



Gunvor Munck har inte slut på idéer. Koncernen ska fortsätta växa och utvecklas.

Ingen fot på bromsen för amerikainspirerad 75-åring

Från ett fordon och en förare, till en koncern med 600 anställda. När **Gunvor Munck** sammanfattar Börjes-koncernens första 75 år handlar det om ett stort stycke sydostsvensk åkerihistoria.

text Mats Hellström bild Adam Humlesol, Thomas Björn

»Vi ser stora fördelar med att ha en bred verksamhet.«

Aret är 1947 och Börje Johansson har nyligen fått ett arv från familjegården utanför Nybro i östra Småland. Men att fortsätta med jordbruket är inget som lockar. Det gör däremot tanken på transporter. Börje hämtar ändå inspiration från sin far, som i sin ungdom arbetat som cykelbud på andra sidan Atlanten. Men en cykel lämpar sig dåligt för de långa sträckorna i Småland, och för en del av arvet köper Börje Johansson därför en lastbil.

– Min pappa började som ensam åkare. Men efter ett tag gick han ihop med flera andra och de byggde lokaler och terminal tillsammans så att det skulle gå att samordna transporterna bättre, även om alla fortfarande hade sitt eget företag. Det jag kommer ihåg från min uppväxt var att pappa ofta satt i telefon och pratade med folk över hela landet. Något som kändes stort på den tiden var att han också flög en hel del, det var ju inte så vanligt. Vi barn fick följa med till flygplatsen när han skulle iväg, berättar Gunvor Munck som idag är koncernens huvudägare och vd.

ASG och Bilspedition var de dominerande speditörerna under stora delar av koncernens första årtionden. Många små åkerier hade en fjärrbil och kanske en grusbil och det var obligatoriskt att kunna försörja sitt eget lokalområde med transporter, ett resultat av världskriget. Åkerierna hade i regel ansvar för specifika sträckor.

– Det fanns inte så många bilar under efterkrigstiden, och man hade inte samma syn på konkurrens. Men i övrigt fanns det mycket färre regleringar inom branschen, myndigheterna hade inte samma roll som idag, säger Gunvor Munck.

– Och det fanns fortfarande åkerier med

häst och vagn. Där jag växte upp fanns ett sånt åkeri fram till åtminstone slutet av 50-talet, kanske lite in på 60-talet. Jag vet också att pappa körde sina första fordon på gengas, det var rätt farligt men det var så det var då.

Börje Johansson åkte vid ett tillfälle till USA med en åkeridelegation från olika delar av Sverige. Syftet var att studera hur man hanterade gods i USA, och genom resan fick han med sig en hel del idéer.

– När han kom hem tog han kontakt med en arkitekt som ritade den här terminalen som fortfarande används. Det nya var att man utnyttjade ytan på ett bättre sätt, med mer plats för omlastning. Den gamla terminalen var mycket mindre, med utlastning åt ett håll bara, genom en brygga. Den nya utformningen gjorde att man kunde dela upp godset och få ett bättre flöde, säger Gunvor Munck.

Terminalen användes alltså av flera åkerier som åkte för Bilspedition. Börje Johansson körde själv glas från glasbruken i Småland till Göteborg och tog med sig bananer hem från hamnen.

En annan milstolpe som Gunvor själv minns väl är när Börjes Transport (som det verksamma bolaget då hette) på 70-talet, som ett av de första åkerierna, skaffade kylaggregat. Anledningen var att Guldfågeln etablerade sig på Öland och det är än idag en av koncernens kunder.

Att ligga i framkant av utvecklingen är fortfarande viktigt för Börjes-koncernen. Nyligen skaffade man den första eldrivna paketbilen. Den funkade fint, tycker Gunvor.

– Jag provkörde bilen häromdagen och det var mycket behagligt. Väldigt tyst, så man får nog lägga på ljud framöver. Men akilleshälen för el är ju infrastrukturen. Fordonen

är också mycket dyrare, och jag tror att det blir en större mångfald av drivmedel framöver.

En annan stor förändring som påverkar verksamheten, och effektiviserar den, är nya IT-lösningar.

– Det började hända saker på 80-talet och sedan har det utvecklats så att man nu kan få mycket bättre uppföljning av fordonen. Man får mer information, kan hålla reda på godset bättre, trafikplanera, hålla kontakt med förarna och samordna. Just nu handlar det mycket om att komma bort från fraktsektionen och skanna godset istället och få in all info i datorn. Det skiftet kommer snart, slår Gunvor Munck fast.

Börjes-koncernens första lagerhall byggdes 1990 och var på 2 000 kvadratmeter. Idag har den byggts ut till hela 11 000 kvadrat, men snart ska ytterligare 2 000 adderas i ytterligare en utbyggnad. Koncernen har också några mindre lokaler på andra håll. Den ursprungliga verksamheten blev en koncern när Börjes Transport förvärvade Växjö Bilfrakt tillsammans med några andra åkerier, och därefter Strålfors Åkeri. Några år senare köptes de övriga delägarna ut och flera familjeåkerier har sedan dess blivit till salu och gått in i Smålands Logistik, som är det största dotterbolaget.

Varför blev det just ni som växte och tog över andra verksamheter, och inte tvärtom?

– För att det finns mycket vilja här. Vi vill driva företag och tycker att det är roligt att samarbeta med andra människor. Att verkligen vilja göra det är viktigt om man ska lyckas. Vi ser också stora fördelar med att ha en bred verksamhet. Numera jobbar vi även med skog och flis, grus och asfalt. I skogen är det mer att göra på vår, sommar och höst, och på sommaren är det mindre

att göra på gods. Man kan säsongsväxla mer om man arbetar med olika segment. Men att det ser ut som det gör nu beror också på tillfälligheter, vilka verksamheter som varit till salu.

– Storleken gör också att det är lättare att vara duktig och effektiv på flera områden. Vi är dessutom fler i familjen nu och kan sprida ut ansvar och ha olika kompetenser.

Men det saknas förstås inte utmaningar för den väloljade koncernen. Eller för någon annan åkeriverksamhet heller, för den delen. De flesta brottas med samma framtidsfrågor.

– Vad ska man välja för teknik och fordon? Ska man ha ett eget ställverk, kanske en vätgastank på vårt område? Hur kommer infrastrukturen se ut framöver, och ska man ha olika lösningar beroende på vilka sträckor man kör? Nu har vi en diskussion med kommunen om hur överkapacitet i elproduktionen kan nyttjas för att producera vätgas.

Att hitta tillräckligt många förare är också en viktig fråga, även för Börjes-koncernen.

– Nu pratar man återigen om att förar-yrket är ett framtidsyrke. Vi har engagerat oss väldigt mycket i yrkesskolorna och har många som gör sin praktik hos oss. Vi är också ute i skolorna och berättar om oss själva som företag och om yrket, redan i tredje klass. Man måste börja tidigt!

Märker ni av att intresset ökar?

– Ja, det tycker jag. Intresset bland ungdomar är mycket större nu, inte minst bland tjejer. Vi har betydligt fler tjejer anställda idag än för bara några år sedan.

Utmaningarna har inte fått Gunvor Munck och den övriga ledningen att dra i bromsen. I juni firades familjeföretagets 75-åriga historia genom en heldagsfest med 400 gäster. En milstolpe det också, men också ett avstamp för fortsättningen.

– Vi tittar hela tiden på nya perspektiv, olika typer av kundområden och även förvärv. Vi ska också sätta nya omsättningsmål för framtiden. Men vi är inte där riktigt än, säger Gunvor Munck. ■

Om Börjes-koncernen

Börje Johanssons Åkeri grundades 1947 i Nybro. Idag är verksamheten uppdelad i sju bolag med totalt omkring 600 anställda och 300 lastbilar.

Följande bolag ingår i koncernen:

AHL Johanssons Åkeri AB – kyl-, frys- och värmetransporter samt ADR-klassat gods. Kör för DB Schenker från Malmö i söder, Göteborg i väst och till Borlänge och Gävle i mellersta Sverige.

Blekinge Logistik AB – del av DB Schenkers nätverk, kör i östra Blekinge.

Börjes Packhus AB – Tredjepartslogistik med lager i Nybro.

Börjes Transport AB – koncernmoderbolag. **Smålands Logistik AB** – del av DB Schenkers nätverk mellan ett flertal orter i Syd- och Mellansverige, kör bland annat tempererade transporter.

Sune Carlssons Åkeri AB – flis, spån, bio-bränsle, sågat virke etc. Anläggning med terminal i Åryd i Växjö kommun.

Duvemåla Åkeri AB – åkeriverksamhet i Helsingborg.



Börjes-koncernen består av sex verksamma bolag, ett moderbolag och omkring 300 lastbilar.

Proventia NOxBUSTER® City

UPPGRADERA DITT FORDON TILL EURO 6



Med Proventia NOxBUSTER® City eftermonteringssystem

- Euro 4,5 eller EEV → Euro 6
- Specialframtagna system för de flesta lastbilfabrikanter och modeller
- Godkända uppgraderingssystem också till gasfordon

Kontakta oss nu:
Mattias Franzén, tel. +46 70 550 8237
mattias.franzen@proventia.com

PROVENTIA
www.proventia.com/uppgradering



VÄLKOMMEN TILL EN AV SVERIGES STÖRSTA PÅBYGGARE

☎ 010-45 67 900 ✉ info@ophoglunds.se 🌐 ophoglunds 🌐 www.ophoglunds.se

OP höglunds ab
Med dig på vägen sedan 1919