

# Intelligent Logistik

NUMMER 6 | NOVEMBER 2017 | WWW.INTELLIGENTLOGISTIK.SE

→ INKÖP → LOGISTIK → PRODUKTION → AFFÄRER



**»Helt nya flöden att vänta«**  
Leif Östling om uppkopplade fordon, delningsekonomi och automation.  
→ sid 5



**»Krympande svensk flotta«**  
Jonna Tilegrim om svensk sjöfarts-närings svåra konkurrenssituation.  
→ sid 16

**»Vi är ganska ansträngda«**  
Nicklas Romell om Helsingborgs hamns ökade containerflöden.  
→ sid 14





## Medarbetarfokus lyfter ICA-lager

– Ska vi bli ledande inom logistik så måste vi få med oss medarbetarna, det är de som är nyckeln, säger Emma Stille, logistikchef på ICAs centrallager i Kungälv som gjort stora förändringar i både flöden och arbetsrutiner de senaste åren.

→ sid 8

## Boozt gjorde Årets Logistiketablering

Tre e-handelslager stod som finalister till Årets Logistik-etablering 2017. Boozts lager och Catenas E-citykoncept i Ängelholm tog hem priset, i hård konkurrens med Apotea och Sportamore.



→ sid 12

## Postnords räddning

Han kallas Egil – en artificiell intelligens som hjälper Postnord att analysera sin data i realtid.  
– Egil är en del av vår digitala framtid, säger Kenneth Verlage affärsutvecklingschef på utskälda Postnord, som kämpar för att komma tillrätta med problemen.



→ sid 6

## Vassare lager e-matlager

Coops nya darkstore i Kungens Kurva förser snabbt och effektivt Mälardalens konsumenter med nätmät. ”Det kommer säkerligen bli fler darkstores. Nu har vi ett väldigt bra ”blueprint” för hur vi ska utforma våra e-handelslager” säger Niklas Zeitlin på Coop.



→ sid 10

## Logistiktillväxt i Växjö

Växjöregionen stärker sin position som logistikläge när Atea och Postnord gör stora nyetableringar på orten. ”Satsningarna säkrar jobben i Växjö för lång tid framöver” säger Anna Tenje, kommunstyrelseordförande i Växjö.



→ sid 19



- Skyltläge E4
- Norrköping
- Logistik
- Bilhandel

Välkommen att kontakta oss på 011-36400

**Mattssons**



2. Intelligent Logistik

Lager – inte bara en ful låda

FÖR DE ALLRA FLESTA människor betyder begreppet logistik ingenting. Få har koll på ordets innebörd och betydelse. Om man nu ändå har en liten aning så förstår man kanske att logistik handlar om transporter, eftersom merparten av alla lastbilar man ser trängas ute på våra vägar har ordet ”Logistics” tryckt på sidan.

Vet man ännu lite mer så förstår man att logistik också handlar om lager – gråa, tråkiga lådor som ligger utslängda längs motorvägarna och vid städernas infarter, där lastbilar åker ut och in och släpper ut avgaser.

En till insikt gemene man kan ha om logistik är att stora speditörer som DHL, Postnord, Bring och DB Schenker sysslar med logistik. Fast inte på något bra sätt förstås. De varor man beställer på nätet kommer sällan dit och när man vill ha dem. Man får nervöst vänta på leverans hemma eller trängas i två köer istället för en på Ica efter jobbet – en för att hämta paket och en för att köpa mjölk och falukorv. Logistikerna är ett gissel.

Men för samhället betyder logistiken faktiskt allt. fungerande varuflöden, persontransporter och infrastruktur är helt avgörande för att vi ska få mat på bordet, kläder på kroppen och kunna ta oss till jobb, skola, aktiviteter, vänner och familj. Om transportsystemet slogs ut skulle butikshyllorna gapa tomma efter bara ett par dagar.

Kloka investeringar i framtidens infrastruktur, hållbara transporter, effektiva logistiksystem och smarta lager är helt avgörande för Sveriges handelsförmåga, välfärd och framtid.

Därför är jag stolt över att vi tar upp logistiken som den viktiga samhällsfråga den är. Att vi bevakar vad som händer i branschen, skriver om digitaliseringens inverkan på logistikflöden, om nya initiativ, lagerbyggen, smarta transportlösningar och framtidens tekniker. Men också om risker, problem och utmaningar. Under branchmässorna Future Transport/Nordic Rail/Nordic Road på Elmia den 10–12 oktober delade vi ut det nyinstittade priset Årets Logistikeablering 2017. Priset, som gick till Boozt och Catenas etablering av ett nytt e-handelskluster i Ängelholm, ska lyfta smarta logistikeableringar som speglar framtiden och utvecklingen i branschen, samtidigt som största möjliga hänsyn tas till hållbarhet, miljö, energianvändning och arbetsförhållanden. För lager är inte bara fula lådor - det är byggstenarna som samhället vilar på. Vet man det så blir lager plötsligt ganska vackra.

Länge leve logistiken!

*Intelligent Logistik är Sveriges största logistiktidning och kommer både som temabilaga, som affärsmagasin och som ständigt uppdaterad nyhetswebb.*

*Vi är oberoende och bevakar logistikens hela bredd, från produktionslogistik, inköp och supply till sjöfart, handel, logistikfastigheter, distribution och konsumtion. Vill du synas i logistiksverige är det hos oss du ska synas.*

Hilda Hultén, redaktör



Hilda Hultén  
Redaktör



Klara Eriksson  
Nyhetsredaktör



Gustaf Berencreutz  
Marknadsansvarig



**REDAKTION**  
Hilda Hultén, redaktör  
Bastugatan 6  
118 20 Stockholm  
hh@intelligentlogistik.se  
070-477 59 04  
Klara Eriksson, nyhetsredaktör  
ke@intelligentlogistik.se  
073-653 07 72

**GRAFISK FORM**  
Michael Wall, www.michaelwall.se

**REPRO**  
Stefans Ordbild

**TRYCK**  
Bold Printing Stockholm  
Bold Printing Malmö  
Bold Printing Borås  
Daily Print Umeå

**EKONOMI & MARKNAD**  
Marknadsansvarig:  
Gustaf Berencreutz  
Intelligent Logistik HB  
Vämlinge 4115, 761 73 Norrtälje  
Tel: 0176-22 83 50  
Mobil: 070-730 35 21  
gb@intelligentlogistik.se  
www.intelligentlogistik.se

**Intelligent Logistik produceras och ägs av Intelligent Logistik HB.**

Följ vår nyhetswebb på [www.intelligentlogistik.com](http://www.intelligentlogistik.com)

Nästa nummer av affärsmagasinet Intelligent Logistik kommer i vecka 50

# Smarter Better Faster

**Etablera dig med oss**

När du ska etablera din verksamhet behöver du anpassningsbara logistiklokaler och flexibla hyresavtal. En plattform för lönsam tillväxt. Vi tror på kraften i att samarbeta och hjälper dig gärna så tidigt som möjligt. På så sätt kan vi ge de bästa råden och utveckla en logistiklösning som är anpassad för din verksamhets behov och tillväxtresa.

**Just nu finns det utvecklingsmöjligheter nära dig.**

Välkommen att kontakta oss för att prata mer om etablering och samarbete.

**CATENA**  
Raka spåret till smartare logistik  
catenafastigheter.se

# EAST SWEDEN

BUSINESS REGION

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

- Ett av Nordens bästa lägen
- Effektiv infrastruktur
- Komplet helhet, flexibla lösningar
- Affärsmiljö med växtkraft
- Kompetens med bredd och spets
- Starka referenser



## Med världen runt hörnet.

Experter rankar Linköping-Norrköping som östra Sveriges skarpaste läge. Hos oss korsas europavägar, järnvägar, sjöfart och internationellt flyg. Vart du än siktar finns världen runt hörnet.

Med ostlänken kortas avstånden mellan två av Sveriges största arbets- och tjänstemarknader. Vårt läge blir ännu mer attraktivt och satsningen blir en hävstång för investeringar i vår region.

Vill du veta mer om regionens logistikkluster och vad det kan ge ditt företag? Kontakta:  
[pontus.lindblom@norrkoping.se](mailto:pontus.lindblom@norrkoping.se) +46(0) 11-15 12 74  
eller [per.widman@nulink.se](mailto:per.widman@nulink.se) +46(0) 13-33 66 00



Linköping  
Där idéer blir verklighet



NORRKÖPING



4. Intelligent Logistik

# Utmanar branschen med eldrivna lastfordon

Uppstickaren Einride tänker utmana det existerande transportsystemet med sitt nya, eldrivna, självkörande lastfordon T-pod.

– Vi måste våga tänka annorlunda kring transporter, säger vd Robert Falck.

Förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Det svenska transportsystemet är idag starkt beroende av fossila bränslen och inrikes transporter svarar för nära en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.

– Dagens transportsystem står för en stor del av koldioxidutsläppen, det måste förändras om vi ska nå klimatmålen. Vi måste ställa om mot ett mer hållbart transportsystem, säger Robert Falck.

Han är vd på det svenska företaget Einride, som grundades 2016. Med sin T-pod, ett fjärrstyrt, förarlöst, eldrivet lastfordon vill han skapa effektivare, lönsammare och miljövänligare transporter.

– Vi vill bli nästa generations åkeriföretag. Framförallt vill vi utmana det existerande transportsystemet med förbränningsmotorer. Det är drivkraften och det vi brinner för.



Einrides nya T-pod, ett förarlöst, eldrivet lastfordon, visas upp på Logistik & Transport-mässan i november.

Fungerande teknik

Tekniken finns och fungerar, utmaningen är att vinna social acceptans menar Robert Falck.

– Det är helt rimligt att köparna av transporter ska ställa krav på hållbarhet. Det hand-

lar om att våga tänka nytt, förstå hur den här tekniken fungerar och inse att möjligheten faktiskt finns att skapa ett koldioxidfritt transportsystem.

Det gäller också att vinna politiskt gehör, något som Robert Falck däremot tror kan bli svårt.

– Man kan ju bara konstatera att det finns väldigt starka incitament för att inte driva en förändring. Tillverkarna av befintliga lastfordon har byggt upp sin framgång kring konceptet med förbränningsmotorer och de får ofta sätta agendan för transportpolitiken.

Det saknas också infrastruktur för fordon som drivs med el.

– Den rådande tekniken med dieseldrivna lastbilar har över hundra års försprång i att bygga infrastruktur för att stötta systemet, med tankstationer etc. Vi vill bygga upp ett nätverk med laddstationer, men det kommer såklart att ta tid.

Visas på Logistik & transport

Trots att bolaget bara funnits ett år finns sedan i somras en färdig prototyp för Einrides nya T-pod. Fordonet, som kommer att visas upp på Logistik & Transportmässan i Göteborg den 7–8 november, är sju meter långt, har en lastkapacitet på 15 standardpallar och kan transportera 20 ton gods 200 kilometer på en laddning.

– Vi hoppas hitta rätt målgrupp på mässan. Ambitionen är att fler ska bli intresserade av konceptet, säger han.

Tillståndsansökan om att få köra T-poden på allmän väg är inlämnad till Transportstyrelsen och väntas godkännas under våren 2018.

I november inleds de första drifttesterna med tre T-poddar som ska sköta interntransporter inom ett företagsområde. Nyligen tecknade Einride ett avtal med en stordagligvaruaktör, som innebär att 120 T-poddar kommer att köra i skytteltrafik mellan Göteborg och Helsingborg om två år.

– Det kommer att minska koldioxidutsläppen med motsvarande 400 000 enkelresor med personbil per år.

Målsättningen är att ha minst 200 T-poddar i skytteltrafik mellan Göteborg och Helsingborg år 2020.

Bakgrund på Volvo

Robert Falck har sin bakgrund från Volvo lastvagnar, som teknikchef för monterings-teknik på Volvo Powertrain. Han ser inte last-

bilsjättarna som konkurrenter – utan potentiella leverantörer.

– Vi är ingen fordonstillverkare utan en systemleverantör som använder andras teknik och kombinerar den på ett nytt sätt. Vi vill att Volvo och Scania ska leverera poddar



– Vi vill utmana det existerande transportsystemet med förbränningsmotorer. Det är drivkraften, säger Robert Falck.

till oss i framtiden.

Einrides T-Pod har redan rönt stor internationell uppmärksamhet.

– Vi har fått globalt erkännande för vårt koncept. Det har skrivits runt 1 800 artiklar, bl a en helsida i Washington Post, och vi har nominerats till Edison Awards i USA.

AV HILDA HULTÉN



Katrineholm växte upp kring dåtidens modernaste infrastruktur – järnvägen. Nu är vi en plats för framtidens infrastruktur. En plats för miljövänliga transporter och för den digitala världen.

**Katrineholm**  
TYNGDPUNKTEN FÖR LOGISTIK

[katrineholmslogistikcentrum.se/ETABLERAR](http://katrineholmslogistikcentrum.se/ETABLERAR)

**FAKTA T-POD**

Lastkapacitet: 15st standardpallar (0,8x1,2m)

Vikt vid full last: 20 ton

Längd: ca 7 meter

Batterikapacitet: 200 kWh energi

Körsträcka på en laddning: 200 km

# Östling tror på smarta fordon

Uppkopplade fordon, delningsekonomi och automation kommer att minska framtidens transportkostnader drastiskt.

– Logistiken kan bli fem gånger effektivare än den är idag, sa Leif Östling när han talade vid ”Logistics and Distribution” i oktober.

Uppkopplade, elektrifierade fordon, kombinerat med trender som delningsekonomi och automation, kommer att minska transportkostnaderna drastiskt. Det menar branschprofilen Leif Östling, styrelseordförande för Svenskt näringsliv och tidigare koncernchef för Scania som var en av talarna vid mässan ”Logistics and Distribution” den 4–5 oktober på Kistamässan.

Det finns oerhört mycket effektiviseringar att göra när det kommer till logistik, menade han. Särskilt om man följer dagens trender ända fram till dess möjliga, framtida genomslag på bred front inom transportväsendet.

– Den direkta kostnaden per transporterad enhet kommer vara en femtedel av vad den är idag, när vi ser den fulla effekten av detta. Det kommer att ta tid och alla måste lära sig, men det är ganska säkert var vi kommer hamna om 10–15 år, sa Leif Östling.

## Surfa och köra snart möjligt

Möjligheten att koppla upp fordon finns redan genom 5G, och det finns stora effektivitetsvinster att vinna för logistiksektorn med att i högre grad göra fordonen ”smartare”. En så enkel sak som driftstopp kan till exempel förhindras genom att sensorer har bättre koll på fordonets servicestatus och det blir självklart enklare att se till att enskilda fordon utnyttjas bättre.

## »Kombineras alla trender kommer vi att se helt andra flöden än idag. Och mycket bättre fyllnadsgrader«

– Scania har många uppkopplade fordon och har därigenom gjort stora bränslebesparingar. Vi talar om omkring 25 procent i bränslebesparingar, sa Leif Östling som pekade på att utvecklingen går mycket snabbare än vi tror.

– Det är bara att se på hur långt personbilarna hunnit. Där har vi redan många sensorer som hjälper föraren: farthållare, distans till framförvarande bil och så vidare. Än så länge kan vi inte sitta och surfa och köra men det är inte långt kvar.

Att kunna följa fordonen var sekund är däremot inte något som uppskattas av alla.

– Det finns en del motstånd i branschen, man har inte riktigt förstått. Men de som testat ser snabbt att de vill ha mer, de vill inte vara utan det här.

– De som kör fordonen kanske inte tycker det är lika kul däremot.

## Bränsleceller framtiden

Elektrifiering av fordon är även det bara en tidsfråga, menade Östling.

– Elektrifiering kommer – men om vi ska ta upp el från vägbanan, i luften eller om det är batterier som gäller, det vet vi inte ännu.

FOTO: SVENSKT NÄRINGSLIV



**Självstyrande, uppkopplade fordon, elektrifiering och utökad delning kommer leda till stora besparingar inom transportsektorn, menar Leif Östling, och det snart: – Det är ganska säkert var vi kommer hamna om 10–15 år.**

Han pekade på prisutvecklingen hos batterier som går skarpt nedåt, men pekade också på det faktum att än så länge kan ett ton diesel lagra 50 ggr så mycket energi som det bästa batteriet. Dessutom innehåller batterier skadliga ämnen.

– Med stor sannolikhet är det bränslecellen som är framtiden. Det finns en hållbarhetsaspekt på detta, andra batterier är oerhört giftiga, sa han.

## Tillgången till fordon viktigast

Den ökade benägenheten hos konsumenter att dela på varor: den så kallade delningsekonomi, kommer i framtiden i ännu högre grad än idag påverka transportsektorn.

– Ägandet av ett fordon kommer inte att vara det viktiga framöver utan tillgången. En personbil idag används fem procent av tiden. Det är den absolut dyraste produkten i världen om vi ser till nyttjandegrad, sa Leif Östling, som menade att det här sättet att äga och använda fordon, inte fungerar.

– Så här kan vi inte hålla på, det är en fråga om hållbarhet, städerna klarar inte trycket, sa han och menade att det är samåkning som är framtiden.

– Visst, det kommer att innebära att jobb försvinner, men det skapas ju också nya jobb genom delningen, sa han.

## Helt nya flöden i framtiden

Även lagerhanteringen kommer automatiseras, trodde Östling, som menade att 80–90 procent av lagerhanteringen kan hanteras av en plockrobot.

Det här kompenseras av att logistikvolymer ökar på grund av e-handel med mera.

– Den oro människor känner över den här utvecklingen – där måste vi utbilda och förbereda för nya typer av jobb då gamla försvinner.

Kombineras alla trender kommer vi att se helt andra flöden än idag. Och mycket bättre fyllnadsgrader, menar Leif Östling.

– Ur hållbarhetssynpunkt är det otroligt viktigt att gå i den här riktningen. Det är också viktigt för att minska dödliga olyckor och kostnaden för transporterat gods. Om 10–15 år så är vi där.

AV KLARA ERIKSSON

## Modern hamn

i ett av landets starkaste logistiklägen

Vi står inför stora utmaningar när vi lämnar Inre hamnen i Norrköping och istället växer ännu mer i Pampushamnen. Med den pågående satsningen möter vi framtidens krav på ökade godsvolymer, effektiv logistik och större fartyg.

Med en expansiv hamn har Norrköping och den kringliggande regionen ett gott stöd för en stark framtida utveckling.

**N** Norrköpings Hamn

[norrkopingshamn.se](http://norrkopingshamn.se)  
[facebook.com/norrkopingshamn](https://facebook.com/norrkopingshamn)



6. Intelligent Logistik

# Digitalisering ska rädda Postnord

Krav på bekväma och snabba leveranser piskar logistikföretagen att utveckla sig.

– Digitaliseringens konsekvenser går inte att duka för, säger Kenneth Verlage, affärsutvecklingschef på Postnord, som vill bli bäst i världen på digital innovation.

E-handeln har gått från pris och utbudsfokus till att kunderna nu väljer att e-handla av bekvämlighet.

– När drivkraften är pris eller utbud spelar det ingen roll om logistiken är halvusel. När bekvämlighet styr är logistiken helt avgörande, säger Kenneth Verlage, affärsutvecklingschef på Postnord.

Bättre kundanpassning är också viktigt för branschens anseende. Omdömena om de stora speditörerna på sidor som Rejta och Trustpilot är en orgie i kundfrustration. Inga av de stora jättarna får i närheten av godkänt. Postnord har även kritiserats hårt i media för sin undermåliga posthantering och blödande ekonomi.

– Kritiken som riktas mot oss går inte att duka för. Vi har inte varit tillräckligt snabba att ställa om verksamheten när brevvolymer halverats och de senaste åren har vi haft för lite fokus på konsumenterna som ju är de som har makten idag. Dessutom har vi inte fått rätt förutsättningar i tid från politikerna, vi har fortfarande lagkrav på att leverera brev över natt varje vardag i hela landet.

Han poängterar att bolaget funnits sedan 1632.

– Omvandlingen från det processbolag vi varit till det servicebolag vi måste bli är ganska smärtsam.

Handlar om affärsvärde

Kenneth Verlage började sin karriär som lastbilschaufför och har jobbat med logistik i hela sitt yrkesliv. De senaste åren har han ägnat åt att insourca IT-driften och öka innovations-takten i Postnords paketverksamhet.

– Vi hanterar en halv miljon paket om dagen och nästan alla kommer fram som de ska. Men vi kan bli ännu bättre.

– Jag är väldigt envis när jag pratar digitalisering, det vi gör måste skapa affärsvärde och intäkter. Idag betalar kunder oss för att flytta saker, målet är att de också ska betala för vårt digitala innehåll.

Om man flyttar en del av kärnprodukten från det fysiska till det digitala måste man ha IT-kompetens inhouse.

– Det här är viktigt. Ingen extern aktör kommer att bry sig, förstå och vilja tillräckligt för att utveckla din verksamhet. Vi har insourcat vår IT och lyckats locka topputvecklare.



FOTO: POSTNORD

– Jag är väldigt envis när jag pratar digitalisering, det vi gör måste skapa affärsvärde, säger Kenneth Verlage.

Internationell publicitet

Den senaste tiden har PostNord lanserat allt från nya mottagarappar, kundportaler och retailsystem till kvälls- och lördagsleveranser. Bolaget testar också leveranser i bakluckor, paketboxar, innanför dörren och direkt i kylskåpet med hjälp av digitala lås, något Kenneth Verlage tror starkt på. All teknik utsätts för kunder tidigt i processen.

– Google kallar det för prototyping, att låtsas att en tjänst finns för att se hur den tas emot. Så att vi inte utvecklar något som kostar miljoner och sen inte används. Kunderna är med i all utveckling. Zalando har tex hjälpt oss utveckla kundportalen, bakluckeleveranser görs ihop med Volvo och in-fridge har vi gjort med Ica.

lationer i nätverken.

– Idag upptäcker vi förseningar först i efterhand, när skadan redan skett.

Systemet är självlärande och blir bättre ju mer data som tolkas.

– Egil gissar redan rätt i hälften av fallen. En möjlig framtid är att Postnord automatiskt skickar sms till kunden när en leverans blir försenad. Kanske redan nästa år.

– Vi har ännu inte gett Egil Gps-data från bilarna eller data om väder och trafikstörningar, men det kommer.

I takt med att Egil utvecklas måste teamet se till att han lär sig rätt saker.

– Inget får gå fel med vår data, vi har tillräckligt med dålig press ändå.

AV HILDA HULTÉN



LOGPOINT  
SOUTH SWEDEN



## Ett av Nordens bästa logistiklägen

Vi har alla förutsättningar och ett av de bästa lägen man kan ha – 10 min från Jönköping, mitt emellan Nordens största städer och med vägarna precis utanför.

Men vi kan bli ännu bättre genom att skapa mer service, fler kontaktytor och större möjligheter för expansion och tillväxt.

För även om vi har Nordens bästa läge så ska vi också bli Nordens bästa logistikområde.



www.logpoint.se

## »När bekvämlighet styr är logistiken helt avgörande«

Rent logistikmässigt är bakluckeleveranser inte lysande och kylskåpsleveranser har långt kvar innan tjänsten fungerar optimalt.

– Men vi har fått stor publicitet internationellt, bl a i Wall Street Journal. Affärsmässigt ger det inget, men det är bra för mitt team som ser att vi kan leverera innovation i världsklass.

Kunder blir konkurrenter

En trend är att företag som Amazon och Zalando själva håller på att ta över logistiken. Postnord har skött Zalandos nordiska leveranser från Tyskland i många år. Men från det nya nordiska lagret i Brunna väljer de ett annat upplägg, bl a med samma dag-leveranser.

– Vi fick inte kontraktet för vi var inte redo. Bolag som Zalando, Amazon och Alibaba säger att vi logistikbolag inte är bra nog så de gör det hellre själva. Det händer över hela världen. Mina egna kunder håller alltså på att bli mina konkurrenter.

Det viktigaste för framtidens hypersnabba last mile-leveranser är tillförlitligheten.

– E-handlarna måste veta exakt vad de har i sina mikrolager. Det får ju inte vara så att jag beställer en skjorta från en webbutik med samma dag-leverans och får ett sms efter en timme att den inte finns i lager.

Framtiden för samma dag-leveranser är ännu osäker, tycker han.

– Vi vet inte om det kommer att funka kommersiellt eller om det bara växer så mycket nu ”för att alla andra gör det”.

Machine learning och AI

Postnords utvecklingsteam har också byggt en artificiell intelligens. Den kallas för Egil och på IT-språk är det en machine learning entity som plöjer igenom Postnords produktionsdata i realtid och försöker hitta förseningar som inte hänt ännu, baserat på korre-



”VÄLKOMMEN TILL  
FRAMTIDEN”

Att Postnord lanserar kvällsleveranser tas emot med ett syrligt ”Välkommen till framtiden” av konkurrenterna.

– Hemleveranser på kvällstid är en grundfaktor idag, vi har gjort det sedan 2014. Som kund har man all rätt att förvänta sig att leveransen ska passa vardagen, säger Niklas Knight, vd på Best transport.

Bring, DHL och Schenker har levererat kvällstid i storstäderna i flera år. Bring levererar kvällstid på 25 orter och samma dag och på lördagar i Stockholm, Göteborg och Malmö.

– Vi går mot tajtare tidsintervall med leverans alla dagar i veckan. Det hänger ihop med den tid vi lever i, konsumenterna har mindre tålamod idag, säger Niklas Knight.

Best är främst en budverksamhet. Bolaget har 450 fordon på åtta orter i Sverige samt Oslo och Köpenhamn. Leverans sker samma dag om e-handlare och mottagare finns i samma geografiska region.

– Vi har också en portal där kunden kan följa leveransen i realtid.

Nästa steg blir hemleveranser på lördagar och returupphämtning direkt i hemmet.

– Flexibilitet finns i vårt DNA. Vi är inte fast i strukturer som en speditör och har lättare att skapa kundunika lösningar.

Ca 10% av de 430 miljoner kronor bolaget omsätter kommer från e-handel, med kunder som Apotea, Sportamore och Zalando.

– Vi är små men växer snabbt, vi når redan 67% av landets befolkning.

Krönika:

# Vem ska äga och styra våra hamnar?

Två stora containerhamnar har på senare tid varit kritiskt uppmärksammade i media. Det har gällt följetongen om konflikten i Göteborg, mellan hamnarbetarna och Maerskägda APM Terminals. Och efter stort uppslagna artiklar i Dagens nyheter nyligen, har Gävle hamn och dess ev. ägarkoppling till ryska intressen, hamnat i fokus.

Hamnarna är grundbultar i ett lands infrastruktur. Ändå verkar det som om de, när det gäller ägande och kontroll, blivit blinda fläckar.

Våra flygplatser, med en bråkdel av det gods som passerar hamnarna, är svenskägda, via statliga Swedavia. Järnvägsinfrastrukturen ägs och styrs av Trafikverket. Även om verkets omdöme vid outsourcing av IT kan sättas i fråga, har det aldrig varit tal om att outsourca vårt järnvägsnät.

Men med hamnarna är det annorlunda. Efter att driften av Göteborgs hamn 2012 outsourcats till Maerskägda APM Terminals, har problemen hopat sig.

Det gäller inte bara den trassliga konflikten

med hamnarbetarna. Även om Maersk satsat stort i ny utrustning, har deras drift inte fungerat väl. Klagomålen från kunder och åkerier har varit många.

Och så var det då Gävle.

2014 köpte turkiska Yildirim 80 procent av Gävle containerterminal. I maj 2016 sålde kommunen sin sista andel på 20 procent. Även här var argumentet att kommunen hade svårt att finansiera den utbyggnad som krävdes.

Dagens nyheters rapportering innehåller kanske inte så mycket nytt – Yildirims intressen i Ryssland har varit kända. Däremot väcker affären också här frågor om nackdelarna med att sälja ut kontrollen av vår hamninfrastruktur.

Göteborg och Gävle är inte de enda exemplen.

2006 bestämde Stockholms stad sig för att bygga Stockholms nya stora containerhamn i Norvik i Nynäshamn, söder om Stockholm. Sedan ett år pågår sprängningsarbeten för den nya storhamnen. Redan i december 2008 outsourcade Stockholm containerhanteringen i Frihamnen och i den kommande storhamnen i Norvik till kinesiska Hutchison Ports på 25 år. Hutchison har huvudkontor i Hong Kong och 270 000 anställda i 49 hamnar i 29 länder.

Hamnar har tidigare självklart setts som riksintressen. Men i både Stockholm, Göteborg och Gävle har kontrollen outsourcats till utländska storbolag med minimal offentlig insyn. Varken nuvarande eller förra regeringen har brytt sig.



FOTO: LENA SONNE

Hamnarna är grundbultar i ett lands infrastruktur, skriver Gösta Hultén.

Samtidigt har kommunalt ägda och styrda hamnar som i Norrköping, Helsingborg och Karlshamn både byggts ut och ökat sina volymer. Det är kanske dags – eller rent av hög tid – att fundera på frågan vem som ska styra och kontrollera svensk hamninfrastruktur.

AV GÖSTA HULTÉN



FOTO: LENA SONNE

Sedan 2016 kontrollerar turkiska Yildirim hela Gävle hamns containerterminal. Utförsäljningen har uppmärksammats som en säkerhetsrisk i media.

www.corem.se



## FLEXIBLA LAGER- OCH PRODUKTIONSLOKALER I VÄXJÖ

### LÅDAN 1 – HÖGSBYVÄGEN 1

För dig som uppskattar hög kvalitet erbjuder vi lager- och produktionslokaler i Växjö från 3 500 kvm till 21 500 kvm med ett skalskydd utöver det vanliga. Lägg därtill bärighet om 15 000 kg/kvm, samt 3 500 kvm kontor och personalutrymmen med matsal, gym mm. Ett flexibelt, prisvärt alternativ där kvalitet, tillgänglighet och stora, funktionella ytor möjliggör många olika lokallösningar.

### TEKNISK INFORMATION

- Kraftigt skalskydd
- Takhöjd 6 till 10 meter.
- 36 externa portar (vädertätning och lastbrygga).
- Invändig miljöstation med lastkaj.
- Möjlighet till egen restaurang och matsal.
- Helsprinklade lagerytor.
- Kraftförsörjning: 1 300 A.

För ytterligare information kontakta  
vår uthyrningschef Jesper Carlsöö på  
073-357 18 87 eller [jesper.carlsoo@corem.se](mailto:jesper.carlsoo@corem.se)

corem | property group

Äger, förvaltar och utvecklar fastigheter inom lager, logistik och handel



## 8. Intelligent Logistik



FOTO: ICA

Avdelningen för specialvaror på Icas lager i Kungälv har gått från ett snitt på 63–65 procent nöjda medarbetare till 89 procent, med hjälp av bland annat förändrade arbetsrutiner och fast lön i stället för ackordslön.

# Medarbetarfokus lyfter ICAs lager

ICAs centrallager i Kungälv har genomgått stora förändringar de senaste åren. Genom att sätta medarbetaren i fokus har logistikchefen Emma Stille uppdaterat verksamheten för att passa generation Z, vilket också gett produktivitetstalen en skjuts.

Emma Stille mönstrade på som logistikchef för ICAs centrallager i Kungälv utanför Göteborg för fyra år sedan. Innan dess jobbade hon som HR-konsult på ICA och bakgrunden inom HR har haft stor betydelse för hur hon valt att leda den omdaning som Kungsälvs-lagret gått igenom.

– Jag har känt väldigt starkt att ska vi bli ledande inom logistik, så måste vi få med oss medarbetarna. Det är de som är nyckeln, säger Emma Stille.

### Från region- till centrallager

På centrallagret i Kungälv jobbar drygt 600 personer som plockar och paketerar kolli som sedan levereras ut till alla drygt 1 300 ICA-butiker landet runt. De senaste åren har Kungälv genomgått en total verksamhetsförändring – från ett traditionellt regionlager för Ica-butikerna i Västsverige till nationellt centrallager för ICAs sortiment av special- och färskvaror. Förändringen var en del i projektet InfraSydVäst, ISV. ICAs projekt slutfördes 2015 och är ICAs i särklass största infrastrukturförändring. Huvuddelen var

utbyggnaden av regionlagret i Helsingborg, men även Kungälvslagret har byggts ut och moderniserats.

– Det har varit en jätteomställning, nära en femtedel av ICAs volymer har bytt lager, berättar Emma Stille.

Kungälvslagret öppnade 1976 och har försett ICAs butiker med varor i över 40 år. Bolaget har genom årens logistikomställningar övergett betydligt modernare lager än det i Kungälv, bl a i Växjö, Umeå, Årsta och senast i Arlöv. Att man valde att modernisera i Kungälv berodde till stor del på läget.

– Tack vare logistikläget har Kungälv fått vara kvar. Mycket av volymerna inom specialvaror tas in via Göteborgs Hamn och Kungälv passar bra för nationell distribution, säger Emma Stille.

### Teambaserat arbete

Utbyggnaden och förändringar i distribution och sortiment har inneburit helt nya rutiner och arbetsuppgifter för medarbetarna.

– Men den stora, nya förändringen ligger i hur vi organiserar arbetet. På avdelningen

för specialvaror har vi gått från ackordslön till fast lön, från grupper till team med roterande ansvarsuppgifter och från gruppmöten en gång i månaden till teammöten en gång i veckan.

Syftet har varit att öka medarbetarnas engagemang och vilja att stanna på arbetsplatsen – men också att öka samarbetet.

**»Chefer som tidigare fått dåliga betyg av medarbetarna har fått markant förbättrat betyg och en helt annan motivation i sin roll.«**

– Ett teambaserat arbetssätt är framtiden. Individarbete skapar inte incitament för samarbete, säger Emma Stille.

Projektet sjösattes för drygt ett år sedan och resultaten är lovande. Nu tittar ledningen på hur de skall kunna tillämpa samma principer i resten av verksamheten.

– Vi ser redan jättestora resultat. När vi började var det ingen del av avdelningen Special som presterade i nivå med sina måltal. Efter ett halvår började vi se en förändring och nu överträffar de i stället sina måltal, berättar Emma Stille.

Det nya sättet att arbeta i team och framförallt alla möten har ställt nya krav på cheferna på Special. Men responsen har varit närapå odelat positiv, menar Emma Stille.

– Chefer som tidigare fått dåliga betyg av medarbetarna har fått markant förbättrat

betyg och har själva fått en helt annan motivation i sin roll. Många medarbetare har fått en ny social värld på jobbet genom att jobba i de här teamen. Det är en härlig känsla.

En stor förändring som skett är hur medarbetarna ser på sin arbetsplats, vilket Emma Stille hoppas ska leda till en lägre personalomsättning, framför allt bland unga medarbetare.

– Vi har all time high i medarbetarenkäten, vi har gått från ett snitt på 63–65 procent nöjda medarbetare till 89 procent i teamen.

### Nya medarbetarkrav

Emma Stille menar att den generation som nu kommer ut på golvet ”generation Z” har andra krav än tidigare och delvis eftersträvar andra saker.

– Medarbetarna kräver helt andra saker av oss idag. Förr var det ett fast jobb, att få jobba heltid, att tjäna pengar, att få sköta sig själv. Det var ”jag och min truck” som gällde.

– Nuförtiden vill man jobba extra, jobba deltid, styra sin egen tid, få mycket feedback och återkoppling och ha sin chef som mentor. Och gärna ha olika arbetsuppgifter vecka till vecka, säger Emma Stille.

– Även våra förväntningar på medarbetarna har ökat i samma takt. Idag vill vi ha mycket mer engagemang och delaktighet i arbetsplatsen och vår utveckling.

De unga kräver också mer insyn och information, menar hon.

– Vi måste vara mycket mer transparenta. Dagens medarbetare är extremt duktiga på att söka information. Den nya generation som ska in på arbetsmarknaden kan hantera 5,4 digitala kanaler samtidigt, medan 70-talister tex bara kan hantera 1,7, berättar Emma Stille, som menar att ICA är lite efter i den digitala utvecklingen, men jobbar på det.

AV KLARA ERIKSSON



FOTO: HILDA HULTÉN

– Ska vi bli ledande inom logistik så måste vi få med oss medarbetarna. Det är de som är nyckeln, säger Emma Stille.



Inspirationstavla för ledande logistik på Kungälvslagrets vägg.

ICAs CENTRALLAGER I KUNGÄLV

**Startår:** 1976

**Lageryta:** 53 000 kvm

**Antal anställda:** 600

**Lagerplatser:** 22 500

**Plock:** 630 000 kolli/vecka (33,5 miljoner/år)

**Sortiment:** Färskvaror och specialvaror (böcker, hemmet, konfektion och media)



# Stendörren satsar stort och grönt

Stendörren förvärvar ytterligare 530 000 kvm för att kunna utveckla logistikparken GreenHub Bro i Upplands Bro. Planen är en sammanhängande logistikpark på 1,4 miljoner kvm – med hållbar profil.

Logistikcentret Stockholm väst logistik i Bro skapades 2016 av Stendörren och Kilenkryset tillsammans som ett 50/50 ägt joint-venture bolag. Men bolagen har gått skilda vägar och området ägs och utvecklas sedan 2017 enbart av Stendörren under det nya namnet GreenHub Bro. Nyligen förvärvade Stendörren ytterligare 530 000 kvm mark av Bro markutveckling AB, som ägs till hälften vardera av Kilenkryset och KF fastigheter. Sedan

tidigare äger Stendörren drygt 900 000 kvm i området, varav 300 000 är taget i anspråk, där Coops centrallager för kolonialvaror är den största anläggningen med 130 000 kvm.

– Det här är ett unikt läge för Stockholmsområdet, vi har ett stort markområde bara 25 km från Stockholm med en ny motorvägsavfart, en knapp km från E18, säger Stendörrens vd Fredrik Brodin.

Genom förvärvet vill Stendörren skapa

en hållbar logistikpark i bästa logistikläge i anslutning till E18 och stambanan. En ny motorvägsavfart byggs just nu och kommer stå färdig 2018 med namnet Kockbacka.

## Bra pendlingsmöjligheter

Fredrik Brodin pekar på flera fördelar med logistikläget. Närheten till E18 är elementär och järnvägsanslutningen skapar möjlighet att erbjuda hållbara transporter.

– Stambanan går precis bredvid och det är viktigt och kommer att bli ännu viktigare, även om vägtransporterna helt klart kommer dominera tonnaget under lång tid framöver. Finessen är att båda finns, säger Fredrik Brodin och pekar på en annan hållbarhetsaspekt av läget.

– Det här ligger precis vid Bro samhälle och pendeltågsstationen Bro. Det ger förutsättningar för människor att kunna pendla kollektivt till området för att arbeta, säger han, och menar att det här är ovanligt för större logistikområden.

– Logistikbranschen är ju arbetskraftsintensiv så det tror vi också är attraktivt för våra kunder. Företag som etablerar sig här kommer ha god tillgång till arbetskraft.

## Storleken har betydelse

Storleken i sig är något som också har betydelse, särskilt i Stockholmsregionen.

– För kunder som behöver 20 000, 30 000 eller 40 000 kvm stora logistikanläggningar, finns nästan ingen marknad i Stockholmsområdet. De kunderna har ett begränsat utbud, säger Fredrik Brodin som menar att intresset redan varit stort.



– För kunder som behöver 20 000, 30 000 eller 40 000 kvm stora logistikanläggningar, finns nästan ingen marknad i Stockholmsområdet, säger Fredrik Brodin.

– Vi har fått massor av förfrågningar. Kunderna har visat ett stort intresse för att etablera sig i området. Närheten till bra infrastruktur och tillgången till arbetskraft är viktiga orsaker.

Köpet är ett bolagsförvärv och köpeskillingen för aktierna uppgår till ca 65,4 miljoner kronor, vilket baseras på ett underliggande fastighetsvärde om 70 miljoner kronor.

AV KLARA ERIKSSON

FOTO: STENDÖRREN



Stendörren utökar sitt markinnehav i Bro för att på egen hand utveckla ett nytt logistikcenter med hållbarhetsprofil under namnet "GreenHub Bro."

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



## FLEXIBLA LOKALER I KATRINEHOLM

### RÅDMANNEN 3 - VÄSTGÖTAGATAN 16

I fastigheten Rådmannen 3 strax utanför centrala Katrineholm erbjuder vi nu välskötta och flexibla lokaler från 500-17 000 kvm. I markplan finns 9 300 kvm produktions- och lagerlokaler med ca 4,2 meter till balk, fyra stycken portar med lastkaj samt två markportar. Resterande våningsplan består av kontor och produktionsytor. Fastigheten lämpar sig för t ex produktions-, lager-, kontors-, skol- och vårdverksamhet.

### TEKNISK INFORMATION

- Takhöjd: 2,5 m-4,2 m.
- Uppvärmning: Fjärrvärme.
- Portar: 6 st, H3,5m x B3 m.
- Truckladdning: Ja.
- Rangeryta: Ja.
- Lager: Ca 3 000 kvm.
- Produktion: Ca 4 500 kvm.
- Kontor: Ca 7 000 kvm.
- Övrigt: Ca 2 500 kvm.

För ytterligare information kontakta Oscar Mörner på 070-929 66 10 eller [oscar.morner@corem.se](mailto:oscar.morner@corem.se)

**corem** | property group

Äger, förvaltar och utvecklar fastigheter inom lager, logistik och handel



## 10. Intelligent Logistik



Flytten till Kungens Kurva innebar en tredubbling av kapaciteten för Coops e-handel.

# Nytt lager vässar Coops näthandel

Från det nya lagret i Kungens Kurva försörjer Coop stora delar av Stockholm och Mälardalen med nät-handlade livsmedel.

- Planen är att växa geografiskt, säger Niklas Zeitlin, operativ chef för Coops e-handel.

E-handeln med livsmedel fortsätter att växa kraftigt. Den senaste prognosen från HUI pekar på en omsättning på 7 miljarder SEK för nät-handlade livsmedel under 2017.

- Marknaden för lösplock med hemleverans har i princip vuxit med 40 procent per år sen 2005 och marknaden är långtifrån mättad. Troligtvis kommer vi se liknande tillväxttakt i flera år framöver, säger Niklas Zeitlin, Head of online operations på Coop.
- I maj flyttade livsmedelskedjan Coop sin e-handelslogistik från Högdalen till en så kallad darkstore i ”handelsmeckat” Kungens Kurva.
- Logistikläget är utmärkt, det tar två minuter att komma ut på motorvägen.

### Utpräglat lager

Flytten innebar en tredubbling av kapaciteten för Coops e-handel. Begreppet darkstore myntades i Storbritannien och innebär att lagret är ett plocklager för löskolli-plock utslutande till e-handel. Att lagret kallas för

darkstore är delvis missvisande, menar Niklas Zeitlin.

- Namnet för tankarna till en butik men det är ett utpräglat lager och handlar inte om något butiksplock, som annars är en vanlig lösning i e-handel med livsmedel.
- Skillnaden mot ett centrallager är att det är ett betydligt mindre lager som uteslutande försörjer slutkund.
- Inflödet av varor liknar flödet till en vanlig butik. Kolonialvaror kommer från centrallagret i Bro och färskvaror från lagret i Västerås.
- Den stora delen av försörjningen ligger inom Coops befintliga logistikflöden. Men en del av färskvarorna handlas direkt från lokala leverantörer.
- Klockan 05.00 på morgonen hämtar Coop delar av dagsbehovet av kött, fisk grönsaker och frukt hos lokala grossister, för manuell beredning och packning i det egna lagret.
- Eftersom vi kör med dagen efter-leveranser så vet vi vid dygnsbrytet varje kväll exakt

vilka volymer vi ska leverera nästa dag. Att beställa färskvaror lokalt minskar svinnet och kortar ledtiderna för oss.

- Läget på lagret gör att vi har det väl förspännt med närheten till Slakthusområdet där många livsmedelsgrossister finns.

### Dynamisk utformning

I det 6 000 kvm stora lagret är hälften av ytan tempererad och hälften så kallat ”torrlager”. Lagret är bara hälften så stort som de största storhandelsbutikerna som kan var upp emot 12 000 kvm, men internlogistiken och de fysiska processerna är smart planerade för att kunna hantera stora volymer och varierande orderstruktur.

- Vi har ställageuppställning med flowracks som gör att vi kan fylla på plockhyllorna bakifrån parallellt med plocket.
- Skelettet i lagerlogistiken är ett 300 meter långt transportband som går från plocket till utleveransen, där plockkollin i form av bärkassar transporteras i plastlådor.
- Transportbandslösningen och mjukvaran gör att alla kollin hamnar på rätt bil och i rätt ordning. Vi har också byggt in en dynamik i plocket och transportbandets utformning som gör att vi snabbt kan ställa om flödena när vi behöver förändra våra volymer.

### Få förebilder

När Niklas Zeitlin skulle skissa upp utformningen av lagret fanns det inte så många förebilder att titta på.

- Det finns inga ”dummies” för mindre e-handelslager för livsmedel. Jag fick utgå från internationella förebilder som hanterar betydligt större volymer och mina egna erfarenheter av effektiva plocksystem.
- I Coops koloniallager i Bro används röststyrning i plocket, men inte i Kungens Kurva.
- Vi använder paddor, handenheter och fingerscannern, men plocket är manuellt. Vi har testat flera plocktekniker men vi har så hög precision att voice-teknik bara skulle göra plocket långsammare. Det finns inga kvalitetsvinster att göra med röstteknik i vår verksamhet i nuläget.

### Utmanande matlogistik

Lagret försörjer idag Storstockholm och delar av Mälardalen. Nyligen tecknade Coop ett avtal med Widrikssons om att utöka e-handelsleveranserna till Göteborg. Niklas Zeitlin är vag kring Coops planer på att starta fler

darkstores.

- Planen nu är att växa geografiskt och försörja en större marknad från Kungens Kurva. Men det kommer säkerligen bli fler darkstores, nu har vi ett väldigt bra ”blueprint” för hur vi ska utforma våra e-handelslager.
- E-handel med livsmedel innebär stora utmaningar, en är att vissa varor är tempererade, vilket ger krav på väldigt korta ledtider.
- E-handel med livsmedel innebär höga produktions- och transportkostnader. Vi har ett 50-tal artiklar i varje enskild konsumentorder. Det är inte bara att stoppa en skjorta i en påse.
- Det märks tydligt att Niklas Zeitlin är stolt över lagret.
- Det är fantastiskt roligt – hur rätt vi har träffat i vår förmåga att leverera effektiv e-handelslogistik.

AV HILDA HULTÉN

**LOGISTIKEN I COOPS DARKSTORE**

Antal anställda: Ca 70 i plocket

Storlek: 6 000 kvm hälften temperaturlager och hälften koloniallager.

Volym: Lagret har en försäljningskapacitet på ca 750 miljoner kronor/år. Övriga volymsiffror är inte officiella.

Lagerutformning: Pallställage med flowracks som fylls på bakifrån. 300 meter dynamiskt transportband med en sorteringsanläggning från Styrlogic och mjukvara från Cub som ser till att orderarna hamnar på rätt bil i rätt ordning. Plocket sker manuellt med handenheter, paddor och fingerscannern.

Inflöde: Intransporter sker från Coops DC för kolonialvaror i Bro och färskvarulagret i Västerås. En del färskvaror köps in av lokala leverantörer baserat på daglig försäljning.

Utflyt: Widrikssons sköter alla uttransporter från lagret ut till kund, med leverans måndag-fredag kl 09–22 med leveransfönster på två timmar. Coop tillämpar fast pris för hemleverans.



– Det kommer säkerligen bli fler darkstores. Nu har vi ett väldigt bra ”blueprint” för hur vi ska utforma våra e-handelslager, säger Niklas Zeitlin.

# Så lyckas du med automationsprojekt

Tänk igenom riskerna, syftet med automationen och var försiktig med nya system.

– Det gäller att skapa rätt projektförutsättningar, säger logistikkonsulten Anders Anderberg, som ger sina bästa tips för att lyckas med automationsprojekt.

Automation har stor potential inom lageroptimering och rätt automation har alla förutsättningar att ge en rejäl förbättring i både effektivitet och kassaflöde. Men många kämpar med implemeteringssvårigheter och frustrationen är inte sällan stor i slutskedet av projekten, där flera aktörer måste samspela för att allt ska rulla.

– Det gäller att skapa rätt projektförutsättningar, tex i val av leverantör, avtal och ansvarsområden, säger Anders Anderberg, senior logistikkonsult på Sweco, som jobbat med implementering av automationsprojekt i nästan hela sitt yrkesverksamma liv.

## Olika beslutsgrunder

Automation handlar inte alltid om att effektivisera och minska operativa kostnader, menar Anders Anderberg. Beslutsgrunderna skiljer sig åt mellan olika verksamheter.

– Företag har väldigt olika anledningar till att välja automation, det handlar inte alltid om operativa kostnader. Ibland automatiserar man kanske för att kunna bygga på höjden och minska tomtstorlek och byggkostnader.

Även riskerna måste tas med i beräkningen, betonar Anders Anderberg.

– Riskbedömningen måste också breddas

från att bara gälla projektrisen till att även gälla resultatrisk. Vad händer om det tar ett halvår innan resultatmålen för ett automationsprojekt nås – hur hanterar man det?



Automation kan ge effektivare lager, men riskerna är många.

Nya lösningar/system är också extra riskfyllt, menar han.

– Oavsett om det handlar om ny mjukvara eller nya robotar så innebär produktlanseeringar och nya generationer av teknik nästan alltid mer störningar i implementationen.

En annan risk med automation är att man läser sig i en lösning. Det är en av anledningarna till att 3PL-branschen inte har automatiserats i högre utsträckning.

– Både orderstrukturen och artikelstrukturen måste kunna hänga med och stötts av automationen. Många tredjepartslogistikere har svårt att förutsäga hur kundbasen ser ut

**»I e-handeln är implementeringen extra känslig, det får inte bli några störningar i leveranserna, då försvinner kunderna«**

framöver, då blir det svårare att automatisera.

Just nu råder något av en automationsbuzz i e-handeln.

– I e-handeln är implementeringen extra känslig, det får inte bli några störningar i leveranserna, då försvinner kunderna.

Fördelen är att man ökar sin effektivitet och minskar de operativa kostnaderna.

– Det behövs för att öka lönsamheten i branschen.



– Företag har väldigt olika anledningar till att välja automation, säger Anders Anderberg.

## Resa från idé till drift

Vid Plan Networking Day den 30 november i Växjö ska Anders Anderberg och kollegan Patric Svensson, som bla har erfarenhet från ICAs jättelager i Helsingborg, ta med åhörarna på en automationsresa – från konceptstudie till anläggning i full drift.

– Vi har lärdomar från mindre lyckade projekt till riktiga framgångssagor. Vi ska försöka plocka guldgruv, ge exempel från verkligheten och även förklara vad som ligger bakom ett beslut att automatisera.

AV HILDA HULTÉN

## THE LEADER OF MODERN LOGISTICS PROPERTIES IN THE NORDICS

Logicens is a leading provider of modern logistics properties in the Nordics with a presence in Sweden, Denmark, Norway and Finland and over 1 million square meters of logistics space. We develop, re-develop and own modern logistics properties in virtually all key locations in the region. We are specialized in modern logistics, with all our properties meeting the high standards of quality, efficiency and flexibility demanded by world class logistics operations.

Logicens is also a long-term and sustainable player who wants to contribute to a sustainable Nordic region and are designing our buildings to have low emission foot prints and energy consumption.

Follow us at [www.logicens.com](http://www.logicens.com) towards a sustainable growing logistics network!



Optimal location



Customer oriented



Top quality building specifications and process



Long term partner



12. Intelligent Logistik

# Boozt gjorde årets logistiketablering

Boozts nya centrallager och konceptet E-city Engelholm tog hem priset Årets Logistiketablering 2017 – i hård konkurrens med Apotea och Sportamore.

Årets Logistiketablering korades för första gången vid mässan Elmia Future Transport i Jönköping den 12 oktober. Priset, som delas ut av tidningen Intelligent Logistik, vill lyfta fram en etablering som är innovativ och överraskande i sitt val av logistikläge, design, arkitektur, energianvändning, arbetsmiljö, automations- eller hanteringslösningar.

Jury, som består av flera väl insatta branschprofiler och representanter från tidningen, har vägt in val av logistikläge, godsflöden, hållbar infrastruktur, flexibilitet, arkitektur, miljö, energi och smarta logistiklösningar både utanför och i lagret.

Vinnare av priset Årets Logistiketablering 2017 blev Boozt Fashions lager och fastighetsägaren Catenas kluster-koncept E-city Engelholm i Norra Varalöv.

”Intressant koncept”

Boozts lager som mäter 43 500 kvm färdigställdes tidigare i år. Ytterligare en ca 15 000 kvm stor byggnad finns i området där TPL-aktören Green Logistics huserar med ett 20-tal mindre e-handelskunder i dagsläget. Planen är att bygga minst en till logistikfastighet som ger klustret totalt 77 000 kvm lagerytor, fördelat på tre fastigheter.



En glad Benny Thögersen, vd Catena Fastigheter, fick ta emot en glaspjäs signerad Jan-Erik Ritzman, Transjö hytta och priset Årets Logistiketablering 2017 för Boozts nya centrallager och konceptet E-city Engelholm.

– E-city Engelholm är ett väldigt intressant koncept och Catenas nytänkande känns välkommet i logistikbranschen, säger Linda Persson, uthyrare på JLL och med i juryn.

– De har också skapat ett innovativt driftkoncept där man lyckats kombinera automation och flexibilitet genom att Boozt själva står för ”infrastrukturen” och bemannar via en extern leverantör, säger Tobias Jonasson, senior konsult och rådgivare på Mysigma och medlem i juryn.

– Det var längesen jag stod på prisballen, sade en märkbart glad Benny Thögersen, vd på Catena som fick ta emot priset – en glaspjäs från Transjö hytta signerad Jan-Erik Ritzman.

– Jag tror verkligen på det här konceptet. Klustertänket är helt unikt, sade Benny Thögersen vid prisutdelningen och berättade att allt började för några år sedan med att entreprenören Göran Månsson satt på en åker i Norra Varalöv och fick en vision om ett e-handelskluster.

– Det var när Göran Månsson träffade min föregångare Gustaf Hermelin på Catena och dessa två vildhjärnar slogs ihop som konceptet fick liv. En visionär med helt fria händer och med en stark finansiär i ryggen.

Bra energieffektivitet

Projektet har en tydlig miljöprofil och energiförbrukningen är långt under normen.

– Vi har extremt effektiv energianvändning, vi ligger väldigt nära 5 kWh per kvadratmeter och år, vilket är exceptionellt bra och långt under kraven för miljöbyggnader.

Boozt har också investerat i automation, bland annat med en robotanläggning från norska Autostore, som ger effektivare logistikhantering.

– Det är en väldigt flexibel lösning som går att bygga ut vartefter verksamheten växer. Den passar e-handeln väldigt bra, säger Benny Thögersen, som jobbat i många år i automationsbranschen innan han blev vd för Catena.

– Jag har kämpat för att marknaden ska få till den här typen av standardiserade, flexibla automationslösningar för e-handeln i många år. Här har Catena och Boozt gemensamt lyckats få till en sådan lösning, det är jättekul.

Tre e-handlare i topp

Jury har granskat samtliga större logistiketableringar i Sverige under 2017 och tillsammans utsett tre finalister; Boozt, Apotea och Sportamore. Att finalisterna är tre av Sveriges



Boozt och E-city Engelholm blev Årets Logistiketablering 2017.

tio största e-handelsaktörer är ett sammanträffande. Men det speglar samtidigt utvecklingen i branschen.

– Vi i juryn var väldigt överens om att det var dessa tre projekt som skulle stå som finalister. Det är e-handeln som främst driver behovet av nya logistiktytor idag och att de

här stora etableringarna görs av e-handlarna själva med stora, avancerade fastigheter med hög automationsgrad och anpassade lösningar tyder på en ökad mognad i branschen, säger Hilda Hultén, Intelligent Logistik.

AV HILDA HULTÉN

JURYNS MOTIVERING:

”Boozt och E-city Engelholm är en etablering som sticker ut med sitt nytänkande och är unikt i sin förmåga att skapa flexibilitet som passar både stora och små e-handlare. Fastigheterna har ett tydligt miljötänk med hög energieffektivitet och etableringen möjliggör ökad automationsgrad i en bransch som annars haft svårt att hitta finansieringsmodeller för att göra större investeringar i effektivare logistik. Hela etableringen känns nyskapande och framåtblickande – hela vägen från koncept till brukare”.

JURY

- Tobias Jonasson, MySigma
- Linda Persson, JLL
- Per Levin, Sweden Green Building Council
- Hilda Hultén, Intelligent Logistik
- Gustaf Berencreutz, Intelligent Logistik

KRITERIER:

- Etableringen ska möta ett reellt behov eller utgöra en smart lösning ur flödesperspektiv för brukare och kunder. Valet av logistikläge ska vara optimalt utifrån brukarens in- och utgående flöden och ge lägsta möjliga miljöpåverkan för dessa.
- Byggnaden ska vara innovativ, nytänkande eller överraskande i sin utformning, placering eller i sin funktion när det gäller val av logistikläge, design, arkitektur, energianvändning, arbetsmiljö, automations- och/eller hanteringslösningar.
- Byggnaden ska vara energieffektiv och miljöcertifierad, t ex enligt EU Green Building, BREEAM eller Leed eller vara utformad för att klara en sådan certifiering.
- Som arbetsplats ska den värna om de anställdas välmående. Den bör bl a erbjuda, tränings- och rekreationsmöjligheter, lunchservering i anläggningen eller dess omedelbara närhet och bekvämt kunna nås via kollektivtrafik.

POSITION VÄST

TILLVÄXTZONEN MELLAN GÖTEBORG OCH OSLO

## Smarta logistiklägen mellan Göteborg och Oslo

I Position Väst går det snabbt att etablera i ett läge som passar företagets behov. Här finns attraktiva lokaler och planerad industrimark i bra logistiklägen.

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

I Position Väst ingår: Bengtsfors • Dals-Ed • Essunga • Färgelanda • Grästorp • Lysekil • Mellerud • Munkedal • Orust • Sotenäs • Strömstad • Tanum • Trollhättan • Uddevalla • Vara • Vänersborg • Åmål

Fyrbodals

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

BUSINESS SWEDEN

THE SWEDISH TRADE & INVEST COUNCIL

Regional partner

# Apotea storsatsar på solceller

För finalisten Apotea som bygger 38 000 kvm i Morgongåva var logistikläget ett självklart val. Hela lagret genomsyras av hållbarhetstänk och man investerar bl a i Sveriges största solcellspark på tak – som kommer att försörja bygden med miljövänlig el under soliga dagar.

Apotea är en av Sveriges hetaste nättaktörer och en av tre finalister till priset Årets Logistikutablering 2017. Bolaget, som omsatte nära en miljard i fjol och som växer med 60 procent per år, vann bl a PostNords logistikpris 2017, är utsett till Årets digitala gasell och har blivit årets nätbutik tre år i rad. Nu bygger Apotea 38 000 kvm i Morgongåva.

- För tre år sedan flyttade vi från 700 till 5 000 kvm och då tyckte vi att vi tog i, säger Ellinor Levin, projektledare för lagerbygget hos Apotea.
- Flytten innebär en nära åtta gånger så stor lageryta.
- Vi växer med 60 procent per år och feno-

menet att handla apoteksvaror på nätet är ganska nytt. Ser man på potentialen är lagret inte så stort, vi bygger bara för att klara vår tillväxt de närmaste åren.

- Etableringen skapar hundratals nya jobb utanför storstadsregionens arbetsmarknad – där instegsjobb har stor betydelse för samhället.
- Vi väljer Morgongåva av flera skäl, men en viktig anledning är att vi vill behålla vår personal, säger Ellinor Levin.
- Tack vare bland andra Adlibris och Apotea är Morgongåva på god väg att utvecklas till ett nytt e-handelskluster med ett tital etablerade e-handelsaktörer.



Finanslegenden och bygdesonen Anders Wall ligger bakom satsningen på Morgongåva företagspark, där Apotea nu gör en av årets hetaste logistikutableringar.

**Logistiken är allt**

Det nya lagret är välutrustat med allt från transportband till kyl- och frys zoner.

- Det är en avancerad byggnad, apoteksvaror och läkemedel är känsliga produkter och kräver mycket specialhantering, säger Ellinor Levin.
- Logistiken är hemligheten bakom Apoteas framgångar.
- Logistiken är allt, vi är ett logistikföretag och frakt och leverans är det vi satsar allra mest på.
- Apotea har stort fokus på hållbarhet och arbetsmiljö. Det nya lagret kommer bland annat att förses med Sveriges största solcellspark på tak, med en kapacitet på 1501 kW.
- Om företag investerar i solceller så är det oftast bara beräknat på att nå maxförbrukningen under soliga dagar. Men vi har tänkt större, räknat på vår totala årsförbrukning och dimensionerat anläggningen utifrån det. Så under soliga dagar kommer vi att förse hela Heby kommun med el, säger Tove Ahlström, hållbarhetschef på Apotea, som berättar att kommunen just nu förhandlar med Vattenfall för att kunna leverera överskottseln till nätet.

**Gott energibetyg**

Apoteas mål är att lagret ska bli helt CO<sub>2</sub>-neutralt och av de tre finalisterna till Årets

Logistikutablering får Apotea högst betyg när det gäller energianvändning.

Men enligt juryns certifieringsexpert Per Levin räcker inte solcellssatsningen till för att göra Apoteas lager formellt CO<sub>2</sub>-neutralt.

- Att bara räkna årsproduktionen av solen och dra av den från använd el tillåts inte enligt byggreglerna.
- Per Levin som är expert på certifiering och energianvändning i byggnader vid Sweden Green Building Council. Enligt honom är certifieringskrav relativt enkla att uppnå för lagerbyggnader.
- Kraven är mycket gynnsamma för denna typ av byggnad. Alla finalisternas redovisningar av energianvändning visar att det inte verkar vara något problem att uppfylla myndighets- eller Green Building-krav kring energianvändning för någon av byggnaderna.
- Lagrets byggs av Logistic Contractor och fastighetsägare är Morgongåva Företagspark med finanslegenden Anders Wall i spetsen.
- Det är Anders Wall som finansierat alla satsningarna och möjliggjort att Morgongåva kunnat bli det e-handelskluster som det är idag. Vi är väldigt tacksamma för att vi fått det här förtroendet och har en fastighetsägare i ryggen som vågar satsa på oss, säger Tove Ahlström.

AV HILDA HULTÉN



Ellinor Levin, projektledare och Tove Ahlström, hållbarhetschef på Apotea.

# Markoption avgjorde läget för Sportamore

För finalisten Sportamore var det närheten till Stockholm och möjligheten att få option på mark för framtida tillväxt som gjorde att nya lagret hamnade i Eskilstuna.

Snabbväxande Sportamore är ett av de svenska nätfenomen som utmärker sig för sin företagskultur och sina snabba leveranser. I somras gick flyttlasset från 11 000 kvm i Spånga till 23 000 kvm i Eskilstuna logistikpark som byggts av fastighetsbolaget Bockasjö.

Lagret är modernt och högautomatiserat, bland annat med en robotanläggning från trendiga Autostore. Hela fastigheten är certifierad enligt Green Building och har ett tydligt miljö- och arbetsmiljötänk. Sportamore är en av Sveriges snabbast växande nättaktörer och ett tydligt exempel på hur e-handeln tillväxt föder behov av nya logistiktyr i heta lägen nära storstadsregionerna med bra infrastrukturer.

- Trots e-handeln starka tillväxt på 20 procent per år har vi inte sett så många rena näthandelsetableringar tidigare, TPL-branschen har svårt stora delar volymerna hittills. Men nu har vi nått en kritisk massa, där nät-handlarna själva står för hyreskontraktet och bygger i egen regi, säger Allan Lavén, vice vd på Bockasjö.
- En utmaning för e-handeln är att hitta



– Det är hos finalisterna vi ser innovation och automation hända, till skillnad från i TPL-branschen som har mycket kortare kontraktstider och inte kan investera i ny teknik på samma sätt, säger Allan Lavén.



Sportamores lager är modernt och högautomatiserat och beläget i Eskilstuna med möjlighet till framtida tillväxt.

etableringsmark med möjligheter för framtida tillväxt. I Eskilstuna har Sportamore fått option på mark, så att lagerytan går att fördubbla på intilliggande tomt vid framtida behov.

- En del av problematiken är den gigantiska tillväxten och hur man hanterar frågan om marktillgänglighet. Eskilstuna, som jag personligen ser som nya Rosersberg för Stockholmsregionen, är en kommun som är beredd att erbjuda optioner på mark, något som andra kommuner med hög efterfrågan på logistikmark inte är beredda att göra.

Det skapar möjlighet för den flexibilitet som e-handeln behöver.

Enligt Allan Laven utmärker sig alla tre finalisterna för att de tillför innovation till branschen.

- Sportamore har ett väldigt innovativt lager med hög automationsgrad. Det är hos de här finalisterna vi ser innovation och automation hända, till skillnad från i TPL-branschen som har mycket kortare kontraktstider och inte kan investera i ny teknik på samma sätt.

AV HILDA HULTÉN

## 14. Intelligent Logistik

# Goda tider för Helsingborgs hamn

Volymerna av containertrafik till och från Helsingborgs Hamn har ökat med 22 procent jämfört med första halvåret 2016. Situationen i Göteborg är bara en av flera orsaker, menar Nicklas Romell, CCO Helsingborgs hamn.

– Det är lite blandat. Dels har vi våra satsningar inför framtiden på ny kaj, kran, nya maskiner och infrastruktur samt att vi haft ett aktivt öra mot marknaden och erbjudit nya tjänster. Vi har jobbat hårt för att bli mer konkurrenskraftiga och få stora volymer. Sedan har vi en situation i Sverige som påverkar till en viss del, men till hur stor del är svårt att säga, säger Nicklas Romell.

Det är inte så att ni märker att ni fått nya kunder som går från Göteborg till er?

– Nja, nej. De ställer mer frågan om vi kan hantera lite fler enheter. Och det kan vi ju, vi har alltid varit kända för att ha varit flexibla.

## ”Ganska ansträngda”

Under det första halvåret 2017 ökade antalet hanterade containrar från 75 000 till 92 000 enheter i hamnen. Även järnvägsenheter på hamnens kombiterminal ökade från 11 000 till 15 000 st. Färjetrafiken på HH-leden



FOTO: HELSINGBORGS HAMN

Under första halvåret 2017 ökade containerhanteringen från 75 000 till 92 000 enheter i Helsingborgs hamn, som nu är nära sitt kapacitetstak.

ökade i antal lastfordon med 3 procent men minskade i antal passagerare med 2 procent. Trots ökningen menar Nicklas Romell att kapacitetstaket inte riktigt är nått.

– Man kan säga så här: Det går alltid att justera fram. Jag kan inte säga att vi nått kapacitetstaket som situationen ser ut just nu, men vi är ganska ansträngda, säger Nicklas Romell.

## Vill behålla volymerna

Raden av investeringar i hamnen de senaste åren är lång. I december 2016 stod en ny kaj redo för godshantering, ytor har optimerats, elförsörjning har uppdaterats, en ny mobilkran har köpts in och loadplate och strömboj

Just nu ser man framåt och den ökade efterfrågan på hamnens tjänster gör att man bland annat planerar att utveckla magasinverksamheten ytterligare.

– Vi har en del kunder som önskar lagervarorna i hamnen och att vi lossar och tömmer containrar åt dem. Här ser vi ett ökat behov och planerar därför att bygga nya magasin, säger Nicklas Romell.

Helsingborgs Hamn är en av Sveriges största färjehamnar och hanterar årligen ca

## »Jag kan inte säga att vi nått kapacitetstaket som situationen ser ut just nu, men vi är ganska ansträngda«

har köpts in för att effektivare följa strömmar utanför hamnen. En del av investeringarna var beslutade för länge sedan, medan andra mindre upprustningar har gjorts allt eftersom volymerna till Helsingborg ökat. Hamnen hoppas att Helsingborg får behålla så stor del av trafiken som möjligt.

– Vår förhoppning är att behålla så mycket som möjligt av volymen, säger Nicklas Romell.

220 000 TEU via sjö och ca 75 000 TEU via land. Färjor mellan Helsingborg och Helsingör transporterar varje år 8 miljoner passagerare och 2 miljoner fordon över Öresund. Hamnen har 210 anställda och hanterar cirka 8 miljoner ton gods varje år.

Helsingborgs Hamn AB ägs av Helsingborgs stad.

AV KLARA ERIKSSON



FOTO: HELSINGBORGS HAMN

– Vår förhoppning är att behålla så mycket som möjligt av volymen, säger Nicklas Romell.



Under de senaste åren har Helsingborgs hamn gjort stora investeringar, bland annat i en ny kaj och en ny mobilkran.

## Supply Chain and Logistics Leadership

En ledarskapsutbildning för beslutsfattare inom logistikområdet

Fördjupa dina kunskaper inom Supply Chain Management och logistik. Programmet riktar sig till dig som har en ledande befattning och som är intresserad av logistikens roll i verksamhetsutveckling.

- Hur utvecklar man en effektiv strategi för sitt företags logistikarbete?
- När och hur bör man samarbeta med leverantörer för ökad lönsamhet?
- Hur används lager på bästa sätt i en försörjningskedja?

Programmet genomförs som uppdragsutbildning av Centrum för företagsutbildning vid Stockholm Business School, Stockholms universitet och är framtaget i samarbete med ALN – Arlanda Logistic Network. Mer information finns på [sbs.su.se/supplychain](http://sbs.su.se/supplychain)

► Programstart: 22–23 februari 2018. Programmet är uppdelat i fem moduler och avslutas i juni 2018.

Pris: 45 000 SEK exkl. moms per deltagare.  
(Medlemmar i ALN betalar 40 000 SEK exkl. moms)

Kontakt och anmälan: [executive@sbs.su.se](mailto:executive@sbs.su.se)

Stockholm Business School



Stockholms  
universitet



Träffa oss på  
**Logistik & Transport**  
i vår monter B09:21 på  
**Svenska Mässan**  
**7–8 november**

# 1 000 000

## möjligheter nära Göteborgs Hamn

Välkommen till Port of Gothenburg Logistics Park – Sveriges nya logistikpark precis i anslutning till Göteborgs Hamn. Här väntar 1 miljon kvadratmeter på att bli importlager och logistikfastigheter med bästa tänkbara läge.

Göteborgs Hamn är Skandinaviens största hamn med ett unikt linjeutbud. Hit kommer fartyg via direktlinjer från hela världen och lastar snabbt av godset för vidare transport till lagerhyllan.

Inom 50 mil når du sedan tre huvudstäder och sjuttio procent av Nordens befolkning och industri. Effektiva landförbindelser via väg och järnväg garanterar snabba flöden och leveranser.

Upptäck fördelarna med att etablera ett lager mitt i Skandinaviens största logistiknav. Bara 10 minuter från kajkanten i Göteborgs Hamn.

[goteborgshamn.se/logisticspark](http://goteborgshamn.se/logisticspark)





16. Intelligent Logistik

# Svag tillväxt för svensk sjöfart

Delningsekonomin, en förändrad världshandel och e-handelns utbredning påverkar sjöfarten, som långsamt fortsätter att växa. Den svenska flottan krymper däremot, visar en färsk rapport från Trafikanalys.

Trafikanalys årliga rapport ”Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation” publicerades i somras. Den gör tydligt att sjöfarten är viktig och växer som transportmedel i världen och Sverige – globalt sett växte efterfrågan på sjötransporter med 2 procent mellan 2015.

Men sjöfarten dras sedan finanskrisen 2008 av överkapacitet och dålig lönsamhet. Även om efterfrågan ökar är de fartyg som byggs så stora, att överkapaciteteten bibehålls. Det här har lett till, internationellt sett, historiskt låga transportpriser.

En annan följd av de stora fartygen är att de kräver större kapacitet av hamnarna, både för att motta fartygen och för att hantera den stora godsmängden, en ödesfråga inte minst för Göteborgs hamns framtid som oceangående direktanlöpshamn.

Svenska flottan minskar

Den totala mängden gods i svenska hamnar ökade med omkring en procent både under 2015 och 2016. Däremot har den svenska flottan en mycket liten del av den volymen. Den svensklagade flottan krympte år 2016 till 319 fartyg och under 2016 minskade antalet handelsfartyg som drivs i svensk regi från 867 till 754, vilket är en minskning med 13 procent från 2015. Svenska rederier kontrollerar 0,3 procent av världstonnaget enligt den internationella statistiken som UNCTAD



FOTO: NATHALIE SALOMONS

Sjöfarten betalar för sina externa marginalkostnader i högre grad än de övriga trafikslagen, säger Jonna Tilegrim.

utger årligen. Detta kan jämföras med norska och danska intressen som kontrollerar 3 respektive 2 procent av världsfloTTan. Statlig politik påverkar internationella handelsmönster och därigenom sjöfarten. I Danmark ligger till exempel just nu ett förslag om att slopa avgifterna för sjöfartsregistrering för att stärka sjöfartens ställning och den inhemska flottan.

Att rederier väljer att registrera sina fartyg utomlands – av praktiska skäl eller för att villkoren är mer fördelaktiga i andra länder – är inget nytt utan en trend som funnits länge.

– Däremot har minskningen av fartyg i svensk regi överraskat oss och vi har faktiskt ännu inte lyckats utröna orsaken till det. Kanske är det en tillfällighet, säger Jonna Tilegrim, jurist på Trafikanalys och författare till rapporten.

Förändringar oroar

Regeringen har aviserat en minskning av sjöfartsstödet på en procent. Det kan leda till att det svenska registret minskar ytterligare, menar hon.

»Däremot har minskningen av fartyg i svensk regi överraskat oss och vi har faktiskt ännu inte lyckats utröna orsaken till det.«

– Vi vet förstås inte hur svenska registret kommer att se ut i framtiden men minskningen av sjöfartsstödet riskerar att ha negativ effekt inte minst för att denna typ av ändringar oroar branschen.

Regeringen har som målsättning att den svensklagade flottan ska öka, och har därför infört bland annat tonnageskatten. Att säga att den svenska politiken varit misslyckad är däremot att dra det för långt, menar Jonna Tilegrim.

– Det är viktigt att komma ihåg att också andra länder arbetar för att förbättra för sin sjöfartsnäring. Än så länge har åtgärderna inte lett till att svenska flottan vuxit men förmodligen bidragit till att den inte minskat ännu mer.

Sjöfarten miljöbra

En annan sak som framkommer är att sjöfarten troligtvis är ett ännu bättre miljöalternativ än vad man tidigare trott.



FOTO: MAERSK

Containerfartygen blir allt större, Maersks triple E-fartyg har en lastkapacitet på 18 000 TEU. Under 2016 var den genomsnittliga storleken på nybeställda containerfartyg 8 508 TEU, vilket är mer än dubbelt så mycket som den befintliga genomsnittliga storleken.

alternativ än vad man tidigare trott. Det har att göra med att miljökostnaderna minskat i och med de nya reglerna för utsläpp av svavel, och att nya studier visar att sjöfarten i högre utsträckning än andra trafikslag betalar för sina egna externa marginalkostnader: som utsläpp, buller och trängsel. Jämfört med järnväg minskar de icke-internaliserade marginalkostnaderna med 4,5 öre per tonkilometer som flyttas över till sjöfart.

– Sjöfarten betalar alltså för sina externa marginalkostnader i högre grad än de övriga trafikslagen, säger Jonna Tilegrim.

Risk för fler vägtransporter

Samtidigt har flera svenska myndigheter höjt avgifterna för sjöfarten, tex har Sjöfartsverket aviserat ytterligare en höjning av farledsavgiften från och med årsskiftet 2017/2018 i samband med införandet av en ny avgiftsmodell.

Den nya avgiftsmodellen, som börjar gälla vid årsskiftet, har kritiserats av Trafikanalys, som i april fick i uppdrag av regeringen att göra en miljökonsekvensanalys av förslaget. Trafikanalys skriver att ”Det går inte att utesluta att de föreslagna avgiftsförändringarna medför en risk för överflyttning till väg, i vissa områden och för vissa typer av sjötransporter. Det gäller till exempel den sjöfart som sker på inre vattenvägar samt kustnära sjöfart som går i slingor längs kusten.”

Sjöfartsbranschen menar att den svenska sjöfartspolitikerna är inkonsekvent och orättvis. På grund av kritiken kommer en översyn att göras av den nya modellen, tillsammans med branschen och i samråd med Trafikanalys och den statliga utredningen ”Ett fossilfritt transportsystem” som ska utvärderas efter det första kvartalet 2018.

AV KLARA ERIKSSON



FOTO: SJÖFARTSVERKET

Containerfrakt på Mälaren. Sjöfarten på de inre vattenvägarna är extra utsatt för konkurrens från vägtransporter.



FOTO: TRAFIKVERKET

”Bakgrunden till höjningen är Sjöfartsverkets helt ohållbara ekonomiska situation” skriver Katarina Norén, generaldirektör på Sjöfartsverket och tidigare inköpschef på Trafikverket.

## Ohållbar ekonomi bakom avgiftshöjningen

I ett foljebrev till höjningen av farledsavgiften skriver Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén följande:

”Bakgrunden till höjningen av avgiften och byte av avgiftsmodell är Sjöfartsverkets helt ohållbara ekonomiska situation och en osäkerhet över längden på den högkonjunktur som pågår. Sjöfartsverket har stor respekt för att ett byte av avgiftsmodell och den föreslagna avgiftshöjningen påverkar näringen ...

Höjningen innebär endast en del i lösningen på Sjöfartsverkets ekonomiska situation. För att skapa en hållbar ekonomi håller verket på att kartlägga möjliga besparingar och nya affärsmöjligheter samt tydliggöra strategiska inriktningen för vårt uppdrag. Både i prioritering, avgränsning samt strategisk inriktning för uppdraget och servicenivåer önskar vi en dialog med branschen det kommande året.”

FEM MAKROTRENDER SOM PÅVERKAR VÄRLDSSJÖFARTEN



**1. Ökad befolkning**  
En ökad global befolkningsmängd kombinerat med urbanisering och demografiska förändringar förväntas fortsätta att påverka transportmönstren. Särskilt stor inverkan har den ökade efterfrågan på varor i utvecklingsländer. Att dessa tidigare framförallt producenter nu även konsumerar varor i allt högre grad påverkar de globala godsflödena.



**2. Brexit-effekten**  
Under 2016 inträffade två viktiga förändringar på den storpolitiska arenan som befaras kunna hämma handelsutveckling: Brexit och Trump. Än har detta emellertid inte påverkat utvecklingen och de ingångna internationella handelsavtalen gäller. Avtalet om förenklade handelsprocedurer (Trade Facilitation Agreement) som innehåller bestämmelser för att förenkla transport och klarering av gods, förväntas exempelvis sänka transaktionskostnaderna för handel väsentligt och därigenom även öka den globala handels omfattning. Även nya lokala handelsavtal och de som är under förhandling kan få stor påverkan på handelsmönster.



**3. E-handeln**  
E-handel ändrar konsumtionsmönster och köpbeteenden, möjliggör för mindre företag att nå nya marknader utomlands och genererar större handelsvolym, vilket i sig har potential att öka efterfrågan på sjötransporter. Den globala marknaden för e-handelsleveranser väntas växa med i genomsnitt 21 procent per år fram till 2024, enligt rapporten. Trots potentialen, har effekten av e-handeln ännu inte visat sig tydligt på sjöfarten. Många stora producenter ökar lager nätverket så att lagren finns närmare konsumentmarknaderna, vilket minskar e-handels effekt på sjöfarten.



**4. Delningsekonomin**  
Delningsekonomin, som eftersträvar effektiv resursanvändning och minskning av råmaterial och fossilberoende kan komma att ändra efterfrågan av varor och de befintliga godsflödena, vilket i sin tur kan leda till en minskad efterfrågan av sjötransporter. Tex skulle delningsekonomin kunna leda till effektivare användning av personbilar och minskning av nybilsköp, vilket skulle innebära mindre efterfrågan av fartyg som transporterar bilar. Än ser vi dock inga tydliga sådana effekter.



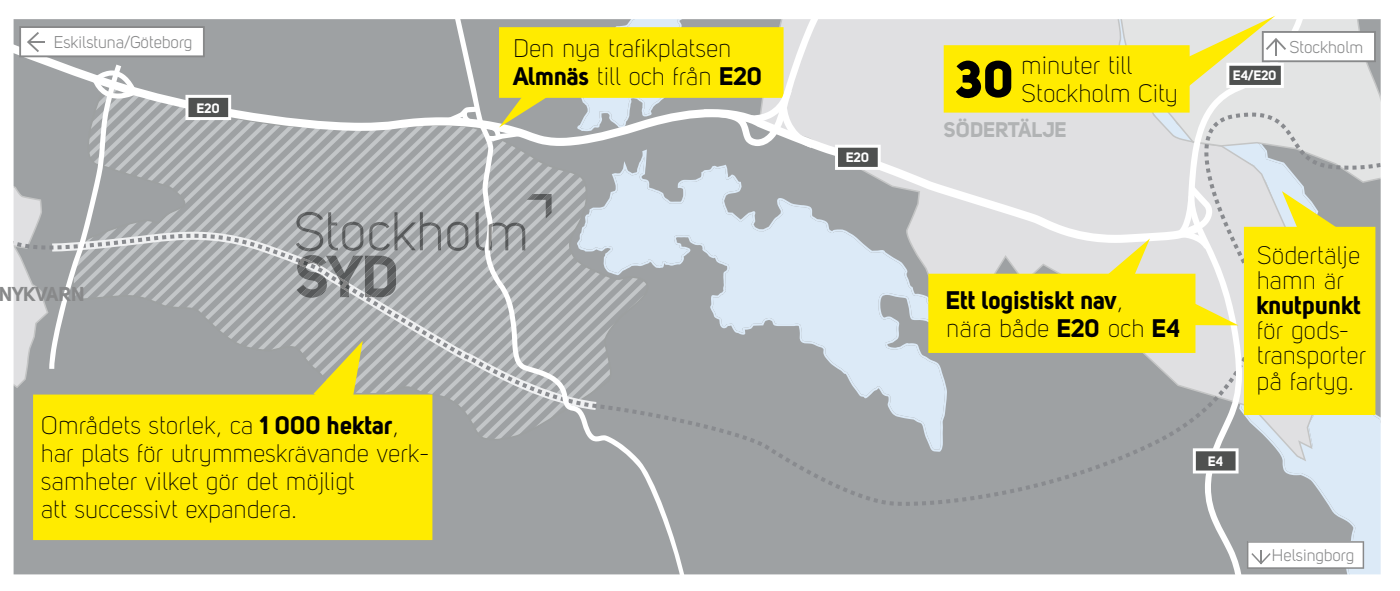
**5. Fossil(o)beroende**  
Global minskning av fossila bränslen, ökning av förnybar energi och utveckling av energilagring minskar efterfrågan av råolja, petroleumprodukter och kol, vilket leder till minskning av efterfrågan på tanker- och bulkfartyg. Även om flytande naturgas kan dra nytta av energiomställningen på kort sikt, förväntas även den förlora mark för andra energiresurser, vilket skulle minska efterfrågan av gasfartyg. Samtidigt kan transporter av andra energiråvaror, såsom ved och flis, skapa nya marknader för sjöfart.

Det nya logistiska navet

mellan Södertälje och Nykvarn

Etablera er i **Stockholm Syd**

Stockholmsregionen är på väg att få ett nytt logistiskt nav. I direkt anslutning till E20, nära E4, Svealandsbanan genom området, Södertälje Hamn endast några minuter bort och Stockholm/Skavsta flygplats inom 50 minuter. Ett cirka 1 000 hektar stort område med plats för verksamheter som logistik, industri, utbildning och kontor. Stockholm Syd erbjuder skräddarsydda lokaler och exploaterbar mark. Läs mer på [www.stockholmsyd.se](http://www.stockholmsyd.se).



- Stockholm Syd** – i skärningspunkten mellan **E20** och **E4**.
- Svealandsbanan** löper genom Stockholm Syd med anslutna industrispår direkt in området.
- Södertälje Hamn** som är en knutpunkt för godstransporter via fartygstrafiken ligger bara **10** minuter bort.
- 50** minuter söderut ligger flygplatsen **Stockholm/Skavsta**.



18. Intelligent Logistik

# Växtvärk i Växjö

Logistikläget Växjö växer så det knakar. I september meddelade Atea att de storsatsar i Växjö med ett nybygge på 26 000 kvm med beräknad inflyttning våren 2019. Även Postnord satsar i Växjö med en ny paketterminal.

IT-infrastrukturleverantören Atea bygger ett nytt toppmodern recycling-, logistik- och konfigurationscenter i Växjö på 26 000 kvm i närheten av Växjö Småland airport. Av ytan planeras 21 000 kvm för lager, logistik och recycling av IT-produkter, och 5 000 kvm för kontor. Atea har funnits i Växjö under olika namn i över 20 år och här finns även koncernens befintliga centrallager på drygt 14 000 kvm som nu ska lämnas.

Orsaken till flytten är växande volymer och ett ökat behov av både logistik- och kontorsyta.

– Vi har haft en organisk tillväxt på över en miljard de senaste fyra åren. Allt är inte produkter utan vi säljer även tjänster av olika slag som konsult- och drifttjänster, men en stor del är rena fysiska produkter, säger Oskar Aspengren, platschef i Växjö för Atea Sverige.

Behöver nyanställa

Från centrallagret i Växjö skickas 500 000 sys-



FOTO: ATEA

Recycling är en stor och växande del av Ateas verksamhet i Växjö. I den nya anläggningen kommer det finnas plats både för den, för logistik och lager samt för kontor.

temenheter ut varje år, varav knappt 300 000 skickas tillbaka för återvinning eller reparation för en andrahandsmarknad.

– Vi ser tillväxt inom alla områden, men recycling-sidan kommer att växa mycket. Målsättningen är att alla nya enheter vi skickar ut ska komma tillbaka.

330 personer arbetar på Atea i Växjö idag; drygt 200 med lager och logistik i det interna distributionsbolaget Atea Logistics och 130 för Atea Sverige. I framtiden blir det med all säkerhet fler:

– Vi tror säkert att vi kommer att behöva anställa fler. Det som är helt klart är att vi kommer att satsa på Växjö, säger Oskar Aspengren.

Bra logistikläge

Ateas centrallager servar hela Norden och Baltikum och satsningen på nytt lager befäster Växjös position som centrum för Ateas logistik.

– Geografiskt så om man skarvar lite så har vi två tredjedelar av Nordens befolkning inom en radie av 50 mil. Inom de området hittar du alla de stora städerna, säger Oskar Aspengren.

»Det här är en av våra stora hubbar, det blir verkligen ett flaggskepp och säkrar jobben i Växjö för lång tid framöver«

– Men såklart – en motorväg eller ett snabbtåg hade inte skadat. Det är alltid en diskussion och det finns ju andra orter som Jönköping och Helsingborg som ligger bra till. Men vi har god tillgång till arbetskraft med rätt kompetens och kan vara ganska långsiktiga med vår personal jämfört med större orter med fler konkurrenter. Vi är en stor arbetsgivare i Växjö och det gör sitt till. Man blir lite ”ett med orten”.

Atea planerar att flytta in i de nya lokalerna till våren 2019.

Bygger ny paketterminal

Ett annat bolag som bestämt sig för Växjö är Postnord, som bygger en ny paketterminal på 16 500 kvm i kommunen – även den i närheten av flygplatsen. Terminalen uppförs av MTA bygg och anläggning i Halmstad AB.

– Vi hoppas att den ska stå färdig till Black Friday nästa år, berättar Robert Andersson, produktionsområdeschef på Postnord, Växjö. Postnord står mitt i en stor omvandling – från gårdagens brevutdelning till dagens pakett-distribution med brev – och den nya terminalen kan ses som en del av den processen.

Företaget behöver mer plats för de växande volymerna av paket och styckegods och passar samtidigt på att investera i en ny ”toppmodern” anläggning. Den befintliga terminalen på 6 500 kvm stängs ner när den nya lokalerna står färdiga och de drygt 200 anställda som jobbar där idag kommer att flytta med, där



FOTO: ATEA

Frank Svensson vd, Atea Logistics och Oskar Aspengren, platschef i Växjö för Atea Sverige.

utöver paket alltså även styckegods och brev kommer att hanteras.

– Paketen ökar jättemycket och styckegod-

**LOGISTIKLÄGE  
VÄXJÖREGIONEN**

Växjöregionen (Växjö, Alvesta, Sävsjö, Älmhult och Ljungby) har plats 13 i listan över Sveriges 25 bästa logistiklägen 2017. Under åren 2010–2015 växte Växjös logistikföretag med cirka 40 procent och antalet anställda ökade med 700 personer. I Växjö har tidigare mycket stora vakanta lagerytor på drygt 150 000 kvm i princip fyllts helt, bl a med flera e-handelsföretag. Nya lager har också tillkommit, t ex Staples nya Nordenlager på 20 000 kvm. Växjö har en stark akademi med forskning och logistikutbildning vid Linnéuniversitetet och informationslogistik vid CIL i Ljungby.



# Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

**Missa inte att synas i kommande nummer!**

**Nr 7/8** av magasinet  
Utkommer vecka 50. Materialdag 28/11

**Om:** • Industriell logistik •  
• LEAN i industrin •  
• Logistikfastigheter •  
• Lager • 3PL •

*Mässaupplaga: Transportforum i Linköping och Logistikläget 2018, Finlandshuset i Stockholm.*

**Nr 1, 2018** Tematidningen i  
**Dagens industri**  
Utkommer vecka 6. Materialdag 27/1

**Om: Sveriges bästa logistiklägen 2018 •**  
• Infrastruktur •  
• Logistikfastigheter •

Kontakt: 0176-22 83 50 eller gb@intelligentlogistik.se

**www.intelligentlogistik.se**



FOTO: POSTNORD



Robert Andersson är produktionsområdeschef för Postnord i området Växjö, Kalmar och Öland. Den nya paketterminalen som Postnord bygger i Växjö kommer antagligen få en större täckning.

set likaså. Det som var jultrafik för några år sedan är vardag idag, säger Robert Andersson.

Han ser en jättetrend i pakettillväxt, bland annat med fler kinaförsändelser.

– Våra kunder e-handlar mer än tidigare och ställer andra krav på tillgänglighet och säkra leveranser. Vi jobbar mer med att skanna olika försändelstyper så att kunderna kan följa sitt paket. Kunder bokar mer när och vart man vill ha sitt gods och det ställer andra förväntningar på vår verksamhet.

Men brevdistributionen finns kvar, även

om den tappar 6–7 procent per år.

– Vi levererar drygt 150 000–160 000 brev om dagen bara i Växjö, säger Robert Andersson.

Kommer nyanställa

Byggnaden kommer att vara miljöcertifierad enligt EU Green Building och värmas upp med bergvärme. Postnord utreder även möjligheten att placera solceller på taket och en takbeläggning som omvandlar skadliga kväveoxider i luften till ofarligt nitrat. Arbetsmiljö och säkerhet ges hög prioritet och ett exempel är att helt separerade in-/utfartsvägar för tung lastbilstrafik och trafik med skåpbilar och brevbärarbilar.

– Till vår nya byggnad kommer vi varje dygn att ha ca 500 anläggningar.

Den nya terminalen kommer ha en paketsorteringsmaskin av crossbelt-typ med kapacitet för 125 000 paket per dygn vilket ger en hög driftssäkerhet och produktivitet. Postnord beräknar att 300–350 personer kommer att behövas för att bemanna anläggningen.

– Vi kommer att behöva anställa 100–150 nya medarbetare, det är jätteroligt förstås, säger Robert Andersson.

Säkra leveranser målet

Postnord har kritiserats hårt för brister i leveransen, något man kämpar för att komma till rätta med.

– Vi jobbar stenhårt med att rätta till alla fel. Det är inte okej att det blir fel utan vi måste leverera det kunderna begär från oss. Vi har verkligen tagit till oss av kritiken, säger

Robert Andersson, som menar att en bättre bemanning och en mer inlyssnande inställning till kunderna är områden man ringat in som viktiga för att leveranserna ska bli säkrare. Den nya paketcentralen bidrar förhoppningsvis också.

– Det vi framförallt vill se är säkra leveranser och prisvärda tjänster. Vi strävar efter att göra det så bra som möjligt för våra kunder. Vi får se vilka stopptider vi kan få till, men

»Det som var jultrafik för några år sedan är vardag idag«

framförallt strävar vi efter god kvalitet – vi ska bli kundens bästa alternativ, säger Robert Andersson.

**Välkommet i Växjö**

För Växjö kommun är de två satsningarna varmt välkomna och väl överensstämmande med kommunens vision att vara ett IT- och logistikcentra.

– Jag är givetvis väldigt glad och stolt att de väljer att satsa här i Växjö och det passar oerhört väl med vår IT-klustersatsning. Vi tror att de sett att IT och logistik växer oerhört starkt i Växjöregionen och förstått att det verkligen är här de ska vara, säger Anna Tenje, kommunstyrelseordförande i Växjö.

Att Postnord expanderar och kommer att nyanställa är särskilt välkommet i en kommun som tappade många jobb med en lägre

FOTO: REGION KRONBERG



– Det som är särskilt bra med Postnords nya terminal är att där får vi även jobb som inte kräver en lång utbildning, och vi behöver alla typer av jobb i Växjö så det är mycket välkommet, säger Anna Tenje.

specialiseringsgrad då både Coop och Ica flyttade sina lager från Växjö. Coop flyttade 2010 och Ica 2004.

– Växjö växer och får fler invånare, fler väljer att satsa och det är jättekul. Det som är särskilt bra med Postnords nya terminal är att där får vi även jobb som inte kräver en lång utbildning, och vi behöver alla typer av jobb i Växjö så det är mycket välkommet, säger Anna Tenje.

AV KLARA ERIKSSON



Ta plats i ett av Sveriges bästa logistiklägen

- » 70 % av Sveriges befolkning inom 30 mil.
- » Nav i de internationella transportkorridorerna:
  - Nordens största rangerbangård och kombiterminaler.
  - Godspendlar till Göteborg, Antwerpen och Milano.
  - E18, E20 och vägarna 50, 51, 52, 63 och 68.
  - Sveriges fjärde största fraktflygplats.
- » Kompetent arbetskraft.
- » Fokus på grön logistik.
- » 250 ha ny mark för etablering i attraktiva lägen till 2017.
- » Stora satsningar på infrastruktur på gång.



Många logistikföretag med distribution till hela Norden och Baltikum finns redan här. Välkommen du också!





## 20. Intelligent Logistik

# Tror på underjordisk logistik

Det råder stor brist på mark för citynära logistik. Henrik Ahnström på Skanska tror på mer underjordisk logistik i städerna i framtiden.

– Vi måste hitta ytor och möjligheter där de inte finns idag, säger han.

Våra allt tätare städer är i skriande behov av mikrolager, samlastningscentraler och intermodala hubbar i citylägen för att säkra städernas varuförsörjning. I Stockholm är bristen på citynära logistikmark stor, men globalt är markbristen i städer ett ännu större problem.

– Det som styr vad som byggs är främst efterfrågan men också tillgång på mark. Att det byggs så lite logistik i städerna beror nog framförallt på att städerna inte vill ha den där, säger Henrik Ahnström, chef för logistikutveckling på Skanska Fastigheter.

Enligt honom handlar det om att skapa möjligheter där de inte finns idag.

– Jag var i Washington för ett par veckor sedan och där finns det ingen mark alls att bygga på. Där köper fastighetsbolag en motorväg av den amerikanska staten, sedan däckar de över och bygger kontorsfastigheter och till sist hyr de ut motorvägen gratis till staten. Man skapar alltså mark som inte finns.



FOTO: SKANSKA

Skanskas första kubiklager i Orrekulla såldes i somras till Corem.

I Stockholm har Skanska byggt en bussdepå som ligger under mark med bostäder och kontor ovanför, berättar han.

– Varför skulle vi inte kunna göra samma sak och bygga ”fulfilment centers” för logistik under fastigheter och ”grunda” med logistik?

I takt med utvecklingen mot självkörande bilar och färre personbilar finns det möjlighet att utnyttja befintliga parkeringsgarage till logistik istället, menar Henrik Ahnström.

– I framtiden kommer behovet av parke-

ringsplatser i städerna i stort sett försvinna. Då kommer det att finnas garage som kan användas till det logistik i stället.

– Vi måste föreställa oss det vi inte ser nu och skapa möjligheter. Det är min syn på det.

### Bygger flexibla lager

En utmaning för fastighetsbranschen är att möta e-handels behov av citynära, moderna men framförallt flexibla lokaler.

– Det är lite roligt när man pratar med

lett till att många e-handlare väljer att lägga logistiken hos tredjepartslogistik. För att skapa verkligt effektiv tredjepartslogistik för e-handeln måste flera kunders varor köras i samma system.

### ”Våga automatisera TPL-branschen”

Det behövs också ökad automation, menar Henrik Ahnström. Men idag finns ingen naturlig aktör på marknaden för att göra en sådan satsning.

– Korta kontraktstider gör att volymerna är svåra att förutsäga. TPL-branschen är väldigt konservativ och vågar inte ta investeringskostnaden för automation. Men den som vågar utmana marknaden och automatisera tredjepartslogistiken kommer att vinna i längden.

Henrik Ahnström hade gärna byggt konceptfastigheter med hög automationsgrad.

– Men det ligger för långt ifrån vad Skanska ska hålla på med. Vi är ingen långsiktig fastighetsförvaltare, vi bygger för att sälja, och det finns idag mycket få aktörer som är intresserad av att köpa en sådan fastighet. Man kan inte bygga för en enda potentiell köpare.

Automation och anpassning innebär också en ökad risk, menar han.

– Logistikfastigheter är i grunden transaktionsvaror. Ju mer specialiserad och nischad en logistikfastighet är desto svårare blir det att få finansiering till den.

AV HILDA HULTÉN

## »Den som vågar utmana marknaden och vara först med att automatisera tredjepartslogistiken kommer att vinna i längden«

e-handlare. Alla har olika svar på vad som är viktigast. En tycker att läget inte spelar någon roll, en annan säger att logistikläget är helt avgörande. En tredje tycker att tredjepartslogistik är den bästa lösningen och nästa tycker att tredjepartslogistik dödar verksamheten.

– Det enda som alla verkligen har gemensamt är att de söker flexibilitet.

Henrik Ahnström ligger bakom det koncept Skanska kallar för kubiklager, logistikfastigheter i citynära lägen för flera hyresgäster och med kortare hyreskontrakt – tre år istället för tio som är branschnorm.

Det första kubiklagret byggdes i Orrekulla i Göteborg. Det är 13 000 kvm stort och fullt uthyrt till Tamro, Frode Laursen och Onemed Sverige. Intresset har varit stort från fastighetsbranschen och i somras såldes lagret till Corem.

– Vårt första kubiklager såldes på nivåer helt i linje med vad vi väntat oss, vi fick helt klart rätt betalt.

Skanskas andra kubiklager på 19 500 kvm byggs just nu färdigt i Norra hamnen i Malmö. De första hyresgästerna flyttade in i somras och i vår flyttar även Stena Line in.

– Bankerna värderar hyresgästerna när de riskbedömer logistikfastigheter, och med det synsättet blir den här typen av spekulationsbyggda lager med korta kontrakt högriskprojekt. Men enligt Henrik Ahnström innebär konceptet snarare lägre risk än för ett lager som är byggt för en specifik kund.

– Det kommer alltid att finnas kunder som är beredda att betala lite mer i hyra för flexibla lokaler med kortare kontrakt.

E-handels behov av flexibilitet och oförmoda att förutsäga framtida volymer har



FOTO: SKANSKA

– Det kommer alltid att finnas kunder som är beredda att betala lite mer i hyra för flexibla lokaler med kortare kontrakt, säger Henrik Ahnström

## Hela världen inom räckhåll

Skaffa dig ett bättre logistikläge nu

cut off-tider

■ = 24 h

■ = 48 h

” Vi når alla nordiska huvudstäder med över natten-leveranser och sena ”cut off”-tider.

Mats Karlsson, VD  
Staples Sweden AB

Staples valde nyligen att lägga hela sitt Nordenlager i Växjö.

Växjö har ett starkt strategiskt läge i Sverige och genom vår nyetablering kommer vi närmare flera viktiga och logistikintensiva kunder

Robert Andersson, Produktionsområdeschef Postnord, som valt att etablera sin nya terminal i Växjö.

Växjö har bland de mest fördelaktiga avgångstiderna i landet. Hit söker sig e-handelsföretagen för att kunna ta emot senare beställningar och klara leverans dagen därpå. God kompetensförsörjning, tillgång till lokaler och en unik etableringsservice är andra fördelar som gör Växjö till ett starkt framtidsnav.

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

**VÄXJÖ**  
Europas grönaste stad

# Ny kurs ska vässa ledares logistikkunskaper

Goda logistikkunskaper är A och O för att fatta bra beslut som företagsledare, det är tanken bakom den nya utbildning i logistik som ska vässa ledarnas logistikkunskaper.

Utbudet av logistikutbildningar i Stockholmsregionen är ganska skralt, inte minst på universitetsnivå. Men vid årsskiftet startar en ny utbildning i logistik för yrkesverksamma företagsledare. Kursen "Supply Chain and Logistics Leadership" syftar till att fördjupa kunskaperna om och betydelsen av logistik och Supply Chain Management vid verksamhetsutveckling. Målgruppen är personer i ledande befattning.

## »Har man en förståelse för det fysiska flödet kommer man också att fatta bättre beslut«

– Idag saknas det kompetensutveckling inom logistik på den nivån och i det formatet, säger Fredrik Eng Larsson, universitetslektor vid Stockholms universitet och programansvarig för kursen.

Utbildningen ges av Stockholms universitet i samarbete med ALN, Arlanda Logistic Network, med start i februari 2018. Att det är ett universitet som håller i utbildningen borgar för hög kvalitet, menar Fredrik Eng Larsson.

– Vi sitter på ett fågelperspektiv och det blir

förhoppningsvis ett väldigt bra utbyte mellan oss och de som sitter på ledande befattningar. Vår önskan är att kunna bidra med ett forum där man kan prata om lösningar på olika typer av problem och vilka verktyg som finns att tillgå, och tillsammans kritiskt reflektera över möjliga lösningar.

### Logistiken glöms bort

Kursen berör allt från grundläggande försörjning, logistikstrategi och riskhantering, till förändringsarbete och framtidens logistik. Målet med utbildningen är att deltagarna ska få nya idéer, kontakter och ökad förståelse för logistikens betydelse vid strategisk verksamhetsutveckling. Fredrik Eng Larsson menar att logistiken ibland glöms bort när ledare fattar strategiska beslut om hur verksamheten ska utvecklas.

– Logistiken är oerhört viktig för strategisk verksamhetsutveckling och spelar en mycket stor roll för om en strategi kommer att gå att genomföra eller inte. Det är viktigt att alltid ha logistiken i åtanke, har man en förståelse för det fysiska flödet kommer man också att fatta bättre beslut.

### Case-baserat lärande

Utbildningen är case-baserad och ska ge deltagarna praktiska verktyg för sitt företags



– Logistiken är oerhört viktig för strategisk verksamhetsutveckling, säger Fredrik Eng Larsson.

fortsatta utvecklingsarbete.

– Ett exempel skulle kunna vara ett företag med problem med lönsamheten som tror att lösningen är att efterapa en konkurrent som har en väldigt centraliserad struktur. Vi går igenom vad det skulle innebära för sortiment, kapacitet, lager och transport, men även mjuka faktorer som medarbetares motivation. Kanske är strukturförändringar inte alltid vad som krävs.

Målgruppen beskrivs som "personer i ledande befattning och som är intresserad av

logistikens roll i verksamhetsutveckling".

– Ett aktivt mål är att få in deltagare från både servicesidan och varuägarsidan, säger Fredrik Eng Larsson.

Utbildningen är förlagd till fem kurstillfällen i centrala Stockholm och genomförs under våren 2018. Utbildningen genomförs som uppdragsutbildning av Centrum för företagsutbildning, Stockholm Business School, Stockholms universitet. Sista datum för anmälan är den 15 december 2017.

AV KLARA ERIKSSON



*Om något är viktigt kämpar man lite extra.  
Logistik är viktigt för alla de människor  
i Eskilstuna som planerar, transporterar,  
förpackar, hanterar och distribuerar varor.  
Människor som gör skillnad.*

Eskilstuna  
**logistik**

## Effektiv logistikpark med flexibla transportlösningar

**Eskilstuna Logistikpark ligger i direkt anslutning till järnväg, motorväg och flyg**

Logistikparken omfattar 400 hektar och är anpassad för lager och industriverksamhet med ett strategiskt läge mitt i transportflödet till och från Stockholm-Mälardalen. Närheten till Eskilstuna Kombiterminal skapar effektiva och hållbara logistiklösningar för bra affärsmöjligheter.

**Vill du veta mer om möjligheterna för din logistikverksamhet i Eskilstuna?**  
Du hittar oss på [www.eskilstunalogistik.se/kontakta-oss](http://www.eskilstunalogistik.se/kontakta-oss)





## 22. Intelligent Logistik

© KRÖNIKA

»Att ett brev som vi stoppar i lådan ena dagen kommer fram i fullgott skick andra dagen har varit lika självklart som dricks-vatten i kranen«



Tobias Jonasson är Göteborgare, logistikprofil och krönikör i Intelligent Logistik.

# En blåval på agilitykurs – hatten av!

Tanken var först att formulera detta inlägg som ett öppet brev, men med hänsyn medias omfattande rapportering om Postnords kvalitetsbrister skulle risken uppenbarligen vara överhängande att budskapet aldrig når fram. Frekvent har det nämligen rapporterats om Postnords oförmåga att fullgöra sitt uppdrag, där folk i olika sammanhang vittnar om trasiga, försenade eller till och med försvunna brev och paket. För den som vill fördriva tiden med något meningslöst går det numera även att ladda ner ett spel i mobilen som går ut på att kasta så många paket som möjligt in i postbilen så att de går sönder.

Det har i rapporteringen även framstått som att det i Postnords personalhandbok för chaufförer ingår att på värsta Falling Down-mänér gå bärsärk på sina medtrafikanter. Missnöjet verkar inte veta några gränser.

Den svenska postverksamheten har sina rötter ända tillbaka till 1600-talet där så kallade postbönder enligt den första post-förordningen skulle se till att posten kom fram. Postbönderna var bosatta längs de stora vägarna i Sverige och hade som uppgift att

när posthornet ljud *”göra sig färdig att straxt anamma breffen af honom och dermed oför-töfvadt genom natt och dag, oaktadt hvad väder som vara kan, vidare fortlöpa”* minst en mil på två timmar. Dagens moderna, statliga postverksamhet är också resultatet av ett samgående mellan Sveriges och Danmarks respektive postverksamheter. Mot bakgrund av utvecklingen på postmarknaden föreslog regeringen (genom den dåvarande närings-livsministern Maud ”Med-Näsa-För-Affärer” Olofsson) 2008 ett svensk-danskt samgående. Motivet bakom förslaget var ur ett svenskt perspektiv att samgåendet erbjöd väsentliga möjligheter till ökade volymer och finansiella resurser, och att det skulle skapa värde genom positiv inverkan på framtida tillväxt och lönsamhet för Posten AB. Samgåendet som blev verklighet i juni 2009 innebar att två logistiko-kolosser med nära 55 000 anställda enades i Posten Norden för att senare namnändras till Postnord – förlåt PostNord.

Redan före samgåendet var förutsätt-ningarna att bedriva postverksamhet i både Sverige och Danmark under stark föränd-

ring, något som sedan dess accelererat ännu snabbare. De förändrade förutsättningarna består framförallt i en kraftig minskning av brevvolymerna kombinerat med e-handels skenande paketvolymer. En verklighet och utveckling som Postnord har haft svårt att hinna anpassa sig till och vars konsekven-ser har blivit livligt uppmärksammade. Att PostNord blivit tagna med pyjamasen på av denna snabba utvecklingen är ingen hemlig-het och bekräftas bl.a. av ett pressmeddelande från 2010, där man självsäkert konstaterar att verksamheten är *”väl rustad inför de utma-ningar som väntar när brevvolymerna sjunker och stora delar av postmarknaderna inom EU avregleras”*. Undersökningar vittnade även om att kunderna var nöjdare än någonsin och att nya kvalitetsrekord slagits i såväl Sverige som Danmark.

Att ett brev som vi stoppar i lådan ena dagen kommer fram i fullgott skick andra dagen har för de flesta varit lika självklart som att det kommer dricksvatten i kranen eller att det obehagliga ögonblickligen försvinner när man spolar på toaletten. Denna välutveck-

lade samhällsservice och djup rotade vana är med andra ord inget man jublar över när den fungerar, men som på djupet berör när den ”klickar”. Få eller inga är de drabbade som har överseende eller finner tröst i att PostNord är mitt uppe i ett gigantiskt omställningsarbete från en vältrimmad anti-digital processindu-stri av brevdistribution till en snabbbrörlig ser-viceleverantör i en digital omvärld. Ungefär en lika stor utmaning som att gå på agility-kurs med en kopplad blåval eller att göra om Skatteverket till en nöjespark.

Även om jag själv inte är bosatt i en särskilt gles bygd eller på annat sätt drabbats person-ligen av några PostNord-relaterade missöden, vågar jag ändå påstå att man är på rätt väg mot att återställa sin forna gärning och prakt. Jag vill därför passa på att göra hatten av till Postnord. Både för det ni har levererat histo-riskt och den utmaning ni står inför och sakta håller på att anpassa er till. För detta har ni i alla fall min respekt. Kämpa på! Jag vet att ni kan!

Tobias Jonasson



## Prenumerera på Intelligent Logistik!

Logistik av idag är konsten att ständigt förbättra och för-enkla flöden och processer oavsett om det gäller mate-rial, information, dagligvaror, människor eller pengar.

Och oavsett om du är VD, logistik- eller inköpsansvarig, produktions- eller verksamhetschef vill du ha full insikt i och överblick över verksamhetens villkor. Denna insikt och överblick får du genom att läsa tid-ningen Intelligent Logistik. Håll dig ständigt uppdaterad

och ligg steget före genom att prenumerera på bran-schens bästa tidning!

Fyll i och sänd in talongen. Du får 6 nummer (2 magasin, 4 tematidningar och full tillgång till detta och tidigare nummer på [www.intelligentlogistik.se](http://www.intelligentlogistik.se)) till priset 450:- exkl. moms.

Gå in på [www.intelligentlogistik.se](http://www.intelligentlogistik.se) och klicka på ”Prenumerera”.

Välkommen som prenumerant och trevlig läsning!

|                  |                  |           |
|------------------|------------------|-----------|
| Företag .....    | Postnummer ..... | Ort ..... |
| Org.nr .....     | Postadress ..... |           |
| Beställare ..... | E-post .....     |           |

Frankeras ej  
mottagaren  
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST  
20492681  
761 10 Norrtälje

STENDÖRREN

*Lokaler som gör skillnad.*



# TAG PLATS I GREENHUB BRO

**GREEN  
HUB  
BRO**



Stendörrens nyproduktionssatsning GreenHub Bro är en unik möjlighet för företag i behov av **logistik i världsklass** att verksamhetsanpassa nya, gröna lokaler från grunden, på en plats som kopplar samman transportslag, företag, varor och människor med Sverige, Norden och resten av världen. Missa inte tåget, kontakta oss för din plats i ett nytt modernt och miljövänligt logistikcenter i huvudstadens bästa läge.

**LÄS MER PÅ [GREENHUB-BRO.SE](https://greenhub-bro.se) ELLER KONTAKTA OSS PÅ +46 (0)8-518 331 10**

**För Märta,  
som skulle köpa  
doppresent  
men så blev det  
AW på jobbet  
och plötsligt var  
allt jättestängt.**

För många som handlar på nätet är själva leveransen nästan lika viktig som köpet i sig. Till exempel säger hela 74% att de skulle handla oftare på nätet om de hade mer kontroll över leveransen.

Därför lanserar vi nu ett antal nya tjänster som gör det ännu enklare för dina kunder att handla av dig på ett sätt som passar just deras behov.

Läs mer på [postnord.se/lordag](https://postnord.se/lordag)

**postnord**