

**PM**

*Nina Ekstrand*  
*Biträdande generalkommissarie*

## *Logistikrapport – Sverige i Expo 2010*

Arbetet med logistik i samband med Sveriges deltagande i Expo 2010 var omfattande. På förhand var det oklart vad detta arbete skulle innefatta och innehållet i logistikarbetet ändrades löpande under projektets gång.

### Före Expo:

- administration kring införsel av kommitténs leveranser av byggnadsmaterial till paviljongen
- administration kring införsel av samarbetspartners material för enskilda aktiviteter
- ansökningar om personalpass för all den permanenta personalen.

### Under Expo:

- mottagande av transport, huvudsakligen nattetid, av material till konferensavdelningen för genomförande av olika aktiviteter
- utfärdande av personalpass för all permanent och tillfällig personal samt av fordonspass
- koordinerande av lagerutrymmen i paviljongen och externt lagrer.

### Efter Expo:

- administration kring utförsel av allt kvarvarande material och varor ut från Expoområdet och i förekommande fall ut ur Kina
- återlämning av samtliga permanenta och temporära personalpass.

På Expoområdet hade vissa kinesiska leverantörer fått ensamrätt som transportör av varor in till respektive zon på Expoområdet. Sverige som låg i zon C var hänvisade till en av dessa, Sinotrans, för lokal hantering av gods från hamn, via omlastning på Expoområdet och vidare in till paviljongen. Sinotrans ansvarade även för all tullklarering för varor som skulle in på området. Green Carrier, som kommittén hade sponsoravtal med rörande logistiken, spelade en viktig roll i detta i sammanhang och kom att fungera som en kommunikativ brygga mellan Sinotrans och kommittén.

## **Logistikarbetets omfattning**

### *Tillstånd för att ta in och ut material från Expoområdet*

Expoområdet var en skattefri zon för importerade utställningsprodukter. För att förhindra att farligt gods togs in på området behövdes ett införseltillstånd för material som inte kategoriserades som personligt gods. Ett utförseltillstånd behövdes därtill för att ta ut från

Expoområdet sådant material som inte ansågs vara personligt gods. Detta för att förhindra att skattefria varor kom ut på den lokala marknaden.

### *Hantering av in- och utförsel av varor från paviljongen*

Samarbetspartnernas in- och utförsel av material för sina aktiviteter i paviljongen fick skötas genom transport för hand eller med lastbil. Paviljongens logistikteam hjälpte till med att administrera de nödvändiga tillstånden för att få materialet godkänt av Expobyran. För införsel av material för hand krävdes ett införseltillstånd som skulle visas upp vid säkerhetskontrollen till Expoområdet. För att ta in material med lastbil var innehållet tvunget att scannas först innan det kunde föras in. Vanligtvis behövde lastbilen börja köa redan klockan 21 kvällen innan och först runt klockan två på natten kunde transporten sedan anlända till paviljongen. Att ta ut material med lastbil kunde endast ske efter midnatt. Arbetskraft, maskiner och transportfordon fanns tillgängliga att hyra under hela perioden från Expobyran. Den svenska paviljongens logistikpersonal var tvungen att vara närvarande vid ut- och införsel av varor nattetid.

### *Ansökningar om inträdespass för personer och fordon*

#### Personalpass

Varje land hade en bestämd kvot för hur många personalpass som de kunde ansöka om av Expobyran. Till den fasta personalen i paviljongen ansöktes om permanenta personalpass och till tillfällig personal ansöktes om temporära personalpass. Därtill kunde varje samarbetspartner som genomförde aktiviteter i konferensavdelningen ansöka om temporära personalpass. Antalet sådana pass som de hade rätt att ansöka om styrdes av en särskild kvot. Varje ansökan om personalpass, både från kommittén och samarbetspartnerna, var tvungen att stämpas och signeras av ansvariga i paviljongen.

Personalpassen var personliga med namn och foto. Fördelen för bärarna av personalpass var att de kunde gå in och ut från Expoområdet dygnet runt och de behövde inte heller köa för att komma in till de flesta paviljongerna. Hela ansökningsprocessen tog cirka en vecka. Totalt ansökte Sverige om fler än 2 300 personalpass under Expoperioden.

#### Akuta entrépass

För personer som behövde utföra arbete inne i paviljongen och komma in på Expoområdet med kort varsel fanns det möjlighet att ansöka om akuta entrépass. Risken var dock hela tiden det tog för lång tid för Expobyran att godkänna dessa ansökningar, varför det ofta krävdes särskilda insatser för att snabba på processen.

#### Fordonspass

För att få köra in fordon till Expoområdet behövdes även ett särskilt tillstånd från Expobyran. Tillfälliga tillstånd kunde ansökas för lastbilar och fraktfordon för leverans eller avhämtning av material i paviljongen. Fordonen kunde endast komma in till Expoparken mellan 00-06 varje dag.

### *Lagring av material i paviljongen och externt lager*

Utrymmet att lagra och förvara material i paviljongen var begränsat. Detta gällde särskilt för samarbetspartnerna som skulle arrangera egna aktiviteter i konferensavdelningen, men även kommittén hade begränsat med utrymme för förvaring av material i paviljongen. Kommittén hyrde därför ett lagerutrymme hos Expobyråns logistikcenter. Det som lagrades i detta externa lager var främst tomlådor, broschyrer och material som inte behövdes kortsiktigt. För att ta in och ut material från det externa lagret behövdes ett intyg som var stämplat av kommittén. Därtill behövdes även ett särskilt pass som intygade att kommittén hade tillgång till lagret.

### *Bemannning*

För att hantera logistikarbetet i paviljongen tillsattes innan Expo 2010 hade öppnat en Logistics Officer. Tidigt stod det dock klart att arbetet med logistiken var allt för omfattande för att kunna hanteras av en person själv. Det beslutades därför att utöka personalen som arbetade med logistiken med ytterligare två personer. En assistent rekryterades framför allt för att arbeta med personlogistiken och en av guiderna fick ansvaret att ta hand om lagerhantering och övriga tillståndsprocesser. Eftersom många av samarbetspartnernas varor kom till paviljongen på nattetid fick logistikmedarbetarna arbeta i skift.