiftet för att sedan falla till en bit under 9 kr i mitten på 2016.

NOK/SEK

Den norska kronan fortsätter att pressas av ett lågt oljepris, stor osäkerhet om effekterna på norsk ekonomi till följd av det låga oljepriset och risken för ytterligare räntesänkningar från Norges Bank framöver. Det förefaller i dagsläget som att det utbudsöverskott som finns på den globala oljemarknaden kommer att bestå en längre tid och hålla tillbaka eller till och med att pressa oljepriset ytterligare, vilket är en negativ faktor för den norska kronan. Den norska styrräntan ligger i dagsläget på 0.75% och det finns alltså möjlighet att sänka styrräntan ytterligare framöver. Senaste räntesänkningen genomfördes i september i år, men vi räknar ändå med att man sänker räntan igen på mötet i december. Med sitt stora oljeberoende påverkas Norsk ekonomi helt klart negativt av det låga oljepriset. Än så länge har det främst synts på investeringar inom oljesektorn som minskar ganska kraftigt i år och som förväntas fortsätta att minska nästa år. Samtidigt har hushållen ännu inte påverkats negativt i någon större omfattning, även om arbetslösheten nu stiger något i de områden som med hög sysselsättning inom oljeutvinning. Risken finns dock att problemen fortsätter att sprida sig in till hela ekonomin. En sådan faktor skulle kunna vara om priserna på bostäder börjar falla, vilket skulle förvärra situationen för hushållen och få dem att hålla hårdare i plånboken. Den norska centralbankens egen ränteprognos håller dörren öppen för ytterligare räntesänkningar framöver. Enligt den nuvarande marknadsprissättningen dröjer det till nästa år innan nästa sänkning kommer. Skulle Norges Bank sänka räntan i december så är det alltså något som kommer att försvaga den norska kronan. Utsikterna för tillväxt och den relativa penningpolitiken mellan Norge och Sverige ser med andra ord mer gynnsamma ut för den svenska kronan i dagsläget. Växelkursen mellan den norska och den svenska kronan (NOK/SEK) ligger i dagsläget runt paritet (1.00), men med hänsyn till vår syn på oljepriset och på utsikterna för svensk och norsk penningpolitik tror vi att den svenska kronan stärks ytterligare mot den norska kronan framöver. Prognosen för NOK/SEK är 0.95 i mitten på nästa år.

Richard Falkenhäll, Valutaanalytiker SEB

VINTERSJÖFARTEN

ISBRYTARNA OCH HAVET

TEXT: LOTTA GÖRLING · FOTO: OLA ANDERSSON, ÖVERSTYRMAN PÅ ISBRYTAREN FREJ

Industrin i Sverige är beroende av att sjöfarten fungerar året runt för att kunna producera och exportera varor. Det geografiska läget, den långa kuststräckan och den långa sjötransporten innebär att isbrytarna har en viktig funktion för en stark infrastruktur året runt.

Östersjön är inget undantag, tvärtom. Östersjön är ett de mest trafikerade havsområdena i världen med fler än 2000 fartyg i trafik vid varje given tidpunkt och med 750 miljoner ton som transporteras årligen till och från Östersjöns hamnar. Detta är ca 15 procent av världens sjöfart och det ställer stora krav på en fungerande vintersjöfart, speciellt under svåra isvintrar. I Sverige ansvarar Sjöfartsverket för att ha en fungerande vintersjöfart med fem stycken egna statsisbrytare.

– Men musklerna är större än så, säger Tomas Årnell, Isbrytardirektör, Sjöfartsverket. Ett nära samarbete med Finland för att gemensamt utnyttja de båda ländernas isbrytare så effektivt som möjligt är en viktig faktor. Eftersom 90 procent av alla varor och råvaror till och från Sverige går någon gång via sjövägen så har isbrytarna en nyckelroll när vinterisarna i Östersjön växer sig så tjocka att handelsfartygen inte kommer fram för egen maskin..

Det svensk-finska samarbetet innebär att all trafik i Bottniska viken – från Ålands hav upp till Bottenviken – innefattas. Genom nära kontakter mellan isbrytarledningarna och isbrytarbefälen söker man smartaste lösningarna för att kunna assistera fartygen till och från svenska och finska hamnar och där gränserna till havs inte har annan betydelse än att de är en position.

>>

En svensk-finsk vinter är lång. Mellan fem och sex av årets månader finns behov av isbrytarassistans för att svenskt och finskt näringsliv ska kunna hålla normal drift. Statistiskt sett pågår istillväxten fram till en bit efter mitten av mars och den sista isbrytaren brukar kunna gå till sommarvila i mitten av maj. Bottenhavet och Bottenviken är unika så till vida att det inte finns något annat område i hela världen med så mycket is och samtidigt så stort behov av handelssjöfart.

Isvintrarna varierar – från mycket lindriga, såsom den senaste vintern, till riktigt besvärliga. Vintern 2010/2011 exempelvis, var svår med omfattande isutbredning, den största sedan rekordvintern 1987. När den säsongen summerades visade det sig att nästan 3 000 fartyg hade assisterats och att Sjöfartsverkets budget för isbrytning har spräckts med 100 miljoner kronor. En normal isvinter kostar verksamheten kring 250 miljoner kronor.

– Det finns bland många en uppfattning att isbrytningen finansieras över skattekollektivet, men den finansieras som det mesta när det gäller sjöfartens framkomlighet, normalt av sjöfartens egna avgifter. Sjöfartsverket verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen och driver frågan att vinterväghållning till sjöss borde likställas med sådan i land. Sett till strategisk samhällsnytta och de transportpolitiska målen är Sjöfartsverkets mål att isbrytning fullt ut borde finansieras med anslagsmedel till ett belopp motsvarande 250 miljoner kronor per år, menar Tomas Årnell.

Även på Vänern kan handelssjöfart bedrivas året runt. Isbrytaren Ale, med stor kraft i förhållande till sin storlek, levererades 1974 med huvudsaklig uppgift att kunna användas i Vänern. Under senare år har hon börjat sin tjänstgöring i Bottenviken med tillräcklig kapacitet under försäsong till en betydligt lägre kostnad än för de stora isbrytarna för att sedan gå söderut till dess att det varit dags att assistera Vänernsjöfarten.

Isbrytning har en lång historia i våra farvatten. Det dröjde dock till början av 1970-talet tills näringslivet utmed Norrlandskusten kunde gå för fullt utan att behöva bygga lager för både insatsvaror och färdiga produkter. Tidigare tvingades många hamnar längs norrlandskusten stänga i väntan på våren – ett svårt avbräck för svensk exportindustri.

Under lågsäsong har isbrytarna sedan många år sin bas i Luleå. Det är sannolikt en av få kajer i världen där fartygen är kopplade till kommunal fjärrvärme. Här pågår underhållsarbete med egna reducerade besättningar när fartygen inte är i anspråk för alternativa uppdrag eller är på varvsbesök.

Tomas Årnell, Isbrytardirektör, Sjöfartsverket.

– Under sommaren och hösten 2015 har två av isbrytarna, Oden och Frej, varit uthyrda till Polarforskningssekretariatet för forskningsexpeditioner i Arktis. Isbrytarna roll som unika resurser för forskning i arktiska farvatten är väl befäst och kostnaderna för vintersjöfarten till de svenska hamnarna blir lägre om isbrytarna hyrs ut då de inte behövs i vintersjöfartssystemet, säger Tomas Årnell. ❑

ACCURE
BUSINESS
CLOUD

Lätt som en plätt

Accure Business Cloud är systemoberoende molntjänster (SaaS). De är smarta, snabba, smidiga att använda och lätt som en plätt att välja och fylla på.
Du väljer själv vilka tjänster och funktioner du vill hantera via molnet: Dokumenthantering, arkivering, varudeklarationer, e-faktura, e-post, portoprint, ja till och med fax. Bland mycket annat.
Hur det går till? Du behöver inte bekymra dig om det. Det ordnar vi! Tala bara om för oss vilka tjänster som gör ditt affärssystem bättre, så ser vi till att du får dem. Och om du senare vill fylla på med ännu fler funktioner är det precis lika enkelt.
Accure Business Cloud sparar massor av tid och resurser i din administration. Så du kan frigöra medarbetare för intressantare uppgifter än att till exempel frankera och klistra kuvert.

www.accu.re

accure
SPEED UP YOUR BUSINESS

OSTLÄNKEN

HUR KAN NÄRINGSLIVET KRAFTSAMLA KRING ETT INFRASTRUKTURPROJEKT SOM OSTLÄNKEN?

TEXT : JOHANNA PALMÉR

Nobelpristagaren Paul Krugman menade för 30 år sedan att ländernas kamp ersätts med regionernas kamp (WSP, 2014). Som östgötar, sörmlänningar eller gotlänningar har vi dock per dags dato mycket att bevisa vad gäller andel i förvärvsarbete, sysselsättningsökning, befolkningsökning, bruttoregionprodukt, ekonomisk utveckling och eftergymnasial utbildning.

Låter det deppigt? Kom då ihåg att vi har århundradets tillväxtchans just runt hörnet! Ostlänken, Sveriges genom tiderna största infrastruktursatsning – med en beräknad budget på minst 35 miljarder – dras rakt igenom Sörmland och Östergötland, och placerar oss på en tacknämlig axel mellan Stockholm och Göteborg. Jag är helt övertygad om att tillväxtstråket längs med Ostlänkens dragning har alla förutsättningar att bli en av Sveriges mest spännande tillväxtregioner. Rälsen, broarna, tunnlarna och de överblickbara stadsutvecklingsprojekten beräknas innebära närmare 20 000 årsarbeten över byggtiden. Och då har vi bara räknat på de kända byggprojekt som finns, inte de mjuka kringfaktorer som att utländska aktörer behöver någonstans att bo, något att äta och att de kanske fattar tycke för vår region och vill återkomma med familj och vänner.

Regionens företag som vill ta affärschanser i Ostlänken samlas just nu i East Sweden Infra Cluster. Idag har närmare 200 företag samlats, från byggbolag, jurister, hotell, anläggningsaktörer, utbildningsanordnare och många fler, alla med en stark känsla för att Sveriges genom tiderna största infrastrukturprojekt kan vara det som placerar oss på en högre nivå i regionernas kamp. När Ostlänken väl rullar kommer vår region ha riktig expertkunskap om infrastruktur och, förhoppningsvis, hur man genomför ett så stort bygge på ett hållbart sätt, både socialt och miljömässigt.

Kanske kan infrastrukturprojektet Ostlänken bli den gnista som tänder en tillväxtbrasa i vår region? Då måste vi säkerställa att så stor del som möjligt av kontrakten landar hos våra lokala och regionala företag, exempelvis genom smart utformade upphandlingar. Tänk om vi samtidig kunde få en enad bild av framtiden, det privata och det offentliga?

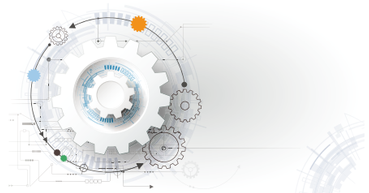
Tillväxtstråket längs Ostlänken har alla förutsättningar att bli något större, men det kommer inte hända av sig självt. Det kräver politiskt mod, enighet i stora frågor, hårt arbete och en gemensam vision om framtiden. ❑

Ostlänken, Sveriges genom tidernas största infrastrukturprojekt.

Bredbandsutbyggnad i Tyskland:

EN CHANS FÖR SVENSKA FÖRETAG!

TEXT: MATTHIAS JAGENBERG, HAMBURG · FOTO: SHUTTERSTOCK



Tyskland framstår i många hänseenden som högt utvecklat vad gäller mobilitet och digitalisering. Men häpnadsväckande nog har Tyskland kommit på efterkälken med den rikstäckande utbyggnaden av bredbandsnätet i städerna men framför allt på landsbygden. Var tredje hushåll i Tyskland har ingen tillgång till höghastighetsinternet med mer än 50 megabit per sekund och på många ställen är 3G fortfarande en vanlig standard för mobil internetanslutning.

I år har den tyska regeringen därför tagit beslutet att satsa en investering på mer än tio miljarder euro i utbyggnaden av bredbandsnätet. Denna finansiering är först och främst tänkt för att investeras i områden med dålig fast eller mobil bredbandsförsörjning.

Beloppet består av totalt tre paket. En miljard euro kommer från tyska regeringens investeringspaket för fast och mobil bredbandsutveckling. Dessutom kommer den tyska regeringen att lansera ett program för utbyggnaden av bredbandsnätet och finansiera programmet med ett belopp på ytterligare en miljard euro från intäkterna som genererats genom en auktionering av nya frekvenser för mobilt bredband i maj 2015 som gav den tyska staten en intäkt på dryga fem miljarder euro. Ytterligare åtta miljarder euro kommer från de stora telekombolagen i Tyskland som ingår i nätverket "Netzallianz Digitales Deutschland" och som har lovats som framtida investering i utbyggnaden av höghastighetsnätet.

Med denna stora satsning ökar dynamiken i utvecklingen av höghastighetsanslutningar i Tyskland under de kommande åren. Detta medför en stor efterfrågan på specialiserade företag inom telekombranschen samt nätverkstillverkare och entreprenadbolag som är specialiserade på infrastrukturbyggen. Det är inte bara stora svenska företag som till exempel Ericsson som har en chans att få en bit av den stora tyska investeringskakan utan även medelstora och mindre svenska företag borde ta vara på denna chans. Och då bör man komma ihåg att svenska företag har ett mycket gott rykte i Tyskland vad gäller teknisk kunskap, pålitlighet och soliditet. Det gäller dock att vara ute i god tid med granskningen av pågående offentliga upphandlingar samt skräddarsydda offerter till telekombolagen som ingår i nätverksalliansen. Visserligen kan avtalsskrivandet vara en utmaning för en svensk systemleverantör. Men med lite juridiskt stöd utgör detta inget större hinder. ❑

NYHET!
Ny Business Lounge! 199 kr
Prova-på-pris. Gäller vid förbokning på skavsta.se t o m 31 maj 2016. Ange kod CC16

STOCKHOLM SKAVSTA AIRPORT
Connecting Your World

Ett av Skandinaviens största lager av färdiga gidlager samt dito bronsmaterial för Dig som bearbetar själv.
- Mer än 1 500 dimensioner av monteringsfärdiga gidlager.
- Mer än 700 dimensioner av rundstång, rör och platt i bronslegeringar.
- Bra priser
- Snabba leveranstider
- Alltid högsta kvalitet

Federalloy Lead
NYHETER
- Federalloys – Först i Europa med blyfri brons.
- Sprayformning – Ett helt nytt sätt att gjuta för hög hållfasthet.

LAGERMETALL
LAGERMETALL - Boskärsgatan 23 - 702 25 Örebro
Tel 019 20 85 60 - Fax 019 12 38 55
E-post brons@lagermetall.se - www.lagermetall.se

SF KB Slottsvakten Fastigheter KB
Uthyrning av lägenheter och lokaler
www.slottsvakten.se

Välkommen till en
GLOBALISERAD VÄRLD
Vi har utbildningar i engelska, svenska och interkulturell kommunikation

VI UTGÅR ALLTID FRÅN DINA BEHOV
Möten med andra kulturer blir allt vanligare och för att kunna kommunicera krävs kunskap. Det är därför vi finns – vi vill hjälpa till med kommunikationen för att öka lönsamheten.

VI ERBJUDER SKRÄDDARSYDDA KURSER I SVENSKA FÖR MEDARBETARE SOM SKA BO OCH ARBETA I SVERIGE
I undervisningen ingår svensk vardags- och affärskultur. Vi hjälper till med alla praktiska problem och frågor som kan dyka upp när man är nyinflyttad i Sverige. Vi anpassar tid, omfattning och plats efter kursdeltagarens möjligheter och behov.

Hör av dig så berättar vi gärna mer!
amt communication
www.amtcommunication.se

MELLANSVENSKA HANDELSKAMMAREN

REGIONAL INFRADAG I TÄLLBERG
Datum: 12 februari
Kontakt: www.mellansvenskahandelskammaren.se

YOUNG PROFESSIONALS!
Ett nätverk för dig som vill utöka dina affärskontakter och vidga ditt sociala nätverk.

Är du under 40 år och vill utöka ditt nätverk för att trivas och utvecklas? Vill du öka dina affärskontakter för att lyckas ännu bättre i ditt arbete? Då är du välkommen som medlem i Handelskammarens nätverk Young Professionals.

Vi samlas sista fredagen i varje månad för en lunch med föredrag och nätverkande. Varannan gång i Falun och varannan gång i Borlänge. Ta gärna med en affärsbekant eller vän.

Medlemskapet är personligt och du kan gå med när du helst vill under året. Första gången provar du på. Går du sedan med fakturerar vi 12 mån framåt. Vi kan fakturera företag eller privatpersoner enligt önskemål. Om du är medlem hos Handelskammaren får du 25 procent rabatt.

Datum: 29 januari, 12 februari, 26 februari
Plats: Falun/ Borlänge
Pris: 1900 kr, medlemmar 25 procent rabatt 1425 :- exkl. moms.

Datum: 12 februari och 11 mars
Plats: Gävle

KONTAKTPERSONER
Kristina Snitt, Mellansvenska Handelskammaren,
kristina.snitt@mellansvenskahandelskammaren.se
Tel. 070 959 75 68.

ÖSTSVENSKA HANDELSKAMMAREN

2/2 Kina – temperaturen i världens största marknad Eskilstuna och Linköping
4/2 Företagarnätverket Gotland
5/2 Exportfrukost Gotland – Digitalisering och internationalisering
10/2 Utbildning Trade Finance, Norrköping
2/3 Fördjupningsutbildning Incoterms, Eskilstuna
3/3 Fördjupningsutbildning Incoterms, Linköping.

FÖR MER INFORMATION:
www.ostsvenskahandelskammaren.se

NORRBOTTENS HANDELSKAMMARE

UPPHANDLINGSDAGEN 2016

Missa inte årets viktigaste dag inom offentlig upphandling. Hela regionen står inför stora möjligheter att skapa tillväxt och tillsammans ser vi till att göra det mesta av den potentialen. Oavsett om du representerar ett företag som svarar på upphandlingar, eller tillhör en organisation som utformar underlaget finns resurser att spara och kloka insikter att ta med från dagen.

Årets program fokuserar på dialog vilket innebär att du i ännu större grad kan få svar på dina funderingar och diskutera aktuella utmaningar. Missa inte chansen att få ett försprång, boka in i kalendern redan idag.

Datum: 11 februari
Tid: 09.00 – 17.00, inklusive efterföljande Upphandlingscafé
Registrering och frukost: från 09.00
Plats: Clarion Hotel Sense, Skeppsbrogatan 34, Luleå
Pris: Ordinarie pris 1995:- (exkl. moms)
Medlemmar i Norrbottens Handelskammare 1495:- (exkl. moms).

KONTAKT:
http://www.norrbottenshandelskammare.se/upphandlingsdagen2016

VÄSTERBOTTENS HANDELSKAMMARE

FRUKOSTMÖTE
Med Hans Kreisel, vd Skellefteå Kraft samt Jens Wikström Nordea.
Datum: 14 januari,
Plats: Stadshotellet Skellefteå

NEXT AND NOW
Datum: fredag 12 februari
Plats: Nygatan 57, Skellefteå

EXPORTRINGEN
Datum: 17 februari
Plats: Olofsfors AB, Olofsfors
MER INFORMATION: www.ac.cci.se

MÄLARDALENS HANDELSKAMMARE

FOCUSERAT LEDARSKAP I VÄSTERÅS
Datum: 7 februari
KONTAKT: Ida-maria@handelskammarenmalardalen.se

SJÖFARTSSEMINARIUM I VÄSTERÅS
Datum: 16 februari
Tid: 12.30-16.30
Plats: Aros Congress Center
KONTAKT: www.handelskammarenmalardalen.se

Posttidning B
Jonsson & Stenvall Produktionsförlag AB
Torggatan 4 · 722 15 Västerås

När ni vill växa globalt

Vi hjälper er att växa i världen. EKN har regeringens uppdrag att göra det möjligt för fler svenska företag att exportera mer. När vi finns med i affären är ni säkra på att få betalt. Ni kan använda vår garanti som säkerhet vid lån och erbjuda era kunder konkurrenskraftig finansiering. Vi påstår inte att det alltid är lätt att exportera, men vi kan göra satsningen möjlig. Med EKN:s garantier öppnas nya dörrar mot världen. Läs mer på **ekn.se/ny-marknad**

HONG KONG, KINA

DIN SÄKERHET I EXPORTAFFÄRER ekn