

Intelligent Logistik

NUMMER 3 | MAJ 2018 | WWW.INTELLIGENTLOGISTIK.SE

→ INKÖP → LOGISTIK → PRODUKTION → AFFÄRER



Anpassa eller gå under

Fabian Bengtsson, Netonnet, om detaljhandelns framtid och Amazons väntade intåg. → sid 11



Logistikfastigheter hetast 2018

Amanda Welander, CBRE, om marknaden för logistikfastigheter. → sid 5

Guldläge för infrastruktur

Annika Winsth, Nordea, tycker infrastrukturen borde premieras före överskottsmalet. → sid 6



FOTO: HILDA HULTÉN



Lugn i paketstormen

På Postnords terminal i Arlanda råder ett oväntat lugn. Paketmassorna har sinat från som mest 160 000 om dagen till 20 000 om dagen i april, efter att moms från första kronan infördes med buller och bång den 1 mars.

– Jag blev chockad när jag såg hur mycket krimskrams folk beställer in från Kina, säger Peter Hesslin, som intet ont anande mönstrade på som terminalchef på postjätten i höstas. → sid 4

Här är Sveriges TPL-företag

Intelligent Logistik har kartlagt den svenska TPL-branschen, som uppskattas omsätta 50 miljarder SEK. De 120 TPL-företag som kartlagts förfogar över fyra miljoner kvm logistikytor – och med bara 20 procent av logistiken outsourcad är tillväxtpotentialen stor. → sid 8



Dags att samordna hamninfrastrukturen

– Det kommunala självstyret är grundbulten i hamnutvecklingen men lokala intressen måste kombineras med en nationell samordning av resurser. Det offentliga måste ta ansvar, det är avgörande för sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft, säger Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén. → sid 15



Superfabriken i Piteå

Ett stenkast från hamnen i Piteå ligger trähusfabrikanten Lindbäck's nya "superfabrik". I full kapacitet kommer den att spotta ut en husmodul i halvtimmen – med hjälp av lean och en hög grad av automation. → sid 12-13



Ica rustar för näthandel

Med Ocados automationslösning och plattform för mat-e-handel hoppas Ica kunna rusta sig för framtidens hårdnande konkurrens om nätkunderna.

– Det här är nästa steg på vår e-handelsresa, säger Anders Svensson, vd Ica Sverige, om beskedet. → sid 20



- Skyltläge E4
- Norrköping
- Logistik
- Bilhandel

Välkommen att kontakta oss på 011-36400

Mattssons

WWW.MFU.SE

2. Intelligent Logistik

»Men det är ju så billigt«

Dagens konsumenter handlar ekologiskt och begagnat, köper elcykel och plastbantar sina hem. De semesterar på Gotland istället för Tenneriffa för att mildra klimatsamvetet.

Samtidigt beställer vi prylar från Kina: småprylar till barnens julkalendrar, en rosa mobilladdare för tio kronor, leksaks-iphone som luktar bränt när man laddar den, en skojig sexleksak. Några minns inte ens vad de köpt.

En klok, påläst och miljömedveten vän till mig skrev i april följande inlägg på Postnords Facebooksida: "I december beställde jag klistermärken på Wish till min dotter för 15 kr. Och nu äntligen ska hon få dem och då ska jag betala 75 kr i avgift? Nu har även nästa generation förlorat tilltron till er. Hoppas ni är nöjda över detta skämt till fraktföretag."

För oss i logistikbranschen är det lätt att ha en något mer nyanserad bild av saken. Vi förstår skillnaden på att köpa klistermärken från ICA och från Wish – att allt detta skräp flygs in i små paket, istället för att i maklig takt färdas i en container per båt.

Vi vet att transporten av ett mobilskal motsvarar ett utsläpp av ett kilo koldioxid när det flygs hit, 20 gånger mer än vid båtfrakt. "Men det är ju så billigt."

Prylar som säljs i svensk handel ska följa svensk kemikalie- och säkerhetslagstiftning. Textil-, plast- och elprodukter från Kina kan innehålla hormonstörande, cancerframkallande och miljöfarliga ämnen. Men strunt samma om ungarna får i sig ftalater, strunt samma om laddaren fattar eld, strunt samma om barntröjan är sydd av ett annat barn. "Det är ju så billigt."

Och sedan rasar man: över att tvingas betala moms och över att få vänta i veckor, trots att avgiften betalats. Och allt är Postnords fel.

För 10 år sedan fick deras terminal på Arlanda in 3 000 paket i veckan från Kina – hösten 2017 kom 160 000 paket om dagen. Praxis har alltid varit att ta ut moms från några hundralappars värde, vilket ger 1 500 paket om dagen att momsbelägga. Fullt överkomligt. Men plötsligt noterade en journalist på SvD paketströmmen och alla skattemiljöer som staten går miste om: Regeringen ställdes mot vägen, Tullverket fick den mediala blåslampen i baken och Postnord fick 3,5 veckor på sig att lösa problemet.

Konkurrenterna sa att det var omöjligt – de vet att det tar tid att bygga fungerande lösningar för så stora flöden.

Att Postnord klarat av detta, relativt billigt och effektivt också, är imponerande, trots vissa barnsjukdomar och förseningar. Och även om jag är för internationell frihandel, så tycker jag faktiskt att konsumenterna i det här fallet borde skämmas en smula.

Intelligent Logistik är Sveriges största renodlade branschtidning om logistik. Vi bevakar ämnets hela bredd, från inköp och transporter till produktion, fastigheter, infrastruktur och handel. Vår temabilaga i DI når 400 000 läsare, affärsmagasinet har en upplaga på ca 10 500 ex och vår växande nyhets-sajt intelligentlogistik.com har 25 000 besökare i veckan. Vi är även stolta medlemstidning för logistikföreningen Plan.

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

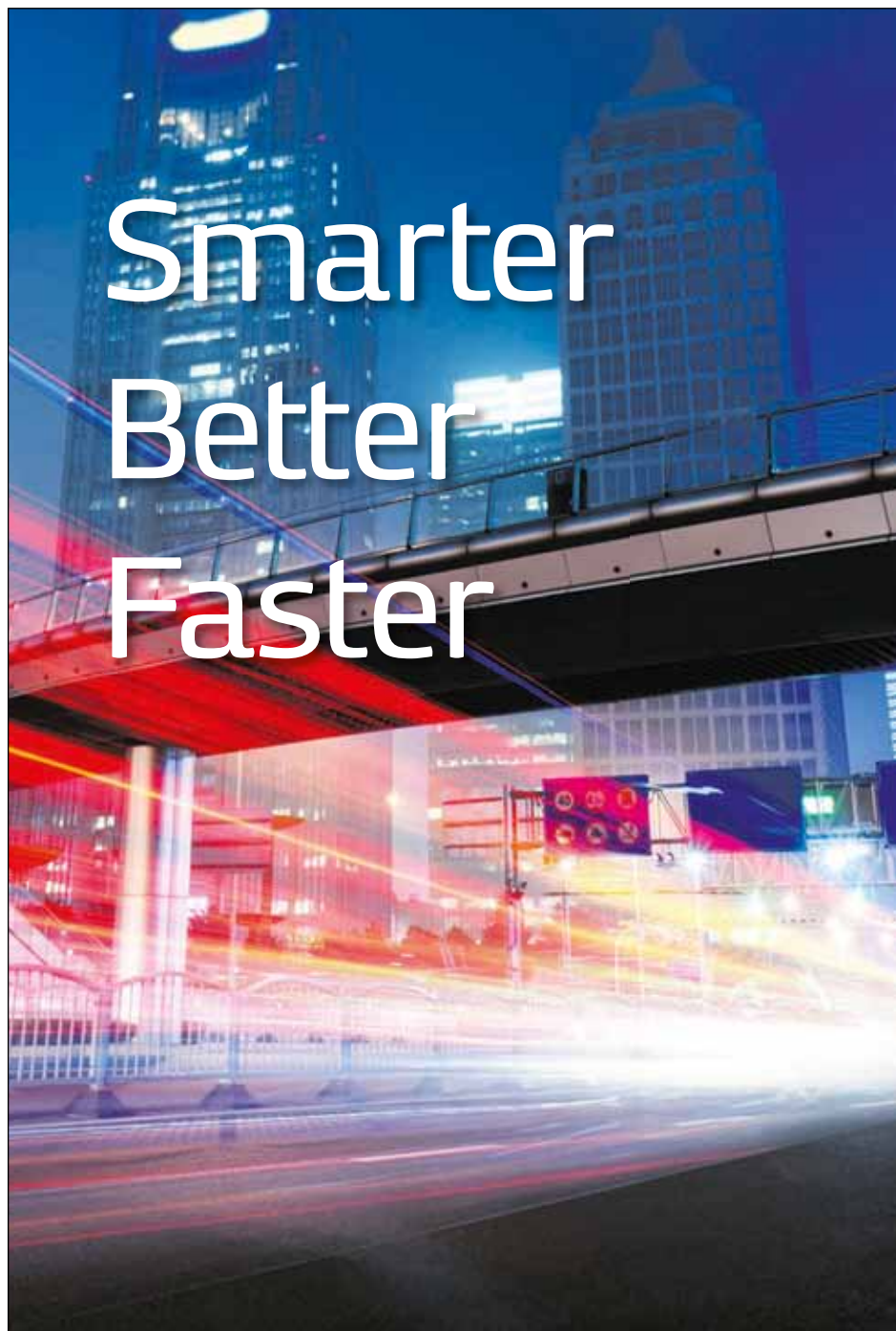
EKONOMI & MARKNAD

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

Nästa nummer av affärsmagasinet Intelligent Logistik kommer i vecka 25



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

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

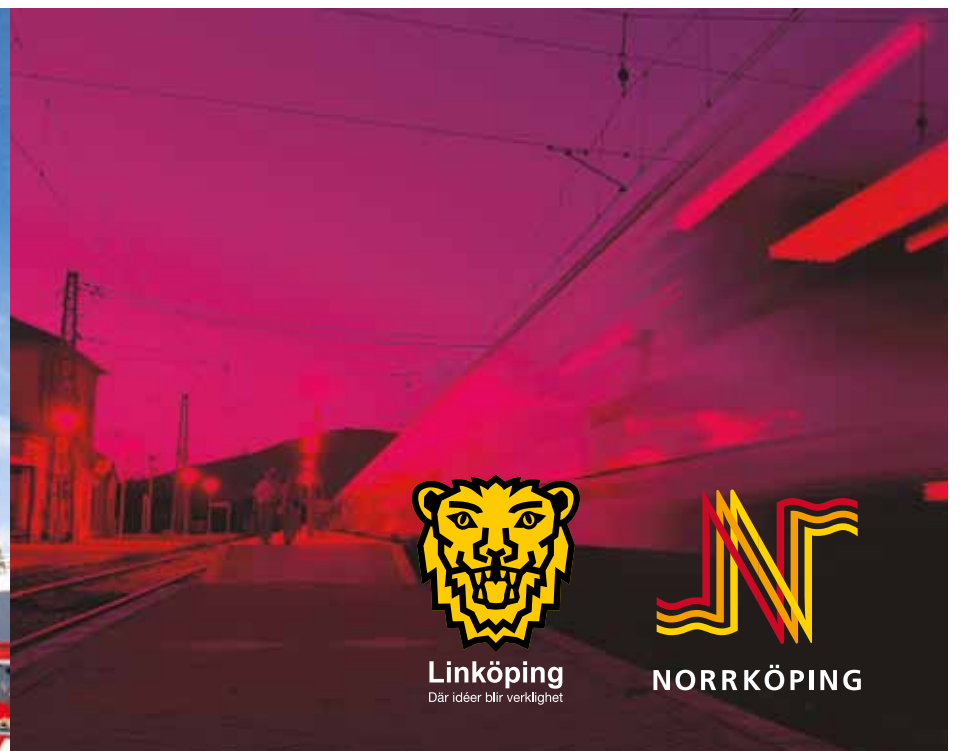


Med världen runt hörnet.

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 +46(0) 11-15 12 74
eller per.widman@nulink.se +46(0) 13-33 66 00



Linköping
Där idéer blir verklighet



NORRKÖPING

4. Intelligent Logistik

Lugn i paketstormen

På Postnords terminal i Arlanda råder nu lugn, efter att moms från första kronan började gälla 1 mars. Antalet paket har sinat från 160 000 om dagen i december till 20 000.

– Men så snart Wish inför momsbetalning direkt via appen kommer volymerna öka igen, säger Postnords terminalchef Peter Hesslin.

I september kom Peter Hesslin till Postnord efter många år på DHL Freight och blev som ny terminalchef ansvarig för Postnords mest kaotiska och snabbväxande verksamhet – Kinapaketen.

– Jag visste att paketvolymerna från Kina växte men blev chockad över hur mycket små prylar och krimskrams folk faktiskt beställer från Kina.

Vi träffas på Postnords Arlandaterminal,

lugnare vissa perioder, till exempel runt det kinesiska nyåret. Men förra året var det aldrig lugnt, det bara öste in.

Under hösten 2017 kom det i snitt 160 000 paket om dagen till Arlanda.

– Det är nästan uteslutande små paket med krimskrams: lösnaglar, leksaker, laddare, mobilskal. Det här handlar om luststyrd handel. Folk handlar prylar på Wish när de har tråkigt bara för att det är så billigt. Många



I vagnar på terminalen ligger fortfarande drivor av små försändelser med leksaker, prylar, kläder och elektronik.

där ca 200 personer med 35 olika nationaliteter jobbar med att hantera Postnords importflöden. Peter Hesslin visar runt i verksamheten med terminalens produktionschef Marika Florheden, som jobbat på Arlanda i 16 år.

– För tio år sedan fick vi in 3 000 paket per dag. Det tyckte vi var mycket då, ler Marika Florheden.

Men sedan shoppingsajter som Wish och Alibaba tagit mark exploderade paketvolymerna.

– De senaste två åren har paketflödet vuxit okontrollerat. Tidigare kunde det vara

minns inte ens vad de köpt, säger Peter Hesslin.

Produkter som köps via Wish skickas direkt från tillverkaren till konsument. Det mesta flygs in i som så kallad bellyfreight, i lasten på passagerarplan.

– Det är sällan direktflyg, det kan flygas hit och dit via Afrika, Indien och flygplatser på kontinenten, där det finns plats i lasten, säger Peter Hesslin.

Moms från första kronan

Fram till den 1 mars var praxis att ta ut moms



– För tio år sedan fick vi in 3 000 paket per dag. Det tyckte vi var mycket då, säger Marika Florheden.



Momsinförandet har fått Wish-kunderna att hejda sig något. Arlandaterminalen har gått från paketkaos och knöfullt i vintras till öppna golvytor under april.

från ett varuvärde över 20 EURO.

Av de 160 000 paket som kom varje dag i fjol hanterades då ca 1 500 som moms- och tullvaror, en fullt hanterbar mängd.

Men efter att media ställt frågan om staten verkligen borde låta 160 000 paket om dagen slippa moms till finansminister Magdalena Andersson, blev läget annorlunda.

Regeringen satte press på Tullverket, som i sin tur skyllde problemet på Postnord. Med medias blåslampa i baken blev det sedan bråttom: Tullverket ändrade direktiven och gav Postnord 3,5 veckor på sig att sätta upp en momslösning för Kinapaketen.

– Hade vi kunnat få längre tid att implementera det här så skulle naturligtvis ha begärt det, men frågan blev politisk. Regering och Tullverket var pressade och lade på oss att lösa problemet.

Manuell hantering

Lösningen blev att anställa 500 personer, skaffa en till 5 000 kvm stor terminal i Örebro, upphandla en betallösning och sätta upp IT-stöd för hanteringen. Var försändelse som kommer in fotas och produkt- och kunduppgifter skrivs in manuellt i systemet. Därefter skickas en avisering till kunden om att paketet har kommit och vad kunden ska betala, dvs 75 kronor i hanteringsavgift plus moms, som i snitt varit 14 kronor. När kunden betalt skickas en EDI-fil till Tullverket som godkänner att Postnord skickar ut paketet.

Men kundstormen på sociala medier visar att allt inte gått så smidigt som man hade önskat.

– Vi hann inte testa några lösningar i förväg, allt fick byggas och testas direkt live. Det har blivit en del fel och barnsjukdomar som lett till förseningar.

Den stora mängden manuell paket- och datahantering har ställt till med problem, men det mesta är löst nu, menar Peter Hesslin.

– Konkurrenterna sa att det var omöjligt, att vi aldrig skulle lyckas med det här. Och lösningen är från stenåldern rent tekniskt: extremt manuell och ineffektiv. Men den fungerar, och det är jag stolt över, säger Peter Hesslin som menar att Postnord fått en hel del obefogad och onyanserad kritik.

– Man glömmer att vi hanterar 8 miljoner brev och 450 000 paket om dagen och att det mesta faktiskt fungerar som det ska. Men med 20 000 anställda blir det fel ibland. Internt är det frustrerande – hårdast drabbas våra chaufförer och brevbärare som möter kundernas frustration och klagomål. De har det tungt.

Tillfälligt minskade flöden

Mycket har hänt sedan moms-systemet infördes 1 mars. Redan i januari hade antalet paket sjunkit till 100 000 om dagen. I februari kom 70 000 paket om dagen och i april 20 000.

Något slut på paketströmmen tror dock Postnord inte på.

– Så snart Wish och andra aktörer inför momsbetalning direkt via appen så kommer antalet försändelser öka igen. Det kommer troligtvis ske ganska snart, jag gissar att det är fullt här igen inom några veckor

På den 5 000 kvm stora terminalen i Örebro jobbar 180 personer och dit skickas alla paket som nu ska förtullas. Omkring en miljon betalda försändelser fram till i slutet av april ger ca 14 miljoner i momsintäkter till staten. Ytterligare drygt 400 000 paket har inte hämtats ut.

– Det är bra att så många konsumenter tagit sitt ansvar och hämtat ut sina paket. Det som inte hämtas får flygas tillbaka till Kina där det troligtvis hamnar på en soptipp.

TEXT OCH FOTO HILDA HULTÉN



– Det är bra att så många konsumenter tagit sitt ansvar och betalat för sina paket, säger Peter Hesslin.

20 GÅNGER DYRARE FÖR MILJÖN

En transportkalkylator från Network for Transport Measures (NTM) som jämför transportslag visar att en vara som väger 100 gram som flygs från Shanghai till Stockholm släpper ut 488 gram växthusgaser, men 23 gram om den transporteras med med fartyg. Miljöpåverkan för den här typen av e-handel från Kina är alltså ca 20 gånger så stor som för traditionell handel. Ett mobilskal köpt på Wish orsakar t ex ett kilo koldioxidutsläpp, enligt Postnords uppskattningar.

Logistikfastigheter hetast 2018

Industri- och logistiksegmentet är investerarnas favorit 2018, enligt CBREs Investor Intentions Survey 2018 för EMEA: Europa, Mellanöstern och Asien.

– Intresset för logistikfastigheter är rekordstort, särskilt från utländska investerare, säger Amanda Welander, analyschef på CBRE i Sverige.

En fortsatt stark konjunktur som dock rör sig mot slutet av cykeln, präglar den europeiska fastighetsmarknaden, enligt CBREs årliga rapport där investerare över hela världen tillfrågas om sin syn på det kommande året. I år bygger rapporten på 1010 svar, varav 350 var ansvariga investerare inom EMEA. 33 procent av investerarna i området förväntade sig spendera mer på fastigheter 2018, jämfört med 2017. Samma siffra för 2017 var 26 procent.



FOTO AMAZON.COM

Efter Amazons inträde i Storbritannien stod bolaget för nära en tredjedel av de nyproducerade logistikytorna i landet.

– I Sverige ser vi en stark efterfrågan på logistik från internationella investerare på transaktionsmarknaden och efterfrågan på lokaler drivs i stor utsträckning av e-handelsföretag, säger Amanda Welander.

Logistik hetare än kontor

För första gången i rapportens historia övertrumfar industri- och logistiksegmentet kontorsfastigheterna som det segment som investerarna framförallt föredrar.

– Vi ser att industri- och logistiksegmentet har vuxit i popularitet i studien på bekostnad av retail. Tillväxten och efterfrågan på logistik kommer att öka i takt med att e-handeln växer – men det innebär inte att den fysiska butiken upphör att existera. Däremot ställer det högre krav på att jobba med antingen butiken som en destination eller med bekvämlighet, där läge och kommunikationer är A och O, säger Amanda Welander.

Amazon – en "game changer"

I Europa ligger Storbritannien främst i denna omvandling, cirka 16 procent av all retail-försäljning sker där online jämfört med Sverige,



FOTO CBRE

– Efter Amazons inträde i Storbritannien stod bolaget för nära en tredjedel av de nyproducerade logistikytorna. Mycket talar alltså för att mark i rätt läge, lämplig för logistiktor, kommer bli mycket attraktivt om Amazon kommer hit.

Risker och orosmoln

Höga fastighetspriser och brist på objekt ses som investeringshinder. Något som dock kan borga för tillgången till objekt är att investerarnas förväntningar på att sälja även de ligger betydligt högre än föregående år, 29 procent tror sig komma att sälja mer än föregående år, jämfört med 20 procent 2017.

Direktavkastningskravsnivån ligger också lägre än lägstanivån under förra högkonjunkturen, så det är inte konstigt att prissättningen oroar investerarna och att man ser säljläget som bättre, enligt rapporten. Jämfört med förra året visar investerarna också en större aptit för risk. De stora riskerna på den svenska fastighetsmarknaden är samma som risker som för den globala ekonomin, menar Amanda Welander.

– Snabbare ökning i räntorna än väntat, höga tillgångspriser och eskalerande handelskrig, med försämrad tillväxt som följd är några exempel. I Sverige finns det även politiska risker och osäkerhet förknippat med årets val, med t ex uteblivna besked angående paketeringsutredningen.

Paketeringsutredningen som presenterades i mars 2017 kan innebära förändrade skatte-regler vid fastighetsförsäljning.

Ett Amazon-inträde i Sverige skulle vara en "game changer" för hela den svenska logistikfastighetsmarknaden, menar Amanda Welander.

där samma siffra är 8,7 procent.

– Denna strukturella omvandling har fått effekten att investerarna omvärderat risken med vissa butikssegment.

Skulle en storspelare som Amazon bestämma sig för att etablera sig i Sverige, skulle det vara en "game changer" för hela den svenska logistikfastighetsmarknaden, menar Amanda Welander.

AV KLARA ERIKSSON

Eskilstuna

logistik

Hållbara etableringslösningar i Eskilstuna Logistikpark

Eskilstuna Logistikpark ligger i direkt anslutning till järnväg, motorväg och flyg. Logistikparken omfattar 400 hektar och är anpassat 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

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

People that make a difference

6. Intelligent Logistik

»Guldläge att investera i framtidens infrastruktur«

Den offentliga skuldsättningen räknat som andel av BNP är den lägsta på över 40 år. Trots det planerar regeringen för att spara vidare och fortsätta gå med överskott.

– Vi har mycket goda förutsättningar att investera i framtidens infrastruktur. Men inget politiskt parti går till val på att göra det, säger Nordeas chefekonom Annika Winsth.

Sverige har inte alltid varit rikt – i mitten av 1800-talet tillhörde vi Europas fattigaste länder. Men trots det inleddes under samma period en enorm satsning på att bygga ett nationellt järnvägsnät i landet, något som lade grunden för Sveriges framgångsrika industrialisering och dagens välfärd.

Idag är samma järnvägssystem ordentligt eftersatt och skulle behöva ett rejält lyft. Och förutsättningarna för det är goda, menar Annika Winsth.

– Sverige har råd att investera i framtiden och det kan till och med vara dumt att inte göra det nu när vi lånar till låg ränta och har en historiskt låg statsskuld.

Sedan krisen på 1990-talet, när statsskulden steg till nära 75 procent av BNP, har den sjunkit så gott som oavbrutet. Vårbudgeten som presenterades i april visade att den nu är nere på under 30 procent av BNP, den lägsta nivån sedan 1977 och att den kommer att fortsätta sjunka under 20 procent inom tre år, något som regeringen uttryckt sitt gillande för.

– Det här ger oss ökade möjligheter den dagen vi hamnar i ett krisläge. Då har vi

»Att bibehålla statskulden på dagens nivå skulle ge oss 200-300 miljarder kronor att investera i framtiden. Så en bred satsning på 100 miljarder i infrastruktur skulle vara uppfriskande att se«

muskler att kunna stimulera ekonomin, sade finansminister Magdalena Andersson till Dina Pengar i samband med att vårbudgeten kom.

Annika Winsth tycker att en ekonomi som den svenska ska ha mycket goda marginaler.

– Men det har vi nu och därmed är det läge att även investera – i bland annat framtidens infrastruktur.

Läggs i ladorna

Att behålla statsskulden på nuvarande nivå i relation till BNP och inte låta den fortsätta minska som regeringens budget föreslår, skulle ge 200-300 miljarder att investera i framtiden, menar Annika Winsth.

– Så en ytterligare satsning med runt 100 miljarder på infrastruktur ur ett brett perspektiv skulle vara befriande att se.

Tyvärr kommer en sådan satsning inte att ske, menar hon.

– Politikerna kör med hängslen och livrem och vill hellre stoppa pengar i ladorna i väntan på sämre tider. Nu är det parollen "mest ansvarsfull vinner" som gäller i politiken, inget parti vågar sticka ut hakan och gå till val på att öka investeringarna till en nivå som faktiskt gör skillnad. Det är inte att ta ansvar för framtiden.

Dopad ekonomi

Vidare beskriver Annika Winsth den svenska ekonomin som dopad. Växelkursen mot euron har under våren fortsatt att stiga och ligger nu på omkring 10,50 kronor.

– Vi har en historiskt svag krona och det är anmärkningsvärt att man fortsätter att dopa ekonomin så här.

En svagare krona ger tillfällig draghjälp till exporterande bolag, men kan få företagen att tro de inte behöver göra de satsningar som



FOTO: NORDEA

– Politikerna jobbar med hängslen och livrem och vill hellre stoppa pengarna i ladorna i väntan på sämre tider, säger Annika Winsth.

krävs för att förbli långsiktigt konkurrenskraftiga. Samtidigt blir importen dyrare.

– Har inte företaget gått bra den senaste tiden, har man sannolikt problem med tanke på styrkan i konjunkturen.

När det gäller marknadsmöjligheter pekar Annika Winsth ut bland annat Afrika och Asien som framtidskort.

– Det är där befolkningsökningen sker så det är där den ekonomiska tillväxten kommer att finnas. Men tycker man att det är lugnast att stanna i Europa så har Tyskland, men även Polen, enorma hemmamarknader.

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 towards a sustainable growing logistics network!

LOGICENTERS
INTELLIGENT LOGISTICS FACILITIES BY NREP



Optimal location



Customer oriented



Top quality building specifications and process



Long term partner

Derome öppnar Sydsveriges största lager

Proffsbygghandeln Derome expanderar i Sydsverige och lägger sitt nya regionlager i Landskrona, i bilglas-tillverkan Pilkingtons gamla lokaler. Samtidigt anställer koncernen 50 nya medarbetare.

I april började de första Derome-lastbilarna rulla ut från det nya lagret med byggvaror till regionens byggplatser. Företagets expansion söderut väckte behovet av ett nytt regionlager för att kunna erbjuda den kundnära logistik som är företagets affärsmodell. Valet föll på den f d Pilkington-fabriken i Landskrona.

»Landskrona är ett bra läge för att försörja Sydsverige, dessutom har Landskrona kommun varit väldigt tillmötesgående och så var denna fastigheten till salu, berättar Johan Winroth, vd för Derome byggvaror«

Lagret, som är på 27 000 kvm, blir regionlager för byggvaror i södra Sverige och centrallager för järnvaror. Lokalerna rymmer även en kombinerad bygg- och järnhandel med takstolsförsäljning. Ytan som motsvarar nära fyra fotbollsplaner ger plats för 25 000 lagerförda artiklar.

– Landskrona är ett bra läge för att försörja Sydsverige, dessutom har Landskrona kommun varit väldigt tillmötesgående och så var denna fastigheten till salu, berättar Johan Winroth, vd för Derome byggvaror.

När bilglastillverkaren Pilkington lade ner sin verksamhet i Landskrona år 2012 varslades 120 personer. Eftersom arbetslösheten i Landskrona är en av de högsta i landet – 2017 låg den på 14,5 procent – har Deromes satsning varit mer än välkommen. I och med öppningen har företaget anställt 50 nya medarbetare i Landskrona.

– Jättespositivt tycker både vi och Landskrona, nu blir det lite mer liv och rörelse igen, säger Johan Winroth.

Erfaren logistikchef

Lars Borup, tidigare vd för Biltemas logistikbolag Retlog, är ny logistikchef på Derome

sedan september 2017. Med hans hjälp har företaget finslipat logistiken ytterligare.

– Anläggningen är egentligen lite för långsmal, den är på hela 420 meter. Men Lars har bidragit med nytt flödestänk så vi har fått till en jättefin layout i anläggningen och internlogistiken har fått ett mer taktat flöde än tidigare. Så nu kan vi nog klara att både korta ledtiderna och kvalitetssäkra leveranserna ytterligare en nivå, säger han.

Derome har en logistikstruktur med leverans till professionella kunder direkt från sina regionlager och bygghandlare, med fokus på kundnära logistik. Vid öppningen fanns tio kranbilar och fyra förnödenhetsbilar tillgängliga för att serva regionen med byggmaterial och järnvaror till byggplatser och industrier.

– Vi har en egen fordonsflotta på drygt 70 tyngre och ett femtiotal lättare fordon.

Expansion i Skåne

Derome byggvaror, med rötterna i Varbergs kommun, har vuxit starkt de senaste åren genom en rad förvärv, liksom moderbolaget Deromegruppen som gått från 1 000 till 2 000 anställda på bara 2,5 år. Våren 2017 inledde Derome byggvaror en expansionen även till Sydsverige – och ett nytt affärsområde – järnvaror – lades till med förvärvet av IMAB industrihandel.

– Vårt affärsområde inom Deromegruppen är förädling från trä till färdigt hus. Konceptet har varit uppskattat och därför har vi valt att expandera, säger Johan Winroth.

AV KLARA ERIKSSON

FAKTA DEROMEGRUPPEN

Företaget har anor från 1946 då Karl Andersson startade första cirkelsågen i halländska Derome. Idag driver tredje generationen av ägarfamiljen Deromegruppen, som är Sveriges största familjeägda träindustri med 2000 medarbetare. Omsättningen beräknas uppgå till 7,5 miljarder kronor under år 2018.



– Nu kan vi nog klara att både korta ledtiderna och kvalitetssäkra leveranserna ytterligare en nivå, säger Johan Winroth.



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



Landskrona och den 27 000 kvm stora lagerlokalen invid E6 blir en ny knutpunkt för Derome i södra Sverige.

8. Intelligent Logistik

Växande marknad för tredjepartslogistik

Intelligent Logistik har kartlagt den svenska TPL-branschen, som uppskattas omsätta 50 miljarder SEK. De 120 TPL-företag som kartlagts förfogar över närmare 4 miljoner kvm logistikytor – och med växande e-handel och bara 20 procent av logistiken outsourcad är tillväxtpotentialen stor.

Tredjepartslogistik är ett av logistikens kärnområden och branschen växer snabbt i hela världen. TPL-branschen i Sverige uppskattas omsätta ca 50 miljarder SEK, enligt en uppskattning från Postnord. Tillväxten drivs inte minst av den kraftigt växande e-handeln, vars lagerhantering i stor utsträckning outsourcas.

– Med tanke på att bara omkring 20 procent av logistiken är outsourcad är läget för tredjepartslogistik väldigt spännande. E-handeln ökar antalet transaktioner på marknaden och ger utvecklingen ytterligare fart, säger Gunter Bergenroth, vd på PostNord TPL. Postnord är Sveriges största tredjepartslogistik med totalt 500 000 kvm lageryta fördelat på ett 20-tal lager på fem orter; Norrköping, Stockholm, Helsingborg, Göteborg och Ljungby. I oktober tillkommer Jönköping när bolaget tar över driften av Husqvarna Groups lager i Torsvik. PostNord TPL sysselsätter över 2 000 medarbetare och omsatte närmare 2 miljarder SEK under 2017.

– Vi har TPL-verksamhet i hela Norden med starkast närvaro i Sverige. Störst är verksamheten i Norrköping, berättar Gunter Bergenroth.

En TPL-trend är att lågprisaktörer tar marknadsandelar.

– Företag som Aditro och Frode Laursen pressar priserna och växer snabbt. Det gör att även de äldre, traditionella TPL-bolagen tenderar att specialisera sig på t ex e-handel eller läkemedel, säger Markus Kvarnlöf, site manager på DHL Supply Chain i Örebro.

DHL är överlägset störst inom kontraktsgenlogistik globalt, nio gånger större än den näst största aktören XPO Logistics. I Sverige är man dock "bara" tvåa med 15 lager på totalt 324 000 kvm.

Svår bransch att kartlägga

Få företag redovisar sin tredjepartslogistik separat, vilket gör branschen svår att uppskatta. Intelligent Logistik har listat 120 av Sveriges TPL-aktörer, med en sammanlagd lageryta på omkring 4 miljoner kvm, vilket motsvarar ca 15 procent av den totala lagery-

tan i Sverige, som uppgår till ca 25 miljoner kvadratmeter enligt fastighetsrådgivaren Savills. I listan, som publicerades i sin helhet i nummer 2 av Intelligent Logistik, listas bolagens samtliga verksamhetsorter, lageryta och eventuell specialisering. Förutom de stora jättarna finns här en uppsjö av mindre lokala och nischade aktörer.

Beläggningsgraden är viktig för TPL-aktörer och innebär att man som varuägare kan göra "klipp" när någon har stora vakanser. Den gör också TPL-branschen extra känslig för hyresnivåer. En vanligt scenario är därför att en lokal TPL-aktör tar över en äldre industrilokal eller liknande och fyller ytorna med kontraktsgenlogistik. Några sådana exempel är Orio Logistics i Nyköping, Hässleholm Autoport, Electra i Kalmar och Cross Nordic i Viared.

Automationsgraden i branschen är fortfarande relativt låg. En förklaring är de låga marginalerna, en annan är att automation kräver längre kontraktstider för att investeringen ska betala sig än de kontraktstider på omkring tre år som är standard idag. Vanligaste undantaget är när en TPL-aktör tar över eller fyller upp en befintlig automationsanläggning, som Orio, Nowaste och Cross Nordic gjort.

Vinnare och försvinnare

TPL är en snabbväxande bransch, när Intelligent Logistik senast listade Sveriges 10 största TPL-bolag år 2012 fanns t ex finska Postis Itella Logistics med, som då satsade aggressivt i Norden. Men 2014 avvecklade bolaget sin sjö- och flygfrakt, sina servicelager i Danmark och sin skandinaviska distribution och sedan 2015 är TPL-verksamheten i Sverige och Norge helt avvecklad. Istället har Posti satsat i Ryssland och Baltikum. Flera andra aktörer har också köpts upp och försvunnit.

Nya aktörer och snabbväxare finns också. Ett par exempel är Speed Group som etablerade sitt första lager 2006 och nu har 140 000 kvm lager i Sverige med pågående storbygge i Borås. Nybro-baserade Börjes Logistik har



FOTO: POSTNORD

– Med tanke på att bara omkring 20 procent av logistiken är outsourcad är läget för tredjepartslogistik väldigt spännande, säger Gunter Bergenroth.

tiodubblat omsättningen för sin TPL-verksamhet sedan 2013 och expanderar nu verksamheten till Jönköping, och nykomlingen One Partner Group Logistics som bildades 2017 har redan har 40 000 kvm lager i Göteborg, Jönköping, Nässjö.

En annan snabbväxare är Habo-baserade Dreamlogistics, som specialiserat sig på e-handelslogistik. Bolaget har 30 000 kvm lager i Habo och i nya E-city Engelholm. Förra året växte omsättningen med 70 procent och bolaget har redan säkrat kontrakt som innebär liknande tillväxt för 2018.

– Vi håller på att fylla ytorna i Ängelholm och har en option från Catena på ytterligare 11 000 kvm. Jag gissar att det bygget påbörjas 2019, säger Dreamlogistics vd och grundare Jonas Ahlgren.

AV HILDA HULTÉN

VILL DU VETA MER OM TPL-BRANSCHEN?

Här listas de 80 TPL-aktörer som har över 10 000 kvm lageryta. Se IL nr 2 2018 eller kontakta redaktionen för den fullständiga listan med 120 TPL-aktörer med lageryta, verksamhetsort och ev specialisering samt en fördjupad branschanalys.

SVERIGES 80 STÖRSTA TPL-AKTÖRER

Bolag	Lageryta
PostNord TPL	500 000 kvm
DHL Supply Chain	324 000 kvm
Aditro Logistics	202 000 kvm
DB Schenker Logistics	195 000 kvm
Frode Laursen	172 500 kvm
DSV Solutions	170 000 kvm
LGT Logistics	150 000 kvm
Speed Group	140 000 kvm
Nowaste Logistics	130 000 kvm
Logent	120 000 kvm
Bring Warehousing + Frigo	104 300 kvm
Alwex	80 000 kvm
Kuehne&Nagel	75 000 kvm
Orio Logistics	73 000 kvm
Tamro	69 000 kvm
Skandlog AB	65 000 kvm
Falkenbergs Terminal	50 000 kvm
Oriola	45 000 kvm
Agility	45 000 kvm
Almroths	45 000 kvm
FS Proflog	44 000 kvm
Agility Logistics	42 700 kvm
OnePartnerGroup Logistics	40 000 kvm
Olssons Logistics	35 000 kvm
Börjes Logistik	34 000 kvm
Götene Kyllager	34 000 kvm
Hässleholm Autoport	33 000 kvm
GN Logistics	30 000 kvm
Dreamlogistics	30 000 kvm
Ingram Micro	30 000 kvm
Edström Logistics	28 500 kvm
Rosenlunds Åkeri	27 000 kvm
AA Logistik	25 000 kvm
Postpac	25 000 kvm
Strömberg Distribution	25 000 kvm
Cross Nordic Logistics	24 000 kvm
Brunskoggruppen	24 000 kvm
Skara Frys (kyl/frys)	23 500 kvm
Bonver Logistics	22 000 kvm
Fraktkompaniet	21 000 kvm
Karlshamn Express	20 000 kvm
Skoogs Åkeri	20 000 kvm
JF Hillebrand	20 000 kvm
Strömberg Distribution	20 000 kvm
Electra	19 500 kvm
Transfargo	19 000 kvm
ITS Logistikpartner	19 000 kvm
EB Logistik	18 500 kvm
Zymbios	18 000 kvm
Lagerservice i Nässjö	17 500 kvm
Storex	17 000 kvm
KGA Logistik	17 000 kvm
Damco	17 000 kvm
Blondie Logistics	16 000 kvm
Veddestagruppen	15 000 kvm
Collicare Logistics	15 000 kvm
Västberga Åkeri	15 000 kvm
LBC Svenljunga	15 000 kvm
Dachser Sverige	14 800 kvm
Börjes Packhus	14 500 kvm
Sydfrys	14 000 kvm
Kerry Logistics	14 000 kvm
LBC Frakt	12 000 kvm
Leman	12 000 kvm
A-Service Logistik	12 000 kvm
Ejron Logistik	12 000 kvm
Logpart	12 000 kvm
3ND Logistik	11 400 kvm
BGM Logistics	11 000 kvm
DFDS Logistics	10 300 kvm
T-Emballage	10 000 kvm
3P Logistic	10 000 kvm
M4-Gruppen	10 000 kvm
Veddesta Distribution	10 000 kvm
FLB Logistik	10 000 kvm
Exacta DC	10 000 kvm
Gryts logistikcenter	10 000 kvm
Brightstar 2020	10 000 kvm
M3 Logistics	10 000 kvm
PGF Logistics	10 000 kvm

Copyright Intelligent Logistik



FOTO: POSTNORD

Postnord är Sveriges största TPL-aktör med ca 500 000 kvm lageryta fördelat på 20 enheter. Bilden föreställer Postnords TPL-lager i Jordbro.

Jula tar över torrhamnen i Falköping

2013 klev Jula på tåget och började transportera sitt gods mellan Göteborg och Falköpings kombiterminal. Nu tar affärskedjan ytterligare grepp om Dryport Skaraborg och satsar på att bli ett fullfjädrat logistikbolag.

Sen 2013 har Jula transporterat sina varor från Göteborgs hamn till centrallagret i Skara, först med tågpendel till Falköping och därefter med biobränsleddrivna, extra långa lastbilar (32 m). Jula köper nu loss tågterminalen för 24 miljoner SEK från Falköpings kommun.

– Det är ett fantastiskt läge ur en logistik-

synpunkt. Vi tror att Göteborg kommer vara det absolut viktigaste navet även framöver, kan vi förlänga det navet till Falköping så finns det oerhörda fördelar, säger Julas logistikchef Lennart Karlsson.

Tuff tågresa

Logistiklösningen har gett en koldioxidut-

släppsbesparing på 96 procent, och har prisats i olika sammanhang. Men resan har inte bara varit enkel.

– Det är otroligt utmanande att arbeta med tåg, det är bara 12 mil mellan Göteborg och Falköping och många sa till oss att det inte gick att få lönsamhet, men vi har bevisat motsatsen.

Sedan tågpendeln startades tillsammans med Schenker 2013 har ett tiotal andra kunder, däribland Ikea, Mio och Swedish Match, anslutit sig till tågpendeln och volymerna har vuxit från drygt 7 500 TEU till 30 000 TEU. Genom åren har Jula investerat i terminalen, bland annat i tågagnar, som en del i avtalet med kommunen, där det också ingick att Jula i förlängningen skulle gå in som ägare av containerterminalen – och därmed även som logistikföretag.

– Vi ser det här med logistik som en möjlig del att utveckla vidare. Vi är ju redan idag ett väldigt stort logistikföretag med vårt centrallager och har mycket kompetens på området.

Transporterna i långa lastbilar, innebär en koldioxidbesparing, men att ansöka om att få använda sig av dessa fordon var inte heller enkelt.

– Det har varit enormt långa processer. Vi har nog öppnat upp lite så att fler kan våga ansöka, säger Lennart Karlsson. Vi har fått jobba med väldigt mycket intressanta saker och nu har vi fått ett nytt tillstånd för långa fordon.

Logistikcenter i vardande

Samtidigt som Jula tar över terminalen upprättas ett markanvisningsvtal för ytterligare

300 000 kvm logistikyta i anslutning som Jula och andra aktörer har möjlighet att köpa loss för etableringar. Falköping kommun är nöjd med uppgörelsen.

– Det är väldigt positivt. De tar inte bara över terminalen utan vi ska gemensamt utveckla hela området och Jula har ju allt på hand nu. De fortsätter att utveckla tågpendeln och locka etableringar – vi möter upp med infrastruktur in till området, säger Leif Bigsten, Skaraborg Logistics Center, Falköping kommun.

– Det här tror vi stenhårt på.

Jula är inte heller främmande för att själva bebygga delar av marken.

– Nu fokuserar vi på att utveckla tågterminalen men i förlängningen kan det absolut bli intressant med TPL och att bygga och hyra ut, säger Lennart Karlsson.

– Det känns som det är rätt så bra drag i sådana här verksamheter.

AV KLARA ERIKSSON

OM JULA

Jula grundades 1979 av Lars Göran Blank och ägs sedan 2014 till 100 procent av sonen Karl-Johan Blank. Julas centrallager i Skara mäter hela 141 500 kvm under ett tak och är därmed Sveriges största lagerbyggnad. Jula har cirka 3 000 anställda och totalt 96 varuhus; 51 i Sverige, 33 i Norge och 12 i Polen. År 2016 omsatte koncernen drygt 6 miljarder SEK.



Hemmafixarkedjan Jula tar sig an logistik som nytt affärsområde när man nu köper tågterminalen Dryport Skaraborg av Falköpings kommun för 24 miljoner SEK.

Ta plats i Sveriges bästa logistikläge



Business Region Örebro – en mittpunkt i Europa

- Railport Göteborg–Hallsberg.
- Här möts Europavägar och riksvägar.
- En av Sveriges största fraktflygplatser.

📍 Här kan du etablera dig, effektivt, lönsamt och klimatsmart.



businessregionorebro@orebro.se
www.businessregionorebro.se



Business Region
Örebro

10. Intelligent Logistik

Catenas prisade svartbygge

I oktober 2017 vann fastighetsägaren Catenas E-city Engelholm och e-modisten Boozt Intelligent Logistiks utmärkelse Årets Logistiketablering 2017. Samma dag kom beskedet från kommunen – den prisbelönta fastigheten var inte längre ett svartbygge.

Göran Månsson är eldsjelen bakom E-city Engelholm och har varit insnöad på digital handel i många år. Han drev först ett e-handelsbolag men startade TPL-bolaget Allright 2007 i Ängelholm med 10 000 kvm lageryta.

– Boozt kom till oss 2012 och frågade efter 400 kvm lager, men det slutade ganska snart med att de tog över hela lagret.

Till slut var fastigheten maximalt utbyggd och full och snart hade idén om E-city Engelholm vaknat.

– Jag satt på en åker i Norra Varalöv och tänkte att här ska vi bygga ett nytt e-handelskluster.

Catena köpte in sig i projektet hösten 2015. – Jag var tveksam först, men Catenas Gustaf Hermelin förförde mig med total öppenhet, jag fick fria händer att förverkliga min dröm.

Sveriges största svartbygge

Bygglovets godkändes och spaden sattes i jorden i början av 2016. Ett nytt 43 500 kvm stort centrallager åt Boozt och ytterligare två byggnader planerades i det nya klustret. Men problemen lät inte vänta på sig.

– Grannarna var inte så glada över att få ett stort lager som ny granne. De överklagade

bygglovets till Länsstyrelsen som upphävde bygglovsbeslutet eftersom man ansåg att det avvek för mycket från detaljplanen.

Ärendet togs upp i Mark- och miljödomstolen som gick på Länsstyrelsens linje. I Januari 2017 kom domen – bygget stod utan bygglov, trots att det nästan var klart.

– Det var en oerhört jobbig tid, medan bygget pågick svävade projektet i osäkerhet, vi höll på med Sveriges största svartbygge.

Men satsningen är viktig för Ängelholm och kommunen kom till undsättning.

– Etableringen sätter Ängelholm på kartan och innebär hundratals jobb för unga – jobb som annars är svåra att få till, säger Pontus Swahn, stadsarkitekt i Ängelholms kommun, som ansvarade för den nya detaljplanen.

Idag har Dream Logistics flyttat in bredvid Boozt, i en 15 000 kvm stor byggnad, som de fyllt med TPL-kunder inom e-handel. Boozt har option på totalt 77 000 kvm och målet är att bygga totalt 98 000 kvm logistiktytor i klustret.

Gynnsamt logistikläge

Triangeln Ängelholm-Helsingborg-Åstorp/Bjuv är utmärkt för digital handel som vill försörja Norden och norra Europa, menar



FOTO: VISUELLPARTNER

Fasadsbelysningen på Boozts nya lager i E-City Engelholm vittnar om hur viktigt företagets nära partnerskap är.

Göran Månsson, intill E4 och E6 och med hamnar och flygplatser i närheten.

– För Boozt som har kunder i Danmark och Tyskland är det perfekt.

Men det blir allt svårare att planlägga mark för logistik i kommunen, berättar Pontus Swahn.

– Det finns en intressekonflikt, Länsstyrelsen vill bevara jordbruksmarken, särskilt här i Skåne. Men det finns planlagd mark i kommunen, bland annat äger Peab ett stort markområde vid flygplatsen; gamla F14.

Framgångssagan Boozt

Boozt är en sällan skådad framgångssaga – sedan starten 2011 har företaget nått över två miljarder SEK i omsättning med över en miljon aktiva kunder. Men tillväxt föder logistikutmaningar, efter fem år hade det gamla lagret i Ängelholm nått bristningsgränsen. I april 2017 gick flyttlassen till Norra Varalöv, under en månad flyttades närmare två miljoner artiklar.

– Vi gick från manuellt till ett högautomatiserat lager och från fallande produktivitet till att produktiviteten nu stiger, berättar Niels Hemmingsen, COO på Boozt.

Lagerytan fördubblades – men kapaciteten är mångdubblades.

– Automation är mer yteffektivt än manuellt plock, så vårt nya lager motsvarar över 100 000 kvm manuell lageryta.

"Logistiken blir aldrig klar"

Boozt har världens hittills största Autostore-installation med 180 000 lådor och 151 aktiva robotar, plus kringinstallationer, transportband och automatiserade plockstationer. De har själva byggt alla sina kärnsystem; webbutik, lagerhanteringssystem (WMS), innehållshanteringssystem (CMS) och kundhan-

teringssystem (CRM), och integrerat dem med automationsanläggningen.

Boozt hyr lagret av Catena på ett 15-årskontrakt.

– Vi har utformat byggnaden och alla lösningar tillsammans med Catena för att passa automationen och vår verksamhet med en gemensam vision. Resultatet är fantastiskt,



FOTO: CATENA

– Jag satt på en åker i Norra Varalöv och tänkte att här ska vi bygga ett nytt e-handelskluster, säger Göran Månsson.

vi har en av branschens effektivaste logistiksetuper.

Enligt Niels Hemmingsen är bra logistik en hygienfaktor i e-handeln.

– Utvecklingen fortsätter, vi blir aldrig klara. Oavsett bransch måste logistiken alltid ligga minst två år före resten av företaget i tanken.

AV HILDA HULTÉN

LOGISTIK

TRANSPORT

Nordens ledande mäsas och konferens för logistik- och transportlösningar

MED TRUCK 2018

TRÄFFA ÖVER 5000 LAGER- OCH LOGISTIKANSVARIGA

5 – 7 nov 2018 Svenska Mässan, Göteborg

**BOKA DIN
MONTER
REDAN IDAG!**

www.logistik.to

Partners:



FOTO: BOOZT

NOMINERA TILL ÅRETS LOGISTIKETABLERING 2018

Priset Årets Logistiketablering 2018 kommer att delas ut under Logistik & Transport-mässan i Göteborg den 6–8 november, där Intelligent Logistik är officiell mediapartner.

Just nu pågår juryns arbete med att ta fram finalister för årets utmärkelse. Grundkriteriet är att bygget ska stå klart under 2018, vara innovativt, energismart, möta ett reellt behov och även ha fokus på de anställda. Glöm inte att nominera din favorit-etablering! Kriterierna för priset hittar du på intelligentlogistik.com

– Oavsett bransch måste logistiken alltid ligga minst två år före resten av företaget i tanken, säger Niels Hemmingsen.

Fabian Bengtsson:

Detaljhandeln i stormens öga

Digitaliseringen av detaljhandeln kommer att skörda fler offer, menar Netonnets ägare Fabian Bengtsson, som själv beslutade att lägga ner familjeföretaget Siba:

– Att gå till pappa och säga att vi ska lägga ner hans livsverk var inte lätt. Men det är bara att välja – anpassa sig eller gå under.

Digitaliseringen av detaljhandeln krossar många i sitt spår. En bransch som redan fått känna på digitaliseringens kraft är hemelektronikbranschen – idag sker nästan vart tredje köp inom hemelektronik på nätet.

Fabian Bengtsson, fd vd för SIBA och ordförande för Netonnet, var en av dem som stod mitt i stormen när det blåste som värst. Netonnet växer och blomstrar – men familjeföretaget Siba vars ägare köpte nätkonkurrenten 2011, finns inte mer.

– Att gå till pappa och säga att han ska lägga ner sitt företag, det var inte enkelt – för att lyckas vara detaljhandlare i tre generationer behöver man ständigt förändra sig och ha modet att fatta tuffa beslut tidigt, sa Fabian Bengtsson, när han talade om detaljhandels-trender på Plankonferensen i april.

Folke Bengtsson, Fabians farfar, grundade Siba 1951 och det var ett 66 år gammalt företag som stängde sin sista butik 2017 – några år efter att två andra jättar gått i konkurs: Onoff (2011) och Expert (2012).

Bilden Fabian Bengtsson målar upp både över nuläget och för framtiden, är inte ljus – åtminstone inte för den fysiska butikshandeln.

All tillväxt från e-handeln 2017

– Detaljhandeln går igenom en enorm förändring, alla kommer inte klara omställningen, den sker nu, sade Fabian Bengtsson och pekar på trenden i USA där närmare 9 000 butiker stängde 2017.

– Fler butiker kommer stänga. Sanningen är också att ingen fysisk handlare har lyckats bli riktigt framgångsrik digitalt.

Digitaliseringen sker i en hastighet som är svår för butikägarna att hänga med i. De flesta anser att butiker kommer finnas kvar som en del i en ”omni-kanal”; som skyltfönster för varumärket och dess produkter, med möjlighet att testa och känna på produkterna. Det fysiska skyltfönstret och webbshopen på lsammans en enhet, liksom den sömlösa försörjningskedjan som möter kundens behov, där kunden är.

Men för den fysiska butikshandlaren som sitter med en tungrodd stock av fysiska butiker som kostar pengar, är det inte helt enkelt att ställa om i den takt som krävs.

– I Sverige stiger kvadratmeterpriserna på hyrorna, i snitt lägger börsnoterade detaljhandelsföretag 14 procent av sin omsättning på hyreskostnader, den siffran borde snarast ligga på sex procent, sade Fabian Bengtsson.

När digitaliseringen slår mot en bransch går det fort, vilket nu kan ses exempelvis hos de traditionella modekedjorna.

– Vid 10 procents penetration av onlineförsäljning, då blir det ketchupeffekten och det ser vi nu för mode- och sportprodukter, de är redan inne i stormens öga.

Butiksladans tid förbi

De stora butiksladornas tid är förbi – det har många hemelektronikkedjor redan insett och de som har kvar fysiska butiker arbetar aktivt för att minska butiksytorerna. Men övriga branscher och fastighetsägarna har ännu inte fullt ut greppat detta, menar Fabian Bengtsson.

– Hur agerar man? Bygger vi köpcentra? Ja – köpcenter till samma yta som femton ”Mall of Scandinavia” planeras fram till 2025. Men om besökarna nu viker – vad kommer då att ske?

Ohållbar strategi öppna fler butiker

Strategin att skapa tillväxt genom att öppna fler butiker håller inte längre, menar han.

– Se på apoteksbranschen, där har antalet butiker ökat med 58 procent sedan omregleringen 2010, samtidigt är det nätapoteket Apotea som står för den största tillväxten. Det blir ohållbart i längden.

Konsekvenserna av att fysiska butiker läggs ner i en rasande takt, riskerar dessutom att bli allvarliga – inte bara för butikskedjan i sig. När butiker läggs ner sägs anställda upp, och det i en bransch där många unga och nyanlända har sitt första jobb.

– Vi kommer att se många uppsägningar inom detaljhandeln och visst, det blir också fler jobb på lagren men där kommer automationen att öka, och med den, kompetenskraven, sa Fabian Bengtsson.

– Vi riskerar att se ytterligare polarisering i samhället, konstaterade Fabian Bengtsson, som, liksom många andra tycker att fastighetsägarna borde vakna och bjuda till mer.

– Det behövs lägre hyror och kortare kon-

FOTO: KLARA ERIKSSON



Fabian Bengtsson talade om detaljhandelstrender på Plankonferensen i april.

trakt. Alternativet är att butikerna stänger.

Amazon här innan jul

Som om det inte räckte med den revolution som redan sker inom detaljhandeln – det stora spöket Amazon lurar på andra sidan Nordsjön och många försöker förutsäga vad som kommer ske när de bestämmer sig för en expansion även på den nordiska marknaden.

– Amazon är redan här, frågan är när de

kommer till Sverige med en fysisk etablering. Jag tror det blir redan i höst, innan jul.

Betydelsen av de multinationella e-handelsjättarna går inte att underdriva, menar Fabian Bengtsson.

– Amazons kundklubb Prime har fler användare än antalet registrerade valdeltagare i USA. Alibaba, hade en större omsättning på Singles Day i Kina den 11/11, än HMs årsomsättning.

AV KLARA ERIKSSON OCH HILDA HULTÉN

ALEXA GÖR FRAMTIDEN OSÄKER FÖR VARUMÄRKEN

Precis som många andra handelskännare spår Fabian Bengtsson att värdet av varumärken kommer att öka, medan värdet av återförsäljarnas varumärke kommer att minska, i takt med Amazons spridning. Men även varumärkena kan vara hotade. Amazon har till exempel hårdtsatsat på röststyrningssystemet ”Alexa” – där strategin är att vänja in kunderna till att beställa varor genom Alexa genom att där erbjuda ytterst förmånliga priser. Steget efter blir att Alexa bara ”hittar” Amazons varor – och att kunderna vid de laget tappat intresset för varumärket, fullt nöjda med den smidiga och billiga konsumtionslösningen.



2011 köpte Sibas ägare nätkonkurrenten Netonnet. Nu är Siba utfasat och Netonnets näthandel och lagershoppar har tagit över helt.

FOTO: NETONNET

E-HANDELN I SIFFROR

2007 skedde 3 procent av den totala detaljhandeln på nätet

2017 växte e-handeln med 16 procent och 8,7 procent av den totala detaljhandeln skedde på nätet.

Kategori	Andel e-handel	Tillväxt 2017
Hemelektronik	30	14 %
Kläder och skor	16	13 %
Sport och fritid	10	17 %
Bygghandel	10	21 %
Heminredning	5	18 %

Källa: E-barometern.

12. Intelligent Logistik



Superfabriken bygger på lean och automation

Ett stenkast från hamnen i Piteå ligger trähusfabrikanten Lindbäck's nya "superfabrik". I full kapacitet kommer den att spotta ut en husmodul i halvtimmen – med hjälp av lean och en hög grad av automation.

En dryg meter packad snö bäddar in Lindbäck's pinfärska husfabrik när Intelligent Logistik kommer på besök en torsdag i april. Fabriken ger vid första anblick ett ganska modest intryck – ingången ligger på den bara hundra meter breda kortsidan av fabriken medan långsidan är nästa fyra gånger så bred. Men här, ett stenkast från sommarstaden Piteå och inte långt från "Norrbottens riviera": Piteå havsbad, och hela 95 mil från Stockholm och Sveriges största bostadsmarknad – har Nordens största trähusfabrikör byggt sin nya "superfabrik". Med den kommer Lindbäck's kunna tredubbla produktionen.

– Fabriken gör det möjligt att bygga enligt lean-principer och koppla ihop flödena, vi har hämtat mycket inspiration från bilindustrin, berättar Lindbäck's logistikchef Lars

Wallgren, som möter i entrén, där doften av nysågat trä redan är påtaglig. En robust trätrappa leder oss upp till kontorsavdelningen som präglas av det nordiskt ljusa.

I ett mötesrum och jag får se en karta över fabriken, som mäter hela 42 000 kvadratmeter, varav drygt 25 000 kvm är produktionsyta. När fabriken uppnått sin fulla kapacitet kommer den kunna spotta ut en husmodul, på ca 40 kvm, i halvtimmen.

– Vi färdigställer så mycket som möjligt i fabrik för att minska arbetet ute på byggplatsen; köken sätts in, badrum kaklas etc. De ytterligare saker som behövs vid montage, levereras inuti modulen för att minimera transport och hantering av material. Detta minskar i sin tur risken för kvalitetsavvikelser.

Lindbäck's tillverkar modulbyggda flerfamiljshus i trä. Det mesta som produceras går till Stockholmsregionen där drygt 70 procent av Lindbäckshuset byggs. Bostadsmarknaden och byggsektorn har varit glödhet länge, men nu finns tecken på att åtminstone bostadsmarknaden håller på att svalna. Men det är inget som oroar Lindbäck's.

– Vi har inte sett någon vikande efterfrågan på bostäder utan den verkar vara stor fortfarande. Men vill kunden byta till hyresrätter, då hjälper vi till, och där ser vi en ökad andel, säger Lars Wallgren.

Hållbara processer

Att bygga modulhus i fabrik har många fördelar. Risken för fuktskador minskar när mycket av arbetet sker i en skyddad miljö under tak. Möjligheten att effektivisera byggandet, vilket Lindbäck's gjort till något av sin expertis, är också större än på ett traditionellt bygge.

För Lindbäck's har råvaran alltid varit trä, ett förnyelsebart och hållbart material som ligger i tiden. Hållbarheten går igen i utformningen av den nya fabriken, som man täckt

»Vi måste skaffa oss en annan typ av kompetens för vår grad av automation. Vi går från hammare och spik till montering i fabrik. Vi behöver fortfarande snickare men även systemkompetens«

med solpaneler.

– Sett över året är vi självförsörjande på el. Men hållbarheten gäller även medarbetarna, vilket blir tydligt på vår rundvandring i fabriken: personalutrymmena är utrustade med gym, bubbelpool och bastu med utsikt över Bondöfjärden – på andra sidan kan man skymta Pite havsbad. Genom fabriksproduktion har man också möjlighet att skapa en bättre arbetsmiljö för medarbetarna som slip-



Personalutrymmena är bl a utrustade med gym, bubbelpool och bastu med hisnande utsikt över Bondöfjärden.



Logistikchef Lars Wallgren visar en karta över den nya 42 000 kvm meter stora superfabriken i Piteå hamn.



I olika delar av fabriken färdigställs väggar och tak separat, för att sedan föras över till linan.

per stå ute i regn och rusk.

– Vår personalfilosofi är att de anställda ska gå härifrån i bättre skick än när de kom - det är i alla fall målet.

Stark innovationskraft

Lindbäck har utvecklat en egen leaninspirerad ledningsfilosofi där de fyra grundvärderingarna är ”innovation och drivkraft”, ”respekt och tillit”, ”hållbar framtid” och ”kunden i fokus”.

– Värderingarna är basen i lean, hur värde-erar vi våra kunder, våra medarbetare, ägare och samhället i stort. Alla medarbetare har två jobb; de egna arbetsuppgifterna och så förbättringsarbetet av desamma.

Lars Wallgren har tidigare arbetat med lean-produktion både på Scania och SSAB, men han tycker att Lindbäckens lean-modell har något andra saknar.

– Att innovation och drivkraft finns med som en av fyra grundvärderingar tycker jag

genomsyrar hela företaget. Det handlar om hur vi jobbar, har du inte ett ledarskap som uppmuntrar innovationer kommer du inte att få några. Det är helt oviktigt vem som har gjort fel, det intressanta är vad vi kan lära oss av avvikelserna.

Lindbäcksfabriken är utformad för att optimera flödena, minimera tidsslöseri och målet är ett kontinuerligt flöde utan avbrott i fabriken. Att sträva efter minskade ledtiderna gäller även koncernen i stort.

– Vi jobbar hårt för att minimera tiden från att vi skakar hand med kunden till att någon flyttar in i lägenheten. Och vi är rätt bra på det, säger Lars.

– I Luleå har vi två byggen som håller på att färdigställas på två veckor från grund till hus på plats. Till inflytt tar det sex månader.

Kräver ny kompetens

Längre in i produktionslokalerna blir doften av sågat trä ännu starkare. Vi börjar vår runda i logistikcenter 1, dit regler, skivor och liknande byggnadsmaterial levereras. Här står en gigantisk skivfräs och en lika stor skivsåg för tillfället stilla

– Det har varit en utmaning att få de där två att jobba ihop, säger Lars Wallgren.

– Uppstarten har gått bra, men vi måste skaffa oss en annan typ av kompetens för vår grad av automation. Vi går från hammare och spik till montering i fabrik. Vi behöver fortfarande snickare men även mer systemkompetens.

Logistikcenter 1 är också startstation för Lindbäckens automatiska transporttåg som går härifrån till väggmonteringen. Tåget gör att man slipper pallhanteringen – och har bredd nog för stora gipsskivor.

Vi följer tågets röda riktlinjer genom

fabriken via väggmonteringen till linan där modulerna monteras ihop. En del snickeri förekommer på fabriken, men byggprocessen innefattar mycket maskiner och teknik. Ett brett transportband matar fram husmodulerna och i slutet av transportbandet finns en annan teknisk lösning som Lindbäck utvecklat: efter att husmodulerna ordentligt packats in i plast så lyfts de försiktigt med hjälp av en fem-grenad, tio meter lång gaffel av transportbandet och upp på en automatisk transportör som för modulen upp på lastbilsflaket.

Just nu gör färdigställs 37 moduler i veckan, till årsskiftet ska det vara 60 och på sikt 80 stycken.

– Till 2019 ska vi ha nått det målet. Vi har anställt 150 personer det senaste året som har gått dubbelt i vår gamla fabrik för att lära sig produktionen.

Till sin hjälp har medarbetarna det egna IT-systemet ”10s” som ska ge de anställda all nödvändig information för att utföra sina arbetsuppgifter på 10 sekunder.

Hoppas på sjötransporter

Trots det ultimata läget för sjötransport invid hamnen, och med järnvägsspår utanför knuten, går alla in- och utleveranser idag per lastbil.

– Tanken från början var att modulerna skulle levereras till Mälardalen sjövägen, men det gick inte ihop ekonomiskt.

År 2015 chartrade man ett lolo-fartyg (lift on, lift off) som transporterade moduler till Gävle hamn, men det blev både krångligt och dyrt.

– Den sista sträckan till byggplatsen måste ju ändå gå på lastbil, förklarar Lars, som tillägger att man inte gett upp hoppet om en

framtida sjölösning.

Idag körs de flesta modulerna direkt till byggplats, men Lindbäck har även en stor tomt för mellanlagring i Knivsta.

Det mest logiska för företaget hade varit att bygga den nya fabriken närmare Mälardalen – då hade man sluppit transporter på 95 mil. Men rent ekonomiska kalkyler utan ”hjärta” verkar inte vara något för familjeföretaget Lindbäck.

– Ägarna vill vara nära sina familjer, och ledningen vill vara nära fabriken. Jag tycker det är fantastiskt, att en sådan här makalös satsning görs häruppe, säger Lars Wallgren

TEXT OCH FOTO KLARA ERIKSSON

BEGRÄNSANDE LASTBREDD FÖR HUSMODULER

Lindbäckens husmoduler levereras idag uteslutande med lastbil. Breddreglerna för byggtransporter på väg begränsar hur breda moduler som går att bygga – idag är det inte tillåtet för byggindustrin att köra moduler bredare än 4,15 meter, något som begränsar design och utformning av husen.

– Av någon utgrundning anledning gäller 4,5 meter för andra typer av transporter, men inte för oss, säger Lars Wallgren.

– I Stockholm stad är det ännu strängare regler som gäller till exempel för längden på fordon, vilket är en anledning till att vi behöver ha tomten för mellanlagring i Knivsta, säger han och berättar att företaget lobbyar för att få reglerna ändrade.

FRÅN BYSÅG TILL BOSTADSFABRIK

Familjeföretaget Lindbäck grundades 1924 som en bysåg i byn Kallfors. Idag är bolaget Sveriges största tillverkare av flerbostadshus i trä, med ca 400 anställda och två fabriker. Förutom den nya superfabriken på Haraholmen finns Lindbäckens gamla, 18 000 kvm stora fabrik i Öjebyn utanför Piteå, som producerar 1 200 kvm nyckelfärdiga bostäder per vecka. Lindbäck producerar främst flerbostadshus i upp till 8 våningar.



swisslog
Member of the KUKA Group

AVANCERADE & AUTOMATISERADE
PLOCKLÖSNINGAR

Swisslogs framtidssäkrade automationslösningar och SynQ WMS är designade för att ge den insikt och flexibilitet du behöver för att möta ditt företags ständigt förändrade krav. För att de ska fungera lika bra i morgon som idag.

14. Intelligent Logistik

E-handeln driver upp logistikhyrorna

Hyrorna på logistikfastigheter steg med 7 procent globalt under 2017, enligt en rapport från Prologis. Mest steg hyrorna i USA med 9 procent, medan Europa visar en blygsammare ökning. Främsta drivkraften är e-handels tillväxt, vilket gynnar Prologis som har Amazon som största hyresgäst globalt.

Prologis årliga hyresindex visar att hyrorna på logistikfastigheter stiger allt snabbare. Globalt steg hyrorna med 7 procent under 2017 och i USA steg hyrorna med hela 9 procent.

– Hyresmarknaden i USA är extremt stark, e-handels utveckling i USA ligger 2,5 år före Europa, säger Prologis europeiska forskningschef och vice vd Dirk Sosef.

Det är e-handels växande behov av logistiktytor som främst driver hyresökningarna.

– Det gäller inte minst i USA men samma trend syns i Europa, säger Dirk Sosef.

Amazon största hyresgäst

Prologis är världens största logistikfastighetsbolag och ökade nyligen från 64 till 71 miljoner kvm logistiktytor genom köpet av USA-rivalen DCT. Bolaget äger fastigheter i 20 länder och andelen av bolagets tytor som nyttjas för e-handel har ökat från 5 till 20 procent på tio år. Prologis största hyresgäst globalt är Amazon som hyrde ca 1,5 miljoner kvadratmeter logistiktytor i 19 länder av Prologis under 2017, enligt Forbes. Prologis är omvänt Amazons största hyresvärd med 13 procent av bolagets globala logistiktytor –

innan DCT-köpet. Det gör Sverige till det enda landet där Amazon ännu inte hyr lager av Prologis.

– Generellt vill e-jättarna ha stora lager men det beror på marknaden, så det är mindre troligt med megalager här i Norden, säger Prologis Nordenchef Bram Verhoeven.

– I Sverige är efterfrågan störst på lager i storleken 15 000–40 000 kvm.

Stabil marknad

I Europa stiger hyrorna på logistikfastigheter mest i Barcelona, Budapest, Frankfurt, Rotterdam och Madrid.

– I Syd- och centrala Östeuropa stiger hyrorna från en relativt låg nivå, men hyrorna stiger även på mogna marknader som Tyskland och Nederländerna, säger Bram Verhoeven.

Efterfrågan speglas även i låga vakansgrader, i Europa är snittet 5,5 procent. I Sverige är vakansgraden i heta lägen ännu lägre, i Stockholm ligger vakansgraden på ca 3 procent och i Göteborg på ca 2,5 procent.

Sverige följer trots det Europasnittet med en hyresökning på 3 procent. Att hyrorna inte



FOTO: PROLOGIS

Prologis är Amazons största hyresvärd och äger 13 procent av bolagets globala logistiktytor.

stiger mer beror enligt Bram Verhoeven på god marktillgång och att hyrorna inte sjönk så mycket under senaste lågkonjunkturen och inte har något att "ta igen".

– Sverige är en av de mest stabila hyresmarknaderna i världen.

Trots stort intresse från utländska investerare är Prologis en av få internationella aktörer på den svenska marknaden.

– Man måste ha lokalkännedom och ett team på plats, annars är det svårt att slå sig in.

Läget allt viktigare

E-handels fokus på last mile gör också den geografiska placeringen allt viktigare. Kun-

derna vill ligga nära stora konsumtionsmarknader i moderna fastigheter.

– Det är extrem markbrist i heta lägen, vilket gör det svårt att få till nyetableringar.

Ökande byggkostnader driver också upp hyresnivåerna. Byggbolagen har fullt upp, materialpriserna stiger och standardkraven på fastigheterna ökar. Lagerhyrorna utgör dock en liten del av totalkostnaden för supply chain, menar Bram Verhoeven.

– Lager står för 5-10 procent av företagens totala logistikkostnader, så hyran påverkar valet av fastighet relativt lite. Det är läget som avgör.

AV HILDA HULTÉN

<västerås>

ETABLERA I EN STAD DÄR LÄGET GÖR SKILLNAD

Mälardalen är den mest import- och exportrika regionen i Sverige med effektiva logistik- och transportlösningar. En väl utvecklad infrastruktur och innovativa automationslösningar gör Västerås till en attraktiv etableringsstad.



NORDENS STÖRSTA
KOMMERSIELLA
INSJÖHAMN

450
000

450 000 M²
ETABLERINGSMARK
FINNS TILLGÄNGLIG



FYRA TRANSPORTSLAG;
VÄG, JÄRNVÄG, FLYG
OCH SJÖFART

Vill du veta mer om vad Västerås har att erbjuda?
Se naringslivvasteras.se eller maila till naringsliv@vasteras.se

»Det offentliga måste ta ansvar«

– Katarina Norén om hamninфраstrukturen

För att stärka svensk konkurrenskraft och skapa ett hållbart nationellt logistiksystem behöver logistikkedjan effektiviseras. Hamnarna har ett stort ansvar som nod i transportkedjan mellan sjövägen och landinfrastrukturen, men utvecklingen måste göras gemensamt, menar Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén.

Konkurrensen inom den globala sjöfarten är benhård och marginalerna små, om inte obefintliga. Den utvecklingen pressar rederierna att bygga större fartyg som kan frakta större volymer till lägre kostnad. Hamnarna i sin tur som vill kunna ta emot de stora fartygen – tvingas till dyra investeringar.

– Det blir allt färre anlop, och både hamnar och statliga myndigheter satsar på att kunna ta emot större fartyg samtidigt som de lägger större delen av kostnaden för investeringarna på sjöfarten – men det här är sjöfartens pengar och de ska användas på ett effektivt sätt, säger Katarina Norén.

Lokala intressen styr

För Sveriges del har EU pekat ut fem så kallade ”Core-hamnar”, som har möjlighet till extra stöd från EU och som anses särskilt viktiga för den europeiska industrin. Dessa är Göteborgs Hamn, Stockholms Hamnar, Trelleborgs Hamn, Copenhagen Malmö Port (CMP) och Luleå Hamn. Men än så länge har inte mycket gjorts för att stärka detta, av EU initierade nätverk. De försök som hittills gjorts för att ta fram en nationell hamnstrategi har också misslyckats. Svårigheten ligger i att samordna alla olika intressen, menar Katarina Norén.

– Någon nationell styrning över hur enskilda hamnar ska satsa eller inte satsa finns inte idag. Hamnarna sitter istället ofta i en regional monopolsituation där lokala och regionala industrier behöver nyttja hamnen för import och export av varor. De investeringsbeslut som tas styrs främst av kommunala hamnbolag och lokalpolitiska intressen.

Offentligt ansvar

Hamnarna är kommunalägda medan landinfrastruktur och service som lotsning och isbrytning är statlig. Här behövs mer av samordning och prioritering i transportkedjan, menar Katarina Norén.

– Det kommunala självstyret är grundbulten i hamnutvecklingen men lokala intressen måste kombineras med en nationell samordning av resurser. Det offentliga måste ta ansvar, det är avgörande för sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft och för att säkerställa ett effektivt transportslagsövergripande flöde.

Katarina Noren tycker att SKL och Trafikverket borde kunna spela en större roll i samordningen.

– SKL kanske kunde ha ett strategiskt ansvar. Men alla vi offentliga aktörer borde arbeta hårdare för ett optimalt resursutnyttjande, tillsammans med hamnarna.

Viktig digitalisering

Och hamnarna behöver satsa både på digitalisering och automation om Sverige ska leva visionen om ett fossilfritt transportsystem och klara konkurrensen med omvärlden.

– Alla behöver se över sin kostnadsbild och dra sitt strå stacken, och hamnarna har väldigt stora möjligheter att göra det. Förutsättningarna och kapaciteten för digitalisering finns, det är bara implementeringen som saknas. Här kan vi verkligen göra skillnad, säger Katarina Norén.

Automation kommer att minska behovet av arbetskraft i hamnarna, samtidigt som digitaliseringen ställer nya kompetenskrav. Digitaliseringen och effektiviseringen påskyndas genom det EU-initierade projektet STM, Sea Traffic Management, som kan skapa en kontinuitet i godsflödena när varuägare, rederier och hamnar kan dela och utbyta information.

Sjöfartsverket är med och stöttar de hamnar som vill koppla upp sig och kommer att skapa ett program för digitalisering av hamnar.

– Initiativet ska komma från den enskilda hamnen. För varje hamn som kopplar upp sig blir vi som sjöfartsnation mer konkurrenskraftiga, säger Katarina Norén.

AV KLARA ERIKSSON



FOTO: NIKLAS FASTH

– Det kommunala självstyret är grundbulten i hamnutvecklingen men lokala intressen måste kombineras med en nationell samordning. Det är avgörande för sjöfartens framtida konkurrenskraft, säger Katarina Norén.

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.

Och 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

OM STM



BILD: STM

Enligt Sjöfartsverket beror 65 % av alla olyckor till sjöss på mänskliga faktorer. Med ny teknik skulle antalet sådana olyckor kunna minska drastiskt. Konceptet Sea Traffic Management (STM) är en metod för att guida och övervaka sjötrafiken på ett liknande sätt som flygledning och syftar till att höja säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster. Metoden är utvecklad utifrån Sjöfartsverkets Monalisa-projekt (2010-2015), medfinansierat av EU-kommissionen. Med hjälp av STM kan sjöfarten jobba effektivare med bl a ruttoptimering, bättre övervakning och effektivare hamnanlop. Tidiga tester visar att Sea Traffic Management kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 %.

16. Intelligent Logistik

Automatiserat hamnarbete framtiden för Göteborg

Med hjälp av automation vill APM terminals skapa en hamn som står sig i den globala konkurrensen.

– Det är viktigt för Sverige att hänga med i den globala trenden, vi är inte världens centrum utan ligger lite i utkanten, sade Henrik Kristensen, vd för APM Terminals, på Stora hamndagen i april.

Internationella Maersk-ägda hamnoperatören APM Terminals har främst blivit omskriven på grund av hamnkonflikten i Göteborg – som lämnat hamnen blödande och lett till rekordstora volymtapp på containersidan. På plats på Stora hamndagen fanns APM Terminal Göteborgs vd Henrik Kristensen som, även om det inte gick att undvika att tala om hamnkonflikten, i huvudsak fokuserade på hur APM Terminals satsningar på att digitalisera och automatisera Göteborgs hamn.

– Vi skulle inte klara att ta emot de godsvolymer vi gör utan digitala system, men dessa gör oss också väldigt sårbara, förklarade Henrik Kristensen – Maersks alla hamnar blev t ex stillastående när en av deras datorer slogs ut i en cyberattack.

Men att vara stor är också en fördel för att kunna stå sig i den globala och hårdnande konkurrensen.

– Vi finns över hela världen och har möjlighet att replikera oss, sa han.

Styrs av tre nätverk

Idag råder en oligopolsituation inom den internationella sjöfarten; rederierna har sla-

gits ihop till tre stora nätverk som bygger allt större skepp som kräver allt mer av hamnar och farleder.

– Det är mycket större fartyg som ska in på ännu kortare tid, vi ska hantera en tyngre last och det här kommer leda till en sortering och i förlängningen till färre hamnar, sade Kristensen, och pekade på vikten att Sverige hänger med.

– Om man ser till ett stort logistiksystem så ligger vi sist på skeden. Vi måste förbättra oss om vi ska kunna konkurrera.

Han pekade på hur övriga delar av logistiksystemet optimerats under de senaste 20 åren – men hur hamnarna ”klarat sig” från effektivisering och optimering och haft fortsatt

»Om man ser till ett stort logistiksystem så ligger vi sist på skeden. Vi måste förbättra oss om vi ska kunna konkurrera«



I Göteborg planerar APM för en automatisering och digitalisering av hela containerhamnen – vilket kommer att minska och förändra behovet av arbetskraft.

ganska goda intäkter.

– Hamnarna kommer komma under press för det har effektiviserats så mycket i andra delar av kedjan. Nu står de på tur, sa Henrik Kristensen.

Kräver ny kompetens

Globalt sett ligger Kina och Mellanöstern i framkant vad gäller hamnautomatisering, menar Henrik Kristensen.

– Där lägger man en prestige i området, medan vi i Europa, som har höga kostnader för arbetskraft och verkligen borde ha incitamenten, ligger efter.

APM terminals vill däremot ligga i framkant. I Göteborg planerar man för en automatisering och digitalisering av hela hamnen – en effektivisering som kommer att förändra hamnarbetaryrket och som minskar behovet av arbetskraft – vilket säkerligen passar terminaljätten som verkar ha svårt att komma överens med sina anställda.

David och Goliat

Hamnarbetarförbundet i Göteborgs lokala kamp för att få samma fackliga rättigheter som LO-förbundet Transport har och beskrivits som en Davids kamp mot Goliat. Den öppna konflikten har pågått i två år och har lett till att regeringen nu utreder en laginskränkning av strejkrätten. Under 2017 varslade APM 140 hamnarbetare – många av dem anslutna till Hamnarbetarförbundet, vilket verkar ha satt p för konflikten – i alla

fall för den här gången.

”Morgondagens terminal” som APM planerar för kommer ha nya automatiska kranar som matchar de större fartygen, automatiska grindar som möjliggör för åkarna att hämta last dygnet runt och avancerade digitala system. Framtidens hamnarbetare kommer inte sitta i kranar och truckar utan i kontor och styra allt på skärmar, vilket innebär helt nya arbetsuppgifter och behov av ny kompetens.

– Jag var uppe hos Transportarbetarförbundet och drog den här presentationen och pratade om de stora förändringar som kommer att ske. Det landade lite i ”bara han är organiserad så”.

AV KLARA ERIKSSON

FAKTA APM

40 av APMs 1 300 terminaler världen över är automatiserade

Investeringarna i hamnen kommer tredubbla kapaciteten till över 2 miljoner TEU.

Under 2017 hanterade APMT 644 000 TEU, en minskning med 19 procent mot 2016, då man hanterade 798 000 ton och drygt 28 procent mindre än år 2012 när APM tog över terminaldriften och hamnens toppnoterade med 900 000 TEU.

Vi växer i takt med våra kunders framgångar

Vår tillväxt visar hamnens roll som nav i ett starkt och växande logistikläge. Här finns den kundnära flexibiliteten och serviceviljan, och samtidigt den stora hamnens kapacitet, resurser och långsiktighet.

Med nya etableringsområden och en utbyggnad av hamnen rustar vi för framtidens godsflöden, fartyg och näringslivets krav på effektiv logistik.

Norrköpings Hamn

Läs mer om oss på norrkopingshamn.se
Vi finns också på LinkedIn, Facebook och Instagram



– Vi skulle inte klara att ta emot de godsvolymer vi gör utan digitala system, men dessa gör oss också väldigt sårbara, sa APMTs Sverige-vd Henrik Kristensen vid Stora Hamndagen i april.

Piteå hamn bygger ut

Efter flera års förberedelser bygger Piteå hamn ut med 115 meter ny kajyta och lagringsutrymme – en investering som krävs för att klara utvecklingen mot ökade godsvolymer och större fartyg.

Piteå hamn är en av de djupaste hamnarna i Bottenviken och kan ta emot fartyg med ett inseglingsdjup på 11,7 meter. Men för att sjöfarten i norra Sverige ska kunna stå sig i längden behöver farleden i Norra Kvarken fördjupas – något som är på gång som en del av projektet ”Malmporten”, som finns med i Trafikverkets förslag till nationell transportplan för 2018–2029.

– Jämta Norrbottenbanan, som vi hoppas få en anslutning till, är Malmporten det viktigaste infrastrukturprojektet i Norrbotten. I alla fall för oss, säger Ulrika Nilsson, vd för Piteå hamn, när vi ses i hamnen – som framförallt hanterar skogsprodukter som kraftliner och sågade trävaror.

Nu bygger man ut med ytterligare en kaj-

plats – en investering på 130 miljoner SEK. Den nya kajen ska stå färdig i slutet av 2018 och får samma djup som övriga hamnen.

– Vi har under ganska många år sett ett behov av utökad kapacitet vad gäller hamninfrastruktur, godsvolymer ökar och fartygen blir större. Vi har planerat för detta i flera år och nu byggs det som sjutton här nere.

Svårt för kustsjöfarten

Att Lindbäcks placerade sin nya husfabrik i hamnen är en källa till stolthet. Men det svider att man inte lyckats hitta en affärsmodell för att kunna leverera husmodulerna sjövägen ner till Stockholmregionen.

– Det var svårt att hitta en affärsmodell på sjö. Vi hoppas ändå att vi ska hitta en lösning, men då blir det troligtvis tillsammans med andra parter, säger Ulrika Nilsson.

– Kustsjöfart är vi och nosar på, men sedan höjer Sjöfartsverket lotsavgift och farledsavgifter – det sänder inte rätt signaler.

Trä- och pappersvaror står för den största godsandelen av det som hanteras i Piteå hamn – men det finns även en växande oljeindustri i form av Pream-ägda Sunpine – som tillverkar råtdiesel av från biprodukter från pappersindustrin. En annan växande godsandel står vindkraftparken Markbygden som Svevind projekterar för, där 1 101 vindkraftverk kom-



FOTO: KLARA ERIKSSON

– Jämta Norrbottenbanan, som vi hoppas få en anslutning till, är Malmporten det viktigaste infrastrukturprojektet i Norrbotten, i alla fall för oss, säger Ulrika Nilsson

mer rymmas, när den står färdig.

– Delarna till vindkraftverken levereras via hamnen från bland annat Kina och de är gigantiska. Det blir olika dispenstransporter när de tas vidare på väg sedan. Det kräver en hel del av hamnen, säger Ulrika Nilsson.

Under 2018 förväntas ca 85 vindkraftverk. Piteå hamn investerar och bygger ut och hamnoperatören Shorelink anställer ca 50 personer för att klara den ökade verksamheten.

AV KLARA ERIKSSON

FAKTA PITEÅ HAMN

- **Årsomsättning:** ca. 1,7 miljoner TEU
- **Antal anlöp:** ca. 350
- **Antal kajer:** 2 (snart 3)
- **Lastkajyta:** 580 meter + 60 m oljelastkaj
- **Järnvägsspår:** 3

Kilen X krysset

Kilenkryssets målmedvetna arbete ger utdelning. Våra Logistiklägen växer med nya hyresgäster, markförsäljningar till aktörer som också vill verka inom våra områden och stark tillväxt.

Hos oss finns möjligheten att välja. Vi bygger lokaler för långsiktigt ägande, med nöjda hyresgäster i fokus. För de företag som själva vill äga och bygga sina lokaler finns möjligheten att köpa mark och bli en del i den helhet som våra verksamhetsområden utgör.

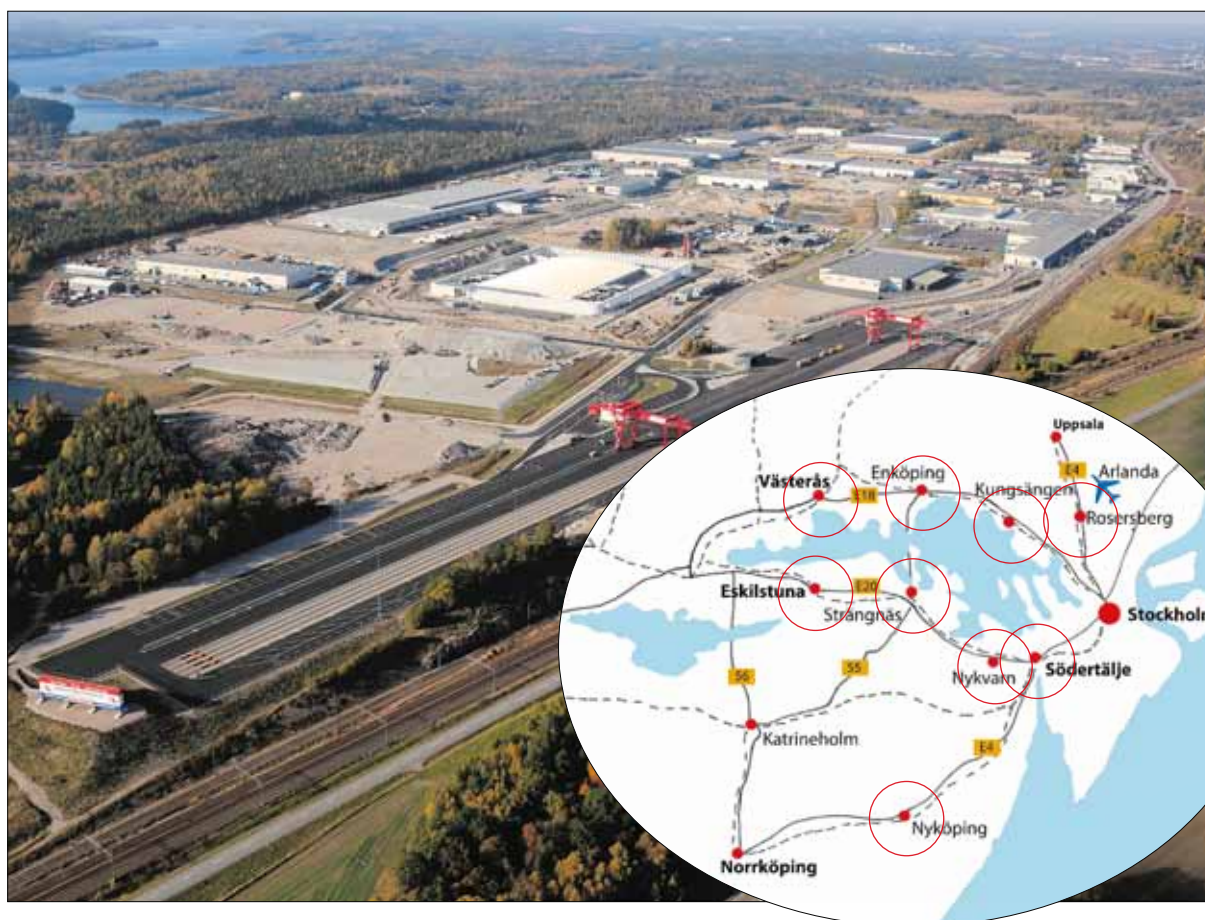
Intresset är fortsatt stort för etableringar inom våra områden i Stockholm och Mälardalen. Nya markförvärv öppnar upp för nya projekt. Vi ser med spänning och tillförsikt fram emot god tillväxt och utveckling.

Välkommen till Kilenkrysset!

kilenkrysset.se

0152-244 00

Utvecklingen fortsätter, både i våra etablerade områden och i nya, lika attraktiva lägen.



BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR

18. Intelligent Logistik

Internet of Goods

– nu kommer internlogistikens renässans

Digitaliseringstakten ökar snabbt och stärker konsumentmakten – att möta kraven på valfrihet och bekvämlighet är nu en affärskritisk fråga. Detta i kombination med Internet of Goods frammarsch ger ett pånyttfött behov av och intresse för effektiv internlogistik.

Talet om "upplevelseekonomin" har blivit ett mantra inom handeln. Det brukar sägas att det inte längre är bara produkter och tjänster som säljs utan även upplevelser. Konsumenten har makten och skall beröras och engageras. "Experience Economy" är enligt vissa på väg mot en "Attraction Economy" som helt bygger på emotionella kopplingar – att köpa för att "det kändes rätt".

Handelsledet omformas när gränserna mellan produkter, tjänster och aktörer suddas ut och platserna där transaktionen sker och sättet att handla förändras i grunden. Konsumenterna kräver större urval, snabbare leveranser och kanaler som ger möjlighet att handla i butik eller online, bedöma produkterna fysiskt, välja fritt och få leverans samma dag.

Valfrihet betonas ofta som konsumentens högsta prioritet. Enkelhet och bekvämlighet är emellertid minst lika viktigt.

Men att leverera en sömlös, friktionsfri, total köpupplevelse är inte bara en försäljningsutmaning; det är också en leveransutmaning. "Front end" måste kopplas ihop med en effektiv "back end". Det krävs ett distributionsnätverk som kan stödja olika typer av köpupplevelser baserade på köparens unika situation, dessutom med korta ledtider och minimerade transport- och hanteringskostnader. Kanalkonkurrens utvecklas till nätverkskonkurrens i nya digitala ekosystem.

Från omni till opti

Omnikanaler, där valfrihet länge varit grundidé, utvecklas nu till optikanaler, dvs "supply chains of one", där konsumenten själv utformar och väljer vilka enheter (noder och länkar) som skall användas vid det aktuella köptillfället. Lite populärt kan man säga att förrätt, varmrätt och efterrätt ersätts av ett smörgåsbord där konsumenterna själva bestämmer vad, när och hur rätterna skall "betas av". "One size fits all" ersätts av "My size fits me".

För att detta skall fungera i praktiken krävs ett omfattande nytänkande inom fysisk distribution. Det är här digitaliseringen kommer in.

Traditionella lagerlokaler omvandlas i snabb takt till "fulfillment centers" med smarta, datadrivna verksamheter. Relativt små hubbar eller "hyper-local fulfillment centers" med flexibel, enkel automation och "goods to picker"-system som inte kräver fasta ställage och sorteringsystem. Kompakta, mobila robotar och moduldesign gör lös-

»För att detta skall fungera i praktiken krävs ett omfattande nytänkande inom fysisk distribution«

ningarna användbara i olika miljöer. Processer, utrustning och fordon automatiseras och behovet av att styra, samordna och optimera de olika komponenterna ökar för varje dag.

Internet of Goods och datahantering

Begreppet "Internet of Goods" (IoG) kan användas för att definiera den snabbt växande digitaliseringen av produktion, hantering, sortering, lagring och förflyttning av fysiska produkter. IoG är ett utmärkt verktyg för nytänkande och innovation när det gäller fysisk distribution - speciellt inom den snabbväxande e-handeln.

IoG har medfört en renässans för internlogistiken generellt och för automatiserad materialhantering speciellt. Under 1980-talet – och speciellt runt 1985 – var intresset för materialhantering stort, för att sedan sjunka under 1990-talet. Under 2010-talet har intresset ökat väsentligt igen.

Den tekniska utvecklingen gör att valmöjligheterna ökar, samtidigt ökar komplexiteten



FOTO: HILDA HULTÉN

Dag Ericsson är logistikforskare och konsult sedan över 50-år. Här beskriver han digitaliseringens påverkan på internlogistiken och hur man kan transformera sin verksamhet genom kundinsikt, konsumentdriven logistik och smart datahantering.

och svårigheten att fatta beslut. När? Vad? och Hur? blir viktiga frågor vid val av automatiseringsgrad.

Materialflödet effektiviseras genom automation, robotar, sensorer, Big Data, AI, IoT och IoG.

Samtidigt exploderar tillgången till data. Bill Gates' kända uttalande: "We are flooded by data, but starving for information" gäller i hög grad inom internlogistiken. Lagerverksamhet producerar enorma mängder data, och uppskattningsvis är 90 procent av den oanvändbar. Det är alltså viktigt att skilja "brus" från viktiga signaler och data för beslutsfattande. Sömlös uppkoppling med partners är också den kanske viktigaste supply chain-trenden just nu. Förmågan att leverera snabb, tillförlig och korrekt information till partners i nätverket är avgörande för framgång. AI och business analytics blir därför nödvändiga verktyg för att effektivisera informationsflödet.

Kräver ledarskap och förståelse

Framtiden för internlogistik ligger inte i enskilda teknologier utan i hur dessa tekniker och verktyg kan knytas ihop med mjukvara och driva operativa förbättringar. Tekniken är i många fall mogen, den stora utmaningen ligger i ledarskapet och förmågan att skapa acceptans och förändringsvilja.

Det finns många exempel på misslyckade transformationsprocesser. Man har i många fall alltför snabbt hoppat på trender. Det behövs alltså en teori och referensram för att skapa förståelse, acceptans och kunskap

om varför och hur de nya teknikerna skall användas. För att kunna göra "riktiga" och framåtriktade investeringar krävs förståelse för konsumentens köpupplevelse och hur den utvecklas, för logistikens roll i värdeskapandet och för de nya möjligheter som teknikutvecklingen ger.

I vår forskning kring omnikanaler och e-handel har vi tagit fram ett tripod-koncept som synliggör den hävstångseffekt som den nya teknologin erbjuder. I tripoden synkroniseras konsumentinsikt och konsumentdriven logistik med möjligheterna som dagens AI och data analytics erbjuder. Det är just i skärningspunkterna och gränssnitten mellan dessa synsätt som innovationen når nya höjder och referensramen är lika användbar inom såväl B2C- som B2B-applikationer.

AV DAG ERICSSON, PROFESSOR EMERITUS



Tripod – en referensram för samverkan och synkronisering av konsumentinsikt, konsumentdriven logistik (Demand Chain Management) och Big data management med AI/data analytics.



FOTO: AUTOSTORE

Den tekniska utvecklingen gör att valmöjligheterna ökar, samtidigt ökar komplexiteten och svårigheten att fatta beslut. När? Vad? och Hur? blir viktiga frågor vid val av automatiseringsgrad.

”Automation har inget egenvärde”

– Köparens beställarkompetens är den viktigaste faktorn för att lyckas med automationsprojekt, säger Anna Granlund, forskare vid Mälardalens högskola som doktorerat i automationsutveckling.

Automation har stor potential att effektivisera materialflöden och processer i både lager och industriproduktion. Men långt ifrån alla får ut önskad effekt och projekten dras ofta med störningar.

– Automation är ett verktyg för processutveckling, det har inget egenvärde att automatisera, säger Anna Granlund.

År 2014 disputerade hon med en avhandling om automationsutveckling i internlogistiska processer.

»Det som utmärker framgångsrika projekt är beställarkompetens, att man förstår sina processer, kan förmedla sina behov på ett bra sätt till leverantören och utvärdera olika lösningar«

– Det finns en trend att automatisera logistiken idag, men många beslutar sig för att automatisera innan de tydligt identifierat sina behov.

Präglad av okunskap

Vanliga fel i automationsprojekt är bristande förarbete, ofullständiga beslutsunderlag, otydliga mål och krav och bristande strategi, menar hon.

– Många företag förstår inte sina internlogistiska processer fullt ut och kan därför inte heller sätta upp rimliga mål och förväntningar på en automationslösning.

Beställarkompetens är den främsta faktorn för att lyckas med automation.

– Det som utmärker framgångsrika projekt är beställarkompetens, att man förstår sina processer, kan förmedla sina behov på ett bra sätt till leverantören och utvärdera olika lösningar.

Kompetensen måste inte finnas internt – konsulter kan fungera som brygga och bidra till en framgångsrik lösning.

– Men det gäller att få tag i rätt konsult och förmedla sina behov på ett bra sätt.

Drabbar flexibiliteten

Många tenderar att överautomatisera och bygga in sig i för komplexa, stelbenta system, där integrationen mellan olika tekniska lös-

ningar blir svår eller sårbar. Komplexiteten sitter i allt från systemintegration mellan olika delar av anläggningen till rent fysiska begränsningar.

– Många glömmer bort den fysiska layouten i en automationslösning, att man vid behov behöver kunna anpassa den till förändrade volymer och flöden. Komplexitet och statisk layout drabbar flexibiliteten.

Sedan Anna Granlund doktorerade har hon delvis lämnat internlogistiken för att forska i global produktionsutveckling. Men hon följer området med stort intresse.

– Jag undervisar i logistik och de studiebesök jag gjort och gör tillsammans med studenter visar att utmaningarna kvarstår.

Trenden mot helautomation syns både i industrin och logistikbranschen. Men semi-automatiserade lösningar som t ex röststyrning och augmenterat plock som var på tapeten för några år sedan har inte fått något större genomslag.

– Utvecklingen går antingen mot helautomatiserat eller ingen automation alls. Automation är en vågbrytare, få väljer en medelväg.

Avskräckande exempel

Trenden mot utpräglat manuell hantering syns framförallt i lagerlogistiken.

– Många skräms nog av andras misslyckade automationsprojekt. Andra har inte ekonomiska förutsättningar att automatisera fullt ut och väljer istället bort automation helt.

Exempel på aktörer som nyligen valt manuella lagerlösningar är Apotea i Morgongåva och Teknikmagasinet i Eskilstuna. Enligt



FOTO: MÄLARDALENS HÖGSKOLA

– Automation är ett verktyg för processutveckling, det har inget egenvärde att automatisera, säger Anna Granlund.

Apoteas vd Pär Svärdson valdes automation bort för att man ”inte ville bli försökskaniner” och riskera leveransstörningar samt kunna behålla stor flexibilitet vid volymtoppar.

– I Teknikmagasinet fall handlade det nog om en kombination av att man ville behålla sin flexibilitet och att automation hade blivit för kostsam.

AV HILDA HULTÉN

www.corem.se



UTMÄRKT ETABLERINGSPLÄGE I ARLANDASTAD

ARLANDASTAD – BRISTAGATAN 13

Corem planerar att uppföra en lager- och logistikanläggning på Bristagatan 13 i Arlandastad. Enheterna är 5 000 till 20 000 kvm och kan anpassas för såväl lager- som terminalverksamhet. Även kyl- och fryslager kan erbjudas.

TEKNISK INFORMATION

- Nära till E4 och Arlanda Flygplats.
- Anpassningsbara enheter.
- Inflytt 12-15 månader efter avtalsteckning.
- Bra närservice i området.
- Möjlighet till goda rangerytor.

För ytterligare information kontakta Daniel Lindhagen på 0722-401749 eller daniel.lindhagen@corem.se

corem property group

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

20. Intelligent Logistik

Bara det bästa gott nog åt Ica

Med Ocados automatiseringslösning och plattform för mat-e-handel hoppas Ica kunna rusta sig för framtidens hårdnande konkurrens om nätkunderna.

– Det här är nästa steg på vår e-handelsresa, säger Anders Svensson, vd Ica Sverige.

Ica inledde sin e-handelsresa 2014, och sedan dess har företagets onlinesäljning vuxit snabbare än segmentet som helhet. Men konkurrenterna är många och flinka, och för att jätten inte ska se sig utkonkurrerad av någon med en bättre och billigare lösning, går Ica nu in och skriver avtal med den aktör de anser vara världsledande inom lagerautomation; brittiska Ocado.

– Vi tror att Ocados lösning kommer ge oss mycket lägre plockkostnader och öka effektiviteten i hemleveranserna, och det tror vi är nyckeln för att vi ska kunna göra pengar på vår onlinesäljning, säger Anders Svensson.

Ica investerar totalt 1,1 miljard SEK i projektet – 600 miljoner SEK för att implementera Ocados e-handelsplattform och ytterligare 500 miljoner i att bygga ett nytt automatiserat centrallager för e-handel – någonstans i Stockholmsregionen.

– Detta kan komma att hamna på vår nuvarande mark i Stockholm som vi äger, eller på ett annat ställe, beslutet är inte fattat.

Avtalet gäller Sverige och Baltikum, men något annat än en satsning på ett Ocado-automatiserat lager för Stockholmsregionen, finns ännu inte på kartan. Exklusiviteten är också villkorad med vissa tillväxtmål som

ICAs e-handel enligt avtalet måste nå.

Bygger upp kundstock

Ica öppnade nyligen sitt första centrala e-handels lager med manuellt plock, en så kallad ”darkstore”, i Icas befintliga lokaler i Johanneshov.

– Vi behöver vår darkstore för att bygga upp en kundbas online, och vi kommer öppna nya darkstores där vi ser behovet, säger Anders Svensson, som ser det helautomatiserade Ocado-lagret som den långsiktiga lösningen.

– Vi behöver investera för att ha en plattform som står sig i konkurrensen. Ocado har viktiga kontrakt med andra retailers och vi tror att vi kan hålla oss konkurrenskraftiga genom det här samarbetet, säger Anders Svensson.

Ocado's helautomatiserade lager för matvaror har tagit Storbritannien med storm och företaget har under de senaste åren svängt om från egen försäljning av mat till att leverera teknik till andra världsledande dagligvaruhandlaktörer, som kanadensiska Sobeys och franska Groupe Casino.

Icas nya Ocadoutvecklade e-handelsplattform kommer att släppas 2021, efter anpassning till Icas affärsmodell med självständiga



FOTO: OCADO

Digitaliseringen är skoningslös och slår mot den som inte ligger steget före. Därför satsar Ica 1,1 miljarder för att få exklusiv tillgång till Ocados automationslösning och e-handelsplattform.

Ica-handlare. I förlängningen kommer Ica-gruppen även hantera andra varor än mat – som apoteksvaror och specialvaror – i automationslagret, vilket man ser som en konkurrensfödel.

– Därigenom kommer vi kunna erbjuda något som många andra inte kan erbjuda.

Det Ocado-automatiserade centrallagret ska kunna vara i verksamhet år 2022.

– Eftersom vi har en annorlunda affärsmodell kommer Ocado anpassa sin plattform för våra kunder. Därför tar det också några år att implementera.

AV KLARA ERIKSSON

www.corem.se



CITYNÄRA LOGISTIKFASTIGHET I MALMÖ

SADELGJORDEN 1 – GALOPPGATAN 4

På Galoppgatan 4, Malmö, kan vi erbjuda effektiva lager- och kontorsytor med möjlighet till expansion. Fastigheten består av 8 300 kvm flexibelt lager med 5 portar (möjlighet till fler portar). I tillägg finns 750 kvm fullt utrustat kontor med konferensrum, lunchrum etc.

TEKNISK INFORMATION

- Portar: 5 st 3x3 m, marklast och lastkaj.
- Grund: Platta på mark, ca 3 000 kg/kvm.
- Takhöjd: 4,5-5,5 m.
- Kraftförsörjning: 400 A.
- Uppvärmningssätt: Fjärrvärme.

För ytterligare information kontakta Daniel Lindhagen på 0722-401749 eller daniel.lindhagen@corem.se

corem | property group

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

”Vi kommer aldrig outsorca logistiken”

För Mathem är budet som levererar matvarorna vid dörren den enda representant för företaget kunderna träffar, och därför kommer man aldrig outsorca logistiken. ”Den kostnaden tar vi med glädje.” säger Mathems Mats Andersson.

– Vi har tagit ett aktivt beslut att vi vill ha kontroll över hela kedjan, även om det blir lite dyrare för oss. Det måste vara rätt person som plingar på dörren, det är vår enda personliga kontakt med kunderna, sa Mats Andersson, säljansvarig på Mathem, under mässan E-commerce & ShopTech i Kista i april.

Fruktkorg och frulle

Men även Mathem gör förvärv – samma år som Clas Ohlson gick in i dem köpte de själva upp Fruktbudet.

– Vi vill kunna erbjuda de företag som vill beställa frukt att handla frukosten på samma gång, säger Mats Andersson.

– Och jag skulle bli förvånad om det inte blir fler samarbeten i framtiden.

Mathem bildades ”i ett skyffe bakom Ica Kvantum i Sickla” 2008 och har sedan dess vuxit snabbt – och man förväntar sig ytterligare tillväxt. Den svenska e-mathandeln ses fortfarande som jungfruelig mark mot många andra länder. I Sydkorea där dagligvaruhandeln på nätet kommit längst finns t ex 16,6 procent av omsättningen på nätet.

– Här ligger vi på 2,4 procent, säger Mats Andersson, som började på företaget 2015.

– Då omsatte vi 250 miljoner.

Imponerande logistik

Företagets logistikapparat är imponerande: beställningar som görs innan kl. 24.00 kan levereras nästa dag från Mathems tre lager i Bromma, Mölndal och Arlöv.

Kunderna gör storköp, snittordern ligger på 35 rader. Orderna plockas under natten i en viss ordning, där färskt kött och bröd beställs och bakas under natten och är det sista som läggs till kundernas beställningar. Mellan kl. 00-03 arbetar två personer manuellt med att ruttopptimera bilarnas leveranser. Därefter är

»Det måste vara rätt person som plingar på dörren, det är vår enda personliga kontakt med kunderna«

det dags att optimera plocket.

– Vi använder oss av Pick by Voice – inga ordersedlar, man får i sitt öra ett nummer dit man ska gå. Det minimerar felplock. Sist plockas det färska i kassarna som körs iväg med egen flotta kyl- och frysbilar.

Automation: gigantisk investering

25, 6 procent av företagets försäljning är ekologisk och Mathem utnämndes till Årets Ekobutik 2018.

– Det är väldigt lätt att hitta de varorna på vår sida, vilket bidrar.

2012 levererade Mathem i snitt 48 000 varor per dag, 2018 är samma siffra 250 000 varor per dag.

Om konkurrenterna konstaterar Mats Andersson att Coop, med sin kända darkstore, ”Vet inte vilka kunder de har”.

– Ocado har kommit längre än vi, de har automatiserat plocket. Dit kommer vi komma nån gång men det innebär en gigantisk investering.

(Icas exklusiva avtal med Ocado var inte känt vid tillfället för Mats Anderssons föredrag, reds anm)

AV KLARA ERIKSSON

FOTO: MATHEM



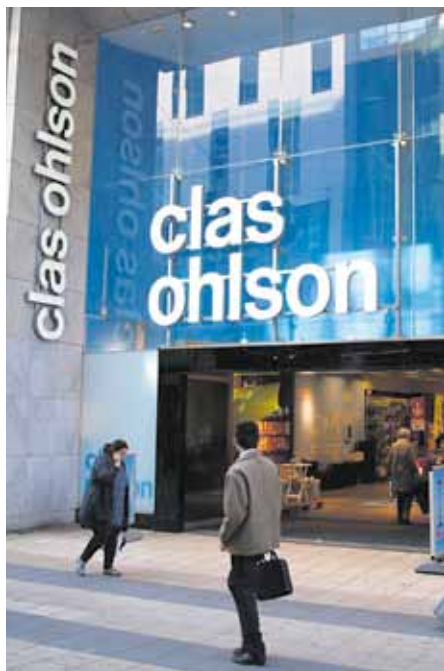
Beställningar som görs innan kl. 24.00 kan levereras nästa dag från Mathems tre lager i Bromma, Mölndal och Arlöv.

Mathem omsatte 1,3 miljarder SEK 2018 och har gjort flera förvärv de senaste åren; bl a Tasteline.com och Hemmalivs.se, och som även själva lockat till sig köpare; Clas Ohlson köpte 10 procent av företagets aktier 2017.

– De har gått in mycket för logistiken, de vill kunna erbjuda sina kunder nästa dag-leveranser, konstaterar Mats Andersson.

Mathem har redan börjat plocka in delar av Clas Ohlsons sortiment för beställning i Malmö.

FOTO: CLAS OHLSON

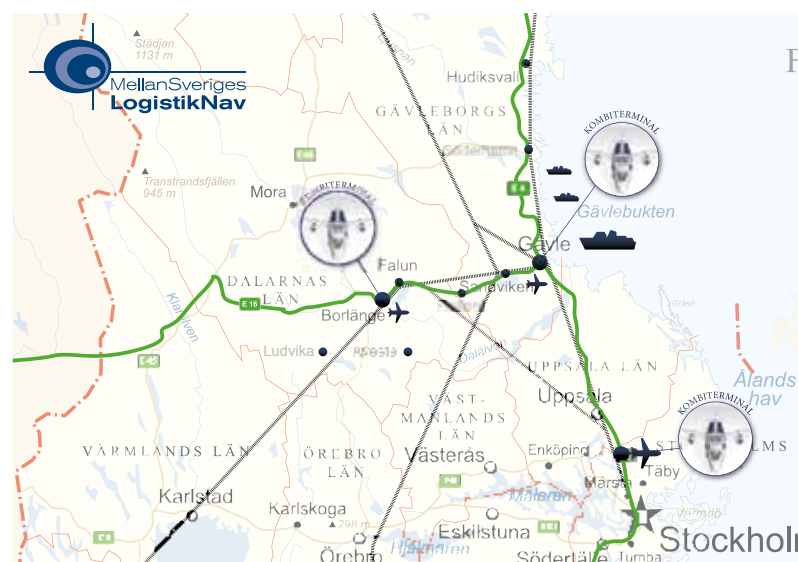


Clas Ohlson blev 2017 delägare i Mathem, som nu börjat sälja delar av Clas Ohlsons sortiment.

– Men att hela Clas Ohlsons sortiment skulle gå att beställa genom oss går inte, det är för stort.



Mats Andersson berättade om Mathems logistik vid E-commerce & ShopTech i Kista i April.



Så blev Gävleborg och Dalarna det logiska läget

Vad är viktigast när man letar ledig mark? För många företag som etablerar varulager, logistiklager eller magasin är det geografiska läget viktigast, men även kostnads-läge, tillgång på arbetskraft och infrastruktur är ofta helt avgörande.

Gävleborg- och Dalarnaregionen lever upp till alla dessa aspekter, och mer. Med endast 60–90 minuter till Mälardalen på

järnväg eller europaväg och närheten till Gävle Hamn och Arlanda har den expansiva industriregionen etablerat sig som en ovanligt attraktiv plats för varuägare.

– Förutom infrastruktur och närhet till resten av världen finns det gott om arbetskraft och ledig mark i den här regionen. Det är unikt, säger Patrick Caraffa, VD Humm Europe AB, som nyligen etablerat ett kombucha-bryggeri i regionen.

Han sätter fingret på hur Gävleborg och Dalarna blivit det logiska läget för varuägare.

www.mellansverigeslogistiknav.se

FOTO: KLARA ERIKSSON

22. Intelligent Logistik

I väntan på en nationell godsstrategi

– Industrirådets inspel



En samstämmig skara representanter från Industrirådet lämnar över sitt politiska inspel till den nationella godsstrategin.

Snart kommer den – den så hett efterlängtade nationella godsstrategin, först i sitt slag. Industrin är en av de branscher som välkomnar den.

Under våren har inspelen duggat tätt: det är många som vill se till att politikerna får med det väsentliga nu när de gett sig på att för första gången lägga fram en nationell godsstrategi, i samband med att den nationella infrastrukturplanen för åren 2018–2029 klubbas igenom.

Behovet verkar vara enormt – varför har det då dröjt så länge? Kanske är en förklaring det faktum att godset, till skillnad från passagerarna, inte ringer Expressen när det blir stående på en frusen stambana. Vilket är synd, för godsperspektivet behövs.

På med godsglasögonen

– Ett godsperspektiv på infrastrukturplanen är detsamma som att fråga sig: hur påverkar dessa investeringar en väl fungerande handel, sade Karin Ewelönn, GS Facket för skogs-

trä- och grafisk bransch, när Industrirådet lämnade sitt inspel till godsstrategin.

I den politiska debatten ska godset över från väg till sjö och järnväg, men för industrin är det viktiga att godset kommer fram, i tid och till ett rimligt pris. Effektiva logistiksystem främjar handel och minskar utsläpp och är en förutsättning för omställningen till ett fossiloberoende transportsystem, menar man.

– Vi behöver effektivitet i alla trafikslag och dessa ska ses som kompletterande i stället för konkurrerande. Att flytta gods från väg till järnväg och sjö är idag svårt i praktiken. Istället för att lägga ytterligare kostnader på väg behöver man se över brister i övrig infrastruktur, sade Jenni Ranhagen, Jernkontoret.

Överväldigande samstämmighet

Industrirådet samlar 16 arbetsgivarorganisa-

tioner och fackföreningar inom industrin.

Till seminariet när rådet överlämnade sitt inspel till politiken var även Björn Westerberg, Tågoperatörerna, Rikard Engström,

»Varför har det då dröjt så länge? Kanske är en förklaring det faktum att godset, till skillnad från passagerarna, inte ringer Expressen när det blir stående på en frusen stambana«

Svensk Sjöfart och Maria Lindh, Biltrafikens Arbetsgivarförbund inbjudna.

Samstämmigheten i församlingen om vad en godsstrategi bör innehålla var stor.

– Vi har ett ganska gemensamt synsätt som handlar om att skapa det hållbara transportsystemet i det hållbara samhället, sade Rikard Engström, Svensk Sjöfart,

– Det är i grunden ett och samma system, ett nationellt trafikssystem som ska utvecklas på ett bra sätt, sa Engström som bland annat efterfrågade någon typ av omlastningsstöd och mer pengar till Sjöfartsverket, för att på så sätt minska kostnaderna för handelssjöfarten.

Stora infrastruktursatsningar nödvändiga

Att regeringen nu satsar mycket pengar på infrastrukturen, vi talar om 623 miljarder plus 90 miljarder från bla trängselskatter, välkomnades av samtliga och sågs som nödvändigt för en utökad överflyttning till sjöfart och järnväg.

– Järnvägsgodset är en bransch under press – vi kan öka med 100 procent på järnväg men det blir svårt med mer, sa Björn Westerberg från Tågoperatörerna.

AV KLARA ERIKSSON



Prenumerera på Intelligent Logistik!

Logistik av idag är konsten att ständigt förbättra och för enkla flöden och processer oavsett om det gäller material, 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 tidningen Intelligent Logistik. Håll dig ständigt uppdaterad

Välkommen som prenumerant och trevlig läsning!

och ligg steget före genom att prenumerera på branschens bästa tidning!

Fyll i och sänd in talongen. Du får 7 nummer (3 magasin, 4 tematidningar och full tillgång till detta och tidigare nummer på www.intelligentlogistik.se) till priset 500:- exkl. moms.

Gå in på www.intelligentlogistik.se och klicka på "Prenumerera".

Företag Postnummer Ort

Org.nr Postadress

Beställare E-post

Frankeras ej
mottagaren
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST

20492681

761 10 Norrtälje

KRÖNIKA

Har Green Cargos ambitioner spårat ur?



Tobias Jonasson, logistikprofil och krönikör på Intelligent Logistik.

Att skapa rätt förutsättningar för att flytta över gods till järnvägen är förmodligen det mest omdebatterade ämnet inom transportlogistiken. Det tyngsta motivet till att öka andelen järnvägstransporter relativt andra transportslag är såklart miljövinster. Givet samma mängd gods och CO₂-utsläpp påstås en eldriven järnvägstransport nå nära 50 gånger längre än en sjötransport. I jämförelse med vägtransporter når tåget 500 gånger så långt. Detta, kan man tycka, borde kanske vara skäl nog att låta allt gods gå i spårburet.

Tillkommande kostnader i olika typer av omlastningsaktiviteter för att järnvägstransporterna normalt inte sträcker sig från dörr till dörr kompenseras av att själva förflyttningen på järnväg är billigare. En tumregel brukar därför vara att transportavståndet bör överstiga 20–30 mil för att järnvägen ska vara konkurrenskraftig även ur ett kostnadsperspektiv.

I debatten nämns ofta tågens bristande förmåga att komma fram i tid och hur detta får kostsamma konsekvenser i efterföljande led i försörjningskedjan. Men detta påstår dock

»Järnmalmerna är ett utmärkt exempel på god tillämpning för järnväg – stora volymer, hög förutsägbarhet och låg variation i både volymer och tider. Förutsättningar som gäller stora delar av den svenska basindustrin, men långt i från alla aktörer i näringslivet«

den största järnvägstransportören i Sverige, skattebetalarnas egna Green Cargo, inte är sant. Deras siffror visar istället att 95 procent av deras transporter kommer fram inom en timme relativt angiven ankomst. Så när Green Cargos vd Jan Kilström påstår att företaget med

krav på hög leveranssäkerhet och minimal miljöpåverkan, helt kan lita på järnvägstransporter, borde det därmed inte finnas några tvivel. Ändå är vi många som just tvivlar.

Personligen är jag såld på järnväg, och behöver inte övertygas om att tåget i sin nuvarande form är helt förträffligt för stora volymer i regelbundna flöden mellan fasta destinationer på ett förhållandevis långt avstånd. Järnmalm är ett utmärkt exempel – stora volymer, hög förutsägbarhet och låg variation i både volymer och tider. Förutsättningar som gäller stora delar av den svenska basindustrin, men långt i från alla aktörer i näringslivet. I andra sammanhang ställs det istället krav på hög flexibilitet i fråga om när, hur mycket och till vem.

För att argumentera för tågets utökade roll som transportslag refererar Kilström till egna undersökningar som ger en bild av att många konsumenter är beredda att vänta på leverans av e-handlade varor några dagar för en mer hållbar transportlösning. Förutom att "många" och "några" ger stort utrymme för tolkningar, känns frågeställningen inte heller helt relevant. Under förutsättning att den e-handlade prylen inte chartrat ett eget flygplan under någon del av transporten så är det "the last mile" som relativt belastar prylen mest med både kostnader och miljöpåverkan. Även om konsumenten skulle råka ha tillgång till ett stickspår in på tomten, vore det ändå inte särskilt troligt att paketet levereras med tåg. Även i mer rimliga sammanhang är trögheten i att starta, och göra förändringar i, ett transportupplägg på järnväg starkt begränsande.

Tåg är i grunden bra och ska nyttjas där det kan leverera en bra tjänst. Men oavsett precision, flexibilitet och kostnadsbild är det efterstätt infrastruktur och otillräcklig spårkapacitet som är järnvägens verkligt stora utmaning. Att Green Cargo idag har högre ambitioner än förutsättningarna tillåter och vill vara ett alternativ för den breda transportflödesmassan känns inte rimligt. Inte minst med tanke på Green Cargos svårigheter att få ihop sin ekonomi, det senaste kvartalet är inget undantag. Istället för att försöka dra till sig mer gods borde man försöka förhålla sig till de förutsättningar man faktiskt har, dvs en dåligt underhållen spårplanläggning med kapacitetsproblem. Låt därför kunder med rätt flödesförutsättningar utifrån den tjänst och kvalitet som kan erbjudas idag nyttja tåget och

bära sina kostnader. Först när regeringen ser till att förutsättningarna att bedriva en transporttjänst med hög frekvens, god tillförlitlighet och viss flexibilitet finns kan man börja göra anspråk på en utökad transportörsroll.

I väntan på det får vi nog sätta vårt hopp till ellastbilen som miljöalternativ.

Tobias Jonasson



Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

Missa inte att synas i kommande nummer!

Nr 4 av magasinet

Utkommer vecka 25. Materialdag 11/6

- Inköp/Upphandling •
- Forskning/Utbildning •
- Supply Chain Management •

Nr 5 Tematidningen i **Dagens industri**

Utkommer vecka 37. Materialdag 8/9

- Framtidens transporter •
- Infrastruktur • IT & Logistik •
- Logistiklägen •

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

www.intelligentlogistik.se

Nyhet!

Hemleverans när dina kunder är hemma.

Många av dina kunder har bett oss leverera på kvällen istället för på dagen. När de är hemma, helt enkelt.

Från och med november kan mottagare välja hemleveranser mellan klockan 18 och 21 (men man kan fortfarande få sina paket under dagen om man så önskar). Redan i starten täcker vi in fler än 75 procent av alla hushåll i Sverige.

Läs mer om våra kvällsleveranser på
postnord.se/flexchange

postnord