

Intelligent Logistik

NUMMER 2 | MAJ 2020 | WWW.INTELLIGENTLOGISTIK.COM

→ LOGISTIKLÄGEN → FASTIGHETER → ETABLERINGAR → AFFÄRER



Panik hjälper inte någon

Charlotte Norell om uppkavlade ärmor och lösningsfokus i Coronatider.

→ sid 6



»En helt ny verklighet«

Christina Broms om hur Getinge ökat produktionen av respiratorer.

→ sid 12

Utmanande volymökning

Anna Elgh om hur Svenska Retursystem mött butiksanströmningen.

→ sid 13



FOTO: JIMMY CROONA/FÖRSVARSMAKTEN



Den oväntade krisen

Världsbilden är förändrad av Corona. Ingen hade kunnat förutse för tre månader sen att Älvsjömässan skulle behöva byggas om till ett fältsjukhus, med Försvaretsmaktens hjälp. Enligt FOI-forskaren Camilla Eriksson faller en kris som denna, där det inte finns någon antagonist och som pågår under lång tid, utanför "terminologin".

"Även vi blev tagna på sängen av den här krisen" säger hon.

→ sid 10-11

Logistiksvrige bygger vidare

2020 färdigställs 27 större logistikfastigheter i Sverige, totalt närmare 537 000 kvm. Störst är Bockasjös bygge för Postnord TPL på Landvetter på 46 000 kvm. Corona-pandemin tycks ännu ha liten påverkan på byggplanerna, med undantag för enstaka projekt som läggs på is. 2021 ser ut att bli ett rekordår med över 674 000 kvm i orderböckerna just nu.

→ sid 8



Skåne på stark framfart

Skåne växer som logistikläge, och när Helsingborg nu börjar bli fullbyggt sprider sig etableringarna till kringliggande lägen. Malmö har chans att bli Skånes nya, heta logistikläge, alla förutsättningar finns, enligt Peter Bergquist på Croisette.

→ sid 7



Amazon-lager på gång i Eskilstuna

Amazon kan etablera lager i Eskilstuna redan under 2020. Bolagets logistikpartner Kuehne Nagel söker nu personal till "ett nyligen byggt lager i Eskilstuna", där Logicensers vakans på 24 000 kvm i Kjula bör vara en given kandidat.

→ sid 5



Viared - från knallebygd till e-handelsmecka

Viared i Borås är ett av Sveriges äldsta logistiklägen. Här föddes den svenska postorderhandeln i slutet av 1970-talet och idag arbetar omkring 6 000 människor i 150 olika verksamheter här.

→ sid 18-19



Välkommen till Sveriges bästa logistikläge!

LOGISTIK
TRANSPORT

3-4 NOVEMBER | SVENSKA MÄSSAN | GÖTEBORG

www.logistik.to

2. Intelligent Logistik

Krisen sätter ljuset på logistiken

DE SENASTE DECENNIET har Sverige haft högkonjunktur, handeln och industrin har blomstrat och investeringarna avlöst varandra. I början av året anade ingen några verkligt mörka moln, trots att en stundande lågkonjunktur varit ett återkommande samtalsämne under några år.

Men så i mars slog Corona till med full kraft. På några veckor förändrades världsläget radikalt. Börskurserna rusar hit och dit, mest nedåt, bransch efter bransch har gjort tvärhalt och plötsliga försörjningsproblem och vikande efterfrågan gör att företag efter företag aviserat nedstängningar och permitteringar. Fordonsindustrin var bland de första att stänga ned, delvis på grund av supply chain-utmaningar, men kanske främst på grund av vikande marknad. I flygindustrin står 95 procent av passagerarplanen parkerade, med stor påverkan på godstrafiken. I slutet av april sjönk priset på råolja till under noll i USA, för första gången i historien. EU som institution har också fått sitt förtroende stukat, när länder plötsligt stängt gränser och sett om sina egna hus, istället för att värna den inre marknaden.

I ett land som varit förskonat från krig och riktigt allvarliga naturkatastrofer i ett par hundra år, behöver vi sällan bry oss om begreppet logistik. Det flyter i allmänhet bara på. Men för att det ska flyta på krävs ingredienser som nu blivit uppenbara. Det krävs fysisk infrastruktur och fraktbärare för att kunna frakta godset från den ena världssändan till den andra. Det behövs fysiska lager, hubbar och noder, där godset kan landa och byta riktning, och digital infrastruktur och it-system för att hålla koll på lagernivåer, ordrar, leveranser och ledtider. Det behövs också hög tillit mellan aktörerna i kedjan – från producent till slutkund. Tillit till systemet.

Under Covid19-krisen har det blivit tydligt hur sårbart vårt samhälle är för störningar. Krisen har satt ljuset på logistiksystemets avgörande roll för att upprätthålla samhällsfunktioner. Många inser att man behöver ha en ökad riskmedvetenhet när man utformar sin supply chain. Ord som resiliens och redundans hörs dagligen och globala företag ser över sina försörjningssystem, med mer sourcing och logistik nära produktion och marknad att vänta. Effekterna på den globala logistiken är svåra att överblicka.

I det här numret av Intelligent Logistik skriver vi om krisens negativa konsekvenser – men också om hur väloljade logistiksystem klarar av att hantera den här typen av oförutsedda störningar. Bl a hur Svenska Retursystem kunnat öka sina volymer med 50 procent när konsumenterna börjat bunkra livsmedel i butik istället för att gå på restaurang. Man har lyckats tack vare tilliten till systemet, att ingen av användarna börjat bunkra lastbärare. Vi skriver också om Getinge som lyckats öka sin produktion av respiratorer med 160 procent i Solna, trots utmaningar i försörjningskedjorna. Logistikerna hittar vägar.

Ett positivt tecken är att man fortsätter att bygga lager. Få byggprojekt läggs på is och orderböckerna är fulla även framåt. Oavsett hur världen kommer att se ut "post Corona" så är en sak säker: Fungerande logistik är livsviktigt.

INTELLIGENT LOGISTIK är Sveriges största renodlade branschtidning om logistik. Vi bevakar ämnets hela bredd, från inköp och transporter till produktion, fastigheter, infrastruktur och handel. Med vår temabilaga i DI som når 400 000 läsare, och sajten intelligentlogistik.com har vi det största genomslaget i branschen.

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 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.com

Intelligent Logistik produceras och ägs av Intelligent Logistik HB.

Följ vår nyhetswebb på www.intelligentlogistik.com

Nästa nummer av temabilagan Intelligent Logistik kommer i vecka 37



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.

Utvecklingsmöjligheter nära dig

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

CATENA

catenafastigheter.se

FOTO: CATENA



Catena köper 190 000 kvm mark i Torsvik, granne med Procurators lager.

Catena köper mark i Torsvik

Catena har tecknat avtal om förvärv av ett markområde på 190 000 kvm i anslutning till Torsvik, Jönköping.

Marken ligger i anslutning till Torsvik, ett av Sveriges större logistikområden med ett läge som möjliggör transporter inom ett dygn till flera storstadsregioner.

Affären kommer att genomföras via fastighetsreglering till Catenas befintliga fastighet Tahe 1:64, som Catena förvärvade 2018 och där Procurator är hyresgäst i den befintliga fastigheten, och affären är villkorad av att detaljplan vinner laga kraft.

Säljare är privatpersonen Sven-Olof Hagelin, Tahe Gård Taberg. Med tillskottet av den nya marken bedömer Catena att cirka 90 000

kvm byggnad kan tillföras.

– Marken lämpar sig väl för industri- och logistikändamål och genom de investeringar Catena gör skapas nya etableringsmöjligheter som på sikt kan generera arbetstillfällen och stärka det lokala näringslivet, kommenterar Christoffer Böj, Affärsutvecklare på Catena.

– Som Tabergsbo känns det bra att sälja till en etablerad aktör som Catena med finansiell styrka och fokus på utveckling, min ambition är att affären ska gynna bygden för lång tid framöver, kommenterar säljaren Sven-Olof Hagelin.

Tillträde sker när detaljplan vinner laga kraft.

Kilenkrysset planerar Stockholms framtida logistiklägen

Kilenkrysset har under 2020 fortsatt sin expansion i sitt prioriterade geografiska område, Storstockholm och Mälardalen, genom ett antal strategiska markförvärv. Totalt ca 8,5 miljoner kvadratmeter har på kort tid förvärvats i bland annat Nykvarn, Håbo och Knivsta, enligt ett pressmeddelande.

Genom samverkan med respektive kommun är avsikten att långsiktigt utveckla dessa områden till nya framtida logistiknav likt det som Kilenkrysset åstadkommit med logistikområdena i Rosersberg och Brunna/Kungsängen under den senaste 15 års perioden.

– Vi tog stora risker på den tiden men vi gjorde det för att vi hade en övertygelse om områdets långsiktiga potential. Samma sak gäller för Brunna/Kungsängen, som också på kort tid utvecklats till ett ledande

FOTO: KILENKRYSET



Kilenkrysset vill bygga nya logistikområden likt Brunna och Rosersberg, kring Stockholm.

logistikcentrum, kommenterar Jan Persson, Kilenkryssets vd och styrelseordförande.

Samma potential för Storstockholms framtida varuförsörjning ser nu Kilenkrysset i de nya områdena – Håbo och Knivsta för den norra delen och Nykvarn för den södra.

– Det är på den södra sidan av Storstockholm som bristen på planlagd logistikmark är som störst, medan efterfrågan samtidigt är enorm, kommenterar Jan Persson.

FOTO: COOP



– Vår målsättning är alltså att etablera ett lager i Eskilstuna, förklarar Magnus Rosendahl.

Coops lagerplaner sätts på vänt

Coops och Catenas planerade mångmiljard-satsning på ett nytt automatiserat centrallager i Eskilstuna, skjuts på framtiden.

– Det var ett ömsesidigt beslut, det är helt krasst inte läge för jätteinvesteringar just nu, säger Catenas vd Benny Thögersen.

Avsiktsförklaringen mellan Catena och Coop Logistik skrevs i januari och omfattade förvärv av en del av fastigheten Aspesta-hult 1:1 i Eskilstuna samt nybyggnation av ett cirka 105 000 kvm stort automatiserat lager, en beräknad investering på 3,7–3,9

miljarder SEK för Catena. Lagret skulle ha stått klart ca 2023. Men nu, med hänvisning till de drastiskt förändrade marknadsförutsättningarna, har parterna enats om att villkoren i avsiktsförklaringen inte längre är aktuella.

Coops målsättning för projektet med det nya lagret har inte ändrats och processen fortgår.

– Vår målsättning är alltså att etablera ett lager i Eskilstuna, förklarar Magnus Rosendahl.

FOTO: ICA



Ica köper loss det lager man tidigare hyrt av Saltängen i Västerås.

Ica gör lagerklipp i Västerås

Icas köper Saltängen 1 i Västerås från ekonomiskt pressade Saltängen Property Invest för ca 1 miljard SEK, vilket är 25 % under marknadsvärdet, enligt Fastighetsvärlden. Fastigheten värderades till 1.46 miljarder SEK i höstas. Ica Sverige är ensam hyresgäst och bedriver idag logistikverksamhet på fastigheten. Ica Fastigheter äger dessutom angräns-

ande obebbyggda fastigheter.

– Västerås är en viktig plats för oss och vi är gärna kvar i Hackstaområdet. Möjligheten att förvärva fastigheten och därmed göra de investeringar som fastigheten kräver, är i linje med vår strategi att äga våra viktigaste logistikenheter, kommenterar Per Strömberg, vd för Icagruppen.

4. Intelligent Logistik

NREP tar in delägare

Novo Holdings investerar 1,3 miljarder SEK i NREPs nya fastighetsfond, som ska ta bolaget utanför Nordens gränser. Därigenom blir Novo delägare med 25 procent.

Danska Novo Holdings investerade i NREPs fastighetsfonder första gången 2018. Nu köper man in sig som minoritetsägare med 25 procent och investerar samtidigt 1,3 miljarder i nya fonden NSF IV som NREP nu reser. Morten Beck Jørgensen på Novo Holdings tar också plats i NREPs styrelse

– Vi har uppvakts av olika aktörer under flera år, som velat investera i eller köpa allt ifrån någon del till helheten. Beslutet att ta in en partner är något som vuxit fram, nu gör vi det utan att förlora kontrollen över bolaget. Novo Holdings delar våra värderingar, och vill vara med på vår tillväxt utifrån den strategi vi satt. För oss ger det en ännu starkare balansräkning och möjlighet att växa, inte minst internationellt, berättar Rickard Svensson-Dahlberg, NREPs grundare och

partner.

NREP utvecklar fastigheter inom segmenten bostäder, samhällsfastigheter och ”modern logistik”. Det sistnämnda utgör ungefär 25 procent av beståndet, under varumärket Logicens. Totalt har Logicens drygt 1 miljon kvadratmeter logistikytor i Norden.

– Planen är att behålla 25 procent logistik även framöver. Vi var tidigt ute med att satsa på logistik när vi startade för 15 år sedan, i Sverige är det vårt största segment.

Vill expandera i Europa

NREP grundades 2005 och har verksamhet i Sverige, Finland, Danmark och Norge. Siktet på att växa utanför Norden har funnits länge, berättar Rickard Svensson-Dahlberg.

– Vi har haft möjlighet att investera utanför Norden i våra tre senaste fonder, men det har inte blivit så. Det har funnits tillräckligt många bra affärer att göra på hemmaplan.

Innan Corona slog till så hade NREP en ganska god idé om hur expansionen skulle se ut, berättar han.

– Vi har framförallt tittat på logistikkluster i norra Europa, som Tyskland, Polen, Baltikum och Benelux. Nu har ju kartan ritats om litegrann.

Att ta sig an nya marknader är inte enkelt, det är inte bara att ”flyga över och handla”, betonar han.

– Att expandera till ett nytt land hänger väldigt mycket på att få tag i rätt människor lokalt, med rätt egenskaper, kontaktnät och marknadskunskap. Det är mer avgörande för vilka marknader vi väljer att investera på än objekt och lägen. Att vi expanderar i Europa är bara en tidsfråga, men framtiden får utvisa vilken marknad som blir först.

När det gäller logistikfastigheter så har segmentet klarat sig bland de bättre i Corona-krisen, och på längre sikt så kan

FOTO: NREP



– Innan Corona slog till så hade vi en ganska god idé om hur expansionen skulle se ut, berättar Rickard Svensson-Dahlberg.

krisen gynna logistikbranschen, tror Rickard Svensson-Dahlberg.

– De flesta blev nog ganska abruptt upp-lysta om att dagens just in time-system inte

fungerar helt felfritt. Man kan ju tänka sig att många drar lärdom av det och ser ett ökad behov av att bygga upp större lager.

SÅLDE LOGISTIKPORTFÖLJ INNAN CORONA

I mitten av mars, precis innan Corona-pandemin lade en våt filt över transaktionsmarknaden, sålde NREP också en fastighetsportfölj med 11 logistikfastigheter till Blackstone, som satsar aggressivt på den Nordiska logistikfastighetsmarknaden. Blackstone köpte bland annat en stor logistikportfölj av Corem för 4,2 miljarder i fjol, på 300 000 kvm lokaler, varav ca 200 000 kvm finns i Danmark och 20 000 i Norge. I Sverige är det fyra fastigheter på totalt 80 000 kvm som ingår. Köpeskillingen avslöjas inte, men enligt uppgift till Intelligent Logistik ligger yelden ”i nivå med yelderna på nordiska logistikportföljer innan Corona”.



SLP köper Bergendahls centrallager i Hässleholm.

SLP köper Bergendahls lager

Swedish Logistic Property, SLP, har förvärvat Bergendahls huvudkontor och centrallager i Hässleholm. Bergendals blir samtidigt ny delägare i SLP.

Bergendahls, som bl a driver City Gross, ser över sina omkostnader och meddelade nyligen att man stänger sitt lager i Tumba och flyttar verksamheten till Hässleholm. SLP förvärvat totalt 162 000 kvm mark med en fastighet på totalt ca 50 000 kvm, med tillträde den 30 juni. Bergendahls tecknar samtidigt ett 15-årigt hyresavtal på samtliga ytor, och går in som en mindre delägare i

SLP genom en nyemission på 100 miljoner SEK.

– Förvärvet följer vår strategi, det är en bra belägen fastighet med goda utbyggnads- och utvecklingsmöjligheter. Det utökar vårt fastighetsbestånd kraftigt och vi får ett hyresavtal med en långsiktig och stabil hyresgäst. Det gör oss dessutom starka i ett segment av lager- och logistikmarknaden som vi tror mycket på framöver, är SLPs styrelseordförande Peter Strands kommentar till affären.

FOTO: NEWS ØRESUND



KARTA: HEBY KOMMUN

Apotea vill bygga ett 38 000 kvm stort lager till i Morgongåva, intill det gamla, som ska stå klart hösten 2021.

Apotea vill dubbla lagerytan i Morgongåva

Apotea planerar att fördubbla sin lageryta i Morgongåva, med ett nytt, separat lager på 38 000 kvm. Detaljplanen för den nya byggnaden är ute på samråd i kommunen till mitten av maj och beräknas vara klar i slutet av året. Det är Morgongåva Företagspark, som äger Apoteas nuvarande lager, som står för ansökan.

– Därefter kommer de börja bygga så fort de kan. Deras mål är att kunna flytta in i det nya huset hösten 2021, berättar Hanna Löfstrand på planarkitekt för området på Heby kommun.

Apoteas nuvarande logistikcenter är också det 38 000 kvm stort och invigdes 5 mars 2018. Lagret sysselsätter normalt ca 500 personer och har bland annat en stor

solcellsanläggning som täcker ca 17 000 kvm av takytan.

Apotea har haft ett rejält uppsving i försäljningen till följd av Covid-19-utbrottet.

– Varje gång myndigheterna gick ut och sade att nu stannar ni hemma, gå inte till affären, så har vår försäljning exploderat. Vissa dagar har vi haft tre gånger mer försäljning än normalt, det är ju tufft att hantera, sa Apoteas vd Pär Svärdsen vid ett Plan-webinar i slutet av april.

– Men vi har kämpat på och jobbat dygnet runt, sju dagar i veckan. I 1,5 månad har verksamheten gått i superfart hela tiden. Det har varit en tuff utmaning för personalen och alla inblandade, men vi tror ju att vi börjar få ordning på det nu.

Amazon-lager på gång i Eskilstuna?

Nu florerar åter rykten om att Amazon är nära en lageretablering i Sverige, närmare bestämt i Eskilstuna. Det är Amazons logistikpartner Kuehne Nagel som söker en site manager till "ett nyligen byggt lager i Eskilstuna logistikpark", där Logicensers vakans på 24 000 kvm i Kjula känns som en given kandidat.

Rykten om att Amazons inträde på den svenska marknaden har kommit och gått i många år. Nu är det senaste budet att Amazon är på väg att etablera sig i Eskilstuna Logistikpark i Kjula, där Amazon web services redan byggt en serverhall.

Enligt Breakit, som var först att skriva om ryktet, är ett bevis på att en etablering är nära att Amazon registrerat en svensk filial hos Bolagsverket den 27 februari i år. Filialen ska enligt Allabolag.se ägna sig åt "Upphandling och distribution av produkter och tjänster via webbsidan amazon.se eller från annan webbsida inom Amazonkoncernen samt att bedriva kommersiell, eller finansiell verksamhet samt förvaltning och administration av sådan verksamhet."

I ett styrelseprotokoll från Eskilstuna logistik och etablering från den 14 april står det att "affär är klar med ett internationellt logistikbolag som kommer att etablera sig i Eskilstuna Logistikpark, som initialt ska sätta upp och drifva ett stort e-handelsbolag. Affären blir officiell inom några veckor".

Rekryterar site manager till Eskilstuna

I april gick TPL-aktören Kuehne Nagel ut med en rekryteringsannons för en Site manager där det står att bolaget jobbar med en "globalt ledande klient" för att sätta upp en verksamhet i Sverige för snabba leveranser av ett brett utbud av produkter till svenska konsumenter. Enligt platsannonsen kommer verksamheten bedrivas från ett "nyligen byggt lager i Eskilstuna logistikpark".

I Eskilstuna logistikpark i Kjula har Logicensers nyligen byggt en 36 000 kvm stor logistikanläggning som stod klar 2019. En tredjedel av ytan är uthyrd till DHL Supply Chain, men 24 000 kvm är fortfarande vakant. Detta känns därför som en solklar kandidat för Kuehne Nagels etablering. Det finns också en byggrätt på ytterligare ca 20 000 kvm på fastigheten. Logicensers kan enligt uppgift till Intelligent Logistik ännu inte kommentera ryktet. Eskilstuna Logistik kan inte heller kommentera uppgifterna än, men enligt styrelseprotokollet kommer affären att bli offentlig om några veckor.

– Däremot kan jag säga att den nya etableringen som är på gång är mycket glädjande.

FOTO: LOGICENTERS



Logicensers nya fastighet i Kjula, med en vakans på 24 000 kvm och byggrätt på ytterligare ca 20 000 kvm, känns som en given kandidat för Kuehne Nagels etablering.

Tredjepartslogistikern Kuehne Nagel har börjat rekrytera personal, men vem deras uppdragsgivare är kan jag inte uttala mig om, säger Johan Holmqvist, Eskilstuna Logistik och Etablerings styrelseordförande till Eskilstunakuriren.

Att det handlar om just Amazon framgår inte av några officiella handlingar. Men tanken är inte långsökt – Kuehne Nagel driver

redan fyra av Amazons fulfilment centers i Europa; Châtres en Brie, Frankrike, Tarragona, Spanien, Birmingham, Storbritannien och i Rennerod, Tyskland.

Amazon är världens näst största e-handelsbolag, efter kinesiska Alibaba. 2018 omsatte Amazon.com drygt 232,9 miljarder USD, där e-handeln stod för cirka hälften.

AV HILDA HULTÉN

www.corem.se



NYPRODUKTION OM 15 000 KVM I MALMÖS NORRA HAMN

I det nytvecklade logistikområdet i Malmös norra hamn erbjuder vi nu nyproduktion av lokaler på upp till 15 000 kvm med en maximal fri höjd om 40 meter. En naturlig kopplingen till hamnen, länk till järnvägsnätet samt god tillgänglighet till vägnät och logistikflöde både nationellt och internationellt gör detta läge en optimal etablering.

INFORMATION

- Nyproduktion upp till 15 000 kvm, anpassat till kund.
- Markyta om 30 000 kvm, som kan delas om mindre enheter önskas.
- Bästa kommunikationsläge med samtliga kommunikations- och transportmedel runt hörnet. Kaj- och hamntjänster, Malmö godsbangård, nationell och internationell flygplats samt motorvägar.
- Logistikområde i utveckling.
- Byggnaden planeras att miljöcertifieras.

För ytterligare information kontakta
Jerker Holmgren på 070-276 25 76, jerker.holmgren@corem.se
eller Jesper Carlsöö på 073-357 18 87, jesper.calsoo@corem.se

corem property group

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

6. Intelligent Logistik

DEBATT:

Panik hjälper inte någon

Coronaviruset Covid-19 sprider sig som en löpeld över kontinenterna, länder stänger gränser, hela befolkningar sätts i karantän och utvecklingen på världens börser är nattsvart. Frågan är hur krisen påverkar fastighetsbranschen på längre sikt, skriver Croisettes analyschef Charlotte Norell, som uppmanar branschen till uppkavlade armar, hårt jobb och konstruktiva lösningar.

Vi befinner oss mitt i en pandemi, en kris-situation som många av oss aldrig upplevt tidigare. Dessvärre verkar den kollektiva oron sprida sig snabbare än viruset. Vad är det vi är oroliga för? Inte verkar det vara för själva viruset, då de flesta av oss endast kom-

»Det är lätt att fastna i uppgivna tankebanor som målar upp det ena worst-case-scenariot efter det andra«

mer att drabbas av lindriga influensaliknande symtom. Oron, som får oss mer eller mindre i panikslagna, grundar sig i osäkerheten kring framtiden. Det gäller såväl privatpersoner som investerare. Kanske är det den kollektiva hysterin i kombination med brist på erfarenheten från liknande situationer som får oss att

bunkra toalettpapper och havregryn istället för att låta bli att belasta sjukvården i onödan.

Det är i dagsläget omöjligt att göra någon prognos över hur detta kommer att utveckla sig och vilka konsekvenser det kommer att få för fastighetsbranschen. Stor del av de större fastighetsbolagens finansiering har under de senaste åren skett på kapitalmarknaden. I tider av kris kommer kapitalmarknadens aktörer att omvärdera risk och lånat kapital kommer att bli dyrare. Även utvecklingen på den kommersiella hyresmarknaden kommer att bli tuffare framöver. Lägg där till att fastighetsbolagens värde på börsen nästan halverats sedan mitten av februari, från ett all-time-high ska tilläggas. Givet detta är det en klart tuff situation för vissa fastighetsägare.

I situationen som vi nu befinner oss i, där osäkerheten är stor och paniken nära, är det lätt att fastna i uppgivna tankebanor som målar upp det ena worst-case-scenariot efter det andra. Det är inte särskilt konstruktivt, så



Charlotte Norell, Head of Valuation & Analysis, Croisette Real Estate Partner

FOTO: CROISETTE

låt oss istället fokusera på det vi faktiskt vet:

Räntorna kommer att sänkas och stödpaket kommer att erbjudas

Låga räntor är som bekant mumma för fastighetsbranschen. Inledningsvis har Riksbanken stödköpt obligationer, sänkt utlåningsräntan till banker samt tagit fram ett stödpaket om 500 miljarder. Stödpaketet ska användas till korttidutlåning för att rädda livskraftiga företag.

Fastighetsindex på samma nivå som för ett år sedan

Ett 40-procentigt tapp på en månad är naturligtvis ett historiskt fall. Det är dock lätt att glömma bort vilken nivå vi föll från, en historisk hög. Fastighetsindex (fbindex) är i dagsläget på samma nivå som för ett år sedan. Noll utveckling på ett år är ingen lyckad utveckling men inte heller någon anledning till panik.

Arbetslösheten kommer att öka

Vi vet inte hur mycket eller under hur lång tid. I måndags kommunicerade regeringen att man tagit fram ett stödpaket om 300 miljarder kronor som ska gå till företagande för att rädda så många företag och arbetstillfällen som möjligt.

Människor behöver fortfarande bostäder

I en lågkonjunktur kommer troligtvis hyresbostaden att vara ett än mer attraktivt boendalternativ medan det kommer att bli tuffare för nyproducerade bostäder upplåtna med ägande- eller bostadsrätt.

Samhällsfastigheter är fortsatt en bristvara

Behovet av samhällsnyttiga fastigheter kommer att vara minst lika stort som innan krisen.

Konkurser är värre än lägre hyresintäkter under en period

Hotell- och besöksnäring samt restauranger och viss handel kommer att få det tufft och precis som med arbetslösheten vet vi inte

hur illa det kommer att bli. Sett ur såväl ett samhälls- som fastighetsägarperspektiv är en period med lägre hyror och bolag med låg lönsamhet bättre än inga alls.

Virusutbrott tar slut

Vi vet inte hur lång tid det kommer att ta men det kommer att få ett stopp genom framtagande av vaccin och troligtvis även gruppimmunitet. Idag kommunicerades även att man kommer att testa en medicin för att lindra besvären av viruset samt att ett vaccin kan finnas tillgängligt till hösten.

Sammanfattningsvis kommer det att finnas en uppsida för fastigheter på andra sidan av denna kris, med låga räntor och fortsatt brist inom vissa segment. Fastigheter med kommersiella hyresgäster, i synnerhet viss handel, restaurang och hotell, kommer att ha en tuffare utveckling både på kort och lång sikt. Det finns även ljusningar, med största sannolikhet kommer lågprissegment få ett uppsving i en lågkonjunktur. Även livsmedelshandel kommer garanterat få en positiv utveckling på kort sikt, i takt med att restaurangbesöken minskar.

»Kavla upp ärmarna och börja jobba istället för att fundera på hur illa det KAN bli.«

Så vad kan vi då göra? Mitt förslag är att vi tar efter alla eldsjälur inom vården; Kavla upp ärmarna och börja jobba istället för att fundera på hur illa det KAN bli. Det största hotet mot den inhemska ekonomiska utvecklingen som i allra högsta grad drabbar fastighetsbranschen är arbetslöshet, vilket skapar en ond spiral som hämmar både konsumtion och tillväxt. Vad kan vi i vårt arbetsliv eller privatliv göra för att rädda så många arbetstillfällen som möjligt? Som fastighetsägare kan man prata med sina hyresgäster för att se vad som kan underlätta deras situation, kanske kan det vara en sänkt hyra under några månader som är räddningen.

AV CHARLOTTE NORELL

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

Skåne på stark framfart

Skåne växer starkt som logistkläge, och när Helsingborg är nästin-till fullbyggt, sprider sig logistiketableringarna till angränsande lägen. Bl a Malmö som har chansen att bli Skånes nya heta logistkläge.

I våras köpte nya fastighetsbolaget Söderviddén en 90 000 kvm stor tomt av Åstorps kommun, där man planerar att bygga ett höglager på 45 000 kvm. Croisette har fått uthyrningsuppdraget och halva ytan är redan reserverad av en icke namngiven kund.

– Jag är inte förvånad över det stora intresset, det råder stor brist på mark för stora logistiketableringar i den här regionen, säger Croisettes uthyrningschef Peter Bergquist.

Att Helsingborgs etableringstakt varit så hög de senaste åren har gjort att det nu råder brist på mark i de klassiska logistiklägena.

– Helsingborg är i princip fullbyggt just nu, marken för logistik börjar tryta. Så då blir det naturligt att titta vilka andra möjligheter som finns i närområdet. Åstorp ligger bara 7 minuter bort så det blir ett naturligt nästa steg.

Kan även nordöstra Skåne med Hässleholm och Kristianstad gynnas av markbristen i Helsingborg?

– Det tror jag absolut på sikt, där finns det ju både gott om mark och god tillgång till arbetskraft.

Kan lossna rejält för Malmö

Trots utmärkta logistiska förutsättningar har det fram tills nu inte riktigt lossnat för Malmö som nationellt logistkläge. Men den mark som Malmö stad tagit fram för logistik i Norra hamnen kan ändra på det, tror Peter Bergqvist.

– Helsingborg har varit lite storebror länge vad gäller logistik i västra Skåne, men Malmö har alla förutsättningar att bli en självklar logistikhubb i den här regionen. Det ligger logistiskt väldigt bra till med bra vägförbindelser, bron till Danmark och utmärkta möjligheter till godstrafik både över kaj och med järnväg. Det är på tiden att den potentialen utnyttjas.

Nyligen fick Croisette uthyrningsuppdraget på belgiska MG Real Estate bygge i norra hamnen i Malmö, ett uppdrag man

BILD: SÖDERVIDDEN



I Åstorp bygger Söderviddén ett 45 000 kvm stort höglager, där halva ytan är reserverad.

delar med Colliers. MG har köpt en tomt på 66 500 kvadratmeter för ca 73 miljoner SEK, och planerar att bygga totalt 42 000 kvm för logistik- och kontor på tomten, som planeras byggstartas inom kort.

– Det är ett otroligt hedrande uppdrag, det är bland de största logistikprojekten som kommer att byggas i Sverige i närtid, och i ett oerhört intressant läge. Det är kul att få vara med i starten när ett sådant här logistkläge planeras och växer fram.

Kräver gods över kaj

För Malmö stad är kontraktet med MG Real Estate den första markförsäljningen i Norra hamnen sedan 2016, då man sålde en tomt till Skanska, för deras 19 500 kvm stora Kubiklager. Att försäljningen gått trögt beror på kravet kommunen ställer om att alla etableringar som görs i Norra hamnen ska utnyttja den

intermodala infrastrukturen, med garanterade godsvolymer över kaj eller via järnväg.

– De etableringar som görs här ska utnyttja hamnens infrastruktur och gynna hamnverksamheten. Vi har haft många intressenter, men hittills har de inte uppfyllt de kraven. Hade vi sålt marken till ren logistik så hade den varit slut redan, säger Olle Anderberg, projektledare på fastighets- och gatukontoret i Malmö stad.

Enligt Peter Bergquist är det lite av en utmaning att jobba med den här typen av dedikerade projekt.

– Man får ta varje potentiell affär och titta på den som ett unikt case för att se om det går att ta ända fram.

Den initiala planen var att byggstarta helt på spekulation. Enligt Anton Van Vlerken, ansvarig för Nederländerna och Norden på MG Real Estate, fanns i januari stora tillväxtplaner i Sverige, där man hoppades kunna presentera ytterligare byggprojekt under våren. Men nu, med det förändrade marknadsläget, vill MG invänta en kund innan spaden sätts i jorden.

– Det gäller också att hitta rätt kund att starta med, det är viktigt både för oss och för vår uppdragsgivare, säger Peter Bergquist.

Samtidigt innebär läget och dedikationen till intermodalitet en stor möjlighet, betonar han.

– Det finns inte så många lägen som kan erbjuda de här möjligheterna med kajnärlighet och järnvägsanslutning. Det är en otrolig fördel om kunden vill bygga en hållbar logistiklösning.

Årets hållbarhetsläge 2020

Malmö stad hoppas på att etableringarna i norra hamnen ska locka mer sjövolym till CMP Malmö Port, och förhoppningsvis öka volymerna över kaj från storhamnarna på kontinenten.

– MG har ett stort kontaktnät i Belgien där två av Europas största hamnar finns; Rotterdam och Antwerpen. De har också erfarenhet

av att bygga logistikfastigheter för dedikerat gods i hamnar och på flygplatser, och räds inte den typen av krav, säger Olle Anderberg.

Initiativet uppmärksammades också på Logistkläget 2020 i Stockholm i februari, där Malmöregionen vann Intelligent Logistiks utmärkelse Årets hållbarhetsläge 2020 för sin dedikerade logistiksatsning i hamnen.

– Jag tycker att Malmö tänker helt rätt. Det är ju dumt att inte utnyttja den fantastiska transportmöjlighet som sjöfarten och järnvägen innebär för hamnen. Möjligheten har ju funnits länge, det är på tiden att den börjar utnyttjas mer, säger Peter Bergquist.

AV HILDA HULTÉN

ÅRETS HÅLLBARHETSLÄGE 2020: MALMÖREGIONEN



Norra hamnen i Malmö

Motivering:

Malmö stad har genom sitt etableringskrav på att marken i Norra hamnen ska användas för verksamheter med gods över kaj och via järnväg, gjort ett tydligt ställningstagande för att styra mot hållbarare logistikupplägg. Satsningen har burit frukt genom Belgiska MG Real Estates etablering på 42 000 kvm som kan bidra till fördjupat samarbete med de belgiska storhamnarna och gynna både regionen och hamnen. Läget har också rekordstark tillväxt med 90 000 kvm tillkommande logistiktytor under 2020.



FOTO: CROISSETTE

– Helsingborg har varit lite storebror länge vad gäller logistik i västra Skåne, men Malmö har alla förutsättningar att bli en självklar logistikhubb i den här regionen, säger Peter Bergquist.

8. Intelligent Logistik

Logistiksverige bygger vidare trots krisen

Logistiksverige fortsätter att växa med nya lager. 2020 färdigställs 27 större logistikfastigheter i Sverige på totalt närmare 537 000 kvm, där Bockasjös bygge för Postnord TPL på Landvetter på 46 000 kvm är det största. Även 2021 ser ut att bli rekordår med över 700 000 kvm i orderböckerna.

Coronapandemin tycks ännu ha liten påverkan på byggplanerna för logistikfastigheter i Sverige. De flesta som Intelligent Logistik talat med spår en fortsatt stark fastighetsmarknad för logistik, inte minst på grund av att omställningen från fysisk handel till e-handel går snabbare. Enstaka projekt läggs på is eller skjuts upp, bland annat backar Catena på miljardinvesteringen i ett 100 000 kvm stort centrallager för Coop i Eskilstuna, som skulle ha stått klart 2023.

– Det är inte rätt läge att ta den investeringen just nu. Men generellt går det bra, vissa

hyresgäster kan ha problem med likviditeten, men andra växer. I stort sett är det ett stabilt läge, och vi fortsätter med planerade projekt, säger Benny Thøgersen, vd på Catena.

Flera spekulationsbyggen

Andra osäkra projekt är Dahls planerade centrallager i Upplands Bro, som skulle stått klart 2020, men där politisk oenighet bromsat detaljplanarbetet, och där projektet skjutits på framtiden. Även MG Real Estate skulle ha byggstartat sitt lager i Malmö hamn på spekulation, men väljer nu att invänta en hyresgäst.

Logistikbyggen som färdigställs 2020 (endast byggen över 10 000 kvm)

Läge	Brukare	Fastighetsaktör*	Storlek (kvm)
Göteborg/Landvetter	Postnord TPL	Bockasjö	46 000
Helsingborg/Åstorp	Frode Laursen	Frode Laursen	36 000
Göteborg/Hisingen	Jollyroom	Castellum	35 650
Göteborg/Hisingen	Spek	Bockasjö	35 100
Helsingborg/Åstorp	Postnord TPL	Skanska/Logicens	30 150
Arlandastad	Veddestagruppen	Skanska/Logicens	25 000
Malmö/Landskrona	Thomas Cook/Spek	Logicens	24 000
Göteborg/Landvetter	Dawa Däck	Bockasjö/Swedavia	23 400
Helsingborg/Ängelholm	Boozt	Catena	22 800
Göteborg Hisingen	Spek (Kubiklager)	Skanska	20 100
Malmö/Landskrona	Na-kd	CH Square	20 000
Stockholm/Ulvsunda	Ospec. kund	Sagax	19 000
Helsingborg/Tostarp	Postnord	Catena	18 300
Helsingborg/Tostarp	Nowaste Logistics	Catena	18 000
Stockholm Nord/Rosersberg	Spek	Bockasjö/Kilenkryssset	18 000
Göteborg/Arendal	Ica	NCC	17 000
Mellansverige/Gävle	Billerud Korsnäs	Gävle Hamn	15 000
Stockholm/Rosersberg	Sevan	LC/Prologis	15 000
Helsingborg	Spek	SLP	14 000
Halmstad	GN Transport	GN Transport/MMB	13 400
Helsingborg/Långeberga	Bring Frigo	Skanska	10 800
Örebro	Swedol	Eget/TA Bygg	10 500
Malmö/Sunnanå	DHL Express	Catena	10 200
Stockholm/Rosersberg	Spek	Prologis	10 000
Gävle hamn	Yilport	Gävle Hamn/NCC	10 000
Göteborg/Landvetter	Bevego	LC	10 000
Örebro/Kumla	TPL/Järnvägsterminal	SPD Örebro Transport	10 000
Antal projekt:	27	Total yta:	537 400



Bockasjö bygge åt Postnord på Landvetter på 46 000 kvm är årets största logistiketablering.

Bockasjö fortsätter däremot utveckla på spekulation, med en drygt 35 000 kvm stor lagerlokal på Hisingen, trots att det tidigare bygget där från 2019 ännu är vakant. Även Logicens bygger 32 000 kvm i Torsvik och 30 000 kvm i Brunna på spekulation, och Skanska, SLP, Södervidden och Prologis har också aviserat spekulationsbyggen under 2020–2021.

I fjol aviserade Biltema ett planerat jättebygge på 85 000 kvm i Halmstad som skulle stått klart 2021, men där har kommunen haft problem att skaka fram mark. Nu har Biltema istället köpt en 90 000 kvm stor tomt i Falkenberg, med oklart tidsplan.

2021 historiskt volymrekordår

Merparten av de större logistikbyggen som ska färdigställas under 2021 ligger kvar i produktion enligt plan. Sammanlagt planeras 27 projekt över 10 000 kvm bli klara, med en total yta på 537 400 kvm, enligt Intelligent Logistik statistik.

Störst blir Bockasjös bygge på 46 000 kvm för Postnord TPL på Landvetter, som byggs i två etapper och som ska stå klart i höst.

2021 ser ut att kunna bli ett historiskt rekordår med totalt 704 000 planerade kvm, trots att bara 17 projekt aviserats hittills. Där ligger Axfoods storlager som Logicens uppför i Bålsta i topp, med 105 000 kvm. Byggnaden ska stå klar under 2021 och lagret planeras tas i drift 2023.

Logistic Contractor har flera logistikfastigheter i orderböckerna. Under 2020 bygger LC bland annat för Prologis i Rosersberg, där Sevan är hyresgäst samt en produktions- och lagerbyggnad åt Bevego på Landvetter. För 2021 finns fyra projekt i pipen; 50 000 kvm åt Dollarstore i Örebro, 38 000 kvm åt Nelly.com i Borås, 32 000 kvm åt Mathem i Farsta och 11 200 åt Hydraspecma på Landvetter. LCs största projekt, Northvolts nya batterifabrik på 110 000 kvm i Skellefteå som ska stå klar i höst, räknas dock inte med i lagerstatistiken. Enligt LCs affärsutvecklare Sara Liljevall är efterfrågan stor, trots Coronakrisen.

– Marknaden är jättehett, vi får massor av förfrågningar just nu och räknar på mycket. Det är betydligt mer än man kanske hade väntat sig med tanke på läget, säger hon.

AV HILDA HULTÉN

Logistikbyggen som planeras färdigställas 2021

Läge	Brukare	Fastighetsaktör*	Storlek (kvm)
Stockholm/Bålsta	Axfood/Dagab	Logicens	105 000
Norrköping	Rusta	-	69 000
Tibro	Mio	Mio	60 000
Stockholm/Bro	Dahl	Stendörren	56 500
Örebro	Dollarstore	LC	50 000
Helsingborg/Åstorp	Spek	Södervidden	45 000
Malmö/Norra hamnen	Spek	MG Real Estate	42 000
Morgongåva	Apotea	Morgongåva Logistikpark	38 000
Borås/Nordskogen	Nelly	LC	38 000
Jönköping/Torsvik	Spek	Logicens	32 400
Stockholm/Farsta	Mathem	LC	32 000
Stockholm/Brunna	Spek	Logicens	30 000
Norrköping/Herstadberg	Martin & Servera	NRP/Wilfast	28 000
Skaraborgsregionen/Skara	Jula	Eget/Peab	27 500
Stockholm Brunna	Ica/Ocado	Ica Fastigheter	25 000
Stockholm Syd/Almnäs	DB Schenker		14 400
Göteborg/Landvetter	Hydraspecma	LC	11 200
Antal projekt:	17	Total yta	704 000

*Av tidningen känd ägare, utvecklare och/eller kontrakterad byggare. Köpare anges inom parantes.

Längre ledtider – men Brunna fortsätter växa

Generellt lite avvaktande läge, men fortsatt bra intresse för lager och logistik med bra lägen. Så sammanfattar Filip Carlberg, projektuthyrare för Castellum i Stockholm, logistikfastighetsläget i Storstockholm.

– Ledtiderna är kanske lite längre, vissa beslut har man fått skjuta på en bit framåt. Men rent generellt skulle jag säga att efterfrågan är hög på logistik i bra lägen.

Starkast i Stockholmsregionen går Brunna Logistikpark eller "Stockholm Väst" som byggbolagen kallar det. Området på totalt ca 65 ha ligger invid E18 mellan Bro och Kungsängen i Upplands-Bro kommun och håller på att bli Stockholmsregionens nästa stora lager-

och logistikområde – och blev utnämnt som "Årets last mile-läge" av Intelligent Logistik tidigare i våras. I Brunna finns sedan tidigare bland annat aktörer som Zalando, Systembolaget, Bythjul och Svenskt kosttillskott.

Castellum är en av få fastigheter med obe-

byggd tomtmark kvar i Brunnas logistikpark. Totalt sitter man på 180 000 kvm mark i Brunna, och planen är att ställa upp 4–5 lagerfastigheter på den ytan. Två byggnader på sammanlagt drygt 24 000 kvm redan är klara. Bägge byggdes under 2019 på spekulation.

– Den största slutbesiktades nu i mars och bara en vecka senare skrev vi kontrakt med den första hyresgästen, vilket såklart är jätteroligt, säger Filip Carlberg.

Första kunderna klara

Det är kryddgrossisten Bodén & Lindeberg som blir första hyresgäst på plats i Castellums nybyggda logistikfastighet på Mätarvägen 45. Familjeägda Bodén & Lindeberg grundades 1862 och importerar kryddor, torkad frukt och nötter från hela världen och har ca 30 anställda. Totalt hyr man drygt 5 000 kvadratmeter av den totala ytan på 15 760 kvadratmeter och hyresavtalet löper i 10 år. Långtgående diskussioner pågår även med andra potentiella hyresgäster, enligt Filip Carlberg.

– Vissa företag och branscher som går som tåget – däribland livsmedel och viss e-handel, som vi har bra diskussioner med.

Den andra färdigställda logistikfastigheten på Mätarvägen 9, är totalt 8 500 kvm och uthyrd till 60 procent – två lokaler på 1 100 respektive 1 600 kvm är vakanta.

– Där skrev vi också nyligen kontrakt på den största lokalen på 2 300 kvm, med en av norra Europas största e-handlare inom möbler och inredning. Det känns jätteroligt och säger en del om vilket läge det här är för

FOTO: CASTELLUM



Filip Carlberg ser Brunna som ett tydligt e-handelsläge, där närheten till Stockholmskonsumenterna framförallt lockar hyresgästerna.

e-handel, det är ett utmärkt läge för att nå konsumenterna i Storstockholmsområdet.

Även om många företag agerar försiktigt vad gäller investeringar under pandemin, så ser Filip Carlberg snarare än långsammare uthyrningsmarknad än en avstannad.

– Ledtiderna är kanske lite längre, vissa beslut har man fått skjuta på en bit framåt. Men rent generellt skulle jag säga att efterfrågan är hög på logistik i bra lägen.

AV KLARA ERIKSSON



Kryddgrossisten Bodén & Lindeberg blir första hyresgäst i Castellums nybyggda Brunna-lager.

LOGPOINT
SOUTH SWEDEN



**Ett av Nordens
bästa logistiklägen**

- 10 min från Jönköping och Vaggeryd
- Mitt emellan Nordens största städer
- E4:an och godsjärnväg på området
- Service för företag och anställda
- Med målet att bli Nordens bästa logistikområde

www.logpoint.se

10. Intelligent Logistik



FOTO: FÖRSVARSMAKTEN

Hemvärnspersonal från Järvabataljonen stöttar under bygget av fältsjukhuset på Älvsjömassan.

»Vi blev också tagna på sängen«

Camilla Eriksson är forskare inom krisberedskap på Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) och har delvis som jobb att föreställa sig olika risker och scenarier som Sverige skulle kunna ställas inför. Men en kris som denna, där det inte finns någon antagonist och som kan pågå under lång tid, faller utanför ”terminologin”.

– Även vi blev tagna på sängen av den här krisen.

Camilla Eriksson har en bakgrund som doktorand och forskare på SLU inom landsbygdsutveckling och mellan 2015 och 2018 studerade hon svensk livsmedelsberedskap vilket resulterade i rapporten ”Kan vi producera mat i händelse av kris? Sårbarheter och resiliens på gårdsnivå i svenskt lantbruk”. Idag är hon forskare inom krisberedskap och civilt försvar på FOI.

– Även om vi arbetar med krisberedskap dagligen blev vi tagna på sängen av det här. Vi arbetar ju med att föreställa oss olika framtidsscenarioer, och så är krisen plötsligt här. Situationen har utvecklats sig väldigt snabbt med nya händelser, åtgärder och rekommendationer varje dag, säger Camilla Eriksson.

Hon har svårt att se något annat än att Corona kommer att leda till ett uppvaknande.



FOTO: MARIA HUGOSSON BYGGE

– Vi har ett försörjningssystem som är sårbart för störningar, som kräver att alla godstransporter fungerar som de ska, säger Camilla Eriksson.

– Att ett helt fredstida hot kan bli så här stort och slå så globalt, och dessutom kan komma att leda till en säkerhetspolitisk försämring, det kommer få betydelse framöver.

En gång var Sverige rustat

Under kalla kriget hade Sverige ett välutvecklat totalförsvaret. Runt 4–5 miljarder kronor lades varje år på resurser för att klara Sveriges försörjning av exempelvis livsmedel och sjukvårdsmaterial under en lång tids avspärrning från omvärlden.

– Men den beredskapen försvann i slutet av 90-talet efter Sovjets fall. Vid millennieskiftet sågs det som en utspelad fråga och sedan dess har vi inte haft något totalförsvaret. Det vi har haft är en ökad krisberedskap, framförallt för kortare kriser som naturkatastrofer eller ett elavbrott.

Ramarna för svensk försvarspolitik bestäms i femårsintervall, och inför perioden 2015–2020 beslutades att efter ett 15-årigt uppehåll, åter investera även i ett civilt försvar, samtidigt som det militära rustas upp. Ett nytt beslut för femårsperioden 2021–2025, väntas i år.

– Det hörs kritik om att Sverige inte har någon krisberedskap, men den kritiken tycker jag är orättvis. Det är mycket som är på gång inom planeringen av civilt försvar, men inte lika mycket som är på plats redan.

Ingen akut livsmedelskris

De senaste decennierna har Sveriges självförsörjningsgrad på livsmedel minskat drastiskt, från ca 75 procent på 1990-talet till omkring 50 procent idag. Vi förlitar på den internationella handeln, att godstransporterna upprätthålls och på fungerande import. Eftersom livsmedelsproduktion klassas som samhällskritisk och eftersom de flesta länder prioriterar att upprätthålla fungerande godstransporter så finns inget tydligt, akut hot mot Sveriges livsmedelsförsörjning på grund av Coronakrisen, enligt Camilla Eriksson.

– Alla länder drabbas av Corona, så i det stora hela delar jag bedömningen att jag inte tror att varuförsörjningen kommer att påverkas. Men vi är inte igenom det här än och vi vet inte hur länge den här krisen ska pågå.

Däremot sätter den pågående krisen ljus på sårbarheter inte bara i livsmedelsförsörj-

ningen utan hela varuförsörjningens just in time-system.

– Det som lyfts fram som problem i den rådande situationen är sådant som vi varnat för. Vi har ett system med låg lagerhållning och globala försörjningskedjor som kräver att alla godstransporter fungerar som de ska. Ett sådant system är sårbart för situationen vi ser nu, med gränser som stängs, problem med personal på grund av sjukdom eller karantän. Och även om alla länder sagt att det inte ska

»I dagens samhälle har ingen ansvaret för att konsumenter, inklusive myndigheter, ska få de varor de behöver. Det hänger på privata företags förmåga och vilja att leverera«

påverka godstrafiken så finns det risker även där.

Om för många transportföretag går i konkurs och får problem med personalförsörjningen, så kommer det säkert att påverka oss, poängterar hon.

– Men jag förutsätter att regeringen har fokus på de här företagen inom varuförsörjningen.

Upphandlingssystemet en svag länk

En mycket svag punkt i den svenska beredskapen – som blivit skriande tydlig när vården dagligen kämpat med materialbrist – är systemet för offentlig upphandling.

– Det finns problem med vilka möjligheter Sverige har att få sina beställningar inom upphandlade avtal om ex. skyddsutrustning, levererade när alla länder behöver samma sak. Detta är ett exempel på svagheter som FOI har lyft, säger Camilla Eriksson.

– Sedan kan man konstatera att i dagens samhälle har ingen ansvar för att konsumenter, inklusive myndigheter, ska få de varor de behöver, utan det hänger på privata företags förmåga och vilja att leverera.

Att en pandemi skulle slå till mot Sverige



FOTO: DOMAREO SKOG



Under kalla kriget fanns så kallade "krigsviktiga" företag, som hade avtal med staten om att försörja landet i en längre kris. Ett liknande system behöver byggas upp, menar Camilla Andersson. På bilden Apoteas lager i Morgongåva.

har alltid funnits med som en risk att planera inför, men de långtgående konsekvenser Coronaviruset har fått på hela samhället har nog inte många kunnat förstå sig.

– Det är dessutom ett helt nytt virus och det finns inget vaccin ännu. Den beredskap som byggts upp i Folkhälsomyndighetens regi är bland annat lagring av vaccin mot kända virus. Det går inte att lagra ett vaccin som inte redan existerar.

Just nu utreds sjuk- och hälsovårdens beredskap i en statlig offentlig utredning. Uppdraget ska slutredovisas i december i år.

– Den kommer antagligen behöva förlängas för att ta in alla erfarenheter och kunskaper från den här pandemin, säger Camilla Eriksson.

Återinförd krisberedskap

En långsiktig krisberedskap handlar inte nödvändigtvis om att ha jättestora statliga lager av livsmedel och sjukvårdsmaterial – utan skulle kunna handla om omsättningslager i näringslivets regi tillsammans med en plan för hur man ska kunna producera eller få levererat det man behöver när lagren är slut, menar hon.

– Dessutom kan man förutsätta att vi styr om det vi har under en kris, kan starta inhemsk produktion som vi sett exempel på redan under hanteringen av Corona, och kanske får styra om vår konsumtion till det som finns. Allt kan inte förväntas fungera som vanligt.

Sedan 2015 arbetar Försvarsmakten, MSB och andra berörda myndigheter med att återuppbygga det svenska totalförsvaret.

– Men jag tror ingen riktigt har tagit höjd för denna typ av icke-antagonistisk kris som vi nu är inne i. I krigsplanering har man alltid tagit höjd för långa störningar, men inte i

fredstid – då har man föreställt sig en kris på en vecka eller så. Den här typen av kris faller inte inom terminologin: en kris utan antagonist som antagligen kommer att pågå under flera månader, säger Camilla Eriksson.

Under kalla kriget fanns så kallade "krigsviktiga" företag, som hade avtal med staten om att försörja landet i en längre kris – fortsätta producera varor de producerade även annars, kunde sådana kontrakt innebära att starta upp ny produktion för att ersätta importerade varor. Förutom statliga bolag

»Försörjningsberedskapen är en fråga som bara kan lösas tillsammans med näringslivet«

och verksamheter, som Posten och Televerket, fanns Saab, Volvo och Bofors på listan över K-företag. En sådan långsiktig beredskap och redan på förhand uppgjorda planer som fanns under kalla kriget hade Sverige haft nytta av nu, menar Camilla Eriksson.

– Jag har inte sett några bättre förslag komma fram.

Måste till avtal med företagen

I december 2019 kom den statliga, offentliga utredningen "Näringslivets roll inom totalförsvaret" där det konstateras att det gamla totalförsvaretssystemet med bl a försörjningsanalyser, företagsplanläggning och K-företag, som vid höjd beredskap var skyldiga att fortsätta sin verksamhet, utgör "ett viktigt arv" som utredningen dock anser inte kan återinföras.

Det främsta skälet till det är medlemskapet i EU, som bl a innebär att svenska företag

inte kan behandlas annorlunda än andra EU-företag.

"EU-medlemskapet har bl a fört med en tvingande lagstiftning om upphandlingskrav vid avtalslut mellan stat eller kommun och företag. Detta gäller även vid höjd beredskap. Därtill kommer EU-rättsliga regler om konkurrens och om statsstöd. Vidare har även förutsättningar för näringslivet förändrats i grunden, bl a lagras inte varor som tidigare."

– Det finns många utmaningar idag som inte fanns på 90-talet, som den obefintliga lagerhållningen, att många huvudkontor ligger utomlands vilket gör att det inte är lika lätt att gå upp till dem och skriva ett avtal på det material man behöver eller tror sig kommer behöva. Det är en utveckling som har pågått väldigt länge inom näringslivet och det gör det väldigt mycket mer komplext att skriva sådana här avtal idag, säger Camilla Eriksson.

– Men eftersom försörjningsberedskapen är en fråga som bara kan lösas tillsammans

med näringslivet är det svårt att se något annat sätt att lösa utmaningarna på än att näringslivet får och tar en roll i det nya totalförsvaret som är på väg att byggas upp.

Kriser leder till förbättring

Camilla Eriksson är övertygad om att den nuvarande krisen kommer få en enorm påverkan på hur svensk krisberedskap utformas framöver.

– Man kanske fattar beslut om en återuppbyggd beredskap som är lite klokare än vad den har varit innan. Det är också vad som skett historiskt, det är faktiska händelser som lett till investeringar i beredskap: Därför hade vi god beredskap för handelsstörningar efter andra världskriget, och råolja på lager efter Oljekrisen. Även Tsunamin 2004 resulterade i många åtgärder för bättre krisberedskap. Beredskapen är väldigt händelsestyrd på det sättet: efter att något hänt går det att komma fram med förslag.

AV KLARA ERIKSSON

FOTO: SLU



Svensk självförsörjningsgrad på livsmedel har sjunkit från ca 75 procent på 90-talet till ca 50 procent idag.

12. Intelligent Logistik

»En helt ny verklighet«

Getinge har hamnat på tapeten när efterfrågan på respiratorer till världen plötsligt skjutit i höjden, och man snabbt måste öka produktionen.

– Vår verksamhet flyter på förvånansvärt bra. Men de regler som brukade gälla i logistiken, de gäller inte nu. Det är en helt ny verklighet, säger Christina Broms, Director Logistics Project Office på Getinge.

Christina Broms är ansvarig för projektfunktionen inom logistik på medicinteknikkoncernen Getinge, med huvudkontor i Göteborg, och arbetar med koncernens interna logistik. Hon tycker att denna, än så länge, flyter på ”förvånansvärt bra”.

– Men det kanske är för att vi tillverkar medicinteknisk utrustning, det ligger i många intresse att de leveranserna kommer fram.

– Men vi har sett en del störningar i transporter även om godstransporterna är undantagna de flesta restriktionerna: I Tyskland var det tydligen kö i 15 timmar vid gränsen, och flygfrakten har ju blivit mycket dyrare. DHL m fl chartar visserligen plan, med det leder ju ändå till längre ledtider och är fortfarande dyrt. Speciellt in mot USA nu då, men även mot Indien nu när de stängt ner, har det blivit jättesvårt att få in saker och ting.

I dessa bristtider är dessutom sjukvårdsutrustning och sjukvårdsmaterial hett eftertraktat och nationerna börjar skriva om lagar och regler för att skydda den egna befolkningen – vilket även Sverige har märkt av, exempelvis när fyra miljoner ansiktsmasker som Mölnlycke Health köpt in för den italienska och spanska marknaden, fastnade i Frankrike.

Störningar hos underleverantörer

De störningar i försörjningskedjorna som Christina Broms ser, beror framförallt underleverantörer med produktion i regioner som varit nedstängda.

– Men vi har 20 fabriker och fler än 30 st lager över hela världen, och det är väldigt olika hur påverkade de är, och hur de har valt att reagera på coronahotet.

Majoriteten av våra medarbetare med kontorsjobb jobbar självklart hemifrån. I ex. Australien har de anställda på Getinges lager delats in i två arbetslag som arbetar halva dagen var.

– De jobbar tandem för att inte alla ska vara på jobbet samtidigt och bli sjuka samtidigt. Vi har ett stort lager i Holland, och där kör man någon liknande variant och glesar ut.

Getinge har sedan utbrottet av Covid-19-pandemin sett en ökad global efterfrågan på ventilatorer, extrakorporeal livsuppehållande teknik (ECLS) och avancerad monitorering för intensivvårdsenheter. För att möta efterfrågan globalt kommer Getinge tillfälligt att öka sin produktion av ventilatorer med 160 procent 2020 jämfört med 2019 i produktionsanläggningen i Solna, Sverige – då man tillverkade 10 000 respiratorer.

– Solnafabriken har planerat att rampa upp

»Alla aktörer bör försöka agera ansvarsfullt och långsiktigt för att undvika att denna kris blir större och långvarigare än nödvändigt«

med 160 procent. Efterfrågan är stor, men det är inte så jättemycket man kan göra; det ser inte riktigt ut som en fabrik utan nästan mer som ett labb med slutmontering. En annan trång sektor är komponenterna från leverantörerna, på vilka det redan är småstörningar att komma fram, säger Christina Broms.

Global industrikoncern med vaggan i Halland

Getinge grundades 1904 av svenske entreprenören Olander Larsson i Getinge, Halland, där koncernen fortfarande har en fabrik, och tillverkade från början jordbruksutrustning. 1932 tog företaget steget över till medicinteknik och började producera sterilisatorer till medicinsk utrustning. På 1960-talet förvärvades Getinge av Electrolux och fick tillgång till ett stort internationellt nätverk, vilket gjorde att man kunde expandera globalt.

1989 togs man över av de svenska entreprenörerna Rune Andersson och Carl Bennet och en ny era av expansion och utveckling tog sin början. Under årtiondena som följde förvärvades över 15 olika företag i Europa och USA, vilket breddade Getinges verksamhet och



FOTO: HILDA HULTÉN

– Man märker ju hur känsliga de här slimmade flödena är, säger Christina Broms.

gjorde att företaget blev globalt ledande inom infektionsbekämpning och sterilisering. I dag har koncernen över 10 000 medarbetare i 38 länder.

– Men alla bolag som blivit uppköpta har haft flera lager, vilket medfört att vi gjort flera lagerstängningar och konsolideringar, och flyttat lager till positioner närmare kunderna, t ex.

Ett sådant exempel är Getinges produktion av reservdelar till takenheter där medicinsk utrustning kan hängas upp, den produktionen sker i Kina, och där fanns tidigare lagret.

– Med reservdelar kan det vara det lite bråttom, så då flyttade vi lagret till Europa i stället. Det var också bättre för dem i Kina, som

slapp en massa småordrar och kan fylla på lagret i Europa istället.

Christina Broms har även varit med och konsoliderat två japanska lager till ett, och är mitt i ett projekt med att slå samman två europeiska centrallager.

– Getinge har ju vuxit mycket genom förvärv, och därför har vi ett lager i Holland och ett i Belgien, men det finns ingen anledning att ha två. Vi kör på med det projektet, trots den nuvarande situationen.

Mindre sårbara försörjningskedjor framöver

Christina Broms har jobbat drygt tre år på Getinge, mest inom logistikfunktionen, och hon tror att coronapandemin kommer att få en inverkan på supply chain management framöver.

– Ja, en helt personlig reflektion är att man måste bli lite mindre sårbar. Man märker ju hur känsliga de här slimmade flödena är, man måste nog t ex ha mer än en leverantör av kritiska komponenter, för att inte vara så sårbar, bygga lite mer redundans. Men det är också viktigt att kunna vara kreativ och flexibel. Här gäller inga gamla regler, nu är det en helt ny verklighet.

En annan mer personlig reflektion och något som oroar henne är hur stora industri-företag hanterat krisen.

– Jag tänker mycket på fordonsindustrin, hur det påverkar Västsverige att man kastar ut alla konsulter och kallt räknar med att de återvänder senare, istället för att pausa verksamheten. För varje jobb där räknar man med 3–4 andra jobb i regionen, så det har väldigt stor inverkan. Alla aktörer, även fordonsföretag, bör försöka agera ansvarsfullt och långsiktigt för att undvika att denna kris blir större och långvarigare än nödvändigt.



FOTO: GETINGE

I Solna ökar Getinge tillfälligt sin produktion av ventilatorer med 160 procent 2020 jämfört med 2019.

AV KLARA ERIKSSON

Anna Elgh, Svenska Retursystem:

»Vi var på väg att sänka oss själva«

Svenska Retursystem, i vars lådor en stor del av dagligvaruhandelns livsmedel fraktas, har haft bråda dagar sedan Coronakrisen bröt ut.

– Vi var väl rustade och har klarat volymökningen otroligt bra. Men vi var på väg att sänka oss själva i början, med alltför strikta sjukskrivningsregler som tömde våra anläggningar på personal, berättar vd Anna Elgh.

Svenska Retursystem, SRS, är livsmedelshandelns gemensamma retursystem för återanvändbara lastbärare. Varje dag skickas över 500 000 plastlådor ut till livsmedelsproducenter i Sverige och utomlands, som fylls med produkter och forslas till butikerna. Därifrån går de till någon av SRS fyra produktionsanläggningar för tvätt och redistribution. Vinsten gör framförallt klimatet - varje låda ersätter drygt 150 kartonger.

Att Svenska Retursystem kan upprätthålla sin verksamhet är också avgörande för Sveriges livsmedelsförsörjning.

– Vår verksamhet klassas som samhällskritisk, det är en väldigt stor andel av Sveriges färskvaror som går i våra lådor och pallar, och många producenter är automatiserade efter vårt system, sa Anna Elgh, vd på Svenska Retursystem, under Plans webinar om hur Coronakrisen påverkat logistiken den 28 april.

Samhällskritisk verksamhet

För SRS del har Coronakrisen inneburit ett kraftigt ökat tryck, berättar hon.

– Vi måste vara ödmjuka i den här situationen där många påverkas väldigt negativt, men för oss har krisen inneburit en rekordhög försäljning. Mycket på grund av den bunkring som skedde i början av mars, då konsumenterna handlade på sig livsmedel.

Att konsumenterna handlat mat i butik istället för att gå på restaurang, innebär också ökade volymer.

– Vi har en mycket högre penetration i dagligvaruhandeln, så volymöverflyttningen påverkar oss.

SRS införde sitt retursystem även i restaurang- och storköksbranschen under 2019, men den satsningen är nu i mycket satt på vänt.

– Vi skulle ha expanderat kraftigt i år, men volymerna har minskat så takten i implementeringen har slagit av. Men för oss har det kompenseras dubbelt upp med att flöden flyttat över till dagligvaruhandeln. Vi kommer såklart jobba vidare efter det här.

Snabba krisåtgärder

Att SRS har upparbetade rutiner för krishantering hjälpte när pandemin bröt ut.

– Vi jobbar med det här kontinuerligt, vår krisledning hade en övning så sent som i augusti. Det gjorde att vi kom igång väldigt snabbt med åtgärder.

Redan 2 mars införde SRS besöksförbud på sina anläggningar och strikta hygienkrav för exempelvis chaufförer som måste komma dit. Åtgärderna blev dock i vissa fall lite väl kraftfulla:

– Vi höll faktiskt på att skapa en kris själva med alldeles för strikta rutiner kring om man fick komma till jobbet eller inte. Vi sa först att vid minsta symptom du har själv, eller om någon hemma har symptom, måste du stanna hemma.

Det ledde till att man var på väg att ställa sina anläggningar på grund av personalbrist, trots att det inte fanns någon nämnvärd smittspridning av viruset bland personalen.

– Vi backade ganska snabbt på det med familjemedlemmar, och blev tydligare med vilka symptom det gäller, som hosta, feber, huvudvärk. Sedan dess har vi bara haft en något förhöjd sjukfrånvaro.

Klarat krisen bra

Utifrån förutsättningarna har SRS klarat av krisen och volymökningen fantastiskt bra, menar Anna Elgh.

– Vi har kunnat lösa de tekniska detaljerna väldigt snabbt, i princip alla tjänstemän har

jobbat hemifrån via Skype och Teams och halva vår kundserviceavdelning har också suttit hemma.

SRS har jobbat mot en mer platt, agil verksamhet, med hög andel självstyrande för arbetsgrupperna under flera år, berättar hon.

– Resan har inte varit helt enkel, det har varit enklare för vissa och jobbigare för andra. Men tack vare att vi är vana att jobba med eget ansvar och högt självstyre så har omställningen till att driva bolaget online inte varit så stor.

Många möten har också blivit effektivare när alla sitter online, menar hon.

– Jag tror att vi kommer att gå starkta ur det här. Men jag tror alla saknar den sociala samvaron, småpratet man bara får när man ses fysiskt.

Hon känner också starkt i tron att en hållbar affärsmodell är rätt väg framåt.

– Vi förvaltar pantmedel för våra lådor för drygt en halv miljard, och har drivit linjen väldigt hårt att placera dessa i hållbara verksamheter. Vi kan nu se att vårt sätt att investera stått sig bättre än benchmark. Det är ett kvitto på att det som är hållbart skapar ett högre värde även på sikt.

Viktigt med tillit

Grundin i en cirkulär affärsmodell är transparens, samarbete och tillit – och vikten av det har visat sig tydligt under Coronakrisen, menar Anna Elgh.

– Vi har i den här krisen sett exempel på

»Vi har i den här krisen sett exempel på när tillit saknats – man försöker se om sitt eget hus i stället för att se till att det räcker till alla«

när tillit saknats. Inte minst där det gäller skyddsutrustning, ett område där vi borde ha tagit ett gemensamt grepp över landsgränserna, men där man snarare tajtat till gränserna allt mer. Vi har också sett i den första hamstringsvågen på livsmedel att man försöker se om sitt eget hus i stället för att se till att det räcker till alla.

Här vill hon ge en stor eloge till hur livsmedelsbranschen hanterat krisen.

– Tack vare samarbetet i branschen och att det finns ett högt förtroende för det vi gör har alla verkligen hjälpts åt att returnera lådorna, vi har inte sett någon kund som börjat hamstra lådor utan alla har verkligen dragit sitt strå till stacken för att det ska räcka till alla. Det finns ju ett begränsat antal i systemet. Branschen har hjälpts åt på ett fantastiskt sätt, det har hjälpt oss att klara det här.

AV HILDA HULTÉN



Hos Everfresh i Helsingborg är hanteringen av frukt och grönt helautomatiserad efter SRS lådsystem, så logistiken är beroende av att returlådorna cirkulerar.



– För oss har krisen inneburit en rekordhög försäljning, mycket på grund av den bunkring som skedde i början av mars, berättar Anna Elgh.

14. Intelligent Logistik



BILD: GÖTEBORGS HAMN

Visionsbild över en möjlig utveckling av hamnverksamhet vid Ytterhamnarna, Arendal.

Platzer tar rejäla tag på Hisingen

Platzer blev på ett bräde en av Sveriges största logistikfastighetsägare när man 2016 köpte AB Volvos fastighetsbestånd i Arendal. Nu tar man hjälp av Bockasjö för att sätta fart på markutvecklingen genom ett joint venture, och vill sälja kajområdet till Göteborgs Hamn.

Platzers fokus har historiskt främst legat på kontor, men 2016 beslutade man att bredda affären mot industri och logistik genom att köpa Volvos fastighetsbestånd i Arendal på Hisingen; drygt 300 000 kvm befintlig logistikfastighetsyta, och 600 000 kvm logistik- och industrimark.

– Det tror jag vi är rätt tacksamma för idag – med tanke på utvecklingen inom logistikfastigheter, säger Johan Franzén, ny affärsområdeschef för logistik och industri på Platzer.

Han kommer senast från rollen som regionchef för Göteborg och Jönköping på Catena, och har drygt 15 års erfarenhet från logistikbranschen.

– Mitt fokus initialt blir att utveckla och hitta hyresgäster. Det finns en hel del mark planlagd och redo att sätta igång. Förutom marken som vi nu lagt in med Bockasjö finns ytterligare tre områden med detaljplanerad mark.

Sörreds logistikpark

Det nya joint venture-bolaget som ägs av Bockasjö och Platzer gemensamt, har fått namnet "Sörreds Logistikpark" och förvärvat inledningsvis fastigheten Sörred 8:12 från Platzer för 250 miljoner SEK. Fastigheten är 254 000 kvm stor med bygggrätt på minst 90 000 kvm, som ska delas upp i ett flera tomter. Grovt räddning av marken ska påbörjas efter sommaren och man hoppas på byggstart för första etappen i slutet av 2020. Detaljpla-



FOTO: GÖTEBORGS HAMN

– Vi är intresserade av de kajmetrar som finns mellan Älvsborgsbron och Torshamnspiren, säger Arvid Guthed.

nen tillåter upp till 20 meters takhöjd, perfekt för klassisk logistik, och Johan Franzén tror inte att det ska bli särskilt svårt att hitta kunder.

– Generellt är efterfrågan på logistikmark väldigt hög i Göteborg. Även om många branscher har bekymmer just nu finns det också de som går bra, som läkemedel och dagligvaror, säger han, på tal om den alltid närvarande Coronapandemin.

– Det kommer finnas företag som behöver logistikytor även i krisen. Vi får nog ganska snart ett kvitto på om det här är så attraktivt som vi tror.

Platzer är ett av Göteborgs största fastighetsbolag och har ett starkt lokalt fokus.

– Vi finns i Göteborg, sen kan man diskutera vad som är Göteborg ur en logistisk synvinkel. För mig är Göteborg allt från Kungälv och Kungsbacka till Borås: Områden där vi inte finns idag, men kanske finns i framtiden.

Kan bli granne med färjeterminal

I portföljen ingick också Volvos gamla kajområde i Arendal och vattnet utanför. I april tecknade Platzer en avsiktsförklaring med Göteborgs stad, där Göteborgs Hamn, Fast-

ighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret ingår, om att utöka hamnverksamheten vid Ytterhamnarna.

– Vi är intresserade av de kajmetrar som finns mellan Älvsborgsbron och Torshamnspiren för att kunna utveckla hamnverksamheten. Avsikten är att få ett köp till stånd för den här marken under året, berättar Arvid Guthed, hamnutvecklingschef på Göteborgs hamn.

Huvudspåret är att på sikt lokalisera om Stenas färjeverksamhet till hit för att göra plats för vidare stadsutveckling där färjeterminalen ligger idag.

– Bland annat diskuteras en ny fast förbindelse för kollektivtrafik över älven. Men som sagt är ingenting klart, vi pratar framåt 2027 för start av verksamhet ute vid Ytterhamnarna. Just nu gäller det en avsiktsförklaring att få ett köp till stånd och inget mer, betonar Arvid Guthed.

Platzer å sin sida skulle gynnas av en hamnverksamhet i Ytterhamnarna, menar Johan Franzén.

– Det stärker våra logistiksatsningar på Hisingen, och hela områdets attraktivitet.

AV KLARA ERIKSSON



FOTO: PLATZER

– Vi får nog ganska snart ett kvitto på om det här är så attraktivt som vi tror, säger Johan Franzén.

Volymrekord för Skaraborgs torrhamn

Falköpings logistik-satsning ”Skaraborg Logistics Center” med torrhamn, kombiterminaler och logistikområde växer – tågpendeln mellan Falköping och Göteborgs hamn var i januari och februari Sveriges största sett till transporterad volym, enligt Lennart Karlsson, vd Jula Logistics.

– Det finns kanske något flöde som är större men från A till B är vi Sveriges största tågpendel i januari körde vi 29 tåg tur och retur. Inflödet minskade en del från mitten av mars till mitten av april, ”ett förlängt kinesiskt nyår”, men från mitten av april är det åter full fart, säger Lennart Karlsson.

Sedan 2013 har Jula transporterat sina varor från Göteborgs hamn till centrallagret i Skara med tågpendel till Falköping och sista biten med biobränsleddrivna, extra långa lastbilar – en satsning som uppmärksammats bl a för sin klimatsmarthet. 2018 köpte Jula loss tågterminalen i Majarp från Falköpings kommun och bildade ett eget logistikbolag: Jula Logistics, med syfte att utveckla logistikverksamheten kring torrhamnen i Falköping.

– Vi ökar, faktum är att i januari och februari var vi Sveriges största pendel för container-tåg, det är flera aktörer som ser behållningen med att föra över sina volymer till oss, säger Lennart Karlsson som berättar att man slog rekord med 4 100 TEU på pendeln i januari.

Ny pendel till Duisburg

Trafiken har successivt utökats, senast med en ny tågpendel mellan Falköping och Duisburg i norra Tyskland, som speditören Samskip kör 3–4 gånger i veckan. Det växande klimatfokus har en del i tillväxten, men framförallt har lösningen med torrhamn många förtjänster för både import- och exportföretag, menar Lennart Karlsson.



– I Göteborgs hamn är det bråttom och allt måste ut därifrån väldigt snabbt, där kan dryporten fungera som ett dragspel, säger Lennart Karlsson.

FOTO: BUSINESS REGION SKARABORG



I januari slog Julas tågpendel volymrekord med 4 100 TEU. Efter en liten nedgång i mars-april är det nu åter full fart.

– I Göteborgs hamn är det bråttom och allt måste ut därifrån väldigt snabbt, dryporten kan fungera som ett dragspel och du anpassar utkörningen efter din egen logistik, förklarar Lennart Karlsson.

Importflödena till företag som Jula och Mio är fortfarande större än exportflödena genom torrhamnen.

– Importen är större, men vi ökar väldigt bra på exporten, tillgången på tomcontainrar lockar också exportföretagen.

Bland exportörerna finns företag som KorCo AB, Volvo, Ikea och Ovaco.

– De finns inte nödvändigtvis i regionen, utan väljer torrhamnen för att stuffa om för att det är där lastbärarna finns.

Investeringar för ökad kapacitet

För att möta tillväxten bygger Jula Logistics nu själva två nya tågspår och en ny rangeryta, och dessutom investerar Skaraborg Logistic Center (Falköpings kommun) i en ny överlämningsbangård för 77 miljoner kronor, som till hälften finansieras genom regeringens satsning Klimatklivet. Den nya överlämningsbangården beräknas vara i drift under 2022.

– Bangården är den viktigaste infrastrukturinvesteringen för att aktörerna på SLC fortsatt ska kunna utvecklas. Vi behöver komplettera vår infrastruktur med ytterligare en överlämningsbangård. Detta för att kunna ta emot både fler och längre tåg – på 750 meter, förklarar Leif Bigsten, kommunstrateg på Falköpings kommun.

Utöver Jula Logistics, finns fyra andra terminaler på Skaraborg Logistics center, varav två virkesterminaler.

– Den nya överlämningsbangården ger också förutsättningar att komma snabbare till och från destinationer norrut, säger Leif Bigsten.

Han menar att intresset för intermodala transporter ökat mycket senaste åren, och att kapaciteten för infrastrukturen riskerar att slå i taket.

– Det har svängt enormt de senaste två åren, och det är Jula som är det goda exemplet. Dom har dragit med sig andra intressenter.

AV KLARA ERIKSSON

LANGEBÆK

EXCEPTIONAL SUPPLY CHAIN & LOGISTICS SOLUTIONS

For forty years Langebaek have been at the forefront of Supply Chain & Logistics consulting in Scandinavia. Combining sound strategy and practical know-how in a trademark approach, we have successfully completed 3,000+ projects in close collaboration with 300+ clients. While our primary focus is Northern Europe, we have worked in many parts of the world, from Greenland to North Africa, the Sinai to East Asia. Whatever your challenge, whether optimising existing operations or building entirely new facilities, we're here to help.

Learn more at langebaek.com, or call +45 2035 4070.

langebaek.com

16. Intelligent Logistik

Så påverkar hamstrarna försörjningskedjan

I mars gapade en del hyllor i matvarubutikerna tomma, en situation som få svenskar eller handlare varit med om. Men vad händer med försörjningskedjan när vi konsumenter plötsligt börjar masshamstra toapapper, torrvaror och konserver? Intelligent Logistik förklarar den så kallade Bullwhip-effekten.

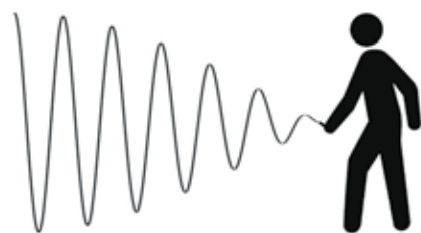
Coronaviruset spridning i världen har fått stora effekter på hur både länder, företag och människor agerar, med allt från reserestriktioner och inställda evenemang till hemarbete och förändrade konsumtionsmönster. En tidig effekt på konsumtionen var att många började köpa på sig lite extra av vissa varor, och i mars fick det synliga effekter i butikerna, där hyllorna för torrvaror, konserver och framförallt toapapper började gapa tomma.

Slimmad försörjning

När vi i konsumentledet plötsligt förändrar vårt konsumtionsmönster på det här sättet så får det stora effekter i försörjningskedjorna. Butikskedjornas försörjningskedjor är generellt sett slimmade, och har inte någon stor redundans (motståndskraft) när det gäller plötsliga förändringar i efterfrågan. Axfoods sju butikslager och tre konsumentlager har till exempel en genomsnittlig lageromsättningshastighet på 33 gånger per år, vilket innebär att var elfte dag är innehållet i lagret helt utbytt. I Ocados lager (de som ska bygga Icas nya e-handelslager i Brunna) är lageromsättningshastigheten i snitt 7 dagar; två dagar för kyllda varor mat och 10–12 dagar för kolonialvaror. Till butikerna går det mesta direkt från centrallagret och ut på hyllorna, och beställningarna som butikerna gör sker mycket baserat på förväntad försäljning. Därför är livsmedelskedjornas försörjning inte riggad för ett drastiskt förändrat köpmönster, förutom vid planerade produktionsökningar, som vid våra stora mathögtider som jul och påsk.

Pisksnärt-effekt bakåt i kedjan

Att vi konsumenter plötsligt börjar Coronabunkra, och köpa hem mer av vissa varor



Bullwhip-effekten. Förändringar i konsumtionsmönster får effekter som ökar i storlek bakåt i kedjan som en "pisksnärt".

innebär alltså att butikskedjorna får brister i sina centrallager på kort sikt. Det leder i sin tur till ökade beställningar längre bak i försörjningskedjan, som inte heller är förberedd på den här typen av plötslig efterfrågeökning. Ju längre uppströms i försörjningskedjan man kommer desto större blir effekten eftersom föregående led kommer att lägga nya order, dels för att säkra upp om situationen förvärras, dels i ren frustration när inte restorder levereras. Alla aktörer i försörjningskedjan får då problem att leverera nedströms.

Detta fenomen kallas inom logistiken för Bullwhip-effekt, ett begrepp som myntades av dagligvarujätten Procter & Gamble på 1990-talet. Bullwhip betyder pisksnärt, och syftar till att plötsliga variationer i efterfrågan som skapas i konsumentledet sprids och förstärks bakåt i kedjan ända bak till produktionsledet. När leverantörerna sedan "hinner ikapp" med sin produktion, så finns efterfrågan inte längre kvar. När leveranserna kommer överfylls centrallager och butikshyllor med varor, som det inte längre finns en efterfrågan på. Detta kostar pengar i form av kapitalbind-

FOTO: JOHN WEDEL



I mars gapade hyllorna tomma i matbutikerna, en situation få av oss varit med om.

ning, personalkostnader och risk för resurslöseri.

Procter & Gamble äger ett av världens största varumärken för blöjor: Pampers, en produkt vars efterfrågan antogs vara ganska konstant. Det finns ju bara ett visst antal slut-

igen och efterfrågan avtar sitter många aktörer i försörjningskedjan sannolikt på stora varulager (toapapper i det här fallet) som det inte längre finns en efterfrågan på.

För att minska de negativa effekterna är det viktigt att försöka skapa en transparens och välfungerande kommunikation i hela försörjningskedjan, så att producenterna av toapapper inte sitter med dyr överkapacitet och överlagring när dammet lagt sig, och att man har snabba beslutsprocesser som kan minska effekterna uppströms och nedströms.

AV HILDA HULTÉN

»För att minska de negativa effekterna är det viktigt att försöka skapa en transparens och välfungerande kommunikation i hela försörjningskedjan«

användare i form av bäbisar i världen, och "produktionen" av nya bäbisar går ju att följa ganska noggrant. Men Procter & Gamble såg att orderingången varierade stort från livsmedelskedjorna. Orsaken till problemet var att orderingången inte följde det grundläggande behovet, utan att effekterna snarare styrdes av kampanjer i butikerna. Småbarnsföräldrar passade helt enkelt på att köpa på sig tre paket blöjor de veckor de var lite billigare, snarare än att låta det tillfälliga behovet styra.

Exemplen ovan visar på grundorsakerna till piskeffekten; brist på information och kommunikation. Sannolikheten att den faktiska konsumtionen av toapapper kommer att öka är ytterst liten. Att vi äter betydligt mer mat är inte heller sannolikt. Att svenskarna hamstrar mat och toapapper innebär istället en tillfällig förflyttning av lagren, där man sedan minskar sina inköp den närmaste tiden efter.

När oron minskar, situationen stabiliseras



Toappershamstring får effekt på logistiken ända bak till producentledet.



The Beer Game har inget med ölpingis att göra, utan handlar om att förstå hur förändrad efterfrågan i konsumentledet påverkar försörjningskedjan bakåt.



KRÖNIKA

Logistikens hjältar möjliggör fler hjälteinsatser



Tobias Jonasson är logistikkrönikör samt vd och koncernchef på Insitepart

När jag skriver detta har det gått en vecka sedan påsken. En påsk som har skrivit in sig i historien som högtiden vi aldrig fick fira. Iallafall inte på det sättet vi är vana vid. Påsken är för många en tradition då vi träffas och umgås med familj och vänner. I år blev det annorlunda.

Coronaviruset har snabbt blivit ett begränsande och lika onaturligt inslag i vår vardag. Det mest självklara, att få umgås med familj och vänner eller att gå till butiken och handla, är numera förenat med risker och samhällsfara. Social distansering är socialt accepterat och ett sätt att visa respekt och ansvar för sin omgivning. Att hosta är fult och har därför helt uttraderats i den offentliga ljudkulissen. Läran om virusmittämnen och sjukdomsförlopps demografi har blivit var vuxen män-

»Logistiken har ett viktigt uppdrag i att bemästra den situation som viruset satt oss i«

niskas vetande. Och att mina gamla föräldrar har börjat handla mat på nätet är också det ett exempel på att allt är upp och ner.

Jag borde egentligen inte skriva det, men fram tills nu (peppar, peppar) har varken jag själv eller någon i min direkta närhet drabbats av viruset. Eller rättare sagt, varken jag själv eller någon i min direkta närhet har haft några svårartade fysiska influensasymptom som krävt läkarvård. Jag får ur det perspektivet skatta mig lycklig, även om Corona naturligtvis har påverkat mig på andra sätt. Inte minst känner jag som många andra en oro för mina föräldrar. Med hjälp från sina barn, snälla grannar och tack vare mammas rådgivning och kreativitet, har de hittills ändå klarat sig bra och fått tiden i isolering att vara både kry och relativt uthärdlig.

I vanliga fall består mina krönikor av ca 3 000 tecken subjektiva tyckanden och reflektioner om logistik. Om nu en logistikkrönika någonsin kan vara betydelsefull, så känns det i så fall än mer betydelsefullt och fjuttigt nu. Trots det vill jag ändå framhålla att logistiken har ett viktigt uppdrag i att bemästra den situation som viruset har satt oss i. Allt från hur vi säkerställer försörjning av livsmedel, läkemedel och sjukvårdsmaterial till hur vi skalar upp kapaciteten i intensivsjukvården handlar om logistik. Med andra ord är det många yrkesverksamma inom logistiken som direkt eller indirekt bidrar i den livsviktiga kampen mot coronaviruset. Outtröttliga hjältar som gör långa och slitsamma arbetspass för att se till att sjukvårdspersonalen får tillgång till skyddsutrustning, att livsmedelshyllorna inte gapar tomma eller att en behövande inte blir utan sin medicin.

Den senaste tiden har jag själv på nära håll fått följa detta hårda arbete. I min nya jobbvardag handlar det om medarbetare som snabbt reagerar och möter upp på hur kapacitetsbehovet hastigt har förändrats hos våra uppdragsgivare och i våra driftverksamheter. Andra kör långa arbetspass på lageranläggningar runt om i landet för att garantera hanteringen av stora in- och utflöden av bl a livsmedel och läkemedel. De agerar i skymundan och är precis som riktiga hjältar omedvetna om betydelsen av sina insatser då man "bara gör sitt jobb".

Vi vet numera att alla kan bidra till att begränsa smittspridningen. Vi vet också att många gör hjälteinsatser för att ta hand om de drabbade och rädda liv. Få kanske däremot tänker på logistikens hjältar. De som går till jobbet och gör avgörande insatser för att vårt samhälle även ska fungera under kristider. Den sortens hjältar vars insatser möjliggör för andra att göra hjälteinsatser och därmed skapa ännu fler hjältar.

Tobias Jonasson

Missa inte att synas i kommande nummer!

Nr 3, 2020 Tematidningen i **Dagens industri** Utkommer vecka 37. Materialdag 1 september

- Logistikfastigheter • Automation •
- Framtidens Transporter • TPL •

Extraupplaga: Business Arena, 16-17 september i Stockholm

Nr 4, 2020 Tematidningen i **Dagens industri** Utkommer vecka 44. Materialdag 19 oktober

- Logistik & Transport • Logistiklägen •
- Årets Logistiketablering •
- Materialhantering •

Mässupplaga: Logistik & Transport 3-4 november i Göteborg

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



Intelligent Logistik



18. Intelligent Logistik

LOGISTIKHISTORIA



FOTO: ELLAGÅRDEN

Ellagården, idag en populär lunchrestaurang, är ett arv från Viareds tid som jordbruksbygd, innan lagren började poppa upp i slutet av 1970-talet.

Viared

– från knallebygd till e-handelsmecka

Viared väster om Borås är ett av Sveriges äldsta logistiklägen. Här föddes den svenska postorderhandeln i slutet av 1970-talet och idag arbetar omkring 6 000 människor i 150 olika verksamheter här – där nya lager ständigt poppar upp, i en företagsmiljö där den gamla jordbrukskulturen finns bevarad.

Viareds företagspark var ursprungligen jordbruksmark på en vidsträckt ås söder om Viaredssjön. Området började planeras för snart 50 år sedan då gamla gårdar fick maka på sig för nya möjligheter. Kravet på att bevara den gamla kulturmarken i området har dock funnits kvar, här betar ännu kor och får och de gamla gårdsgårdarna finns kvar.

Bland de första större företagen att etablera sig på Viared var Volvos bussfabrik som invigdes 1977 och postorderföretaget Ellos 1978. Ett annat Viaredsföretag är Boråstapeter, som etablerade sig redan 1978. Boråstapeter ägs idag av WallVision International AB och har dotterbolag i Norge, England, Kina och Italien – men huvudkontoret och huvuddelen av tapettillverkningen sker fortfarande i Borås.

Från gårdfarihandel till e-handel

Borås näringsliv har sitt ursprung i handel. Knallen var en känd och kär besökare som

rörde sig över hela Norden och sålde varor som var tillverkade i Borås med omnejd. Från denna gårdfarihandel har postorderindustrin utvecklats, många gånger från en källarverksamhet till stora välkända varumärken. Distributionen har varit en viktig del i postorderverksamheten, varje företag har haft egna lager och distributionskanaler, en kunskap som utvecklats till dagens framgångsrika TPL-verksamhet på Viared. Därifrån var steget heller inte långt till e-handel. Av Borås omkring 13 000 företag är 25 procent handelsföretag och en tredjedel av dem arbetar med internationell handel. Borås är en utpräglad logistik- och textilstad – 54 procent av all svensk textil passerar Borås, och kommunen har totalt ca 1 miljon kvm logistikytor. Staden är också ett tydligt svenskt e-handelscentrum, 40 procent av Sveriges e-handelstransaktioner passerar Borås.

Viareds företagsförening, VFF, med sina idag 136 medlemmar, har spelat en central roll

i utvecklingen av området.

– Genom VFF sker en samverkan som är mycket viktig. Ensam är inte stark och nätverket gynnar både gamla och nya företag. Som nytt företag kommer man genom föreningen snabbt in i gemenskapen och kan utveckla värdefulla kontakter, berättar Thomas Lidskog, ordförande i föreningen.

Ända sedan start har fokus legat på att utveckla ett snyggt och tilltalande industriområde.

Ett krav från kommunen har varit att företagen ska bygga fastigheter med ett tilltalande yttre, inte minst mot motorvägen, för att skapa ett skyltfönster mot riksväg 40. Här bannlystes uppställning av lastbilar och pallar – omgivningen skulle vara grön och lumrig runt byggnaderna. Området har inte klassisk logistikparksutformning med raka vägar och fyrkantiga tomter, utan planeras mer som ett villakvarter med snirkligt svängda vägar, vilket försvårat tomtplaneringen något, men bidrar till trivseln.

Växer vidare västerut

Andra fasen i utbyggnaden av Viared inleddes år 2 000, en förflyttning västerut där sedan tidigare Adekema fanns, numera Spacecenter. Detta blev början på en ny positiv utveckling av området. Relationen mellan näringslivet och staden hade successivt blivit allt bättre och i dag finns ett bra samspel. Företag som tidigt etablerade sig på Viared har valt att

stanna kvar och bygga nytt, vilket också frigjort lokaler för nya etableringar.

Den pågående tredje etappen i Viareds Företagspark mot Göteborg är på 90 hektar och nästintill fullbelagd. Bara under 2019 byggdes 124 000 kvm ny logistikyta här.

– Vi ligger mitt i ett hett populationsområde med närheten till Göteborg, Oslo, Köpenhamn och Stockholm. Många ser Storgöteborg, där Borås ingår, som det bästa logistikläget i Skandinavien. Det är därför vi utvecklar vidare på Viared, säger Jesper Andersson, affärsutvecklingschef på TPL-aktören Speed Group.

Speed Group har under åren 2018–2019 etablerat Skandinavien största TPL-lager här på totalt 83 000 kvm, i två etapper längs R40, med Logicens som hyresvärd.

Idag finns omkring 100 000 kvm mark kvar i etapp 3, utspritt på flera mindre tomter. Planen är att Viared ska fortsätta växa västerut.

– I översiktsplanen finns en stor pil västerut, ambitionen är att utveckla åtminstone lika mycket till på sikt. Vi för också en dialog med Bollebygd, så kommungränsen är inget hinder. Men ännu finns ingen ny detaljplanerad mark, först när vi har det kan vi sätta igång med terrassering och grovplanering av nästa etapp, berättar Daniel Göök, näringslivsutvecklare på Borås Stad.

TEXT MARIE LOUISE AARÖE



FOTO: MPIRE



Flygbilder över dagens Viared, som successivt växer västerut – närmare Göteborgs hamn och Landvetter.

FOTO: HILDA HULTÉN



»Många ser Storgöteborg, där Borås ingår, som det bästa logistikläget i Skandinavien«

– Jesper Andersson, Speed Group.



Arvid Knöppels skulptur "Knallen" på Stora Brogatan i Borås. Knallarna var gårdfarihandlare som lagt grunden för dagens e-handelsstad Borås.



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!

Företag Postnummer Ort

Org.nr Postadress

Beställare E-post

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

Fyll i och sänd in talongen. Du får 4 nummer av tematidningen och full tillgång till detta och tidigare nummer på www.intelligentlogistik.se till priset 424,- inkl. moms. Gå in på www.intelligentlogistik.se och klicka på "Prenumerera".

Frankeras ej
mottagaren
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST
20492681
761 10 Norrtälje

LÄGE FÖR NY LOKAL?

www.corem.se



JORDBRO - LAGERVÄGEN 1

På Lagervägen 1 i Jordbro kan vi erbjuda en flexibel lagerlokal med gott skyltläge vid infarten till Jordbro Företagspark. Lokalen kan anpassas och erbjuder stora rangerytor omgivna av stängsel. Möjlighet finns även till nyproduktion med en byggnadshöjd om 15 meter.

TEKNISK INFORMATION

- Grund: Platta på mark.
- Möjlighet till stort antal portar.
- Möjlighet till nyproduktion.
- Stora rangerytor.



HISINGS KÄRRA - ORREKULLA INDUSTRIGATA 47

Från april 2020 kan vi erbjuda 8 700 kvm modernt höglager. Lagret har en takhöjd på upp till 10 meter på vissa ställen och en bärighet 2 000 kg/kvm. Till lokalen finns både markportar samt portar med lastkaj. Stora rangerytor och gott om parkeringsplatser erbjuds till lokalen.

TEKNISK INFORMATION

- Bärighet 2000 kg/kvm.
- 5 portar.
- Takhöjd 10 meter.
- Stora rangerytor.



JÖNKÖPING - ALFAVÄGEN 3

I Torsviks logistikcentrum, knappt 10 km från Jönköping erbjuder vi nu en attraktiv lager- och produktionsfastighet om ca 3 565 kvm. Lokalerna är fördelade över 2 915 kvm produktion/lager/butiksyta och ca 650 kvm kontor, reception, showroom och omklädningsrum.

TEKNISK INFORMATION

- Bra logistikläge nära E4:an.
- 4 markportar.
- Takhöjd 6-7 meter.
- Bra serviceutbud i området.

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

corem property group

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