

Intelligent Logistik

NUMMER 3 | MAJ 2019 | WWW.INTELLIGENTLOGISTIK.SE

→ INKÖP → LOGISTIK → PRODUKTION → AFFÄRER



Riskfyllda hemleveranser

Kristina Nilsson om riskerna med osignerade hemleveranser.

→ sid 15



Utmanande logistikläge

Rickard Lyko om kampen för att behålla och utveckla logistiken i Vansbro.

→ sid 14

Kan man älska logistik?

Åsa Leander och Tea Grbic om nya podden Älska logistik.

→ sid 9



FOTO: KLARA ERIKSSON



Vågar vi satsa på HVO?

Anette Bergs transportföretag Vivaldi vill bli fossilfria till 2020 – men chockhöjda priser på biodiesel under 2018 och brist på andra bra alternativ sätter käppar i hjulen för omställningen. "Sanningen är att vi inte vet vad vi ska investera i. Min önskan är att vi får riktlinjer och styrmedel" säger hon.

→ sid 12-13

Rekordstart för logistikfastigheter 2019

Fastighetstransaktionerna i Sverige slog "All time high" under första kvartalet 2019 och logistikfastigheter stod för hela 28 procent av totalvolymen.

– Den historiskt svaga kronan ger en extra skjuts till investerarintresset, säger Datschas anayschef Kristina Andersson.



→ sid 4

Ica skaffar e-handelslager i Göteborg

NCC bygger ett 17 000 kvm stort e-handelslager i Arendal på Hisingen åt Ica – som hyr fastigheten på ett tioårskontrakt. Lagret ska stå klart hösten 2020.



→ sid 8

Ohållbar e-handelskonsumtion

Peter Hesslin, Hanna Moisander och Staffan Ekholm slår ett slag för bättre emballering och miljö-klokare köpbeslut i e-handeln.



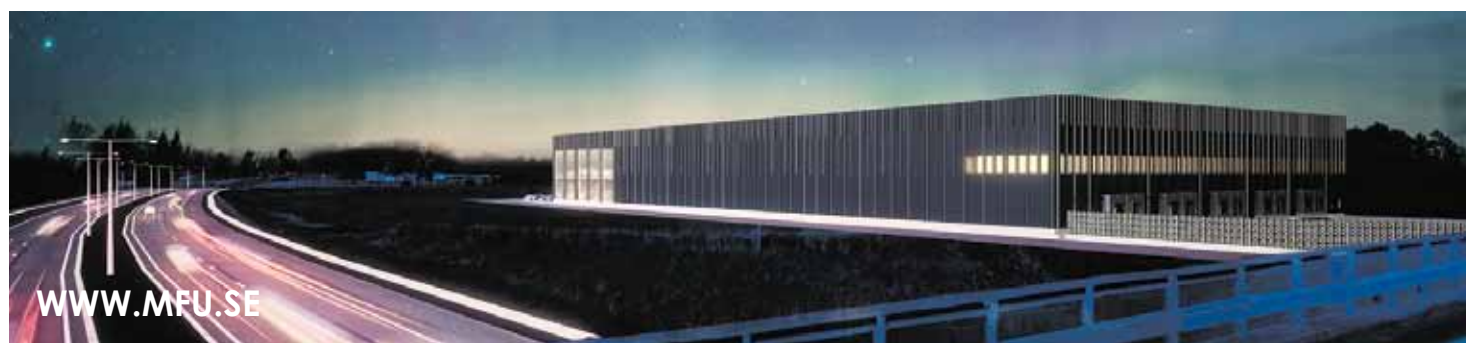
→ sid 16

Kinas e-handel i förändring

Tom Xiong och Jacob Lovén driver Kinattechpodden Den Digitala Draken. På D-congress bjöd de på en djupdykning i Kinas nya e-handel och snabbfotade försörjningskedjor.



→ sid 20



WWW.MFU.SE

- Skyltläge E4
- Norrköping
- Logistik
- Bilhandel

Välkommen att kontakta oss på 011-36 49 00

Mattssons

2. Intelligent Logistik

Ska vi frukta vargen eller draken?

I ÖVER 20 ÅRS TID har vi storögt blickat mot det förlovade landet i väst och undrat när den stora stygga vargen – Amazon – ska komma och sluka den nordiska marknaden i ett nafs. Men trots alla år av "vargen kommer" har Amazon inte kommit. Den digitala handeln i Norden puttrar vidare och utvecklas i godan ro.

Själv är jag oändligt trött på att höra om Amazon, USA – och Trump. Därför var det uppfriskande att lyssna på Kinatech-experterna Jacob Lovén och Tom Xiong, som driver podden "Den Digitala Draken", och som höll ett inspirerande seminarium om Kinas e-handel på D-congress tidigare i vår.

Kinas e-handel växer och utvecklas i en hastighet som saknar motstycke i väst. De kinesiska konsumenterna har dels hoppat över varuhuset i sin konsumtion och gått direkt på e-handel via mobilen. Dels har Kina en direktverkande försörjnings- och affärskultur som möjliggör snabba kast i produktionsvolym och ger varuförsörjningen en flexibilitet som vi, med vår välreglerade och statiska produktionskultur, inte kunnat drömma om här i Europa. "Utvecklingen sker i "China speed" – det vi tycker är nytt här i väst inom e-handel, det har Kina redan gjort" säger Tom Xiong.

För innan vi ens hunnit greppa storheten i Alibabas smarta finansieringsstruktur och tillväxt, så har nya, digitala spelare poppat upp och börjat knappa på den gigantiska kinesiska e-handelskakan. E-handelssajten Pingdoudou startade till exempel 2016 och tog 2018 – som första företag någonsin – marknadsandelar från Alibaba i Kina.

Framgångsreceptet heter social commerce – en ny typ av e-handel med inslag av spel och underhållning. Och Pingdoudou är inte ensam. "Den traditionella e-handeln kommer inom kort att tillhöra den impopulära klubben av avtagande branscher", konstaterar Jacob Lovén.

Oavsett om det blir vargen eller draken som tar över världen till slut, så är Norden en rätt obetydlig marknad för de globala jättarna. Men det finns en hel del att lära av att snegla mot Kina. Inte minst kring hur man använder spelinslag i e-handeln – för spelutveckling är vi bra på här i Sverige. Vi kan också ta lärdom av hur man jobbar närmare sina leverantörer för att skapa mer flexibel försörjning.

Det finns också enorm potential för svenska företag och varumärken att etablera sig i Kina. Men då måste man kanske växla upp till "China speed". Frågan är om det ens är möjligt, för det lär väl ligga en hel del omänskliga arbetsvillkor bakom övermänskliga prestationer.

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 10 000 ex och vår växande nyhetssajt intelligentlogistik.com har 25 000 besökare i veckan. Vi är även stolt 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
Mandelblomsvägen 1, 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



VISIT OUR WEBSITE FOR MORE DETAILS.
businessregionorebro.se



Business Region
Örebro

LÄGE FÖR NY LOKAL?



JÖNKÖPING – KINDGRENSGATAN 15

På Kindgrensgatan 15 kan vi erbjuda två lagerlokaler om vardera 2 500 kvadratmeter. Till lagerlokalerna finns cirka 500 kvm kontor. Åtta portar med lastkaj, tre markportar och ett utmärkt skyltläge intill korsningen E4/RV40. Utmärkt till omlastningscentral eller till exempel e-handel.

TEKNISK INFORMATION

- Portar: 11 st, varav 3 i markhöjd.
- Grund: Platta på mark.
- Takhöjd 3,5 - 5,5 meter.



MALMÖ – 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 (med 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.



VÄXJÖ – HÖGSBYVÄGEN 1

På Högsbyvägen 1 kan vi erbjuda upp till 9 000 kvm med hög bärighet och möjlighet till genomkörning. Ytorna är sprinklade och med läget i Växjö erbjuds god tillgång till kompetens samt en attraktiv totalkostnad.

TEKNISK INFORMATION

- 20+ portar.
- 6 tons bärighet.
- Upp till 10 meter i takhöjd.
- Mycket god kraftförsörjning.

För ytterligare information kontakta
Daniel Lindhagen på 0768-91 73 22
eller daniel.lindhagen@corem.se

4. Intelligent Logistik

Rekordstart 2019 för logistikfastigheter

Transaktionerna med kommersiella fastigheter i Sverige slog "All time high" under första kvartalet 2019, med en totalvolym på 39 miljarder kronor, enligt analysföretaget Datscha. Logistikfastigheter stod för hela 28 procent av totalen, och vårens största transaktion är Prologis köp av Bockasjös logistikbestånd.

Den totala transaktionsvolymen för Q1 2019 var 35 procent högre än Q1 2018, och den högsta nivån sedan finanskrisen 2008. Mest omsatte kontorsfastigheter, med en andel på 32 procent, men logistik- och industrifastigheter kom inte långt efter med 28 procent av totalmarknaden.

– Hittills har vi inte kunnat se några tecken på den inbromsning av fastighetsmarknaden som många befarat, kommenterar Kristina Andersson, global analyschef på Datscha. Intresset från utländska investerare är starkt, hela 37 procent av volymen kom från utländsk kapital under första kvartalet i 2019, med ett nettoinflöde av kapital på 7 miljarder SEK.

– Vi såg ett trendbrott 2017, när nettokapitalinflödet visade positiva siffror efter många år med större utflödet av utländskt kapital än inflöde.

Trots påbörjade räntehöjningar från Riksbanken bedöms fastigheter vara ett fortsatt intressant placeringsalternativ, och utländska

investorer fortsätter lockas av Sverige, som ses som politiskt stabil marknad.

– Att den svenska kronan är svagare än någonsin jämfört med euron och dollarn ger också en extra skjuts till det utländska intresset. Sen tror jag att situationen i Storbritannien bidrar till att fler börjar snigla på att investera i Norden. På den finska fastighetsmarknaden är andelen utländska investeringar ännu högre än i Sverige, säger Kristina Andersson.

Storstäderna hetast

Logistik- och industrifastigheter är det snabbast växande segmentet och ökade sin volym med hela med 275 procent jämfört med Q1 2018.

– Kvartalets största affär skedde inom just logistiksegmentet när amerikanska Prologis förvärvade 13 logistikfastigheter för 3,8 miljarder kronor från Alecta och Bockasjö i månadsskiftet mars/april, säger Kristina Andersson.

Förstaplatsen när det gäller geografiska marknader tar som vanligt Storstockholm. Där är totalvolymen 14,3 miljarder kronor, en ökning med 9 procent mot 2018. I Stormalmö gjordes affärer för totalt 4,3 miljarder kronor och i Storgöteborg ökar volymerna med hela 117 procent, med affärer för 6,3 miljarder kronor – mycket tack vare logistiktransaktioner. En stor affär i Göteborg var även det en logis-



FOTO: DATSCHA

– Den historiskt svaga kronan ger en extra skjuts till det utländska investerarintresset, säger Kristina Andersson.

tikaffär, då Söderport och NRP sålde Volvo Cars globala centrallager, Sörred 7:20, i Torslanda till Allianz och CBRE GIP.

– Bedömt försäljningspris ligger på knappt 1,5 miljarder kronor, säger Kristina Andersson.

En tredje stor logistikaffär är Atrium Ljungbergs storköp på 8 miljarder SEK av Stockholms stad gällande Slakthusområdet – där uppdraget dock är att avhyra lager-

verksamheten och göra plats för kontor och bostäder. Andra affärer är Genestas köp av Skanskas kubiklager på 19 600 kvm i Norra hamnen i Malmö för 285 miljoner SEK och NREPs köp av Skanskas 25 000 kvm stora lager för Veddestagruppen för 230 miljoner SEK, som byggs i Arlandastad och ska stå klart för inflyttning 2020.

AV HILDA HULTÉN

Nyanserar bilden av logistiktransaktioner

Den explosion av transaktionsmarknaden för logistikfastigheter som skett i början av 2019 är ny – och har inte pågått under flera år som Intelligent Logistik tidigare skrivit.

– 2018 var tvärt om ett relativt blygsamt transaktionsår för ren logistik, säger Peter Wiman, analyschef på Savills.

I februari publicerade Intelligent Logistik en artikel där CBRE beskrev transaktionsmarknaden för logistikfastigheter. Enligt CBREs statistik har marknaden växt explosionsartat i Sverige de senaste åren – från att ligga på omkring 2–3 miljarder SEK per år mellan 2011–2014 till 19 miljarder SEK 2017 och 17,6 miljarder 2018. Men den bilden stämmer inte, menar Peter Wiman, analyschef på fastighetsrådgivaren Savills.

– Det stämmer inte med vår bild. Tittar man på de senaste tio åren var 2018 ett relativt blygsamt transaktionsår för ren logistik, där omsättning låg strax över 6 miljarder SEK. Som jämförelse var transaktionsvolymen till exempel dubbelt så hög under 2015; drygt 12,7 miljoner SEK.

Räknar man in segmenten industri/pro-

duktion och lager/lättindustri så stämmer totalvolymen för 2018 ganska väl mellan CBRE och Savills, som där får en siffra på ca 17 miljarder SEK.

– Totalvolymen för 2018 stämmer, men CBREs historiska siffror är lite konstiga. Vi har följt logistiksegmentet under många år, och vår bild är att volymerna ökat gradvis sedan åren direkt efter finanskrisen, men att tala om en explosionsartad ökning under 2017 och 2018 ger en felaktig bild.

De slutsatser som CBRE drar i artikeln – text att det finns ett kraftigt ökat intresse för logistikfastigheter som drivs av den växande e-handeln, och att det sker en harmonisering av yielderna för logistikfastigheter globalt – de är helt rätt, betonar Peter Wiman.

– Men bilden av de historiska transaktionsvolymerna behöver nyanseras.

Ökad andel av totalmarknaden

Marknadsandelen för lager, logistik och industri har dock växt rejält de senaste åren enligt Savills, från ca 4 procent av den totala marknaden för fastighetstransaktioner 2008 till omkring 12 procent under de senaste åren. Under första kvartalet 2019 skedde dock ett

rejält hopp – då stod segmentet för hela 28 procent av den totala transaktionsmarknaden.

– Vi tror att 2019 kan bli ett nytt rekordår för rena logistiktransaktioner, och kanske även för lager, logistik och industri sammantaget.

Intresset för att investera i logistik är också rekordstort, menar Peter Wiman, men transaktionsvolymerna har hittills inte växt i nivå med det ökade investerarintresset.

– Utbudsbristen har hållit tillbaka marknaden. Många stora logistikbyggare i Sverige, som Prologis, Catena och NREP, bygger för egen balansräkning och gör det framgångsrikt. Då är det mycket som aldrig kommer ut till försäljning. Hade rena utvecklare som Skanska och NCC byggt mer logistik så hade det också sålts mer.

Det råder också fortsatt brist på logistikmark, inte minst på stora tomter för att bygga nya logistikparker eller större lager, särskilt i Stockholmsområdet.

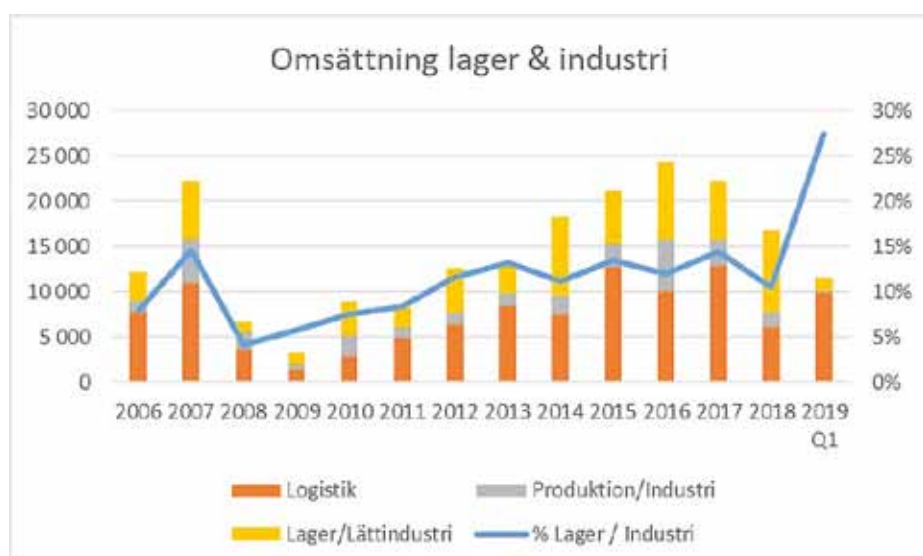
– Markbristen håller också tillbaka marknaden.

AV HILDA HULTÉN

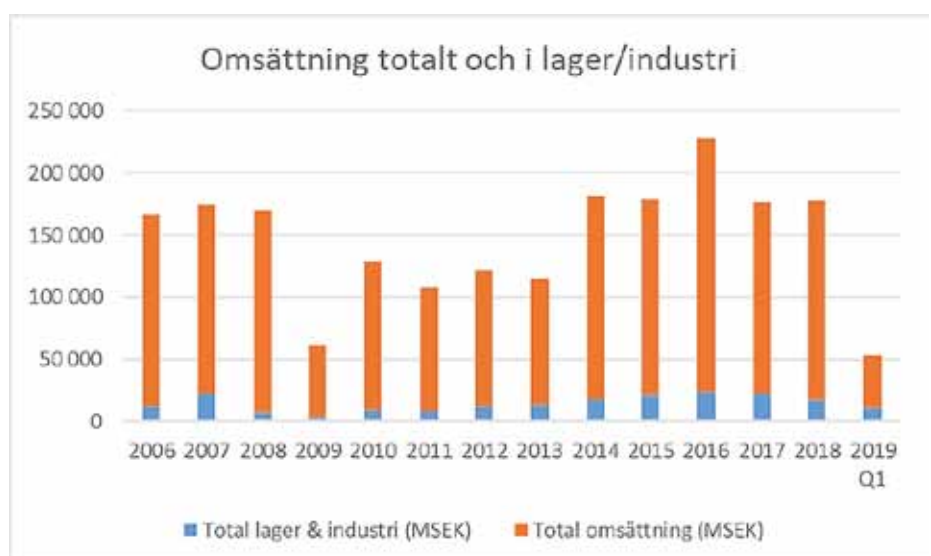


FOTO: SAVILLS

– Vi tror att 2019 kan bli ett nytt rekordår för rena logistiktransaktioner, säger Peter Wiman



Statistik/Källa: Savills





Intelligent Logistik. 5



FOTO: NREP
Logicenters utbyggnad på 45 000 kvm av Speeds lager på Viared i Borås är årets största logistikbygge.

Hög byggtakt för logistikfastigheter 2019

Under 2019 planeras 25 logistikbyggen på 535 000 kvm färdigställas, och även 2020 ser ut att bli ett starkt byggår för logistik.

2018 blev ett historiskt starkt år för logistik, då färdigställdes 29 logistikfastigheter på över 10 000 kvm i Sverige, med en total yta på drygt 571 000 kvm. Även 2019 ser ut att bli ett starkt byggår med 25 planerade logistikfastigheter över 10 000 kvm – totalt drygt 535 000 kvm. Årets största logistikbygge sker på Viared, där NREP bygger ut Speed Logistics nya lager med ytterligare 45 000 kvm.

Även inför 2020 och framåt ser den höga byggtakten i att hålla i sig. Enligt Intelligent Logistiks statistik planeras i nuläget 16 större

byggprojekt färdigställas under 2020 med en total yta på ca 419 000 kvm – en siffra som troligen kommer att justeras uppåt under det närmaste året. Största kommande bygget är Biltomas planerade lager på 120 000 kvm, som dock ej är investeringsbeslutat då bolaget ännu inte hittat någon lämplig tomt för det nya lagret. Att så många stora logistikfastigheter redan nu är planerade för nästa år tyder på fortsatt stark tillväxt för logistikfastigheter även framåt.



FOTO: COOP
2017 öppnade Coop sin första "darkstore" i Kungens Kurva. 2020 är öppnar nästa e-handelslager, som troligtvis hamnar i Malmö.

Coop öppnar ny darkstore 2020

Coops satsar på ännu en darkstore – enligt branschtidningen Icanyheter hamnar det nya e-handelslagret i Malmö.

– Vi hoppas vara igång början 2020, säger vd Magnus Johansson till Icanyheter.

Coop Sverige etablerade sin första darkstore i Kungens kurva i Huddinge söder om Stockholm sommaren 2017 och första kvartalet 2020 kan nästa anläggning vara i drift.

– Jag vill inte offentliggöra läget eftersom hyreskontraktet inte är påskrivet men det blir i någon av de andra två storstadsregionerna i landet, sa Magnus Johansson till Icanyheter i april – som dock angav Malmö som läget.

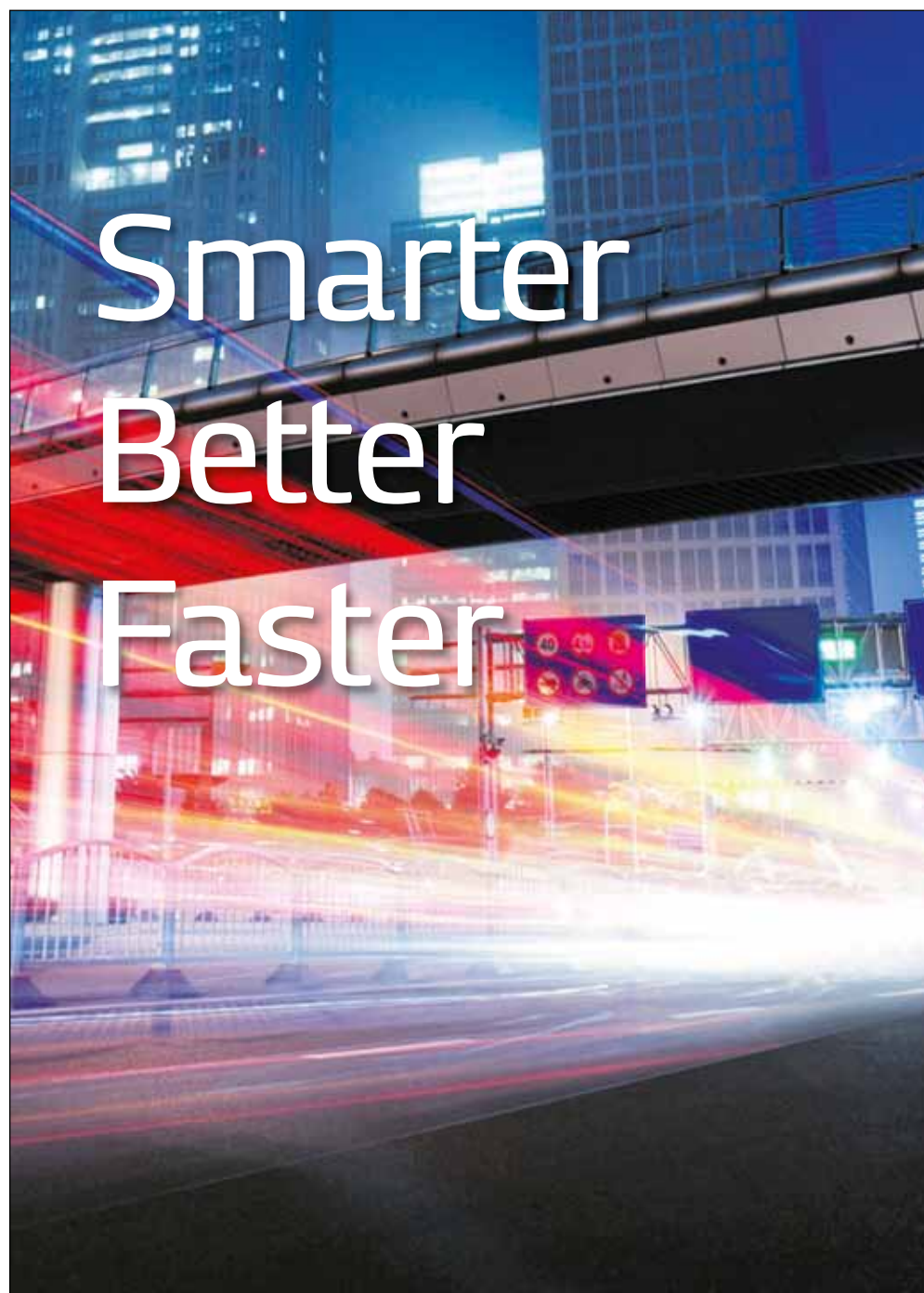
Coops digitala kundstock växte till knappt 240 000 personer förra året. Volymerna är så

stora att Coops kapacitet för att plocka e-handelsbeställningar ibland slår i taket.

– Pressen är stor i butiker som plockar och dessutom kan upplevelsen påverkas negativt för kunder som väljer fysisk handel.

Svensk Dagligvaruhandels och HUI:s index visar att e-handeln hade en uppgång på 26,7 procent mellan 2017 och 2018. Coops ökade procentuellt mer: 28,2 procent.

– Vi är offensiva med att få ut e-handelserbjudandet och bättre på att tillgängliggöra det. Vi har en bättre upplevelse online och ser en tillströmning av kunder till sajten. Det är klart att det blir tillväxt på toppen av det men flera traditionella aktörer växer väl så bra, säger Magnus Johansson.



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

6. Intelligent Logistik

Bockasjö säljer logistikbeståndet till Prologis

Bockasjö och Alecta har sålt hela sitt logistikbestånd på närmare 300 000 kvm till Prologis för 3,8 miljarder SEK.

Beståndet består av 11 logistikfastigheter i Helsingborg, Göteborg (Landvetter och Hisingen), Örebro, Västerås, Eskilstuna och

Stockholm (Arlanda) med en total yta på 295 000 kvadratmeter. Fastighetsbeståndet värderas till 3,8 miljarder SEK, vilket är en historiskt stor logistikfastighetsaffär. Säljare är Bockasjös och Alectas joint venture Logistikfastigheter i Sverige AB, som bildades 2016. Bolaget har främst förvaltat Bockasjös egenutvecklade bestånd, men man har även gjort förvärv, bland annat Lindex lager i Partille.

– När vi bildade Logistikfastigheter Sverige var vårt gemensamma mål att inom fem år bygga upp ett bestånd till ett värde om 3 miljarder. Vi har klarat det målet på halva tiden samtidigt som vi sett en stark värdeutveckling under de tre senaste åren. När vi erbjöds möjligheten att sälja till ett av världens största bolag inom området – Prologis, kände vi att tidpunkten var rätt, kommenterar Joakim Hedin, vd för Logistikfastigheter Sverige och Bockasjö.

JLL och DLA Piper har varit rådgivare i affären, och direktavkastningskravet (yildnen) för försäljningen ligger på 4,5 procent, vilket är en rekordlåg siffra. Det innebär att Bockasjö fick bra betalt för beståndet.

Innan förvärvet hade Prologis 520 000 kvm logistikytor i Sverige fördelat på 18 fastigheter i Göteborg, Jönköping, Norrköping, Eskilstuna och Stockholm. Köpet gör att bolaget stärker sin närvaro i Norden rejält, och logistikparkerna på Hisingen och i Arlanda stad utökas till drygt 120 000 kvm styck. Enligt Prologis Nordenchef Bram Verhoeven kompletterar beståndet bolagets eget bestånd på ett ”ypperligt sätt”.

AV HILDA HULTÉN



FOTO: BOCKASJÖ

Prologis logistikpark på Hisingen – som efter förvärvet av Bockasjös fastigheter (närmast i bild) har över 120 000 kvm logistikytor.



FOTO: BOCKASJÖ

Bockasjös ägare Paul Frankenius och Joakim Hedin – som fick bra betalt för sina logistikfastigheter av Prologis.



FOTO: HÖKERUM

– Hos oss får du en offert inom en vecka och jag vågar påstå att vi kommer kunna erbjuda en hall till en riktigt rimlig hyreskostnad, säger Fredrik Ståhl.

Hökerum vill bygga logistik

Ulricehamnsbaserade Hökerums Fastigheter vill bygga logistikfastigheter. Till en början har bolaget tingat en tomt i Ulricehamn, där plats finns för ett 13 000 kvm stort lager.

Och vi har både kunskapen och möjligheten till egen förvaltning, säger Fredrik Ståhl.

Att man nu tar steget in i logistik är inte konstigt, med tanke på marknadsläget.

– Det hänger ihop med att vi traditionellt byggt bostadsrätter och den marknaden lugnar ner sig lite och då måste vi hitta något annat.

Företaget räknar med att kunna bygga logistik från Uppsala i norr och söderut i Sverige, i Ulricehamn med omnejd kan man även erbjuda förvaltning. Ulricehamn kom 2018 in på listan över Sveriges 25 bästa logistiklägen, på grund av att kommunen fått ett par större lageretableringar på senare år, och läget invid riksväg 40. I år placerar sig Ulricehamn på plats 20.

Bland annat lockar man med korta byggtider och ”rimliga hyresnivåer”.

– Skulle hallen ligga på Rönnåsen i Ulricehamn, där det finns byggklara tomter till fast markpris, är det rimligt att räkna med en hyresnivå på från 390 kr per kvadratmeter och år, säger Fredrik Ståhl, vd för Hökerums Fastigheter.

Hökerum är uppdelat i ett bygg- och ett fastighetsbolag. Byggbolaget Hökerums bygg har under de senaste åren byggt bostäder över hela Sverige, medan fastighetsbolaget Hökerums fastigheter, framförallt verkar i Ulricehamn, Borås och Jönköping.

– De senaste åren har vi bara byggt bostäder men i början av 2000-talet så byggde vi industrier, så vi har den erfarenheten.

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

Bygger Örebroar till Göteborg

Våren 2018 stärktes banden mellan logistiklägena Göteborg och Örebro, med ett gemensamt seminarium för att lyfta fram fördelarna med tåglösningen Railport Hallsberg-Göteborg. I april i år var det dags för återträff, där studiebesök i hamnen och seminarium stod på schemat.

Den 2-3 april arrangerade Business Region Örebro en "återträff" efter förra vårens seminarium om Railport Hallsberg-Göteborg, tillsammans med Göteborgs Hamn, Logent och APM Terminals. Ett 50-tal personer från näringslivet i Örebro fick en guidad rundtur

i Göteborgs hamnterminaler och ett välmatat seminarium, lett av Chalmersforskaren Per-Olof Arnäs, som höll en uppskattad framtidsspaning. Bland talarna fanns Örebroprofessorn Frans Prenkert som berättade om det nya forskningscentret Center for Sustainable Business och Patrik Benrick från Trafikverket, som talade om framtidens godstransporter och om nationella godstransportrådet. Till seminariet anslöt också flera Göteborgsföretag vilket gav möjlighet till mingel och matchmaking.

– När Sveriges bästa logistiklägen samarbetar uppstår smart och hållbar logistik – effekten blir business, säger Magnus Larsson,



FOTO: BUSINESS REGION ÖREBRO

Ett 50-tal personer från Örebroregionen var med på besöket i Göteborgs hamn.



FOTO: BUSINESS REGION ÖREBRO

Besöket bjöd på guidad rundtur i Göteborgs hamnterminaler.

näringslivschef i Hallsbergs kommun.

Deltagarna var också nöjda:

– Det var ett bra tillfälle att skapa nätverk för logistikfrågor och för att höja blicken för hur information och logistik kopplas samman, sa Anders Jansson från Suzuki i Garp-hyttan.

Vill skapa affärsnytta

Syftet med resan var att påvisa möjligheterna i hamnen och skapa affärsnytta.

– Det jag tar med mig är att det är väldigt många som har samma problem, och jag tror det är svårt för speditörer, rederier och företag att öppna upp sig. Men går vi ihop i en sån här grupp och kommer till en gemensam idé om hur vi tar bort alla buggar i systemet, så kom-

mer vi framåt, sa deltagaren John Lindh från NLF Nora Lindefrakt.

Hallsberg är en viktig järnvägsnod för svensk industri som vill transportera sitt gods via Nordens största hamn för att nå sina globala marknader.

Nu återstår att diskutera logistikupplägget Hallsberg-Göteborg på järnväg kan vässas ytterligare.

– Det är viktigt att få höra hur tågoperatörerna ser på det här, vad har de för utmaningar, och hur kan vi som kunder hjälpa till och skapa bättre förutsättningar för dem. Det måste komma upp till ytan och borde vara tema för nästa träff, tyckte Mikael Pellrud, internlogistikchef på Kopparbergs Bryggeri.

AV HILDA HULTÉN

Eskilstuna
logistik

Hållbara etableringslösningar i Eskilstuna Logistikpark

Eskilstuna Logistikpark ligger i direkt anslutning till järnväg, motorväg och flyg. Logistikparken omfattar 420 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.

People that make a difference

Kontakta oss på www.eskilstunalogistik.se/kontakta-oss

8. Intelligent Logistik



NCC bygger ett lager för Icas butiks-e-handel i Göteborg intill hamnen i Arendal.

Ica skaffar e-handelslager på Hisingen

NCC bygger ett 17 000 kvm stort e-handelslager i Arendal på Hisingen åt Ica – som hyr fastigheten på ett tioårskontrakt. Lagret ska stå klart hösten 2020.

– Det är superroligt att få göra det här tillsammans med en spelare som Ica, säger Johanna Hult Rentsch, NCC.

Ica Sverige har tecknat 10-årigt hyresavtal för ett 17 000 kvm stort e-handelslager i Arendal. Hyresavtalet avser hela fastigheten, som utvecklas av NCC Property Development.

Lagret ska förse ICAs Göteborgsbutikers kunder med hemleveranser sju dagar i veckan. Arendal ligger på Hisingen intill Göteborgs hamn med tillgång till järnväg och närhet till staden.

– Vi märker ett starkt ökat intresse för logistikprojekt i stadsnära lägen, inte minst på grund av e-handeln. Även investerarintresset är enormt, säger Johanna Hult Rentsch, regionchef väst, NCC Property Development.

För Ica är satsningen ett sätt att samordna e-handelsleveranserna och avlasta butikerna, i väntan på att utrullningen av den automatiserade Ocado-lagerlösningen som företaget planerar i Brunna ska rullas igång och spridas.

– E-handeln växer snabbt i Göteborg och kunderna ställer högre krav på leveranser

och sortiment. Många Ica-butiker runt Göteborg har gjort framgångsrika satsningar men volymerna har nu nått en nivå där det är enklare och mer effektivt att samordna plock och leverans i ett gemensamt e-handelslager, kommenterar Ica Sveriges vd Anders Svensson.

Byggstart beräknas till andra kvartalet 2019 med färdigställande under tredje kvartalet 2020.

– Vi har ytterligare 30 000 kvm detaljplanerade för lager och logistik på Hisingen och nästan 100 000 kvm mark intill den tomt där vi nu bygger för Icas räkning, där vi väntar på detaljplan, säger Johanna Hult Rentsch.

Ica äger normalt sina egna lager genom sitt fastighetsbolag Ica Fastigheter, men har i det här fallet valt att hyra anläggningen, vilket bör betyda att man ser lagret som en kortsiktig lösning tills bolagets automationslösning för e-handel är på plats i stor skala.

AV HILDA HULTÉN



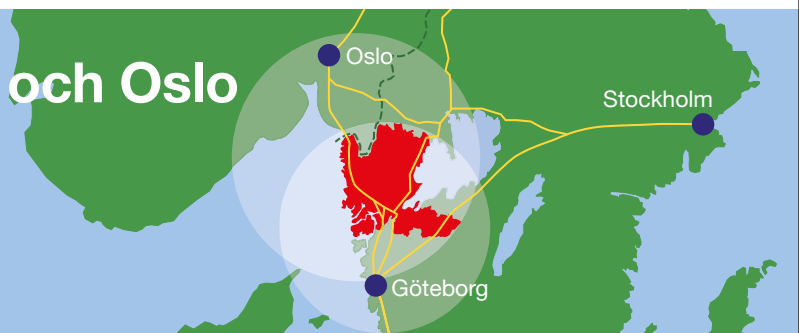
– Vi märker ett starkt ökat intresse för logistik i stadsnära lägen, säger Johanna Hult Rentsch.



Smarta logistiklägen mellan Göteborg och Oslo

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

www.positionvast.se



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

Fyrbodal

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

BUSINESS SWEDEN
THE SWEDISH TRADE & INVEST COUNCIL
Regional partner

Lanserar logistikpodd – Älska logistik

I maj lanseras en ny logistikpodd – Älska Logistik.

Bakom satsningen står företaget Greencarrier.

– Vi vill visa hur roligt logistik kan vara, säger Greencarriers Tea Grbic, som driver podden med kollegan Åsa Leander.

Tanken med podden är att göra logistikens värld intressant och tillgänglig för fler.

– Det finns några få, bra svenska poddar om logistik idag, som ofta har formatet längre, fördjupande samtal med en expert. Men vi såg en lucka på marknaden för en bra logistikpodd i kort format, säger Tea Grbic, som jobbar med digital kommunikation på Greencarrier.

– Vi vill göra korta avsnitt, omkring 15 minuter, där vi fokuserar mer på ämne än person och pratar om trender i branschen på ett sätt som är intressant för alla med minsta intresse för logistik.

Hon och kollegan Åsa Leander, som jobbar med hållbarhetsfrågor och varumärkesstyrning, ska driva den nya podden Älska logistik, som lanseras den 9 maj.

– Vi kommer att släppa två avsnitt, och planerar en pilotsäsong med åtta avsnitt där vi försöker ringa in logistikområdet. De första två avsnitten tar ett grepp om sjöfartsbranschen och vad bra logistik egentligen är.

Vill avdramatisera logistiken

I podden ska Tea och Åsa intervjuja logistikexperter och beröra olika områden – från e-handel och supply chain till vardagslogistik och digitalisering.

– Vi kommer främst ha externa gäster och prata om frågor som berör hela branschen och samhället, det är inte en företagspodd där vi bara pratar om Greencarriers frågor.

Syftet är att inspirera och flytta logistiken närmare individen genom att underhålla, utbilda och utmana. Målgruppen är både logistikere men också de som precis kommit i kontakt med logistikvärlden.

– Många utanför branschen har bilden att logistik är tråkigt, komplicerat och ointressant. Vi vill vända fördomar, avdramatisera begreppet och visa hur roligt logistik kan vara. Vi ska försöka hålla en enkel nivå, och ställa de frågor som folk undrar men inte vågar säga högt. Logistik ska inte behöva vara den tunga instruktionsboken med invecklade teorier och svåra formler.

Hållbarhet kommer också vara också ett genomgående tema.

– Hållbarhet är viktigt för oss, både på Greencarrier och personligen, så tanken är att hållbarheten ska genomsyra alla avsnitt. Men det blir mycket fokus på framtid och trender också, säger Tea Grbic.

Planen är att nya avsnitt av Älska logistik ska släppas varannan torsdag.

AV HILDA HULTÉN

FOTO: GREENCARRIER



Åsa Leander och Tea Grbic gör den nya podden Älska Logistik som släpps 9 maj.



GN Transport bygger ett nytt lager i Halmstad.

GN bygger nytt lager i Halmstad

GN Transport har köpt 30 000 kvm mark intill bolagets befintliga anläggning på Villmanstrand i Halmstad, där de anlitar MMB för att bygga en ny logistikfastighet på 13 500 kvm, som ska stå klar i maj 2020.

Anläggningen ska brukas för tredjepartslogistik av bolagets dotterbolag GN Logistics, som idag har ca 30 000 kvm logistikytor i Halmstad. Bakgrunden till expansionen är att bolaget, som idag hyr lokaler vid Larsfrids industriområde i Halmstad, upplever rejält ökad efterfrågan på deras logistik-tjänster.

– Vi har en stark framtidstro på kombinerade logistik- och transporttjänster. Nyligen valde ett globalt företag att lägga sitt externa lager hos oss och vi sköter hela kedjan från plock och pack till transport över hela Sverige. Godset kombineras med det som kommer

från kontinenten, berättar Henrik Nilsson, försäljningschef och vice vd i GN Transport för Svensk Åkeritidning.

MMB bygger det nya lagret, som ska stå klart för inflyttning i maj 2020. Markarbetena på tomten har påbörjats. Samtidigt pågår arbetet med att färdigställa kommunens nya södra infart till Halmstad.

– Det innebär att vi får kortare och snabbare förbindelse till Halmstad hamn, minskade trafikstockningar och direkt access till E6. Vårt logistiska läge kommer bli helt fantastiskt, säger Henrik Nilsson.

FOTO: GN TRANSPORT



FOTO: GREEN CARGO

Ikea utökar sina transporter på järnväg med en ny tågpendel till Årsta.

Ny Ikea-tågpendel till Årsta

I mars avgick den första tågpendeln från Älmhult och Torsvik till Årsta med varor till Ikeas lager och butiker i Stockholm och Uppsala med omnejd.

Pendeln som går sex dagar i veckan är en del av ett utökat avtal mellan Ikea Transport & Logistics och Green Cargo.

I det tidigare avtalet transporterade Green Cargo cirka 2 000 containrar årligen – i det nya avtalet hamnar man på cirka 12 500 containrar per år i Sverige. Det nya transportupp-lägget innebär att Ikea minskar sina koldioxidutsläpp med 4 476 ton per år.

– Vårt långsiktiga mål är att reducera

utsläppen av växthusgaser per transport med 70 procent till år 2030. Att lägga över mer transporter på järnväg är ett viktigt sätt att nå detta mål, kommenterar Elisabeth Munck af Rosenschöld, hållbarhetschef på Ikea Transport & Logistics Services.

Avtalet löper fram till 2021 och den nya pendeln tillsammans med övriga volymer till Gävle, Sundsvall, Umeå och Haparanda innebär att cirka 12 500 lastbilar försvinner från vägarna. Green Cargo hyr in 100 nya containrar för uppdraget för att säkerställa leveransen. Containrarna är specialbyggda för att möta Ikeas behov vid lastning och lossning.

10. Intelligent Logistik

Ljus framtid för Skånes logistik

Kapaciteten i både vägnät och övrig infrastruktur är relativt god i Skåne, och det är främst tillgången på etableringsmark som begränsar tillväxten för logistik. Det konstaterades på ett fördjupningsspår om logistik och infrastruktur på Business Arena i Malmö i april.

Tack vare sitt läge nära kontinenten är södra Sverige en viktig del i det svenska logistiknätet, och regionen kan få en rejäl skjuts när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar 2028.

– Idag tar chaufförerna sin vila på färjan, kan man köra hela vägen så kommer fler vilja etablera lager i Skåne och sprida godset härifrån, menar Christian Berglund, fastighetschef på Swedish Logistic Property.

Han var en av paneldeltagarna på seminariet "Infrastrukturen en Log(ist)isk fråga" på Business Arena Malmö i april, som Intelligent Logistik Hilda Hultén modererade.

Skåne - ett framtidsläge

Alla var överens om att Skåne har framtiden för sig som logistikläge.

– Vi vill gärna växa i Skåne, men idag är det svårt att få tag i etableringsmark – särskilt större områden för att bygga kluster, sa Hans Sahlin, chef för logistik på Castellum.

En kommun som satsat på att skapa mark för logistik är Malmö – som har gott om etableringsmark i hamnen. Dock ställer man vissa krav.

– För oss är det viktigt att det blir rätt verksamheter som etablerar sig i hamnen, företag som tar gods över kaj och verksamheter som skapar arbetstillfällen. Vi har lagt stora summor på att bygga upp ett trimodalt läge, då vill vi att det utnyttjas, sa Malmö Stads enhetschef Magnus Alfredsson.

En fråga som belystes var vilka satsningar som behövs i den regionala infrastrukturen och vilken effekt dessa får på regionen.

– Fehmarn Bält kommer förbättra flödena mellan Europa och Sverige, även en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle gynna Öresundsregionen, inte minst arbetsmarknadsmässigt. Men generellt är infrastrukturen inget stort problem i Skåne, sa Catenas vd Benny Thöggersen.

Svalt järnvägsintresse

Dock är intresset för järnväg svalt bland beställarna av logistikfastigheter.

– Backar man bandet 10–15 år så var möjlighet till spåranslutning centralt och ofta en förutsättning för nya lager. Men vi ser inte samma mönster idag. Betalningsviljan för spåranslutning är tyvärr inte så stor, det ses mest som en bonus, sa Hans Sahlin.

– Vi tittar på främst på godsslag och flöden när vi väljer var vi ska etablera logistik, och där kan man ju fråga sig vilka flöden det är som järnvägen har tänkt att ta. Jag tycker att järnvägen ska fokusera på det den är bra på, och då pratar vi om långväga gods och tunga råvarutransporter, inte snabbriktig handelslogistik, menade Benny Thöggersen.

Allas ansvar

Micael Svensson, terminalansvarig på Jernhusen, kom dock till järnvägens försvar:



Magnus Alfredsson, Christian Berglund, Micael Svensson, Hans Sahlin och Benny Thöggersen debatterade skånsk infrastruktur och ökad spår användning på Business Arena Malmö.

– Det kommer 1,7 miljoner trailers på färja till Skåne och 450 000 lastbilar över Öresund varje år. När Fehmarn Bält är klar så är risken att det blir ännu mer lastbilar i Skåne.

Menar vi allvar med klimatmålen och att få till ett fossilfritt transportsystem så måste vi börja nu – och ta till alla medel, menade han.

– Visst kommer det komma elvägar, ellastbilar och självkörande fordon i framtiden. Men tåg är en hållbar lösning som finns tillgänglig idag. Det är upp till oss alla, oavsett bransch och roll att ta ansvar – om våra barn ska överleva.

AV HILDA HULTÉN

»Göteborg behöver en röd tråd för logistiken«

– Om Göteborg menar allvar med sin strategi att logistik ska vara ett av fem fokusområden, då måste man komma upp med en långsiktig, konkret plan för det. Idag saknas det en röd tråd i utvecklingen, säger Arvid Guthed, hamnutvecklingsansvarig på Göteborgs Hamn.

Göteborgsregionen har varit etta på Intelligent Logistik lista över Sveriges bästa logistiklägen sedan tidningen grundades 2005. Göteborgs stad har också lyft bibehållandet av sin position som Sveriges främsta logistiknav till högsta strategiska nivå. Men Arvid Guthed, ansvarig för hamnutveckling på Göteborgs Hamn, tycker ändå att det är tid för staden att vara självkritisk.

– Vi riskerar att bli mätta genom att år efter år få denna utmärkelse. Vi är konkurrensutsatta och måste se till att vara relevanta även på 5–10 års sikt. Staden behöver en tydlig politisk linje för hur Göteborg ska utvecklas som logistikstad, vart vi vill komma och vart nästa logistikområde ska ligga och den strategin måste koka ned till att synas som konkreta åtgärder i översiktsplanen.

Det finns utmaningar i att utveckla staden och samtidigt främja effektiva godsflöden.

– Det är lätt att säga att man ska vara en stad som möter allas behov. Man kan ha hur många mål som helst, men man måste också ha en prioriteringslista, annars blir det tillslut tvärnit.

Mer regionalt samarbete

Göteborgs näringsliv växer och kräver ytor att växa på. Men även staden växer och tränger

ut verksamheter ur stadsbilden, vilket gör detaljplanerad mark till en bristvara. Enligt Business Region Göteborg kommer det att krävas mellan 4–8 miljoner kvadratmeter ny mark för industri- och logistik fram till 2035.

Visar det sig att logistiken inte kan hamna högst upp på dagordningen – då måste man arbeta mer regionalt, menar Arvid Guthed.

– Om Göteborg inte kan få fram mark i tillräcklig utsträckning så måste man börja titta på lägen som Borås, Vänersborg eller Falköping, och se till att infrastrukturen dit är tillräckligt effektiv. Hamnen kommer alltid att ligga i Göteborg men kringtjänsterna kan finnas såväl i som utanför staden. Det skulle stärka regionen.

Dubbla roller

För hamnens del gäller det att förstå sina dubbla roller, menar Arvid Guthed.

– Vi behöver hitta vår roll och identitet och respektera andra aktörers roller i hamnklostret. Vi måste utveckla infrastruktur, terminaler, logistik och kringsservice som gör det attraktivt för företag att etablera sig här, men samtidigt går i linje med stadens utveckling. Samtidigt som vi marknadsför hamnens totala erbjudande, vilket till stor del är våra hyresgästers verksamhet.



Vi måste se till att vara relevanta även på 5–10 års sikt, säger Arvid Guthed.

Medan de privata aktörer som fick köpa logistikmark på Hisingen av staden 2013 snart byggt fullt, har Göteborgs hamn fortfarande inte börjat bebygga de ca 420 000 kvm logistikmark bolaget äger på Hisingen.

– Markberedningen har tagit tid. Vår strategi står fast – vi skall bygga och hyra ut. Men nu är det hög tid för oss att börja utveckla fastigheterna också.

Göteborgs hamn har en unik möjlighet att växa ytmässigt tack vare marktillgången på Hisingen, menar han.

– Få hamnar i världen har så bra förutsättningar att växa som vi har här.

AV HILDA HULTÉN

MER OM LOGISTIK PÅ BUSINESS ARENA GÖTEBORG

På Business Arena den 16 maj på Svenska Mässan i Göteborg kl 15.15 hålls ett fördjupningsseminarium om logistik och handel: "Hur maxar man hamnens potential?" Arvid Guthed deltar tillsammans med bl a Henrik Roderhult, Newsec, Allan Lavén, Bockasjö och Hans Sahlin, Castellum. Hilda Hultén, Intelligent Logistik modererar.

Intelligent Logistik delar också ut pris till Sveriges bästa logistikläge 2019 från scenen under lunchen klockan 12.45.

Värnamo får automatiserat TPL-lager

Nivika Fastigheter bygger ett nytt, 10 000 kvm stort lager i Värnamo, som ska stå klart för inflyttning i november i år. Hyresgäst på halva ytan är konsultbolaget Zimply Solved, som genom nystartade dotterbolaget 1337 Logistics AB ska automatisera det nya lagret och sköta logistiken åt framförallt e-handlare.

Zimply Solved grundades våren 2017, av de fem Elgiganten-profilerna Robert Johansson, Roger Hallberg, Josefin Karlsson, Andreas Thimour och Cuong Lien.

– Att starta eget var en dröm vi hade närt allihop på var sitt håll, och när vi insåg att vi alla ville samma sak så bestämde vi oss för att köra tillsammans, berättar Josefin Karlsson, delägare och innovationschef i Zimply Solved.

Zimply Solved är framförallt logistikkon-sulter, inom både handel och industri, men erbjuder också systemlösningar tillsammans med utvecklingspartnern Millbyte Solutions.

– Vi jobbar mycket med logistiklösningar och leveranstjänster, bland annat



Nivika fastigheter bygger en 10 000 kvm stor logistikfastighet på Bredastensvägen i Värnamo, där 1337 Logistics flyttar in i november i år.

med system för att hantera e-handelsleveranser direkt från butik.

Det ger möjlighet till snabbare leveranser och ökar samtidigt omsättningen i butiks-lagret.

– Omsättningshastigheten går annars ofta ner i butikerna när e-handelsandelen växer, säger Josefin Karlsson, som har tidigare erfarenhet som projektledare med fokus på slutkundsleveranser från Elgiganten.

Bygger TPL-lager

Nu tar Zimply Solved ett nytt steg i utvecklingen och etablerar ett lager för tredjepartslogistik i Värnamo. Det är Nivika Fastigheter som bygger och äger det 10 000 kvm stora lagret. Anläggningen kommer att byggas på tomten Diabasen 4 på Bredastensvägen i Värnamo, i korsningen mellan riksväg 27 och E4. Lagret ska stå klart redan i november i år, och initialt investeras 90 miljoner. Zimply Solved hyr halva ytan på ett långt kontrakt och verksamheten drivs genom det nystartade dotterbolaget 1337 Logistics – där ”1337” är en datanörd-stavning av ordet ”elit”. Man kallar bolaget för ett 7PL-bolag.

FOTO: ZIMPLY SOLVED



Zimply Solveds grundare Robert Johansson, Roger Hallberg, Josefin Karlsson, Andreas Thimour och Cuong Lien.

– Med 7PL menar vi helt enkelt 3PL plus 4PL – att vi både kan sköta klassisk tredjepartslogistik, med lagerhållning, plock, pack och varumottagning, men också ta ansvar för att utveckla logistiken i hela värdekedjan som ett klassiskt 4PL-bolag gör, förklarar Josefin Karlsson.

Robotlager från Swisslog

Lagret utrustas med en Autostore, initialt med 10 robotar och tillhörande bansystem, som levereras av Swisslog. 1337 Logistics räknar med att anställa ett 15-tal personer till lagret i Värnamo. I dagsläget är fyra kunder

kontrakterade att flytta in i lagret.

– Tre kunder följer med från vårt manuell lager, en av dem är en ren e-handlare – Underyourskin.se – den fjärde kunden är ny och hemlig än så länge, säger Josefin Karlsson.

Intresset för TPL-lösningar och automation är stort, inte minst bland e-handlare.

– Många företag vill hitta en lösning där de får tillgång till automation utan en alltför stor investering och istället kunna fokusera på sin kärnverksamhet. Det är det vi skapar nu i Värnamo.

AV HILDA HULTÉN

www.corem.se



Ett av våra planerade projekt

Vi planerar att uppföra en lager- och logistikläggning på Bristagatan 13 i Arlandastad. Enheterna är från 5 000 – 30 000 kvm och kan anpassas för såväl lager- som terminalverksamhet.

VI UTVECKLAR ER AFFÄR

Corem Property Group är ett börsnoterat fastighetsbolag som äger, förvaltar och utvecklar lager-, logistik- och handelsfastigheter i mellersta och södra Sverige.

Utöver vårt fastighetsbestånd på drygt 1,4 miljoner kvadratmeter har vi även byggrätter runt om i Sverige, på vilka vi planerar att utveckla fastigheter för både befintliga och nya kunder. Med vår kompetens inom projektutveckling och med förvaltning i egen regi, är vi en stabil och långsiktig partner som kan erbjuda er en etablering från första idé till färdig produkt.

Då vi finns på flera orter har vi goda möjligheter att hitta den lösning som passar just er. Exempel på några av våra kunder i dag är PostNord, Volvo Cars, Outnorth och Svenska Retursystem.

Välkommen till oss!

För ytterligare information kontakta Daniel Lindhagen på 0768 - 9173 22 eller daniel.lindhagen@corem.se

corem property group

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

12. Intelligent Logistik

HVO100 – slut som drivmedel?

2018 ökade utsläppen från vägtrafiken, efter att ha minskat med totalt 18 procent sedan 2010. 59 procent av ökningen berodde på ökad lastbilstrafik – men hela 41 procent berodde på en minskad andel biodrivmedel – vilket framförallt beror på prishöjningen på HVO100, enligt Trafikverket.

I juli 2018 infördes reduktionsplikt för bensen och diesel i Sverige, enligt vilken drivmedelsleverantörerna måste reducera klimatpåverkan från bensen och diesel genom att blanda in hållbara biodrivmedel. För 2018 innebar plikten en reduktion av växthusgasutsläpp från fossil diesel på 19,3 procent. Att plikten fokuserar på utsläppen och inte volymen av inblandat biodrivmedel, har att göra med att staten vill främja en långsiktig efterfrågan på verkligt hållbara biodrivmedel. Ett biodrivmedel tillverkat av restprodukter från svenskt skogsbruk ger ex. lägre utsläpp än ett tillverkat av palmolja – som är ett hot mot regnskogen, och premieras genom reduktionsplikten.

I samband med införandet av reduktionsplikten sänktes skatten på bensen och diesel för att kompensera för ökade kostnader med inblandningen.

HVO100 skattefritt men dyrare

Men samtidigt som reduktionsplikten infördes höjde drivmedelsleverantörerna priset på HVO100 – rent biodiesel – trots att denna fortfarande var helt skattebefriad – vilket fått många att misstänka en brist på HVO – däribland Trafikverket.

– Vi har ju egna fordon som till en större del tankas med HVO, så vi kontaktade Neste och de förklarade att det inte råder någon brist de närmaste åren, säger Håkan Johansson, på Trafikverket.

Finska bolaget Neste är den i stort sett enda producenten på den svenska marknaden och

enligt Trafikverket berodde prishöjningen snarare på ”att marknaden på HVO100 domineras av en stor leverantör som passade på att höja priset i samband med att reduktionsplikten infördes” än på någon brist. Något som Neste tillbakavisar.

– Försäljningspriset gentemot våra återförsäljare påverkas av många olika parametrar som tex global efterfrågan och kostnad och tillgång på hållbara råvaror, kommenterar Nestes marknadschef Per Emanuelson prishöjningen i ett mejl.

– Det är dessutom viktigt att komma ihåg att produktion och tillverkning av biobränslen är betydligt dyrare än att framställa fossila bränslen, och kräver dessutom stora investeringar i forskning och utveckling.

Neste opererar inte direkt gentemot slutkund, utan via återförsäljare.

– Hur prisen förändras ute på pump är därför inte något vi styr över och kan därmed av naturliga skäl inte kommentera dessa i detalj.

Minskad andel biodrivmedel

Effekten av prishöjningen blev dock att fler kunder valde bort ren biodiesel till förmån för fossil diesel. Andelen förnybar energi inom vägsektorn minskade med 0,2 procent 2018, enligt ett PM från Trafikverket – ”ett trendbrott som huvudsakligen förklaras av minskad mängd biodiesel i form av HVO100”, enligt Trafikverket.

Det här är en ansenlig del av den uppmärk-



FOTO: KARIN WILDHEIM/CIRCLE K

Sedan reduktionsplikten infördes sommaren 2018 har priset på ren biodiesel, HVO 100, chockhöjts.

sammade ökningen av utsläpp från vägtrafiken 2018 – eller 41 procent. Ökad lastbilstrafik höjde utsläppen med 120 000 ton, en minskad andel biodrivmedel ökade utsläppen med 85 000 ton, bränsleffektivare fordon minskade utsläppen med 129 000 ton, så att den totala utsläppsökningen hamnade på 76 000 ton, enligt Trafikverkets beräkningar.

Kräver hållbara råvaror

Enligt Tomas Ekbohm på Svebio – Svenska bioenergiföreningen, beror prishöjningen på HVO100 dels på osäkerhet kring råvarutillgången hos aktörer på marknaden – särskilt som riksdagen beslutat att PFAD, en biprodukt från palmolja, från 1 juli 2019 omklassificeras och inte längre räknas som en restprodukt. En låg kronkurs och varierande oljepriser är också en förklaring.

– De som sitter på produkten kommer att vilja höja priset, man ser en stor efterfrågan och ökad volym och då vill man ta ut värdet. Nu har det gått ett antal månader och man har hunnit lära sig lite och att det inte blir stor förändring, så nu ser vi lugnade marknader, säger Tomas Ekbohm.

PFAD är idag den viktigaste råvaran för att tillverka HVO, men anses driva på avverkning av regnskogen, vilket är skälet till omklassificeringen. 39 procent av all HVO tillverkades av PFAD 2017.

– Omställningen till förnybara drivmedel har dopats med PFAD, kommenterade Johanna Grant, ordförande i Gröna Bilister, riksdagens beslut att omklassificera PFAD.

Om en råvara till biodrivmedel klassas som restprodukt eller tilldelas den automatiskt en

mycket låg klimatpåverkan och behöver inte gå att spåra längre tillbaka än till fabriken där den uppstod. Detta ger biodrivmedel tillverkade av sådana råvaror stora konkurrensfördelar.

– Nu har vi istället chansen att bygga en sund marknad för biodrivmedel med hållbara råvaror. Men utan dopingen får vi räkna med att andelen förnybart i tanken kommer att växa lite långsammare än den gjort de senaste åren.

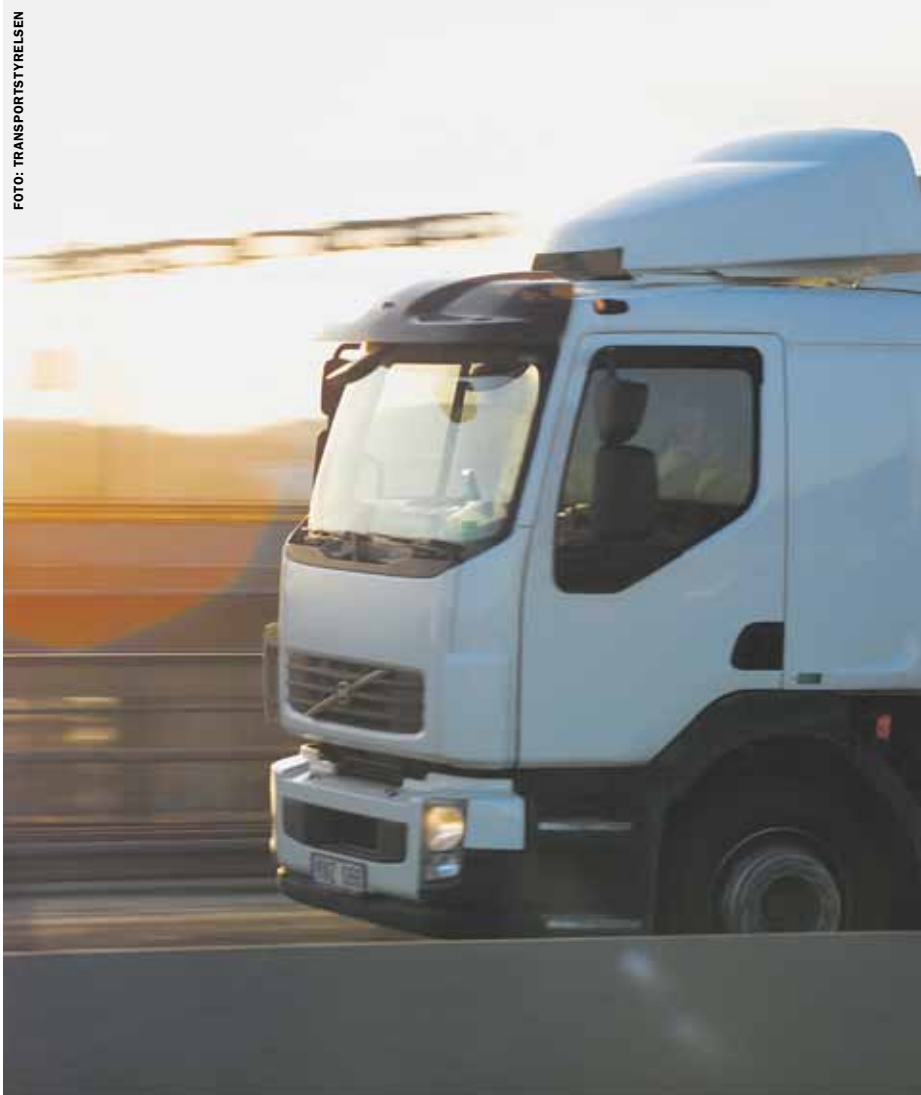
Att HVO ”är slut” som drivmedel är inget Tomas Ekbohm befarar.

– Nej, absolut inte. Det är betryggande att Neste har sagt att man har råvara som uppfyller de nya bestämmelserna. Blir det en brist kommer det dessutom fram aktörer som har råvara som man annars inte använder.

AV KLARA ERIKSSON

LÖNSAMMA BIOBRÄNSLEN

Finska oljebolaget Neste lever dock gott på efterfrågan på biobränslen och presenterade ett rekordresultat för 2018; 1 422 miljoner euro, jämfört med 1 100 miljoner för 2017. Vd Peter Vanacker beskrev det som ett ”mycket starkt” resultat, enligt YLE. Andelen som biobränsle och andra förnybara produkter stod för steg till 983 miljoner euro, från 561 miljoner året innan.



Ökad lastbilstrafik höjde utsläppen med 120 000 ton, och en minskad andel biodrivmedel ökade utsläppen med 85 000 ton under 2018, enligt Trafikverket.

FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN

»Ge oss tydliga riktlinjer för vad vi ska satsa på«



FOTO: KLARA ERIKSSON

– Sanningen är att vi vet inte vad vi ska investera i, säger Anette Berg, som ser ren biodiesel som ett alltför osäkert kort just nu.

Transportföretaget Vivaldi planerar att vara helt fossilfria 2020 och har därför investerat i en till stor del dieseldriven fordonsslotta – som går på HVO – och en egen tank för biodiesel. Men prishöjningen på HVO har skakat om företagsledningen.

– Vi har sagt upp tanken nu för det är för oroligt, och att tanka vanlig diesel i den känns ju helt meningslöst, säger Vivaldis vd Anette Berg.

År 2013 sålde Anette Berg sitt företag Vivaldi – då med verksamhet inom trädgård, markservice, bygglogistik och transport, drygt 130 anställda och en omsättning på 200 miljoner, efter 25 år i branschen. 2016 fick hon möjlighet att återigen köpa in sig i logistik och transportdelen – och nappade. Ett skäl var klimatfrågan.

– Jag ville testa det här med miljöbiten, och vill man göra något och jobba för förändring måste man driva företag själv, säger Anette Berg, som äger Vivaldi tillsammans med Beijer Bygg.

Målet är 100 procent fossilfrihet år 2020. Vivaldi har idag 20 egna dieseldrivna tunga fordon, varav de flesta klarar att tankas med biodrivmedlet HVO och man tankar 70 procent fossilfritt idag. Två fordon är förberedda för etanol och tre av fordonen är utrustade med elkranar. Man har även ett mål att utöka flottan med en citybil i miljöframkant, med tex el- eller gasdrift.

»Hade jag vetat vad jag vet idag hade vi kanske förberett fler bilar för etanol istället«

– Utmaningen för mig var att ha ett åkeriföretag för att kunna testa grejerna. Men det är fan inte enkelt att veta vad man ska satsa på idag, säger Anette Berg, när vi ses på Vivaldis kontor i Skrubba, söder om Stockholm.

Oviss framtid

Vill man vara ett fossilfritt åkeriföretag har man visserligen många alternativ – men inga som fullt ut fungerar i dagsläget, menar hon. Infrastrukturen för gas och el är inte utbyggd, och för många drivmedel baserade på biomassa, råder det ovisshet om tillgången kommer räcka för alla som vill ställa om.

– Min önskan är att vi nu får riktlinjer och styrmedel för de närmsta 10 åren. Ta det här med biodiesel till exempel, vi gjorde ett aktivt val och satsade på HVO och hyrde en egen tank för att säkra egen tillgång – så ska det ta slut, säger Anette Berg, och syftar på prishöjningen på HVO100 – en ren biodiesel som kan användas i många vanliga dieselfordon.

Anette Berg tolkar prisökningen som en för hög efterfrågan på HVO i allmänhet, sett till tillgången – något som gör HVO100 till ett alltför osäkert kort för Vivaldi just nu. Därför har de sagt upp sin tank.

– Hade jag vetat vad jag vet idag hade vi kanske förberett fler bilar för etanol istället, säger hon.

Reduktionsplikten boven?

1 juli 2018 infördes reduktionsplikt för diesel och bensin. Samma dag som reduktionsplikten infördes höjdes priset på ren biodiesel, så kallad HVO100. Tidigare hade fossil diesel och biodiesel kostat detsamma – då blev det omkring 60–80 öre högre literpris för biodiesel. I och med att reduktionsplikten infördes blev det alltså dyrare att tanka rent HVO.

– Efterfrågan ökar och då höjer de såklart priset, säger Anette Berg.

Hon vill att det ska bli tydligare för henne och andra åkeriföretagare vad de ska satsa på; gas, HVO, elektrifiering eller annat.

– Sanningen är att vi vet inte vad vi ska investera i. Jag tycker att tillverkarna måste ta ett ansvar, säger hon.

För Vivaldi är en ny bil en investering på 2–3 miljoner – att man kan använda den fullt

ut och i olika geografiska områden är ett måste.

– Vi kör över hela Mälardalen och måste kunna tanka. Så är det bara.

Anette Berg tycker dock att drivmedelsfrågan fått lite väl mycket uppmärksamhet.

– Fyllnadsgrad, effektivare transporter och digitala plattformar måste få mer fokus. Vi transporterar mycket till arbetsplatser i Stockholm – tar vi med oss något dit försöker vi ta med något tillbaka. Men det hänger också på beställarsidan. Vi kan inte göra något ensamma utan det här måste man göra tillsammans – ändra strömmarna på något vis, kanske starta fler samverkansprojekt för att visa på goda exempel.

AV KLARA ERIKSSON

OM HVO

HVO står för Hydrerad Vegetabilisk Olja och är ett förnybart drivmedel som kan ersätta diesel i dieselmotorer. HVO tillverkas av vegetabilisk olja eller animaliska fetter, så att kolvätekedjor som är identiska med dem i dieselolja bildas. Den enda skillnaden mot fossil diesel är att HVO har något lägre densitet och energiinnehåll.

14. Intelligent Logistik

Vansbro utmanande logistikläge för Lyko



FOTO: KLARA ERIKSSON

– För oss är utmaningen att klara tillväxten och våga ta tillräckligt stora steg. Vi har redan förberett lagret för att kunna dubbla automationen, säger Rickard Lyko

Lyko är den snabbväxande e-handlaren inom hårvård och skönhet som har Vansbro i Dalarna som säte och som slitit hårt för att kunna stanna där: bland annat genom att själva finansiera automationen i sitt nya centrallager.

– Vi ligger på det absolut sämsta placering man kan ha logistikmässigt, kan man tycka, säger vd och ägare Rickard Lyko.

– Vi hade ju chansen att bygga lager på en helt annan plats, men vi valde att vara kvar i Vansbro. Framförallt för att vi gillar personalen vi har här och vill att de stannar kvar och blir väldigt bra på det de håller på med, säger Rickard Lyko, som är uppvuxen i grannbyn Dala-Järna och som delar sin tid mellan Vansbro och kontoret i Stockholm.

Lyko är ett utpräglat familjeföretag och efter ett tappert försök med extern vd – Joanna Hummel – är Rickard Lyko sedan i höstas tillbaka i vd-stolen. I mars berättade han om Lykos logistik och transportbehov på seminariet ”Infram ger godset en röst” på Vansbro teater.

Från det nuvarande centrallaget i Vansbro skickar Lyko drygt 150 000 ordrar i månaden, där varje order innehåller i genomsnitt 3,5 artiklar. Lykos e-handel växer snabbt – förra året med 49 procent – och peakar som Black Friday med 4–5 gånger högre flöden ställer stora krav på internlogistiken.

– Det är en väldig logistikapparat och det går snabbt. Kunderna kan inte vänta mer än någon dag – sedan tycker man att det går alldeles för långsamt.

Vad det gäller Vansbro som logistikläge, ger Rickard Lyko blandat betyg.

– Vi ligger på det absolut sämsta placering man kan ha logistikmässigt, kan man tycka.

Men i och med att våra produkter är relativt små, och att Vansbro inte ligger helt dumt till med tanke på Lykos marknader; Sverige, Norge, Finland, så fungerar det ändå.

Anna Persson, logistikchef på Lyko, nyanserar bilden.

– I ett klassiskt logistikläge har du många företag som under samma period tävlar om samma personal. Det är även konkurrens om mark, en helt annan prislapp och svårare att expandera. I Vansbro har vi stora expansionsmöjligheter, säger hon.

Investerar i automation

Läget ställde dock till problem när man sökte finansiering för sitt nya, automatiserade centrallager på 13 000 kvm som ska vara klart våren 2020.

– Det går i princip inte att bygga i Vansbro, för när byggnaden är klar är den värd mycket mindre än vad det kostar att sätta upp den. Det är ett problem när man ska låna pengar av banken, men vi fick ihop det till slut, säger Rickard Lyko.

Logistic Contractor bygger och har redan sålt lagret till norska Arctic som tillträder vid färdigställandet. Automationslösningen – ett skyttelsystem från SSI Schäfer för 85 miljoner SEK – fick Lyko till genom en leasinglösning och ägs alltså egentligen av banken.

Men med en tillväxt på 50 procent om året krävs det att man vågar satsa.

– För oss är utmaningen att klara tillväxten och våga ta tillräckligt stora steg. Vi har redan förberett lagret för att kunna dubbla automationen, men vi börjar också planera för nästa steg.

Internlogistiken har Lyko alltså styrt upp – men de externa flödena skulle man gärna kunna styra i en högre grad. I dag hämtas varor vid två tillfällen: 07.00 och 23.00.

Vill ha fler hämtningar

I Stockholm kan kunderna välja mellan 11 olika fraktsätt – något färre i övriga Sverige, och lägger man en order före kl. 09.00 på morgonen kan man få den samma dag.

– Idag klarar vi oss med de transporter vi har. Men framåt vill öka frekvensen och inte få plats med mer på samma bil – vi vill få fler bilar, säger Rickard Lyko

Han tror starkt på förarlösa bilar, vilket skulle möjliggöra billigare, fler och flexiblere utleveranser där Lyko själva skulle ha större kontroll över leveransen.

– Det är där vi ser efterfrågan från våra konsumenter, man vill ha mer transparens och stenkoll på var varan är i transportkedjan och när den kommer fram.

Växande volymer har också fördelar – ju större man blir ju mer sannolikt är det att leverantörerna lägger sina lager nära Lyko.

– Kommer vi upp i en viss volym blir det mer effektivt för att hålla lagret i närheten av oss. Det kan förändra våra flöden ganska radikalt.

AV KLARA ERIKSSON

FRÅN NAZITYSKLAND TILL VANSBRO

Lyko grundades i Dala-Järna – men familjeföretagets historia börjar med Rikard Lykos farfar Frans Lyko, frisör till yrket, som praktiserade i Tyskland när han 1939, som bördig från dåvarande Polen, sattes i koncentrationsläger. Efter andra världskrigets slut kom han till Vansbro i Dalarna där han startade salong. Sonen Stefan öppnade även han salong i grannbyn Dala-Järna med frun Rita – och det var hans intresse för datorer och hårprodukter, som gav familjeföretaget dess första e-handelskund 2003 – en person som hörde av sig efter att ha sett på salongens hemsida att de hade ett särskilt karamelldoftande skäggvax.

Rickard Lyko i sin tur hade siktet inställt på att tjäna stora pengar på Wall Street, men tänkte om i och med finanskraschen. Han såg potentialen, åkte hem och investerade hela familjens sparkapital i att utveckla lyko.se. Sedan dess har verksamheten växt både genom organisk tillväxt och genom köpet av butikskedjan Bellbox 2014. Idag är varje kvadratmeter i det nuvarande 6 000 kvm stora lagret fullt. Våren 2020 går därför flytten till företagets nya 13 000 kvm stora, automatiserade lager.

FOTO: LYKO



Lykos e-handel växer med 50 procent per år. För att klara det flyttar man nästa vår in i ett nytt 13 000 kvm stort automatiserat lager i Vansbro.



KRÖNIKA

FOTO: FONDIA



Leveranser till dörren – på vems risk?

Kristina Nilsson är jurist med inriktning på avtalsfrågor inom transport och logistik på Fondia.

I takt med att e-handeln ökar tvingas både handlare och inte minst transportörer hitta nya lösningar för att möta kundernas krav på snabba och enkla varuleveranser. Men något som inte riktigt hängit med i e-handelns snabba utveckling är ansvarsreglerna för skadade och saknade varor. Allt fler leverantörer erbjuder numera leverans direkt till dörren, även om kunden inte är hemma för kvittens. Men risken är då att transportören blir ansvarig för skador eller förluster som uppkommer efter avlämnandet.

Lagstiftningen och standardavtalen inom transporträtten innehåller regler kring reklamationsregler som är väldigt precisa och innebär risker för transportören om inte godset hanteras på rätt sätt. Eftersom reglerna är lagstadgade är det inte lätt att avtala bort dem. Reglerna bygger på att kunden ska reklamera synliga fel direkt vid mottagandet och eventuella dolda fel snarast därefter. Görs reklamationen senare än så, måste mottagaren kunna bevisa att skadan uppkommit under transporten. Görs reklamationen i rätt tid är utgångspunkten att transportören är ansvarig.

De korta och strikta reklamationsreglerna finns till för att transportören inte ska behöva ta ansvar för vad som händer med varan efter det att den avlämnats. Normalt sett kan transportören bevisa att någon transportskada inte fanns genom att mottagaren kvitterar paketet utan anmärkning. Om paketet lämnas utanför en dörr eller läggs i någons brevlåda finns ingen sådan kvittens. Frågan är då om vem som ansvarar för skadade eller försvunna paket.

Transportören kan såklart försöka skydda sig mot detta på olika sätt. Genom avtal med transportköparen kan transportören friskriva sig från ansvar gentemot avsändaren. Då måste avsändaren istället bevisa att transportören skadat godset för att få rätt till ersättning.

Genom en överenskommelse mellan avsändaren och mottagaren kan ansvaret också lämpas över på mottagaren, som i praktiken avsägar sig rätten att reklamera. Denna lösning har dock mött kritik och det finns några avgöranden hos Allmänna Reklama-

tionsnämnden där en sådan friskrivning mot konsument ansetts vara oskälig. I slutändan har alltså transportören ändå fått ta ansvaret för skadorna. Konsumentskyddsreglerna i Sverige är långtgående och konsumenter har stora möjligheter att reklamera fel och skador, vilket alltså inte kan avtalas bort utan vidare.

Flera transportaktörer väljer att filma eller fota leveransen så att det finns bevis på att leverans har skett och att man utfört sitt uppdrag och kan i många fall vara en bra hjälp vid tvister. Agerandet aktiverar dock i sin tur ett antal (inte helt enkla) frågor kring personuppgiftshantering etc. och ger inte en trygghet som är jämförbar med mottagarens faktiska kvittens.

Oavsett val av modell, är det viktigt att skapa sig en tydlig bild kring vilka risker de olika alternativen är förenade med. Försäk-

»Huvudsaken är att du förstår vilken risk du tar«

ringsbolagen kan ha synpunkter på ersättningsanspråk, konsumenter kan skyddas i situationer där någon trodde sig ha koll på ansvarsfrågan och avtalade undantag riskerar att vara oförenliga med gällande lag.

Så, vad göra? Som i alla affärer finns det risker, och ytterst är det upp till dig som transportör, transportköpare eller mottagare att väga uppdragets omfattning och potential mot potentiella risker och hot. Huvudsaken är att du förstår vilken risk du tar.

Är lagstiftningen obsolet? Kanske... Den är i åtminstone inte anpassad till dagens marknadssituation. Men den kanske fortfarande behövs för att skydda de mindre aktörerna? Frågan är dock vem som är villig att ansvara för riskerna med de ”smidiga” och ”bekymmerslösa” leveranserna.

Kristina Nilsson

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.

N Norrköpings Hamn

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



16. Intelligent Logistik

DEBATT



E-handelskonsumtionen ökar lavinartat. Vad har det för miljöpåverkan och vem tar ansvar för den?

Kräver åtgärder mot ohållbar e-handel

E-handeln växer och prisstrukturer med fri frakt och retur, i kombination med bristande information om miljöpåverkan, gör att konsumenter skaffar ohållbara shoppingbeteenden. Peter Hesslin, Hanna Moisander och Staffan Ekholm slår här ett slag för bättre emballering och miljöklokare köpbeslut.

Det har aldrig varit enklare att konsumera. Nästan allt är tillgängligt online, bara några få klick bort. Vi konsumerar från soffan, kontoret, bussen och sporthallen. Klickar hem och sedan är det bara att vänta – några dagar senare kommer varorna hem till oss eller till ett utlämningsställe i vår närhet.

Inte bara är det enkelt, frakten är i de flesta fall också gratis och returen likaså. Attraktiva betalningsvillkor och generös ångerrätt skapar incitament för oss konsumenter att handla på ett visst sätt, det driver vårt e-handelsbeteende.

Dolda kostnader

Detta resulterar i att vi beställer många fler

varor än vi avser att behålla, inte minst kläder. Vi flyttar hem provrummet till vardagsrummet. Och varför inte? Det är ju fri frakt och fritt att returnera – köp tre par likadana jeans, behåll endast det par som passar bäst.

Men vad händer med returerna?

Ibland skickas de tillbaka till det centrallager som de skickades ifrån, ibland returneras varorna till butik. Men alldeles för ofta skickas returerna en helt annan väg; via en tredje ort, t ex Litauen, för att förpackas i en ny originalförpackning innan de återigen skickas vidare till ännu ett centrallager, kanske i Holland, för att till slut kunna säljas till nya köpare i Sverige igen. En lång vandring, ofta genom flera länder, utan synlig avgift för oss konsumenter, trots att kostnaden miljömässigt är hög. Och kunderna får inget veta om detta.

Det är också vanligt att varan vi beställt skickas i ett emballage som är långt mycket större än varan. Om emballagen i genomsnitt är 30 procent större än de behöver vara (vilket är en konservativ uppskattning) skulle var tredje lastbil som transporterar e-handlade varor kunnat undvikas. Lika många lastbilar skulle kunna undvikas inom distribution till hemmen och till utlämningsställen, för i bilarna är det oftast mest luft i lastutrymmet.

Transparent information behövs

Är e-handel då nödvändigtvis dåligt? Absolut inte. Den växer dock explosionsartat och konsekvenserna av våra begynnande beteenden är värda att reflektera över. Prisstrukturerna (fri frakt m m) och utebliven information om miljöpåverkan gör att konsumenter vänjer sig vid nya bekväma shoppingbeteenden som har direkt negativ miljöpåverkan som de flesta av

oss faktiskt aldrig skulle acceptera om vi bara kände till dem.

Tveklöst kan både regeringen och e-handlarna göra stora förändringsinsatser. En lagstiftning som tvingar både fraktkostnad och Co₂ att framgå vid e-handel, både för leverans och eventuell retur skulle höja medvetenheten hos konsumenterna och sannolikt bidra till ändrat köpbeteende. Och om alla emballage var anpassade till de varor som de innehåller skulle transportbehovet minskas drastiskt och därmed även Co₂. En ytterligare positiv konsekvens skulle sannolikt vara att kostnaden för transporter går ner.

För att vi ska kunna vara smarta och ansvarsfulla konsumenter krävs tillgänglig information och transparens. Därför föreslår vi e-handlarna, konsumenter och lagstiftare att:

- 1 Sluta ge incitament till ett shoppingbeteende som i onödan drastiskt ökar transportbehovet och därmed Co₂-påverkan. Skrota de fria returerna.
- 2 Redovisa tydligt både fraktkostnader och Co₂-påverkan vid e-handel.
- 3 Konsumenter, sluta beställa varor med avsikt att returnera en del, och lägg i stället tid på att mäta och välja rätt.
- 4 Ställ krav att på emballage anpassas till varorna och välj e-handlare som förpackar smart.

Det är många som väntar på större förändringar, att fossila drivmedel fasas ut, eller att politiker inför nya lagar. Men dessförinnan kan e-handlare och konsumenter själva ta ett ansvar som minskar e-handels miljöpåverkan. Vi konsumenter har både ansvar och makt att förändra! Genom att våga ifrågasätta, ställa krav, fatta medvetna beslut och sluta stödja de som inte tar ansvar, kan vi göra miljömedvetenhet till en konkurrensfaktor och en självklarhet. Nu är det dags att förändra vårt beteende innan det är för sent.

PETER HESSLIN, LOGISTIKEXPERT
HANNA MOISANDER, E-HANDELSSTRATEG
STAFFAN EKHOLM, ENTREPRENÖR



Peter Hesslin



Hanna Moisander



Staffan Ekholm

RÄKNEEXEMPEL

Om vi uppskattar att det transporteras ca 400 000 e-handlade sändningar per arbetsdag i Sverige och dessa transporteras i genomsnitt 30 mil (från avsändare till mottagarens ort) med bil & släp som har en bränsleförbrukning om 4,3 liter milen skulle det totala Co₂ utsläppet av dessa transporter motsvara 13 588 750 kg per år (baserat på 1,8 kilo Co₂ per mil och 30 % bioinblandning i dieseln). Skulle vi kunna sänka volymen (emballagets storlek) på dessa paket och med det öka lastningsgraden på fordonen som transporterar dessa paket med 20 % (inte de uppskattade 30 % överdimensionerade emballagen) för att räkna lågt skulle den potentiella Co₂ besparingen vara 2 717 750 kg per år. Beräkningen bygger på 250 arbetsdagar per år.

E-handelns returer - en okänd miljöbov

Miljarderna av de paket som e-handlas varje år i Europa skickas tillbaka. Inom mode är returandelen hela 60 procent. Och returerna åker ofta en betydligt längre resa än själva leveransen.

– Konsumenterna har ingen aning om det här, säger logistikprofessorn Sharon Cullinane, som forskat i e-handelsreturernas miljöpåverkan.

I Europa returneras i genomsnitt 22 procent av allt som köps på nätet. När det gäller mode är siffran 60 hela procent och inom t ex festkläder är siffran över 90 procent. Bara inom EU sker omkring tre miljarder retur försändelser varje år.

– Returerna har stor inverkan på logistiken och miljön, det handlar om flera miljarder paket som skickas tillbaka till e-handlarna, säger Sharon Cullinane.

„I snitt kräver en retur tre gånger så mycket hantering som en vanlig e-handelsorder“

Hon är professor i hållbar logistik vid Göteborgs universitet. I januari slutförde hon och kollegan Michael Browne, professor i logistik och urbana godstransporter på Handelshögskolan, ett tvåårigt forskningsprojekt kring e-handelsreturernas miljöpåverkan, finansierat av Energimyndigheten.

På Northern Lead Day i Göteborg i april berättade hon om forskningen, som fått stor medial uppmärksamhet.

– Vi har tittat på vad som händer med returerna från e-handeln i Sverige, och resultaten är väldigt förvånande för många. De flesta konsumenter har ingen kunskap om returlogistik, de tror att paketet går upp i rök när de lämnar in det på posten.

Komplex returlogistik

Det första som förvånar är att andelen returer är så hög – det andra är vilken komplex resa returpaketet tar. I snitt kräver en retur tre gånger så mycket hantering än att skicka en vanlig e-handelsorder.

– För leveransen går varan generellt från ett lager via ett par terminaler och sedan till kunden. Men för returerna går varan först via ett par terminaler för att sedan skickas till tredje land, som Estland, Polen eller till och med Asien, för sortering och bearbetning – för att sedan skickas tillbaka till lagret i Sverige. Returen kan ta en resa halvvägs runt världen. Enligt Sharon Cullinane finns det ibland

FOTO: HILDA HULTÉN



– Ingen vågar vara först med att ta betalt för att skicka tillbaka varor, säger Sharon Cullinane.

godtagbara orsaker att skicka tillbaka varor.

– Produkten kan vara fel eller trasig, en vanlig anledning till retur är att varan inte ser ut som på hemsidan eller att den inte möter förväntningarna.

Det finns dock en hel del onödiga returer. Exempelvis hämtas 10 procent av alla e-handlade varor aldrig ut.

Enligt Sharon Cullinane krävs tre viktiga åtgärder: Minska andelen returer, förbättra effektiviteten i returprocesserna och förbättra miljöaspekterna i de resurser som används, tex genom elektriska fordon och gröna

lager. När det gäller att minska returerna är konsumentinformation helt centralt. Att leverera snabbare, minska felskickade varor och titta på mönster i vilka produkter som returneras, är andra sätt att minska returerna. I vissa fall kan man också undvika returen genom att inte alls ta tillbaka varan – ofta är det faktiskt mer ekonomiskt att bara skicka en ny. Enligt Sharon Cullinane är e-handlarna väl medvetna om problemen med fria returer.

– Men ingen vågar vara först med att ta betalt för att skicka tillbaka varor.

AV HILDA HULTÉN

Kilen kryssset

Kilen kryssset arbetar strategiskt och metodiskt med att utveckla mark till attraktiv, byggbar industrimark för nya etableringar. Vi vet vilka parametrar som är väsentliga för att iordningställa attraktiva områden, väl lämpade för etablering av verksamheter.

Köpa mark eller hyra lokal?

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.

Strängnäs bästa läge i Mälardalen

Flera stora städer inom 1 timme. Våra markområden ligger nära service och kommunikationer.

Vi utvecklar attraktiva logistikområden. Etablera på byggklar mark i Strängnäs!



BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR

18. Intelligent Logistik

Medvind för pråmar i Stockholm

En pråmfeeder mellan Norvik och Mälardalarna? Pråmar som kör bort massor från Stockholms tunnelbanebygge? Pråmtrafik kan vara en lösning på trängsel- och utsläppsproblem i Stockholm och Mälardalen. Det anser åtminstone Sveriges enda specialiserade pråmaktör – Avatar Logistics.

Och Stockholm stads nya godsstrategi öppnar för en ökad trafik på vattnet – en inventering av kajlägen för pråmar är på gång.

– Vi ser Stockholms vattenvägar som en outnyttjad resurs, vi jobbar ganska mycket med den här frågan just nu, sa Amanda Baumgarten, godsstrateg på Stockholm stads trafikkontor, på Avatar Logistics frukostseminarium om pråmtrafik i slutet av mars.

I Stockholm stads nya godstrafikplan, som antog av kommunfullmäktige i höstas, finns vattenvägarna med, och ett första steg har redan tagits – Stockholms stads kajlägen ska inventeras – men även Mälaren och Saltsjöns – i samarbete med andra aktörer.

– Vi försöker identifiera de barriärer som staden sitter på, vad kan vi göra för att fler ska kunna använda vattenvägen – kartlägga omlastningspunkter, broar, djup, kajer och bärighet, ägare och såklart hur anslutningen till vägnätet ser ut, säger Amanda Baumgarten.

Sprängmassor bort med pråm

Konsultföretaget Ecoloop utreder på uppdrag av FuT, Förvaltningen för utbyggd Tunnelbana och Stockholm stad, om pråmtransporter skulle vara en lösning för att frakta bort de sprängmassor som uppstår vid bygget av Stockholms nya tunnelbanelinje till Nacka. Tunnelmynningen – varifrån 4 200 ton berg behöver fraktas bort varje vecka under 2,5 års tid, kommer att ligga på Blasieholmen i Stockholm – bokstavligen mitt i smeten – men med kajyta.

– Enligt våra beräkningar skulle båttransport innebära 400 lastbilar mindre i veckan på Stockholms gator – 54 000 mindre lastbilar totalt under byggtiden, sa Sandra Frost, utredare på Ecoloop.

Även om man identifierat en del risker, har man ännu inte funnit några direkta hinder för valet av sjötransport.

– Vad som krävs är en förändring av mind-set. Vi har fått göra mycket myndighetsjobb och jag tjata om och igen för att får folk att förstå fördelarna med pråmtrafik, men förhoppningsvis lossnar det snart, säger Johan Lantz, vd Avatar Logistics.

Under våren fattar FuT beslut om hur tunnelbanans massor ska transporteras och Avatar Logistics hoppas knipa kontraktet för

tunnelbanan. Man har även andra projekt på gång, bland annat ett samarbete med Preem – som även dem vill förändra sin logistik – om att frakta diesel och bensen från Lysekil till Göteborg upp till Karlstad. En pråmfeeder mellan Stockholm Norvik och andra hamnar och kajlägen i Mälardalsområdet är också ett projekt som Stockholms hamnar, Mälardalarna och Avatar drar igång nu i form av en förstudie.

– Den skulle kunna gå till Västerås, Köping eller varför inte Bålsta där det ligger många logistikföretag, säger Johan Lantz.

AV KLARA ERIKSSON



Johan Lantz, vd för Avatar, vid Jehander 1, som pråmrederiet fick förvärva förra året – ett inbrott på marknaden för sjötransporter i Mälaren.

OM AVATAR

Avatar grundades 2015 och ägs av svenska rederiet Erik Thun och holländska pråmrederiet VT. Avatar arbetar för att pråmtrafiken – även i Sverige – ska erkännas som ett femte, landbaserat trafikslag, och styrs av ungefär detsamma regelverk som det för lastbilar. Effekten för miljön med pråmtrafik skulle bli stor i och med att en pråm ersätter ungefär 100 lastbilar och en pråmtransport konsumerar 60–80 procent mindre bränsle. Källa: Avatar.



Sandra Frost, Ecoloop, och Amanda Baumgarten, Stockholm stad, medverkade på Avatars frukostseminarium om pråmtrafik.



Godsstråken Borås-Landvetter och Nynäsham-Västerhaninge utreds som nya pilotsträckor för elvägar.

Fem nya elvägar utreds

Trafikverkets program Elvägar vill genomföra minst en pilot där elvägssystemet testas storskaligt. Teststräckan ska vara cirka 20–30 kilometer. Fem sträckor i olika svenska län är med i urvalsprocessen som ska vara klar i juni – däribland en förbindelse till Norvik.

Under vintern 2018 har intressenter bjudits in för att ge förslag på vägsträckor som skulle kunna vara lämpliga som pilotsträckor för nya elvägar. Program Elvägar fick in fjorton förslag på möjliga sträckningar. Nu har fem av dessa valts ut för att en noggrannare granskning.

– Det känns jättebra att se ett så stort intresse för något så angeläget som att minska koldioxidutsläppen för godstrafiken. Samtidigt vill jag understryka att det endast handlar om att hitta lämpliga pilotsträckor, inte vilken eller vilka tekniker för elvägar som kan komma att testas, kommenterar programchef Jan Pettersson.

Följande sträckor är aktuella för den fortsatta processen:

- Örebro, sträckan Hallsberg–Örebro
- Stockholm, sträckan Nynäshamn–Västerhaninge
- Blekinge, sträckan Sölvesborg–Pukavik–Karlshamn
- Västra Götaland, sträckan Borås–Landvetter
- Gävleborg, sträckan Gävle–Storvik

En till tre sträckor prioriteras för att gå vidare i planlägningsprocessen för elväg. Trafikverket räknar med att det är klart vilka dessa sträckor blir under juni 2019.

– De som inte går vidare i respektive steg kanske inte är lämpliga som piloter i nuläget men kan vara mycket lämpliga att gå vidare med i nästa nationella plan, det vill säga vid en långsiktig utvärdering, menar projektansvarig Kenneth Natanaelsson.



Jehander 1, som pråmrederiet Avatar fick förvärva förra året – ett inbrott på marknaden för sjötransporter i Mälaren.



Många länder satsade på egna paviljonger – men få var så välbesökta som Sveriges innovationspaviljong. Dessutom var kaffet gratis och gott.

Intryck från Hannover

Under aprils första dagar ägde Hannovermässan – en av världens största industrimässor – rum i norra Tyskland. Sverige var året till ära partnerland och hade en egen, inte oansenlig innovationspaviljong samt två filialer. Intelligent Logistik tar tempen på Hannovermässan.

Hannover Messe äger rum under fem dagar, och mässan täcker en yta på drygt 400 000 kvm, vilket motsvarar ungefär tio Logistik & Transport. Årets Hannovermässan samlade 6 500 utställare och över 200 000 besökare och årets tema: *Integrated Industry – Industrial Intelligence* – ska betona den växande betydelsen av AI och maskininlärning inom produktions- och energibranschen. Industri 4.0, AI, energieffektivitet, smarta material och komponenter, cobots och digitala tvillingar var några av modeorden för året. Industri 4.0 är för övrigt ett uttryck som myntades under Hannovermässan 2011.

Världens största industrimarknad?

För oss svenskar – många av oss förstagångsbesökare var mässan en helt ny upplevelse, både sett till storlek, organisation och bredden i utbudet. För samtidigt som själva storleken på Hannovermässan är överväldigande, liksom den internationella bredden med deltagare från alla världsdelar, ger själva mässan ett något gammaldags intryck – trots att det allra senaste visas upp. Känslan av en riktig marknadsplats där du kan handla allt från

mutter och skruv till ABBs senaste robot är stark. Att få tag i ett konferensprogram är omöjligt – det finns vare sig på webben eller i tryckt format och mellan mässhallarna går gamla, bensinpruttande bussar – hade det varit en helsvensk industrimässa hade man garanterat valt att visa upp något modernare. För den som valde att gå runt (undertecknad) blev steg-appen snart full och nya rekord uppnåddes.

Kanske är det detta som är speciellt för tyska mässor – som har en alldeles särskild roll inom tyskt näringsliv. I Tyskland är det fortfarande på de fysiska mässorna det verkliga händer. Det är där man träffas, visar upp sig, inleder samarbeten och presenterar nyheter – och där alla viktiga personer deltar. Hannovermässan invigs tex alltid av den tyska förbundskanslern – i år ännu Angela Merkel – och partnerlandet Sverige mötte upp genom att skicka Stefan Löfven med flera andra svenska ministrar, däribland Anders Ygeman, Ann Linde, Matilda Ernkrans och Ibrahim Baylan. Ett fördjupat samarbetspartnerskap undertecknades för att främja innovationer Sverige och Tyskland emellan. Även ABB och

Ericsson passade på att underteckna ett samarbetsavtal om uppkopplad produktion.

Dessutom kryddades den svenska kakan med lite kunglig glans i form av Prins Carl Philip.

Populär svensk paviljong

Hannovermässan var i år indelad i sex olika områden, varav Sverige hade egna filialer i områdena energi och automation och en oberoende mässdel: Svenska paviljongen. Svenska Mässan ansvarade tillsammans med Automation Region och tio andra utställande företag för den svenska automationsmontern Digimania och Energimyndigheten bidrog med en energipaviljong.

Kanske är det kulturell tillhörighet som gör att jag – liksom verkar det många andra svenskar – finner mig som allra bäst tillrätta i Svenska paviljongen – ”Sweden Co-Lab” Pavillion – där det serveras fika hela dagen lång och där teknik i framkant kombinerat med tekniska lösningar för fossilfrihet och cirkularitet står i fokus. Här känns rent och fräscht – kaffet är gratis och gott – företagen bekanta och innovationerna som presenteras ger hopp om framtiden. Bland montrar från några av 160 deltagande svenska företagen trängs besökare med medverkande från ett antal svenska regioner utöver företagen. Svenska företag av varierande storlek deltar i mässan, allt från platinumföretag som ABB, Ericsson, SKF, Combient och TetraPak, ned till små innovativa start-ups- och scaleups-företag. Syftet med mässan är att visa upp svensk innovationskraft, främja Sverige-bilden och att ge små och stora företag möjlighet att



Intelligent Logistiks redaktion med Hilda Hultén och Klara Eriksson på tåget mot Hannovermässan.

knyta kontakter med varandra för framtida, internationella samarbeten. Man blir riktigt stolt över att vara svensk – här fanns till och med ett konferensprogram.

AV KLARA ERIKSSON

20. Intelligent Logistik



Tom Xiong från Den digitala draken intervjuar Flamingos grundare Julie Chen och Shenyi Wu och Tingting Fang från e-raketen Judy Doll.

Kinas e-handelsdrake breder ut sig

Alibaba har länge dominerat Kinas e-handel, inte minst tack vare smarta finansieringslösningar. Men nya digitala spelare börjar nu utmana med hjälp av social commerce och försörjningskedjor med "china speed". D-congress i Göteborg bjöd på en djupdykning i Kinas nya e-handel.

På D-congress i Göteborg bjöd kinattech-experterna Tom Xiong och Jacob Lovén, grundare av poddarna Den Digitala Draken och Digitally China, på en intressant djupdykning i det kinesiska e-handelsfenomenet. Avstampet togs i giganten Alibaba, som under Singles Day, Kinas stora konsumtionshögtid den 11/11, omsatte 31 miljarder dollar på 24 timmar. Betal- och finansieringslösningen, Alipay, är en orsak till att Alibaba blivit så framgångsrikt. Tillvägagångssättet är lika cyniskt som det är genialt.

– Tänk dig att du har ett varumärke, till exempel skor, och Alibaba ringer och säger att du borde sälja dem via plattformen, men att du måste se till att ha massor av skor i lager för att klara volymökningen på Singles Day. Hur ska jag ha råd att köpa eller producera en miljon skor? tänker du.

»Det vi tycker är nytt här inom e-handel har Kina redan gjort«

– Men Alibaba har en lösning, de lånar ut pengarna som behövs. En vecka senare ringer de igen och säger att många säljer skor och att du borde annonsera för att få dina skor sålda. Även pengarna för att köpa marknadsföring får du låna av Alibaba. De tar sedan en transaktionsavgift för varje par skor du säljer med sitt betalsystem Alipay, och innan du har sett pengarna har Alibaba redan tagit sin andel och du får resten, förklarar Tom Xiong.

Social commerce nästa

Enligt Tom Xiong rör sig Kinas e-handel framåt i en hastighet som är svår att greppa

i västvärlden.

– Kinesiska konsumenter har hoppat över datoriseringen och e-handlar direkt från mobiler, över 90 procent av försäljningen på Singles Day sker via mobiltelefoner. Det vi tycker är nytt här i väst inom e-handel, det har Kina redan gjort.

Alibaba har dominerat e-handeln i Kina i många år. Men förra året hände något: En ny spelare dök upp till synes från ingenstans: Pingdoudou och nu tar nya aktörer som Pingdoudou, Red och TicToc tar nu en allt större del av e-handelskakan, och e-handeln i Kina håller på att förändras i grunden.

– Den traditionella e-handeln kommer inom kort att tillhöra den impopulära klubben av avtagande branscher, säger Jacob Lovén.

Lockar med underhållning

Hemligheten bakom Pingdoudous framgång är "Social Commerce" eller "New Social" – att sälja via nya, sociala kanaler och locka kunderna genom med tex spel och underhållning. För att förklara utvecklingen bjöds tre Kina-expertter upp på scen; Julie Chen och Shenyi Wu som grundat den kinesiska e-handelsajten Flamingo, ett slags "premium-Wish" och Tingting Fang, brand director på e-kosmetikföretaget Judy Doll.

– Bilden i väst är att kinesiska produkter är billiga och har låg kvalitet. Men Kina har tillverkat västerländska varumärken och kvalitetsprodukter i många år. Tanken med Flamingo är att bara sälja dessa kvalitetsprodukter, men till bästa möjliga pris och med bra logistik, berättar July Chen.

New Social handlar om att maximera tiden som konsumenterna spenderar på plattformen, för att på så vis få kunderna att handla



Tom Xiong och Jacob Lovén driver Kinattechpodden Den Digitala Draken.

mer och upptäcka nya produkter – tvärtemot e-handeln i väst, som fokuserar på att maximera försäljningen av volymprodukter och minimera tiden som konsumenten spenderar på att e-handla. Men volymförsäljning innebär pressade marginaler och ger inte alls lika lönsam tillväxt som smalare produkter, menar Shenyi Wu, som har bakgrund som CFO för både Pingdoudou och Red.

– Pingdoudou lockar kunderna genom t ex spel, videor, eller belöningar och billigare pris om du lyckas få dina vänner att handla samma produkt – ett sätt att generera trafik till vissa SKUer.

China Speed

Kosmetikföretaget Judydoll är ett av de snabbast växande varumärkena i Kina och 18 månader efter grundandet är man redan är störst på den kinesiska marknaden inom segmentet ögonskugga och puder.

– Vi vänder oss till generation Z – Millennials är redan ute. Vi säljer våra produkter genom influencers som lägger upp videos, så kallade tutorials, och där du klickar hem produkten direkt i videon, berättar Tingting Fang, brand director på Judydoll.

Att Judydoll kunnat växa så ofattbart fort beror till stor del på den Kinesiska företags-

kulturen.

Tingting Fang berättar om ett exempel när en influencer med 30 000 följare (vilket är lite i Kina) gjorde en tutorial där hon blandade två ögonskuggor.

– Klippet blev viralt och de två färgerna tog slut i lagret nästa dag, och vi fortsatte att få beställningar på 50 000 ögonskuggor per dag en tid därefter.

Judydoll blev tvungna att pusha fabriken att snabbt ändra sin produktionsagenda.

– Vi var fem personer som satte oss i en bil och körde, i flera timmar, till fabriken. Vi satte oss i receptionen och krävde fler produktionslinjer, och vägrade åka innan fabriken gett med sig. Vi vägrade acceptera ett nej, för om du inte "dödar draken" på ett år är det bara att ge upp, förklarar, Tingting Fang – och syftar på den stenhårda konkurrensen inom kinesisk e-handel.

Enligt Shenyi Wu är det stor skillnad mellan affärskultur mellan Väst och Kina.

– Allt är förhandlingsbart i Kina. Räcker inte kapaciteten så lägger man till ett skift på lördag, söndag eller måndag natt. Det slår mig nu hur fantastisk kinesisk försörjning är, det är den som gör att vi kan gå så fort fram – i "China Speed".

AV HILDA HULTÉN

KRÖNIKA

Logistikkompetens – den nya språng- brädan till toppen



Tobias Jonasson är partner på konsultföretaget Mysigma och krönikör för Intelligent Logistik.

EN VD HAR DET ansenliga uppdraget att ansvara för bolagets löpande förvaltning. De senaste årtiondena har en bakgrund som finans- eller ekonomichef visat sig vara en särskilt attraktiv merit bland vd-kandidater.

Det gäller i synnerhet noterade bolag där granskningen från bl a aktieägare och analytiker är påtaglig.

Även hos mindre bolag har ett ökat inslag av professionella investerare och private equity ställt ökade krav på finansiell kontroll och uppföljning. Den relativa betydelsen av att som vd ha koll på det finansiella flödet har sannolikt heller inte minskat efter den senaste finanskrisen, då en solid finansiell bakgrund skapar trygghet i styrelserummet.

»Förutom utmärkta ledaregenskaper fordras även en djup förståelse för själva affären«

Men att leda en verksamhet mot uppsatta mål kräver mer än att bara ha benkoll på siffrorna. Förutom utmärkta ledaregenskaper fordras även en djup förståelse för själva affären. För att fatta rätt beslut måste vd:n ha insikt i alla aspekter av den egna verksamheten och väga dessa mot företagets övergripande affärsplan. Olika utfall och ibland snabba och oplanerade händelser måste värderas för att fatta beslut som gagnar resan framåt.

I företag vars existensberättigande består i att generera avkastning till sina ägare genom att tillhandahålla ett sortiment av varor, vare sig det handlar om egen produktion eller att köpa in och sälja vidare redan färdigproducerade varor, krävs bred kunskap och förståelse för hur företagets olika funktioner samverkar för att maximera effektivitet och värde. En välvillig inställning till ny teknik är också en förutsättning också för att kunna

utmana, ifrågasätta och hitta nya lösningar. Någon som förstår detta allt för väl och hanterar denna typ av utmaningar varje dag är logistikchefen.

I den logistikkompetens som idag krävs för högre logistikfunktioner är det en självklar utgångspunkt att så effektivt som möjligt skapa värde för kunden istället för att optimera resursanvändningen i enskilda funktioner. Detta uppnås genom en helhetssyn på inte bara det egna företaget utan hela kedjan eller nätverket av aktörer som tillsammans skapar och distribuerar varor till en konsument slutkund. Den moderna logistikchefen besitter en tvärfunktionell kompetens och ansvar som i olika grad spänner hela vägen från produktutveckling, inköp, produktion och marknad. Logistikchefen utvärderar och mäter sin egen prestation med hänsyn till påverkan i såväl resultat- som balansräkningen och kombinerar strategisk planering med skickligheten att manövrera bland snabba beslut och riktningförändringar. Han eller hon bedriver en personalintensiv verksamhet, vilket också gör den framgångsrika logistikchefen till en van ledare vars goda resultat till stor del vilar på en förmåga att förstå medarbetarnas behov och motivation och lyckas få med sig personalen när beslutet väl är fattat. Ny teknik är logistikerns bästa vän och betraktas som ett verktyg och möjliggörare för att kunna leverera mot allt tuffare mål.

Med hänsyn till de kunskaper och erfarenheter som den moderna och framgångsrika logistikchefen besitter borde denne vara en självklar kandidat till att närhelst tillfället uppstår ta klivet upp och axla en roll som vd i det producerande och distribuerande företaget. Rätt personlighet ger goda förutsättningar att från toppen leda företaget in i framtiden. Detta gör också logistikyrket till en inkörspport och språngbräda för dig med framtida vd-ambitioner.

Tobias Jonasson

Missa inte att synas i kommande nummer!

Nr 4 av magasinet

Utkommer vecka 25. Materialdag 5/6

- Transport • Infrastruktur •
- F&U Materialhantering •
- Automation & IT •

Mässupplaga: *Elmia Nordic Transport infrastructure och Logistik & Transport 2019.*

Nr 5 Tematidningen i **Dagens industri**

Utkommer vecka 37. Materialdag 7/9

- Logistikfastigheter •
- Logistiklägen • e-handel •

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



Intelligent Logistik

22. Intelligent Logistik

TÄNKBART

»Sätt inte för stort hopp till politiken«

Politikernas möjlighet till skarpa och snabba beslut för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet är små. Det menar statsvetarprofessorn Gunnar Falkemark som forskat om politisk makt över infrastrukturutveckling, och som inledde Triple F:s årsmöte i april.

Triple F är Trafikverkets stora forskningsansats för en fossilfri transportsektor – där 290 miljoner ska satsas under 12 år. På Triple F:s första årsmöteskonferens i Stockholm i april inledde Gunnar Falkemark, professor emeritus

i statsvetenskap vid Göteborgs universitet, som forskat i politisk makt i beslut om infrastrukturutveckling.

Om man vill veta möjligheten och vägen framåt när det gäller en avgörande samhällsförändring, som exempelvis omställningen av transportsystemet, ska man beakta historien: Vad har hänt när man försökt ställa om förr – och har det lyckats?

»Kraftiga bensinskatteshöjningar vet man att man förlorar val på och därför lägger man inte fram det«

– Det finns starka skäl till pessimism. Vanligtvis hoppas jag att jag får rätt, men här hoppas jag att jag har fel, säger Gunnar Falkemark, som bland annat tittat på massbilismens utveckling i sin forskning.

Bilismen som tekniskt system nådde sin



FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN

Bilen – en mänsklig rättighet?

mognadsfas – där det övertrumpat sina föregångare och är trögrörligt för förändringar – redan på 1930-talet – och försök till regleringar, beskattningar eller politik som gynnar järnvägstransporter har motarbetats starkt sedan dess.

– Det finns en röd linje av vad som inte kan godkännas politiskt för något parti – om man inte vill råka ut för katastrofala valförluster – och det är att vanligt folk måste ha råd att ha bil. Vad som är möjligt att göra begränsas av det, säger Gunnar Falkegren, och ger gula västar-rörelsen i Frankrike som exempel på hur det kan gå om man försöker.

Lovar runt – men håller tunt

Idag är det av klimatskäl som man vill ställa om transportsektorn mot fossilfrihet. Många aktörer – ex. Fossilfritt Sverige – efterfrågar snabba och skarpa beslut – men är sådana möjliga för politikerna att leverera? Nej, menar Gunnar Falkegren, och särskilt inte idag med de svaga regeringar vi har.

– Även om vissa policyåtgärder verkar jättebra är det inte säkert att de går igenom i alla fall. Det kan finnas ett politiskt motstånd som förhindrar det, säger Gunnar Falkegren.

Men varför säger då politikerna att vi ska vara fossilfria till 2045 – vilket riksdagen beslutade 2017? Jo – därför att lova mycket på lång sikt är enklare än att komma med skarpa förslag nu, enligt Gunnar Falkegren.

– Det handlar mycket om symbolpolitik. Politiker gillar att ta beslut som ligger 30 år fram. Långsiktiga saker är lätt att säga, men att genomföra det på kort sikt är svårt, förklarar Gunnar Falkegren.

Välmenta politiker

– Kraftiga bensinskatteshöjningar vet man att man förlorar val på och därför lägger man inte fram sådana

Om forskarna inom Triple F ska bli lyckosamma när de forskar på effektiva styrmedel för att minska på klimatpåverkan från transportsektorn, är det här något de måste beakta: en till en början osynlig reduktionsplikt kan till exempel vara smartare än en skatteshöjning i en stöt.

– Tro inte att politikerna är illasinnade, men de vill vinna val. Och har de vunnit ett val vill de inte förlora makten. Det begränsar mycket vad de kan göra.

AV KLARA ERIKSSON



För ett svenskt politiskt parti är det en omöjlighet att lägga så "skarpa" politiska förslag att det riskerar människors möjlighet att äga och köra bil, menar Gunnar Falkemark.

Prenumerera på Intelligent Logistik!

Logistik av idag är konsten att ständigt förbättra och förenkla 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".

Frankeras ej
mottagaren
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST
20492681
761 10 Norrtälje

Företag Postnummer Ort

Org.nr Postadress

Beställare E-post



LOGISTIK TRANSPORT



5-6 NOVEMBER | SVENSKA MÄSSAN | GÖTEBORG

Boka
monter
nu!

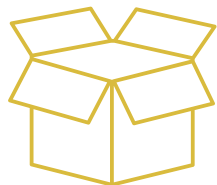
Nordens ledande mässa och konferens för logistik- och transportlösningar

Träffa över 3 000 lager- och logistikansvariga

Logistik & Transport, Nordens ledande mässa och konferens för hela transport- och logistikbranschen lockar viktiga beslutsfattare från Skandinaviens ledande företag.

Detta är er möjlighet att träffa 3 000 nyckelpersoner som är beredda att investera i strategisk logistik och lagerlösningar.

- ✓ Hög kvalitet på besökare, 80% tar beslut om inköp och är affärsdrivna.
- ✓ Här hittar ni nya samarbetspartners och nätverk i er bransch.
- ✓ Detta är Nordens mest affärsskapande mötesplats för logistik- och transportbranschen.



Materialhantering/
förpackningar



Start-ups



Handel/
e-handel



Intralogistik



Intermodala
transporter



Robotisering

Boka monter på www.logistik.to



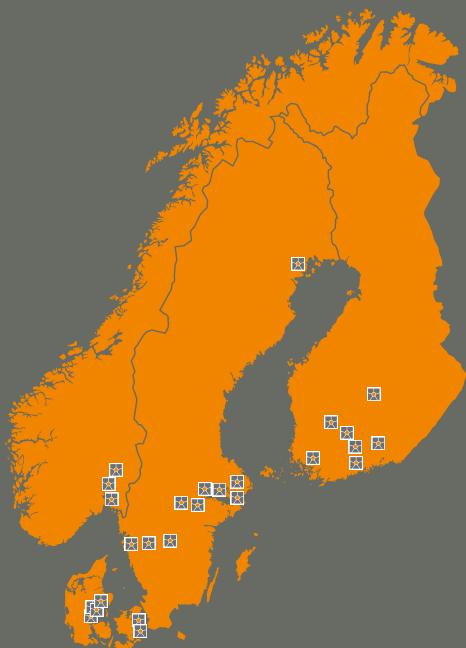



THE SWEDISH EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

PARTNER TILL LOGISTIK & TRANSPORT

LOGICENTERS

LEADER OF MODERN LOGISTICS PROPERTIES IN THE NORDICS





LOGISTIKKLUSTER ÖSTERGÖTLAND

Finns ditt nästa logistiksamarbete i Östergötland?

Östergötland är en hållbar och stark logistikregion. Nu drar vi igång arbetet med Logistikkluster Östergötland med syfte att etablera en gemensam arena för logistikföretag och logistikfrågor i regionen. Genom detta vill vi:

- Öka företagens och regionens konkurrenskraft
- Stimulera miljöfokus och energieffektivisering
- Främja hållbarhet
- Skapa en gemensam plats för samverkan och utveckling

Med detta skapar vi landets främsta logistikkluster med fokus på hållbarhet.

Läs mer på logistikklusterostergotland.se

Klustret finansieras med stöd från Region Östergötland och Europeiska Regionala Utvecklingsfonden (ERUF).



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 logistikkluster och vad det kan ge ditt företag? Kontakta pontus.lindblom@norrkoping.se eller pia.carlgren@linkoping.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

