

bättreUpp

TIDNINGEN FRÅN LINDE MATERIAL HANDLING

Linde Material Handling

Linde

Juni 2016

VOLVO OLOFSTRÖM
**Linde viktig
komponent i
produktionen**

WORLD OF MATERIAL HANDLING

**Spännande,
utmanande,
inspirerande!**



Systemskifte på gång inom materialhantering

Det stod klart redan tidigare, men blev ännu mycket tydligare på World of Material Handling, Lindes egen mäsas i Offenbach i maj.

Truckvärlden som den såg ut för bara fem-tio år sedan finns inte kvar. Lösningarna för effektiv materialhantering har utvecklats enormt och Linde är, och har varit, drivande i det systemskifte vi nu ser.

Mässan i Offenbach hade fyra teman: Connectivity, Automation, Individualisation och Energy. Alla knöt an till den spännande framtid som vi på väg in i. En framtid som ställer andra krav på oss som organisation än tidigare. Varför? Jo, därför att truckar inte kommer att säljas på samma sätt som de har gjort tidigare.

Vår uppgift är att hjälpa våra kunder in i framtidens materialhantering. Det handlar minst av allt om att sälja en enskild truck. Visst, trucken är en del av vårt erbjudande. En del av en komplett lösning som också innefattar digitala verktyg för kommunikation och uppföljning av truckparken, anpassning av trucken efter förarens behov, moderna energilösningar och automation, det vill säga robottruckar som i princip sköter sig själva i ett lager. Av detta är den enskilda trucken endast en pusselbit. Nog så viktig, givetvis, men ändå bara en del i det pussel som kan sammanfattas med ett ord – effektivitet.

Nå, vilka nya utmaningar och krav har vi att förhålla oss till och vad innebär det?

- Vi måste anpassa vår organisation till den nya verkligheten. Vi måste klara av att sälja en helhet, ett koncept.

- Vi kommer att ha mer differentierad kompetens bland våra säljare. Alla ska ha tillräcklig kunskap för att sälja framtidens

materialhantering, men vissa kommer att ha specialexpertis för att erbjuda de allra mest komplexa lösningarna.

- Vi måste bygga en specialkompetens inom unika områden och segment, till exempel automation. Vi har kommit en bra bit på väg inom bland annat kommunikation och framför allt Connect, som kunderna uppskattar enormt mycket. Nu måste vi ta samma kliv inom andra områden som hör framtiden till.

Innebär det här att vi kommer att koncentrera oss på större kunder? Givetvis kommer vi det. Men inte enbart. Vi kommer aldrig att bortse från våra mindre kunder, de som ofta behöver mer traditionella lösningar. Om det nu är på det viset. Ofta underskattar vi kraften i de bra uppfinningarna och innovationerna och tror att de bara är för de stora organisationerna. Men vad är det som säger att ett litet företag med ett par truckar inte vill ha digital koll på sin lilla flotta, vad den presterar och hur effektiv den är?

I materialhanteringens nya värld måste vi kunna värdera vad kunden behöver på ett annat sätt än tidigare. Rätt lösning kommer att betyda så mycket mer än det gjorde förr.

Det har aldrig varit roligare och mer stimulerande att jobba med materialhantering och truckar än det är just nu.

Välkommen till framtiden – och ha en skön sommar.



Bengt Alestig, VD

Connectivity Automation



Individualisation Energy

World of Material Handling

– ett steg närmare framtiden

För andra gången arrangerade Linde sin egen mässa "World of Material Handling". I sjutton dagar (9-25 maj) strömmade besökarna från hela världen till Offenbach. Och när de klev in i den gamla industribyggnaden, omgjord till en modern eventlokal, tog de steget in i framtiden.



Framtiden är digital, både privat och i arbetslivet. I den fjärde industriella revolutionen, kallad Industry 4.0, är allt sammanlänkat. Människor, maskiner och produkter kommunicerar med varandra. Automatiska system hanterar förbestämda arbetsuppgifter utan inblandning av människor. Vad innebär det för logistik och materialhantering?

För tillfället är Industry 4.0 fortfarande en vision. Men ett litet steg är allt som behövs för att den ska övergå från teori till praktik. Och hur det praktiska skulle kunna se ut, det visade Linde på årets World of Material Handling.

Mässan var indelad i fyra teman (Connectivity, Power Systems, Individualisation, Automation) som alla gick i framtiden tecken.

Besökarna hade möjlighet att utforska myLife och Mobile Service Manager, två

nya delar i Lindes Fleet Management-system som på olika sätt optimerar truckflottan. De kunde också dyka in i en ny värld för energisystem, med effektiva bränsleceller, litiumjonbatterier och induktiv laddning av batterier.

Här fanns förstås flera nya produkter, varav Roadster, en truckmodell med vindruta utan sidostolpar, drog åt sig stor uppmärksamhet. Det gjorde också en H160, en heavy truck med kapacitet på 16 ton, som i den nya versionen har en hytt som kan lyftas upp till fem meters höjd för bättre sikt. Här fanns också individuellt anpassade truckar med speciella lösningar för förarkomfort, säkerhet och kommunikation.

Många stannade förstås länge vid lagermiljön med truckarna P-Matic, L-Matic och prototypen K-Matic som utförde plockning helt automatiskt utifrån ett koncept där infrastrukturen i lokalen inte behöver förändras.

Och strax intill, i The Future Dome, där Linde med en maffig presentation på en jätteduk gav sin bild av vad framtiden kan innebära. Spännande, utmanande och inspirerande!

På de följande sidorna presenterar vi ett urval av innehållet på WoMH. Varsågod, ta ett steg närmare framtiden.



Enkel installation av effektiva automattruckar

På WoMH visade Linde för första gången en automatiserad smalgångstruck. Tidigare har Linde automatiserade staplare, låglyftare, motviktare och dragtruckar i sortimentet. "Vi ligger före våra konkurrenter inom automation och får förfrågningar från hela Europa", säger Andreas Mönk på Linde. Navigationen av de automatiserade truckarna kräver ingen egen infrastruktur och lagerlayouten behöver därför inte ändras. Installationen är enkel. "Eftersom standardtruckar används och ingen egen infrastruktur krävs, kan kunden räkna med en ROI (Return on Investment) på cirka två år", förklarar Andreas Mönk.



"Stars of the day"

Produktshowen på mässan var verkligen sevärd och proffsigt framförd. För uppträdandet stod den nya Roadster, E16 Evo, E80 och, förstås, Lindes unika go-kart. "Stars of the day", som konferencieren uttryckte det. Och visst blev det applåder.



H50-H80 med rekordlåga emissioner

Tack vare den nya motorn i Lindes H50-H80, är emissionerna 64 % lägre än lagstadgade nivåer. Ytterligare ett bevis för att Linde har den renaste truckflottan på marknaden.



NYHET!

NYHET!

Roadster – bättre sikt utan sidostolpar

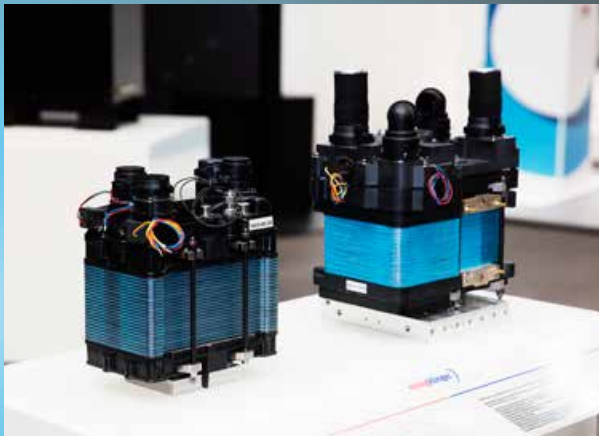
Roadster (E20-E35) är ett helt nytt koncept som kommer i serieversion under hösten 2016. Med en vindruta utan sidostolpar som skymmer, blir förarens sikt mycket bättre. Roadster kommer finnas tillgänglig som tillval för elektriska motvikstruckar med kapacitet 2-3,5 ton till en början.

Effektivare med litiumjonbatterier

Linde breddar sitt utbud av truckar med litiumjonbatterier. Motviktare upp till 1,8 ton finns tillgänglig med denna energilösning, och även vissa lagertruckar får litiumjonbatterier. "Litiumjon är betydligt effektivare än konventionella batterier. På ett tvåskift klarar man sig med ett batteri", säger Hannes Schöbel på Linde. Litiumjonbatterier går också mycket snabbare att ladda än ett vanligt batteri, tre timmar jämfört med sex-åtta timmar. "Ibland kan det gå så snabbt som en timme. Då kan man använda lunchpausen för att ladda batteriet."



Bränsleceller – full laddning på 150 sekunder



Batteribyte är ofta tidsödande. Men nu blir det allt vanligare att truckar drivs med bränsleceller. Lindes nya T20 SP och E30 är ett par exempel på det. "Det tar två och en halv minut att ladda bränslecellen beroende på truckstorlek. Sedan kan man jobba flera timmar igen utan att behöva ladda", säger Hannes Schöbel på Linde. Ur ett kundperspektiv ser han många fördelar med bränsleceller. "Ett vanligt batteri blir förstört om det överladdas. En bränslecell kan man ladda hur mycket som helst och kan använda dess fulla kapacitet innan den måste laddas på nytt. Bränslecellen kan sitta kvar i trucken vid laddning, det behövs inget särskilt laddningsrum." Kommer bränsleceller att ersätta batterier? "Ja, till en viss nivå. Men även konventionella batterier utvecklas, och det är också en billig lösning."

Ny dubbelstaplare med fjädrande plattform

D12 HP/SP är Lindes nya dubbelstaplare med allt som gör en Linde till en Linde – säkerhet, komfort och prestanda: D12:an har en 45-gradig förarposition, skyddande paneler runt förarmiljön och fjädrande plattform som skyddar föraren mot vibrationer.

NYHET!





Anny Lindgren tar snart över som truckansvarig efter Karl-Olof Björkheim.



VIKTIG KOMPONENT HOS VOLVO

Sedan 1984 har Jan-Åke Sjöstedt jobbat med truckar på Volvo i Olofström. De senaste ett och ett halvt åren har han gjort det i Lindes värld, sedan Linde och Volvo Cars tecknat ett omfattande underhålls- och serviceavtal.

– Vi får bättre back-up och snabbare leveranser nu, säger han.

Det av tradition svenska är numera kinesiskt. Men en stor del av tillverkningen finns kvar där den alltid funnits. På orter som är präglade av Volvo och där varumärket och vad det står för finns i själen hos människorna som jobbar där. Olofström i Blekinge är av dem.

Olofströms Bruk startade 1735, köptes upp av Alfa Laval på sent 1800-tal och började tillverka karosskomponenter för Volvo på 1920-talet. Från sent 1940-tal och framåt var Olofström karossfabrik för bland annat Volvo PV och Amazon. 1969 köptes bruket av AB Volvo, och fyra år senare byggdes den sista hela karossen, en P1800 ES. Året därefter, 1974, startade dagens verksamhet.

Och det är inte vilken verksamhet som helst.

Här finns Europas största presslinje med fem hydrauliska pressar med 3 200 tons presskraft och enorma pressbord (5 x 2,8 meter).

Linjen har en ställtid på tre minuter och tillverkar fyra detaljer per slag. Tack vare en investering i presshårdning kan 18 av 42 komponenter för Volvos nya XC90 tillverkas in-house. Delsammansättning av komponenter sker genom fogning med hjälp av laserlödning, limning, falsning och punktsvetsning.

Produktionen är, förstås, ytterst effektiv.

Arbetsledaren Henrik Bertilsson visar en av de sex ultramoderna lasercellerna för skärning, och berättar:

– Vi mäter kontinuerligt OEE (Overall Equipment Efficiency), det vill säga vad maskinen presterar i förhållande till tiden den körs. Utomlands krävs tre-fyra operatörer för att köra en traditionell maskin för laserbearbetning, och effektiviteten är 40-50 procent. Här klarar vi samma produktion med 1,5 operatör och har en effektivitet på cirka 90 procent.

– Det är bland annat det som bidrar till Volvos stora vinster. Precis som truckarna gör det.

Vilket för oss tillbaka till serviceavtalet och det jobb som serviceledaren Jan-Åke Sjöstedt och hans medarbetare lägger ner för att hålla fabrikens alla truckar i trim. Vid årsskiftet 2014-15 tog Linde över hela serviceorganisationen i Olofström. Den består av 13 servicetekniker som servar alla fabriker i truckparken, varav cirka 70 är Linde (motviktare, staplare, skjutstativare, smalgångstruckar, dragare).



Henrik Bertilsson, arbetsledare på Volvo Olofström.

– Vi kan utföra alla servicejobb här i vår verkstad, berättar Jan-Åke Sjöstedt. Till Linde-truckarna får vi reservdelsleveranser över natten om det behövs. Vi har en serviceplan för varje maskin som bland annat reglerar underhållet på årsbasis.

Förutom de ordinarie maskinerna finns det även stand by-truckar, som tas in när andra truckar är inne på service.

– Dessutom hyr vi korttidstruckar när vi behöver utökade resurser, till exempel under semestern, säger Jan-Åke.

Tillgänglighet är ett nyckelord för truckparken, som går dygnet runt förutom mellan klockan 21 och 23 på söndagar. Tempot är högt i produktionen och allt är noga planerat. Från hamnen i Sölvesborg kommer stora plåtrullar till fabriken. Där klipps de i anpassade delar och pressas sedan till yttre och inre karosskomponenter för att därefter efterbearbetas till en färdig produkt.

– Truckarnas uppgift är att transportera ämnen från pressen till laserbearbetningen. Och därifrån till utlastningen, förklarar Karl-Olof Björkhem, truckansvarig.

Vid utlastningen går det undan. En och en halv timme har truckförarna på sig att lasta produkterna i containers som lyfts på tågagnar för vidare transport till bland annat Gent i Belgien och Torslandaverken i Göteborg.

Men innan dess väntar en annan anhalt. Hamnen i Karlshamn.

VOLVO CARS BODY COMPONENTS, OLOFSTRÖM

Levererar karosskomponenter till Volvo Car Groups bilfabriker i Sverige, Belgien, Kina och Malaysia samt till Volvo Lastvagnar och Ford of Europe. Komponenter levereras till två karosser per minut. Åtta Volvo-modeller är kontinuerligt i produktion, det är unikt med så många modeller i ett pressverk. Kärnverksamheten är verktygstillverkning och produktion av karosskomponenter (pressning, delsammansättning, materialplanering och logistik). Totalt antal anställda: 2 612 (31/1 2016).

GENOMBROTT FÖR KARLSHAMNS HAMN

Inom idrott, musik och film pratats det ofta om att få genombrott. Att något speciellt inträffar som leder till stor framgång. Kan en hamn få ett genombrott frågar man sig. Absolut! I alla fall om man heter Karlshamns Hamn och gör affärer med Volvo.



Fr.v: Pelle Carlsson, marknadsansvarig Karlshamns Hamn, Jan Abrahamson, säljare Linde, Rikard Mattsson, chef Stuveri/Terminal.



Det var 2014 det började på allvar. Karlshamns Hamns AB blev ett nav för utleveranserna från Volvo-fabriken i Olofström. Först gällde det en modell, sedan blev det en till och vid årsskiftet 2015-16 ännu en. Och till hösten en fjärde.

– Volvo har snabbat på vår utveckling. När dom satsar, kan vi satsa, säger Pelle Carlsson, sälj- och marknadsansvarig på Karlshamns Hamn.

Tack vare de allt större affärerna med Volvo kom också Linde in i bilden hos det kommunala hamnbolaget.

– Ja, det var när Volvo började expandera hos oss som vi tog de första kontakterna med Linde, säger Pelle.

Flera truckmärken var inblandade inledningsvis och testades av företagets maskingrupp, som består av representanter från truckförare, ledning och verkstad.

– Linde är något av Rolls-Royce när det gäller mindre truckar, därför valde vi dem, förklarar Pelle.

Stuveri- och hamnarbete är högriskjobb. Karlshamns Hamn har varit relativt förskonat från allvarliga olyckor. En anledning är att man fokuserar mycket på arbetsmiljö, både i stort och smått.

– Det är viktigt att våra truckförare har en säker och bekväm arbetsmiljö. Att ljudnivåerna är så låga som möjligt och att de sitter bra för att undvika snedbelastning och dåliga ryggar. säger Rikard Mattsson, chef för stuveri/terminal.

I två terminaler på vardera 4 000 kvadratmeter lastas Volvo-komponenter i containers för vidare transport med lastbil till hamnen i Åhus och Helsingborg, och därifrån vidare till bland annat Göteborg. Med tanke på att vi befinner oss i en hamn - varför går inte containrarna?



**“LINDE ÄR NÅGOT
AV ROLLS-ROYCE
NÄR DET GÄLLER
MINDRE TRUCKAR”**

KARLSHAMNS HAMN AB

Företaget är ett vinstdrivande kommunalt bolag som äger dotterbolagen Karlshamns Kombiterminal AB (100 %) och Karlshamns Tank Storage (delägare, 50 %). År 2014 var hamnen den åttonde största i Sverige och omsatte cirka 5 miljoner ton gods. Anställda: 85, varav 55 hamnarbetare. Mer information på www.karlshamnshamn.se

– Vi har för få anlöp med båt till hamnen. Vi måste ha 50 in och 50 ut, idag har vi bara 30-35 i vardera riktningen. I höst, när vi får ansvaret för ytterligare en Volvo-modell hoppas vi kunna använda båt även för Volvos räkning, säger Pelle Carlsson.

Volvo-komponenterna lastas i containrar (8-26 ton). Lastningen sköts av truckförarna själva, allt för att skapa bäst lastmönster och optimera lasten. Emil Häggtun är i lasttagen när vi besöker terminalen. Och han gillar sin Linde-truck.

– Den är effektiv och smidig, och passar bra för ”stuffning”. Stolen är bättre än på andra fabrikat och jag har en bra känsla när jag kör den, säger han.

Karlshamns Hamn är ett av de snabbast växande företagen i regionen. Volvo har, som sagt, betytt mycket för utvecklingen tillsam-

mans med övriga tillverkande företag i regionen, bland annat ABB, Södra skogsägarna, Tarkett, IKEA, IFÖ och Absolut. På hamnområdet finns förutom skeppning av tungt gods, även färjetrafik till Klaipeda i Litauen och en hamn för flytande bulk (olja, gasol, flygbränsle och kemikalier).

– Här finns ett 300 000 kvadratmeter stort utvecklingsområde, varav en tredjedel används idag. Om två år, 2018, kommer vi säkert att vara 50-55 man till som jobbar här, säger Rikard och tillägger:

– Även vårt läge, med närhet till järnväg och många större vägar har varit positiv för vår expansion.

Bakom oss är ännu en lastbil redo att avgå med Volvokomponenter. På etiketten till ett av kollina står det: ”Zhongjia Automobile MFG”. Panelsidor till en XC60. Kina nästa. Resan fortsätter.



A POSTEN FRANKERINGSSERVICE



LINDETRUCK LASTAR METALLSKROT ÅT STENA

En blå Linde-truck på Volvos fabriksområde i Olofström!? Vad betyder det? Jo, att Stena Recycling sköter Volvos återvinning av metallskrot från produktionen. Och att en Linde-truck går att få i vilken färg som helst.

Sedan flera år tar Stena Recycling hand om och återvinner plåtspillet från Volvos karosstillverkning i Olofström. Metallskrotet fraktas med ett specialbyggt tåg till Stenas anläggningar för att bearbetas och återföras till kretsloppet. Cirka 30 procent av plåten som används i produktionen av karosskomponenter blir så kallat avklipp som pressas ihop i "paket" och återvinns.

Att produktionsspillet fraktas på tåg istället för på lastbil innebär 5 000 färre lastbilstransporter per år från fabriken i Olofström. Hanteringen vid lastningen sköts av en "heavy truck" från Linde med ljudisolerad hytt. Blålackerad, som sagt, i Stenas färger.



bättreUPP

Ansvarig utgivare | Bengt Alestig
Produktion | smultron.se
Foto | Magnus Wahman
Foto | Linde Material Handling

Linde Material Handling AB
Box 1305 | 701 13 Örebro
Besöksadress: Maskingatan 2
E-post: info@linde-mh.se
www.linde-mh.se

Örebro HK | 019-766 30 00
Göteborg | 031-64 47 00
Örnsköldsvik | 0660-26 55 70
Jönköping | 036-18 47 18

Stockholm | 08-50 68 69 00
Malmö | 040-31 28 00
Linköping | 013-25 22 90
Gävle | 026-10 54 25

