

Lindholmen – en smältdegel av innovationskraft



FOTO: SJÖFARTSMUSEET



BILD: SERNEKE

Dåtid. Lindholmen var tidigare hem för Göteborgs stolta varvsindustri. Men efter att det sista varvet lades ned på 1980-talet fanns bara en tom kajyta kvar.

Framtid. På Lindholmen tar Göteborgs nya stadsdel Karlstaden form, med landmärket Karlatornet som ska stå klar 2021. Flera nya innovationslabbs byggs också upp.

– Lindholmen Science Park är en otroligt stimulerande miljö, ett nav för innovation där studenter, forskare, företag och industri kokar samman. Det händer otroligt mycket här, med nya labbmiljöer, innovationscenter och Karlstaden som ska byggas, säger Tord Hermansson, ny vd på Lindholmen Science Park.

Den som besökte Lindholmen för 20 år sedan skulle troligtvis inte känna igen sig idag. Då var området en kyrkogård efter Göteborgs stolta varvsindustri, vars slutgiltiga undergång på 80-talet skördade närmare 20 000 arbetstillfällen.

– Här fanns ingenting – bara en fem kilometer lång, övergiven kajyta med lera och i bästa fall lite asfalt, berättar Tord Hermansson.

»Om fordonsflottan ska drivas med el så måste vi ställa om hela energisystemet, där har vi bara krafsat på ytan än så länge«

På 90-talet inleddes diskussioner mellan industrin, staden och akademien om behovet att skapa en miljö för samverkan och innovation och tanken dagens på Lindholmen Science Park föddes.

– År 1999 togs det första spadtaget med sta-

den, Chalmers och Ericsson som initiativtagare och där Volvobolagen och andra aktörer senare anslöt.

Lindholmens utveckling har överträffat förväntningarna, menar Tord Hermansson.

– Trots digitalisering finns ett stort behov av att mötas på neutral mark, testa ny teknik och lära av varandra. Lindholmen Science Park är en en smältdegel för innovation. Det uppstår stora synergier när akademi, industri och företag kan mötas, vilket de kan här.

Innovativ smältdegel

Lindholmen Science Parks geografiska ”arena” sträcker sig från Kanalhuset i öst, där SVT huserar till Campus Lindholmen i väst och Gothenburg Studios i norr, intill Volvokoncernens huvudkontor i Lundby. Inom Lindholmen Science Park finns idag ca 375 företag etablerade, och området står inför en kraftig tillväxtperiod de kommande åren. Dels byggs den nya stadsdelen Karlstaden med Karlatornet, och en ny linbana byggs mellan Järntorget, Lindholmen och Lundby, som ska vara på plats till stadens 400-årsjubileum 2021.

– Karlstaden är ett jättestor projekt som kommer pågå i flera år, markarbetena är i full gång för tornet och det är en enorm apparat att få ihop allt.

Regeringen har också beslutat om ett nytt innovationslabbs för elektromobilitet som ska byggas i parken, ett miljardprojekt som samfinansieras av industrin och staten.

– Både vi och industrin hade helst haft labbet färdigt igår, men projektet har försenats av olika

anledningar. Det är en viktig del i att accelerera omställningen mot elektrifiering som hela den globala fordonsindustrin står inför.

Även Volvo Cars ägare Geely bygger ett nytt innovationscenter här som på sikt ska sysselsätta 3 500 personer. Där kommer man utveckla nya teknikplattformar och komponenter för både Volvo och Geelys kinesiska fordonstillverkning.

– Det är Geelys första innovationscenter utanför Kina, det är otroligt häftigt att de väljer att lägga den i just Göteborg.

Satsningarna innebär att det skapas tusentals nya jobb på Lindholmen.

Trafikutmaningar

Tord Hermansson tror på personbilens framtida överlevnad som transportmedel.

– Det är min absoluta övertygelse att bilen och den individuella mobiliteten har en fortsatt roll i samhället. Men vi måste ställa om till ett fossilfritt transportsystem.

Det är här elektrifieringen kommer in, och här spelar samhället en viktig roll.

– Om fordonsflottan ska drivas med el så måste enorma satsningar till i laddinfrastruktur. Vi måste ställa om hela energiekosystemet. Där har vi bara krafsat på ytan än så länge.

36 år på Volvo Cars

Själv började Tord Hermansson sin yrkesbana år 1982 i produktionen på Volvo Cars.

– Jag hade gjort lumpen och ville bli arkitekt, men på den tiden var det viktigaste att kunna för- →

→ sörja sig.

Genom åren har han jobbat med allt från karoskonstruktion till processutveckling och forskning. Han blev kvar på Volvo i 36 år, de sista tio åren som forskningschef med ansvar för Volvos externa forskningsamverkan, tills han i oktober 2018 mönstrade på som vd för Lindholmen Science park, där han efterträdde Niklas Wahlberg. I sin nya roll har Tord Hermansson ringat in tre fokusområden:

– Det första är hur vi ska lösa mobiliteten och trafiksituationen i närområdet under de kommande åren, så vi inte får en total trafikinfarkt. Det andra är att nå ut i bruset med det vi är bäst på: morgondagens mobilitet. Det tredje är att driva mångfaldsarbete för att öka vår innovationskraft ännu mer.

FOTO: LINDHOLMEN SCIENCE PARK



– Det uppstår stora synergier när akademi, industri och företag kan mötas i en neutral miljö, vilket de kan här, säger Tord Hermansson.



Vi måste tillsammans ta krafttag för att klara framtidens leveranser, skriver John Wedel.

Krafttag krävs för att klara framtidens leveranser

Bristen på chaufförer är akut och snart kommer det att få konsekvenser för leveranserna till näringslivet. Även transportbranschens aktörer är djupt oroad. I dagsläget handlar det om ca 5 000 chaufförer som saknas, och man pratar om en kommande brist på upp emot ytterligare 25 000 chaufförer.

För att få köra yrkesmässig trafik krävs både körkort med lastbilsbehörighet och certifiering: yrkeskompetensbevis YKB. Certifieringen är både kostsam och tidskrävande, särskilt med tanke på att den skall förnyas vart femte år. Yrkeshögskolorna prioriterar inte heller transportområdet särskilt högt.

Men är det bara samhällets fel att det inte finns tillräckligt med chaufförer eller har branschen själv ett ansvar? För 15 år sedan började jag arbeta på ett av de större transportföretagen.

Alldeles i början av den anställningen deltog jag i en större konferens med företagets åkare och på dagordningen stod bl a årets löneuppgörelse. Den generella åsikten var att det årets löneavtal var alldeles för kostsam och den relativt modesta löneökningen kritiserades hårt av åkarna. Jag kommer ihåg att jag ställde frågan om man ville ha chaufförer i framtiden, eftersom lönerna redan då var låga. Åkeribranschen är hårt pressad och marginalerna är oerhört små. Därför är det självklart att åkarna måste se över varenda kostnad, och eftersom chaufförlöner är en mycket stor kostnadspost, så vill man hålla denna låg.

Men samtidigt vet vi att framtidens arbetskraft lockas av andra typer av arbeten än chaufförsyrket. Därför behöver statusen höjas och där är en viktig del lönen. Jag är övertygad om att branschen, tex via branschföreningar, gör allt man kan för att avhjälpa situationen. Problemet är väl att det borde gjorts mycket mer, långt tidigare.

Nu är det inte lätt att genomföra förändringar i en starkt konservativ bransch som dessutom är extremt hårt kostnadspressad. Fordonstillverkarna har systematiskt arbetat med sin effektivitet, vilket kanske inte transportbolagen gjort på samma sätt. Å andra sidan kan effektiviseringar kräva en del initiala investeringar, något som den pressade lönsamheten inte klarar.

Hur som helst måste vi nu tillsammans ta krafttag om vi ska kunna klara framtidens leveranser, både till näringslivet och till oss konsumenter. Tillsammans innebär att det offentliga, näringsliv, branschföreningar, enskilda och kanske till och med akademien, måste hjälpas åt.

.....
John Wedel, VD, Logistik och Transport Stiftelsen

LOGISTIK
TRANSPORT
STIFTELSEN LTS

LTS rapport utges av

Logistik och Transport Stiftelsen
LTS
Box 11119
404 23 Göteborg
Telefon reception: 031-61 24 02

Ansvarig utgivare:

John Wedel

john.wedel@businessregion.se

+46-31 367 61 21

Redaktör: Hilda Hultén hh@intelligentlogistik.se

Grafisk form: Michael Wall info@michaelwall.se

Tryck: Hyltetryck

Läs mer om LTS och ladda ned tidigare utgåvor av

LTS Rapport på www.logistikstiftelsen.se

Vill förbättra vården med logistik

– Kvaliteten på sjukvården i Sverige är bra, vårt största problem är de växande vårdköerna, säger Carina Iversen, logistiker på Sahlgrenska och industridoktorand på Chalmers. Hon forskar på hur man kan öka kapacitetsutnyttjandet i vården genom smartare planering av de resurser som finns – och interna kapacitetspooler.

– Vården har efterfrågat vår kompetens ganska länge. Jag upplever att cheferna uppskattar att vi kommer in med logistikkompetens och hjälper dem med beslutsunderlag för att göra verksamheten effektivare och bättre, säger Carina Iversen.

Hon är logistiker vid Sahlgrenska universitetssjukhuset och sedan ett halvår industridoktorand vid Institutionen för teknikens ekonomi och organisation på Chalmers. Vid Plans Forsknings & Tillämpningskonferens i Jönköping i oktober presenterade hon sin forskning kring interna kapacitetspooler.

Växande köer och dyr bemanning

Enligt Carina Iversen finns det stora behov av att förbättra kapacitetsutnyttjandet inom vården, inte minst för att korta de växande vårdköerna. År 2013 fick 87 procent av patienterna vård inom vårdgarantins gräns på tre månader – idag är siffran nere på 72 procent.

– Att vårdköerna är ett problem har knappast undgått någon. Medierna rapporterar ständigt om fall där spädbarn flygs till Finland för att de inte fått plats i Sverige och patienter som avlider i väntan på vård.

Att lösa problemen med inhyrd personal är



FOTO: SAHLGRENNSKA

Sverige har det lägsta antalet vårdplatser per capita i hela EU, trots det har vi hög kvalitet på vården. Det stora problemet är de växande vårdköerna.

inte en lösning. Kostnaden för extern bemanning ökade från 1,9 miljarder SEK 2013 till 4,6 miljarder år 2016, och SKL har beslutat att man ska vara oberoende av extern bemanning år 2019.

Modell för internpool

Ett problem i dagens vårdmodell är att varje vård-enhet generellt planerar sin egen kapacitet – vilket inte innebär ett optimalt utnyttjande av den personal som finns att tillgå.

En väg att gå vore därför att skapa interna pooler, där personalen kan flyttas mellan enheter efter behov.

– Om flera enheter delar på kapacitet kan effekterna av variationerna i vårdbehov minskas.

Målet för forskningen är att ta fram en modell för interna kapacitetspooler.

En stor vinst skulle vara om man även skulle skulle kunna poola personal mellan sjukhus.

– Till exempel finns det ganska gott om läkare på en viss specialistavdelning men ont om special-listsjuksköterskor. På andra avdelningar kan det vara tvärt om.

Samplanering minskar kapacitetsbehovet

Gemensam kapacitetsplanering har flera fördelar mot extern bemanning, som bättre kapacitetsutnyttjande, minskade kostnader och ökad patient-säkerhet.

Carina Iversen visar ett exempel där hon tittat på vilken kapacitet två vårdenheter (med likartad verksamhet och kompetensbehov) behövde i form av personal när de planerade sin kapacitet enskilt och ihop.

– När vi slog ihop kapacitetsbehovet behövdes två personer mindre för att täcka samma vård-behov.

Övertidsarbete eller utlokalisering av patienter till andra avdelningar är de vanligaste sätten att hantera underkapacitet på en vårdavdelning, men dessa sätt medför risker som längre vårdtider och risker i patientsäkerheten. Men det finns också utmaningar med interna kapacitetspooler.

– En stor utmaning är risken för dålig arbetsmiljö. Många som jobbar i pooler är mer stres-

sade och upplever en sämre arbetsmiljö än fast personal. Sen fungerar pooling inte för all verksamhet, på högspecialiserade vårdavdelningar kan det vara upp till ett års upplärningstid. Då kan man inte ta in vem som helst.

Naturlig och skapad variation

I vården finns det både naturlig variation i form av akutfall, men också skapad variation.

– Ofta är variationen i den planerade vården större än i akutvården, men den styrs snarare av när personal är på plats och vill jobba än på produktionslogistiska grunder.

Med bättre samordning mellan enheter, men också bättre planerad sk "elektiv" vård, skulle variationerna kunna minskas, eftersom variationerna ofta tar ut varandra på aggregerad nivå.

Ofta har de som leder verksamhetsplaneringen i sjukvården främst medicinsk utbildning, och inte logistisk kompetens. Det gör det ibland svårt att vinna acceptans för den här typen av förändringar, menar Carina Iversen.

– Rent logistiskt är det ganska enkelt att se hur man kan organisera vården mer effektivt, och använda samma resurser till att få större mängd sjukvård. Men det är svårt att vinna acceptans för de här principerna.

Få logistiker i vården

Ett sjukhus innebär mycket logistik. Förutom personalkapacitet och patientflöden ska olika materialflöden med allt från mat, läkemedel och utrustning till kläder, lakan och förbrukningsvaror transporteras och distribueras effektivt i verksamheterna.

På Sahlgrenska jobbar sammanlagt 10 logistiker med planering och flöden och verksamhetsutveckling – av totalt ca 17 000 anställda. I hela Västra Götalandsregionen med 55 000 anställda finns det 20 logistiker.

– Det är ju en väldigt liten andel om man jämför med t ex produktionsindustrin. Men det är många jämfört med andra landsting och sjukhus i Sverige, säger Carina Iversen.



FOTO: HILDA HULTÉN

– Rent logistiskt är det ganska enkelt att se hur man kan organisera vården mer effektivt, och använda samma resurser till att få större mängd sjukvård, säger Carina Iversen.

Mio vill möblera om möbelbranschen

Mio växer så det knakar – till 2022 är målet att vara störst i Sverige på möbler och inredning och omsätta 8 miljarder. Planerna kräver stora logistiktytor, och nu planerar bolaget för en jätteutbyggnad i Tibro.

– Vi kommer att behöva ha 130 000–150 000 kvm lager för att klara tillväxten, idag har vi 80 000, berättar Mios vd Björn Lindblad.

I Västsveriges möbelcentrum Tibro bubblar det av logistik tillväxt. 2016 flyttade Svenssons i Lammhult sin logistik till Tibro och LGT Logistics, som specialiserat sig på möbellostistik och hanterar totalt 1,8 miljoner kubikmeter gods om året. LGT hanterar även logistiken för möbelkedjan Mio, som nu storsatsar.

– Vi är inne på en tillväxtresa, och när man hanterar så stora volymer som vi gör, med ett relativt lågt varuvärde, är logistiken helt avgörande, säger Björn Lindblad, vd på Mio.

Bygger nytt och rustar upp

Under året har Mio köpt två fastigheter, som man tidigare varit hyresgäst i: dels är det företagets huvudkontor och lager på ca 40 000 kvm och i oktober köpte Mio även Swedewoods gamla produktionslokal på ytterligare 40 000 kvm, där tillverkningen av fanérmöbler för Ikea lades ned 2012 efter vikande efterfrågan. Lokalen har använts av Mio för logistikändamål sedan dess, men ska nu rustas upp rejält. Mio har dessutom köpt 225 000 kvm anslutande mark intill huvudkontoret av kommunen. På tomten har markarbeten inletts med mål att kunna flytta in i nya



Foto: Mio

Mio bygger ut logistikostymen rejält i Tibro från dagens 80 000 kvm lager till 130-150 000 kvm till år 2020.

lokaler hösten 2020.

– Vi projekterar och gör förstudier där vi tittar på dimensionering och utformning av utbyggnaden. Vi räknar med att behöva totalt 130 000–150 000 kvm lageryta till 2022, idag har vi 80 000, så det är i den storleksordningen vi rör oss, berättar Björn Lindblad.

Mio skaffar samtidigt ett 9 000 kvm stort lager i Slagsta söder om Kungens Kurva i Stockholm.

– Stockholmslagret kommer främst att fungera som varuutlämning.

Från världen till Tibro

2013 blev Mio störst på soffor i Sverige och 2017 blev man störst även på sängar. Produktionen finns i hela världen; sängarna tillverkas i Sverige och Baltikum och stoppade möbler tillverkas främst i Baltikum och Östeuropa, där Mio även har en logistikhub. Mycket kommer också från Asien. Tibro har både för- och nackdelar ut logistiklägessynpunkt, menar Björn Lindblad.

– För oss är det viktigt att finnas nära våra produkter, och vi har vårt huvudkontor i Tibro. En annan fördel är att är mark- och lokalpriserna låga här. Men returgodshanteringen blir däremot något mer utmanande.

Mio samarbetar med Jula för att ta in gods på järnväg via torrhamnen i Falköping.

– Vi vill gärna utnyttja järnvägen mer, det är bara fem mil till Falköping.

Fördubblad omsättning

De senaste åren har varit omvälvande, Mio har gått från att omsätta 3 miljarder år 2013 till 6,5 miljarder idag.

– Vi har en fantastisk tillväxt. Grunden är att kunderna gillar det vi gör, vi har lyckats skapa ett sortiment och varor till rätt pris.

E-handeln växer också kraftigt och har nu 30 miljoner besökare per år. Mio jobbar med kring-service som hemleverans, inbärning, montering och även inredningstjänster, och ett lyckat grepp har varit att inkludera e-handelsförsäljningen i butikerna.

– Om en kund i Lidköping köper en soffa på nätet så tillfaller den försäljningen butiken i Lidköping, även om soffan inte ens passerar butiken. Det blir inget kanalkrig utan butikerna gynnas av e-handeln också.

Planen framåt är ganska kaxig.

– År 2022 ska vi omsätta 8 miljarder per år och vara Sveriges ledande möbel- och inredningsföretag.

Och potential finns. Enligt Björn Lindblad ligger möbelhandeln efter den övriga detaljhandeln i både digitalisering och konsolidering.

– Det är en fragmenterad bransch, Mio, Ikea och Jysk har tillsammans 50 procent av marknaden. I annan detaljhandel har de tre största aktörerna 70-80 procent marknadsandel, så varför skulle det behöva vara annorlunda för oss?

Om Mio

Möbelkedjan Mio grundades 1962 i Helsingborg som Möbelhandelns Inköps Organisation, som senare förkortades till MIO, och flyttade till Tibro på 1970-talet. Mio är handlarägt och har 73 butiker och årligen hanterar företaget omkring 700 miljoner kubikmeter gods.

Foto: Mio



– Vi är inne på en tillväxtresa, och när man hanterar så stora volymer som vi gör, med ett relativt lågt varuvärde, är logistiken helt avgörande, säger Björn Lindblad.

Byggboom för logistik i Borås

Minst fyra stora lager – totalt på närmare 123 000 kvm byggs i Borås under 2019. Det är en fjärdedel av hela landets tillkommande logistikytor nästa år. Att kommunen prioriterar att ha byggklar mark redo är en viktig orsak menar näringslivschefen Anders Glemfelt.

Speed Group bygger 45 000 kvm, Ellos 35 000 kvm, Fristads 22 000 kvm och Continental flyttar från Gislaved till ett 21 000 kvm stort, nybyggt lager på Viared nästa år. Sammanlagt planeras 123 000 kvm av nästa års tillkommande ytor på totalt 492 000 kvm i Sverige, att byggas i Borås.

– Det är de projekt som är officiella just nu, men jag skulle tro att det blir minst 2–3 till större lager under 2019, berättar Anders Glemfelt, näringslivschef i Borås.

En viktig framgångsfaktor är stadens strategiska satsningar på att skapa byggklar etableringsmark. I kommunens näringslivsstrategi finns det uttalade målet att det alltid ska finnas minst 250 000 kvm etableringsmark tillgänglig.

– Många kommuner har ju industrimark, men Borås har lagt ett antal hundra miljoner på att göra marken byggklar också. De som vill etablera logistik har ofta bråttom, time to market har blivit mycket kortare. I bästa fall har man ett år på sig från kontrakt till färdigt lager, ibland bara 8–9 månader. Så det gäller att trimma systemen och minimera handläggningstiderna.

Kommunen arbetar för att vara effektiv och tillmötesgående.



Foto: Håkan Hultén

Speeds lager på Viared öppnade i september och byggs nu ut med ytterligare 45 000 kvm. Efter utbyggnaden blir lagret 83 000 kvm stort och Borås största lagerbyggnad – hittills.

– Vi försöker behandla företagen som kunder, kommunen ska vara en partner snarare än en motpart.

Rest sig ur askan

Under hans 12 år som näringslivschef har Borås haft en stadig ekonomisk tillväxt.

– Vi har haft en obruten tillväxt i snart 30 år, inte ens under finanskrisen 2008–2009 var det någon större kris i Borås. Men tillväxten vi har just nu överträffar allt.

Borås räknas till Göteborgsregionen som rankas som Sveriges bästa logistikläge. Kommunen har uppenbara styrkor med närheten till Göteborgs hamn, Landvetter, riksväg 40 och väl utbyggd järnvägsinfrastruktur. Tillväxten i textilindustrin och inom digital handel, två starka Borås-branscher, bidrar också.

– Både textilindustrin och e-handeln går fruktansvärt bra just nu, det ger såklart effekter på etableringar. E-handeln kräver snabba leveranser och härifrån når man hela norra Europa inom 24 timmar.

En annan styrka är kompetenstillgången med spetskompetens både akademiskt och entreprenöriellt, menar Anders Glemfelt.

– Vi har en stark akademi och företag i hela logistikkedjan från etikettföretag till avancerade datasystemaktörer. Sen finns det kompetent arbetskraft här med produktion och textilkunskap i DNA't.

Borås har kommit långt – från textilindustrins gulder på 1940- och 50-talen via den djupa krisen på 70- och 80-talen då 25 000 jobb förvann i

textilindustrin på bara några år – till att nu åter ha ett blomstrande näringsliv och leda utvecklingen inom e-handel och textil.

– Det tog säkert tio, femton år innan Borås började återhämta sig efter den krisen. Men nu har vi verkligen vänt utvecklingen, återupprättat stadens anseende och inte minst våra invånares stolthet för sin stad.

Hela Västsverige växer

Att Göteborg börjar bli trångt också har viss påverkan på det ökade etableringstrycket, tror Anders Glemfelt.

– Det har blivit lite struligare att få till etableringar på stora tomter i Göteborg och att få igenom grejerna rent flödesmässigt. Men hela Västsverige är i stark tillväxt nu.

De senaste åren har logistiketableringarna ökat – både i antal och storlek.

– Ja lagren blir större. Men sen byggs det även mycket för produktion, ofta är det mindre etableringar men viktiga ur arbetsmarknadssynpunkt. Borås har flera nya markområden under utveckling för att möta behoven.

– Vi har ett gäng markförsäljningar på gång nu och utvecklar ny mark hela tiden, både genom expansion av befintliga områden och i helt nya områden.

Det märks att det hårda arbete Borås lagt ned bär frukt.

– Det känns verkligen jättebra. De som etablerar sig här är nöjda och sprider ordet, och inte minst e-handeln i övriga Sverige börjar få upp ögonen för fördelarna med Borås.

Foto: Borås Stad



– Det känns verkligen jättebra. De som etablerar sig här är nöjda och sprider ordet, och inte minst e-handeln börjar få upp ögonen för fördelarna med Borås, säger Anders Glemfelt.

Göteborgs framgångsrika företagsvagnar

Inkubatorerna på Chalmers och Göteborgs universitet är topprankade globalt som två av de främsta i världen på att hjälpa start-ups att lyckas. Möt Klementina Österberg, vd på GU Ventures och Lotta Lehikoinen, business coach på Chalmers Ventures – som vet vad som krävs för att få idéer att växa till framgångsrika företag.

– Hur ska ni tjäna pengar? Löser det här verkliga kundens problem?

Klementina Österberg och Lotta Lehikoinen vet vilka frågor som ska ställas till entreprenörer som tror sig ha svaret på marknadens problem.

– Kritiska frågor kan hjälpa företagen att fokusera och tydliggöra sitt budskap och satsa på rätt saker. Det är en del av affärsutvecklingen, säger Klementina Österberg.

Hon är vd på GU Ventures sedan elva år och har varit med och utvecklat ett 100-tal affärsidéer.

Sedan GU Ventures startade för 20 år sedan har man hittills gjort 35 ”exits” där man sålt sin andel i företag där man investerat kapital mot aktier.

– Under de här åren har vi investerat 100 miljoner och sålt andelar för 110 miljoner i 25 % av våra start-ups. Vi äger fortfarande andelar i bilag till ett värde av 100–200 miljoner, berättar Klementina Österberg.

Chalmers Ventures har idag 72 bolag i sin portfölj, med ett totalt portföljvärde på 1,6 miljarder SEK.

Inkubatorer i världsklass

Chalmers och GU Ventures hjälper till med allt från kapital och affärsutveckling till att hitta rätt personer för att utveckla och kommersialisera idéer.

»Vi har ett bra innovationsklimat här i Göteborg, mycket tack vare att vi har en stark industri och tjänstesektor och en tradition av företagande«

– Tidiga insatser i ett nystartat företag kan skapa väldigt mycket värde, säger Lotta Lehikoinen, business coach på Chalmers Ventures.

Hon har jobbat med entreprenörskap i tio år. – Jag blir stolt när jag träffar ett företag som gått igenom ett av våra program och som idag omsätter miljoner och har många anställda och som säger att utan er stöttning hade vi aldrig hamnat här.

Inkubatorerna på Chalmers och Göteborgs



FOTO: HILDA HUILEN

Tidiga insatser kan skapa väldigt mycket värde när man ska bygga ett företag, menar Lotta Lehikoinen och Klementina Österberg.

universitet rankas bland de främsta i världen av UBI Globals. Chalmers Ventures hamnade 2018 på plats 12 globalt och etta i Norden och GU Ventures på plats 17 globalt i kategorin ”Top Business Incubator – Managed by University”. GU Ventures var tex 54 procent bättre än det globala snittet på att hjälpa sina inkubatorbolag att skaffa och utveckla nödvändig kompetens, och 68 procent bättre på att hjälpa till att attrahera finansiering och utveckla bolag med långsiktig tillväxt.

– Vi har ett bra innovationsklimat här i Göteborg, mycket tack vare att vi har en stark industri och tjänstesektor och en tradition av företagande, säger Klementina Österberg.

För att få stöd av GU Ventures måste inkubatorföretagen ha en koppling till Göteborgs universitet. Men Chalmers Ventures kan även ta in inkubatorföretag som är helt frikopplade från högskolan.

– Väldigt ofta finns Chalmerskopplingen, men inte alltid. Har man en idé kan man komma till oss, det behöver inte vara ett färdigt koncept. Bra idéer och bra team hjälper vi gärna framåt, till exempel med försäddsmedel.

Olika behandling av kvinnor och män

En utmaning för riskkapitalister är att investera mer jämställt. En studie av beslutsfattare inom det offentliga riskkapitalet utförd av tre professorer vid Luleå Tekniska Universitet från 2017 visar att kvinnor och män uppfattas och behandlas olika när de söker riskkapital – till männens fördel. Männerna fick i studien i större utsträck-

ning kapital och beviljades även högre summor än kvinnorna. Yngre män beskrevs också som ”unga och lovande” medan en yngre kvinnas ålder istället tolkades som bristande erfarenhet.

– Vi har betydligt mer män som kommer till oss med idéer, bara 8–20 procent av de sökande är kvinnor, men min uppfattning är att deras affärsidéer är mer genomarbetade, när de väl är här, säger Klementina Österberg.

Oavsett kön så är Klementina Österbergs och Lotta Lehikoinens främsta råd till entreprenörer att fokusera på kundnyttan.

– Misstaget många entreprenörer gör är att fokusera för mycket på den tekniska lösningen, men affärsutveckling handlar först och främst om att förstå sin kund och hitta kundnyttan.

Förstärkt engagemang

Viktiga uppgifter för LTS är att stärka forskningen och utbildningen rörande logistik och transporter för att förbättra det svenska näringslivets konkurrenskraft. Några som har valt att stödja detta lite extra, genom ett så kallat utökat engagemang i stiftelsen, är:

AB Volvo

Stena AB

Stena Line Freight

Stora Enso Logistics AB

Swedavia

Trafikverket

Västra Götalandsregionen

Ny marknadsplats för internationella sjötransporter

Göteborgsföretaget Adnavem har skapat en marknadsplats för internationella sjötransporter där varuägarna kan boka sina transporter direkt av åkare och rederier, och skippa speditörerna.

– Vi vill skapa ett Hotels.com, fast för transporter, säger Adnavems vd Andreas Wramsmyr.

Adnavem – som betyder ”till skeppet” på latin – grundades hösten 2017 och är en ny marknadsplats för globala sjötransporter som kopplar upp transportköpare direkt med de som gör jobbet.

– Det är precis som ett Hotels.com fast för godstransporter. Kunden skriver in sin rutt och får olika prisförslag direkt från rederierna, berättar Andreas Wramsmyr, vd och medgrundare av Adnavem.

Han har jobbat på varuägarsidan i större delen av sitt yrkesliv, bl a som ansvarig för ABBs globala logistik och som logistikchef på Gunnebo. Men det var när han var vd på en speditörsfirma och fick se branschen från insidan som idén om att digitalisera speditionen väcktes.

– Speditörernas roll när det gäller standardtransporter är ju egentligen bara att sköta pappersarbetet och ta bra betalt för det. Om man digitaliserar processen kan varuägarna själva styra sina transportkedjor och spara de pengarna.

Fokus på sjötransport

Initialt fokuserar Adnavem på sjötransporter mellan Kina och norra Europa.



– Än så länge ser speditörerna nog inte oss som något reellt hot, säger Andreas Wramsmyr.



FOTO: ADNAVEM

Adnavem är en ny marknadsplats för internationella sjötransporter, som digitaliserar pappersarbetet och kapar bort speditörsledet ur kedjan. Får systemet genomslag kan speditörsbranschen gå samma öde till mötes som resebyråerna gjort.

– Vi finns i Göteborg och utgår härifrån när vi bygger upp nätverket. Med tiden kommer vi att koppla på fler destinationer, transportslag och aktörer, som flyg och internationella tagglösningar.

I leverantörsnätverket ingår både globala rederier som Maersk och MSC men också åkerier och tullspeditörer i både Sverige och Kina. Marknadsplatsen syftar sedan samman en transportkedja, där man kan välja ruttalternativ utifrån pris och ledtid. Bland Adnavems kunder finns bl a Icebug, som importerar skor från Kina till Göteborg och TTS Marin som exporterar maskindelar till den kinesiska varvsindustrin. I snitt sparar kunderna 15–20 procent på transportkostnaden. Adnavem tar en kommissionsavgift på ca 3 procent av totalpriset för varje bokning.

– Det är betydligt mindre än speditörernas marginaler på 30–40 procent. Om en container kostar 25 000 att transportera dörr till dörr blir det ganska många tusenlappar mindre.

Det har varit förvånansvärt lätt att få leverantörerna att ansluta sig till plattformen, menar Andreas Wramsmyr.

– De flesta inser att det här är framtiden. Transportörerna vill gärna ha direktkontakt med kunderna och kunna planera sina volymer bättre.

Datastyrda tariffpriser

En stor förändring är att man går från offertbaserad till tariffbaserad prissättning.

– Istället för att skicka ut en förfrågan till 5–6 speditörer och få offerter tillbaka efter ett par dagar, så får kunden priset direkt.

Idag sätter transportörerna själva priserna

men i framtiden skulle systemet kunna ge förslag på prissättning utifrån efterfrågan.

– Man kanske får betala mer för den sista båten i januari innan det kinesiska nyåret, och mindre om man väljer en mindre efterfrågad avgång.

Det här kan ge radikala effekter på rederiernas organisation i framtiden, tror Andreas Wramsmyr.

– Rederierna har stora säljorganisationer i hela världen, t ex har Maersk 110 anställda i Göteborg där en stor del jobbar med offerter. I framtiden kan prissättningen skötas centralt, med ett unikt pris för varje båtavgång, med datorernas hjälp. Frågan är när rederierna vågar bryta dessa strukturer och lita på systemen.

Gröna transportalternativ nästa

Planen framåt är att utveckla nya funktioner – t ex för att välja det mesta gröna transportalternativet.

– Idag kan man välja på snabbaste eller billigaste rутten, men vi vill lägga till knappar för grönast och pålitligast.

Får systemet genomslag kan det på sikt hota speditörernas affärsmodell.

– Än så länge ser speditörerna nog inte oss som något reellt hot, men många ser på utvecklingen med skräckblandad förtjusning.

Att anlita en speditör för att koordinera globala transporter kan ha nytta vid komplexa, tidskritiska flöden, menar han, men inte för standardflöden.

– En del speditörer kommer nog att försöka skapa liknande system själva. Några kommer säkert att lyckas, men de som inte hänger med kommer att få det jättesvårt.

FOTO: ADNAVEM

Logistik och Transport Stiftelsen LTS

Logistik och Transportstiftelsen är en samarbetsorganisation som verkat under mer än 30 år. Vi har ett stort antal intressenter bestående av industri-, handels- och transportföretag samt regioner, kommuner och organisationer med anknytning till logistik, transport och infrastruktur.

LTS verkar för en systematisk utbyggnad av den vetenskapliga forskningen och närliggande tillämpnings- och demonstrationsprojekt rörande logistik och transport för att tillgodose näringslivets och samhällets långsiktiga kunskaps- och innovationsbehov och därmed stärka deras konkurrenskraft. För att stödja forskningen arbetar LTS samtidigt för att utbildningsbehovet inom området kontinuerligt tillgodoses genom utbildningsriktningar på alla nivåer. Stiftelsen

driver också en informationsverksamhet för att tydliggöra ovanstående aktiviteter.

Stiftelsen har medverkat till att utveckla Chalmers och Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet som ett internationellt logistikforskningscentrum i samarbete med andra svenska och internationella forskningsinstitutioner.

Bland senare års satsningar finns:

- Professur i transportekonomi, HGU
- Utveckling och förutsättningar för Göteborgsregionen som Logistic Hub Scandinavia, CTH/HGU
- Fordonsanvändning i transportsystemet för hållbar logistik, CTH
- Hållbara godstransporter i stadsmiljö, CTH

- Hållbara persontransporter i stadsmiljö, CTH
- Färdplan för införande av IKT för godstransporter, CTH
- Hållbara strategier för Lönsamhet i logistikkedjan, CTH
- Kvalitetsförstärkning Logistikprogrammet, HGU
- Förstudie Direkta sjöfartsskyttlar – CTH
- Elektroniska dokument i sjöfarten – HGU
- Energilogistik, CTH
- REACH – Accesshantering i realtid, CTH
- Logistiska affärsmodeller, CTH
- Spårbarhet för ökad leveranssäkerhet vid flygfrakt, CTH
- Fullfinansiering av doktorand på Handelshögskolan, HGU

Logistik och Transport Stiftelsen LTS styrelse

Mats Boll, Ordförande
Torbjörn Wedebrand, Ledamot
John Wedel, VD

Logistik och Transport Stiftelsen LTS kansli

John Wedel, VD
Box 11119
Besök: Östra Hamngatan 5
404 23 GÖTEBORG

Tel: 031-367 61 21
Mobil: 070-6013225
E-post: john.wedel@businessregion.se
Hemsida: www.logistikstiftelsen.se

Stort framtida behov av logistikmark i Göteborg

Göteborg är historiskt Sveriges ledande handels- och industristad. Göteborg är också Sveriges självklara logistik huvudstad och Göteborgsregionen, där BRG och Borås ingår, har varje år sedan 2005 utsetts till Sveriges bästa logistikläge i den utvärdering som tidningen Intelligent Logistik gör. Här finns hamnen, Sveriges näst största flygplats och här finns de flesta av de stora logistikföretagen representerade. Trycket på att etablera sig i Göteborgsområdet är starkt. Närheten till hamnen och industrin är viktig. Här finns också ett stort behov av konsumtionsvaror. Detta gör att det finns ett stort behov av mark för tyngre verksamhet, till exempel logistik. Business Region Göteborg tillsammans med andra aktörer i staden, har tagit fram en bedömning av det fram-

tida behovet av mark för tyngre verksamheter i området.

En uppskattning av den sammanlagda efterfrågan av industri- och logistikmark fram till år 2035 för Göteborgsområdet ligger i intervallet 4–8 miljoner kvm verksamhetsmark för industri och logistik. Av detta utgör 3–5,5 miljoner kvm mark för nya etableringar och 4–5 miljoner kvm för den mark som påverkas av omvandling, dvs för verksamheter som "trängs undan" i den stadsomvandling som pågår. Staden växer och en del befintlig verksamhet i stadens omedelbara utkant måste flytta. Samtidigt är inte alla kommuner i Göteborgsregionen inkluderade i beräkningen, vilket talar för en ännu större efterfrågan på mark.

Finns det så mycket mark? Ja, den teoretiska bruttopotentialen uppskattas till 9,7 miljoner kvm i Göteborg, Kungälv, Mölndal och delar av Härryda. Men dessa 9,7 miljoner kvm kommer sannolikt att uppgå till betydligt mindre yta, eftersom det verkliga nyttjandet styrs av detaljplaner, bygglov m.m. Detta innebär att om all teoretisk markpotential exploateras, så räcker det precis till att tillfredsställa behoven. Eftersom det dock inte är troligt att så kommer att ske, så behövs ytterligare mark. För behovstäckning krävs att närliggande kommuner bidrar, och då gärna i närheten av flygplatsen eller längs stråket mot Borås.

FOTO: BENGT KJELLIN



Göteborg behöver 4–8 miljoner kvm ny industri- och logistikmark fram till 2035, enligt en färsk rapport från Business Region Göteborg.