



AKADEMIN FÖR TEKNIK OCH MILJÖ

Avdelningen för industriell utveckling, IT och samhällsbyggnad

---

# En marknadsjämförelse mellan logistikfastigheter och andra industrifastigheter

David Berg & Mikael Bomark

Examensarbete, Kandidatnivå, 15 hp  
Lantmäteriteknik

Lantmätarprogrammet ekonomisk/juridisk inriktning

Handledare: Rolf Jonsson  
Examinator: Marina Edlund

2015

---



# Förord

Examensarbetet har skrivits på Lantmätarprogrammet ekonomisk och juridisk inriktning vid akademien för teknik och miljö på Högskolan i Gävle. Examensarbetet omfattar 15 hp och genomfördes för avslutande studier på kandidatnivå.

Uppsatsidén kom från lantmäteriet och vi skulle vilja tacka vår kontaktperson på lantmäteriet Irena Drogou, för att hon kom med idén att genomföra detta examensarbete. Vi vill även tacka vår handledare Rolf Jonsson som bidragit med värdefulla tips i det pågående arbetet.

Slutligen ett stort tack till alla som ställt upp på intervjuer och gjort detta examensarbete möjligt.

Högskolan i Gävle, 22 maj 2015.

David Berg och Mikael Bomark

# Abstract

The aim of this dissertation is to do a market comparison between logistic and other industrial property from the perspective of investment risk, mortgage rate, yield, leases and the importance of location. Interviews were carried out with representatives from six segments which are logistic property owning logistic companies/investors, companies owning property of industrial- warehouse or production, assessment institutes/banks, property brokers, logistic companies and logistic development organization/property developers. The interviews were conducted between the 17 of April and the 8 of May 2015. Logistic property is in general seen as a better and safer investment than other industrial property in the banks point of view. Other industrial property can be many other kinds of property such as tire storage, sawmill, industrial production which can be high risk investment and have worse alternative usage than logistic property, although logistic property and industrial warehouses does not differ very much compared to industrial production property. The mortgage rate is lower for industrial property than it is for logistic property and the yield is higher which suggests that the general risk is higher for industrial property compared to logistic property. The general opinion of companies who own property for industrial warehouses and production and property brokers is that the banks have high requirements on equity. The banks do not want to mortgage more than 60 % of the property value and often not more than 50 %. The banks do not mortgage to same mortgage rate that they used to do for 7-8 years ago. The market for logistic property is otherwise hot and there are many players who want to enter the market and get logistic property in good locations. Logistic property are now being built on speculation, which combined with low interest rates making it advantageous to invest in property that may lead to increased competition. Due to logistic property is being built on speculation there is a risk of too high rate of establishment in some places in Sweden. The most value-influencing factors of logistics property is location, the lease, and cash flow.

**Keywords:** logistic property, industrial property, warehouse, terminal, yield, market comparison, value factors, mortgage rate.

# Sammanfattning

Syftet med examensarbetet är att göra en marknadsjämförelse mellan logistikfastigheter och andra industrifastigheter sett utifrån investeringsrisk, belåningsgrad, avkastningskrav, hyreskontrakt och betydelsen av lokalisering. Intervjuer genomfördes med representanter från sex segment som är logistikfastighetsägande bolag/investerare, fastighetsägande bolag av industrilager & industriproduktion, värderingsinstitut/banker, mäklarbyråer, logistikföretag samt branschorganisationer/markberedare. Intervjuerna genomfördes mellan 17 april – 8 maj år 2015. Logistikfastigheter ses generellt som en bättre och säkrare investering än andra industrifastigheter i bankens synvinkel, då andra industrifastigheter kan vara så mycket olika slags fastigheter som däcklager, sågverk, industriproduktion som är osäkrare och har en sämre alternativ användning än vad logistikfastigheter har, även om industrilager och logistikfastigheter inte skiljer sig jättemycket åt. Belåningsgraden ligger generellt lite lägre för andra industrifastigheter än logistikfastigheter och avkastningskravet ligger lite högre vilket tyder på att den generella risken är lite högre för andra industrifastigheter än för logistikfastigheter. Den generella åsikten hos fastighetsbolag med ägande av industrifastigheter och mäklarbyråer är att bankerna ställer höga krav på eget kapital. Förutom att ställa krav på eget kapital så vill bankerna gärna inte belåna till mer än 60 % av fastighetsvärdet och ofta inte mer än 50 %. Bankerna belånar ut till lägre belåningsgrad idag än den belåningsgrad som erbjöds för 7-8 år sedan. Logistikmarknaden är annars het och det är många aktörer som vill in på marknaden och nå logistikfastigheter med bra läge. Logistikfastigheter byggs numera på spekulation i Sverige, vilket i kombination med den låga räntan gör det förmånligt att investera i fastigheter som i längden kan öka konkurrensen. Det finns p.g.a. att logistikfastigheter byggs på spekulation risk för överretableringar av logistikfastigheter på olika platser i Sverige. De mest värdepåverkande faktorerna för logistikfastigheter är läget, hyreskontraktet och kassaflödet.

**Nyckelord:** logistikfastighet, industrifastighet, lager, terminal, avkastningskrav, marknadsjämförelse, värdefaktorer, belåningsgrad.

# Definitioner och begrepp

Logistikfastighet har definierats som en fastighet med terminal, distributionscentraler, eller lager, som används i distributionen till kund. Logistikfastigheter ingår utmärkande i materialflödet till kund. Vid terminalerna omlastas gods och varor till kund och terminalerna har flertalet portar. Distributionscentraler är avsedda för ompaketering, mellanlagring, och ibland även förädling av varor. De lager som definierats som lager tillhörande logistikfastigheter är lager där varor ingår mer i flödet av varor till kund och inte ligger lagrade en längre tid som varor t.ex. kan göra i produktionslagerbyggnader.

Andra industrifastigheter har definierats som fastigheter med industrilager, industriproduktion, produktionslagerbyggnader, däcklager, sågverk, som inte lika utmärkande ingår i flödet av varor till kund som en logistikfastighet.

Terminal har definierat som en lokal där gods samlas in från omgivningen för att sedan samlastas, eller där gods kommer in från samlastning i större mängder för att sedan spridas ut till omgivningen.

Kombiterminal har definierats som lokal där överföring av enhetslaster mellan olika transportsätt sker, t.ex. mellan lastbil och järnväg.

Logistikfastighetsägande bolag/ investerare är de som äger logistikfastigheterna, vilket inte behöver betyda att de själva nyttjar den, då det är vanligt att de har hyresgäster i logistikfastigheterna.

Branschfrämjandeorganisationer/markberedare är aktörer som arbetar med att främja logistiken inom kommunen eller exploateringsingenjörer som arbetar med att sälja kommunens mark till etableringar av logistik- och industrifastigheter.

Fastighetsbolag med ägande av industrilager och industrifastigheter är de företag som äger fastigheter med lager och produktion och som inte definieras som logistikfastigheter.

Logistikföretag och hyresgäster är de transportföretag som håller på med logistiklösningar, och oftast hyr in sig i fastigheterna som de logistikfastighetsägande bolagen/investerare äger.

# Innehållsförteckning

Förord .....	i
Abstract.....	ii
Sammanfattning.....	iii
Definitioner och begrepp .....	iv
Innehållsförteckning .....	vi
1 Introduktion .....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Syfte.....	2
1.3 Frågeställningar .....	3
1.4 Avgränsning .....	3
1.5 Disposition.....	3
2. Logistik- och industrifastigheter.....	4
2.1 Tredjepartlogistik .....	5
2.2 Kombiterminal.....	6
2.3 Lager.....	7
2.4 Kluster .....	9
2.5 Transporter .....	10
2.6 GIS.....	10
2.7 Miljöproblem som konsekvens av logistik.....	11
3. Metod och material.....	12
3.1 Intervju .....	12
3.2 Urval .....	13
3.3 Genomförda intervjuer .....	15
4. Resultat.....	16
4.1 Definition av logistikfastigheter .....	16
4.1.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerarnas definition.....	16
4.1.2 Logistikföretagen och hyresgästernas definition .....	16
4.1.3 Bankernas definition.....	16
4.1.4 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas definition .....	17



4.2 Marknaden .....	17
4.2.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerarnas bild av marknaden för logistik- och industrifastigheter .....	17
4.2.2 Logistikföretagen och hyresgästernas syn på marknaden för logistikfastigheter .....	18
4.2.3 Fastighetsbolag med ägande av industrilager och produktion och deras syn på marknaden .....	19
4.2.4 Bankernas syn på marknaden för logistik- och industrifastigheter .....	20
4.2.5 Mäklarbyråerna syn på marknaden för logistik- och industrifastigheter.....	22
4.2.6 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas bild av logistikmarknaden .....	23
4.3 Finansiering .....	24
4.3.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerarnas syn på hur de blir bemötta av bankerna.....	24
4.3.2 Logistikföretag och hyresgäster om hur de blir behandlade av bankerna .....	24
4.3.3 Fastighetsbolag med ägande av industrilager och industriproduktion om hur bankerna bemöter dem.....	25
4.3.4 Bankernas syn på finansiering till företag som investerar i logistik- och industrifastigheter .....	26
4.3.5 Mäklarbyråernas syn på bankerna .....	28
4.3.6 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas bild av bankerna .....	28
4.4 Värdefaktorer.....	29
4.4.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerare om värdefaktorer .....	29
4.4.2 Logistikföretagens och hyresgästernas syn på värdefaktorer .....	30
4.4.3 Värdefaktorer för fastighetsbolag med ägande av industrilager och industriproduktion .....	30
4.4.4 Banker om värdefaktorer .....	31
4.4.5 Mäklarbyråer om värdefaktorer.....	32
4.4.6 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas bild av värdefaktorer .....	32
5. Diskussion och slutsatser.....	34
5.1 Diskussion om metod .....	34
5.2 Diskussion om resultat .....	35

5.3 Slutsatser.....	36
5.3.1 Hur ser dagens marknad ut för logistikfastigheter och andra industrifastigheter och hur skiljer sig marknaderna?.....	36
5.3.2 Hur ser bankernas förtroende ut och vilka skillnader och likheter upplevs finnas mellan logistikfastigheter och andra industrifastigheter när det kommer till investeringsrisk, belåningsgrad, avkastningskrav, hyreskontrakt och betydelsen av lokalisering? .....	37
5.3.3 Vilka likheter och skillnader när det kommer till värdering och värdefaktorer förekommer mellan logistikfastigheter i jämförelse med industrifastigheter?.....	38
5.4 Vidare forskning .....	38
Referenser.....	40
Bilaga 1.....	44
Bilaga 2.....	49

# 1 Introduktion

## 1.1 Bakgrund

Den globala handeln och e-handeln ökar i dagens samhälle och i takt med att förse kunderna med rätt vara på rätt plats är företagets logistik, enligt Fredholm (2006), en viktig faktor för att företagen skall vara lönsamma och konkurrenskraftiga. Jonsson & Mattsson (2011) informerar om hur varor kan förflytta sig vitt och brett över världen innan den hamnar hos kund med material som skickas från en kontinent till en annan för produktion, och sedan skickas till en tredje kontinent för att säljas. Det tydliggör hur viktigt det är att ha en effektiv logistik för att det skall bli lönsamt.

Logistikbranschen förändras även strukturellt då skillnaden mellan stora och mindre företag blir alltmer tydlig. De stora logistikföretagen växer sig allt större enligt Fredholm (2006) och ingår i koncerner som sträcker sig över flera länders gränser, medan de mindre logistikföretagen får allt svårare att hävda sig i konkurrensen och ofta behöver nischa sig för att klara av konkurrensen. Många företag inom handel och industri anlitar de stora koncernerna för att ta hand om deras logistik. Det kallas att logistik läggs ut på tredje part (outsourcing). De senaste åren har marknaden för logistikfastigheter förändrats genom att en ökande del av logistiken utförs av en tredje part (3PL). Tredjepartsaktörer måste behandla många olika situationer. Kunderna kan variera stort både när det kommer till var de befinner sig geografiskt och vilka olika slags tjänster de behöver.

Idag vill många göra logistikprocessen så enkel och effektiv som möjligt vilket enligt Thompson (2005) innebär stora utmaningar för de ansvariga för distributionen när det kommer till läge och standard. Valet av läge och standard inverkar på totala kostnaden, och detta gör att flertalet logistikaktörer söker sig till nyare byggnader med bättre kvalitet och läge. Logistikfastigheter ligger idag under fastighetstaxeringskoden nummer 432, då varje fastighet tilldelas en fastighetstaxeringskod även kallad "typkod". Denna fastighetstaxeringskod tillhör fastighetssegmentet industrifastigheter. Enligt 7 kap. 1§ fastighetstaxeringslag (SFS 1979:1152) skall värdering ske med utgångspunkt till värdefaktorer som är knutna till fastigheten och har betydelse för fastighetens marknadsvärde. Tidigare forskning om logistikfastigheter har gjorts av Larsson (2012)

kring marknaden i Stockholm, med ett mest troligt framtida scenario, och en kvalitativ undersökning om värdefaktorer vid investering i logistikfastigheter. Larsson kommer fram till att intresset för större logistikfastigheter utanför centrala Stockholm har ökat och att det pågår mycket nybyggnation av moderna logistikfastigheter. Ett examensarbete gjordes av Artell och Dorph (2003) som berörde storbankernas syn på logistikfastigheter, kontorsfastigheter och industrifastigheter. Artell och Dorph (2003) skriver att logistikfastigheter kan anses vara långsiktigt stabila investeringar som har hög avkastning för fastigheter samt låg risk. De poängterar att den låga risken hör ihop med långa hyreskontrakt och hyresgäster som kan anses vara stabila. Bankerna ser försiktigt på investeringar inom logistikfastigheter och anser att de kan ses som industrifastigheter. Logistikfastigheter byggs inte heller på spekulation, enligt Artell och Dorph (2003). Denna studie fokuserar på att gå djupare i vad som skiljer logistikfastigheter och andra industrifastigheter i marknad, finansiering, och värdefaktorer då industrifastigheter är ett väldigt brett segment.

## 1.2 Syfte

Studien syftar till att beskriva skillnader och likheter i marknaden för logistikfastigheter och marknaden för andra industrifastigheter. Skillnaderna från logistikfastighetsägande bolag/investerare, fastighetsägande bolag av industrilager & industriproduktion, värderingsinstitut/banker, mäklarbyråer, logistikföretag samt branschorganisationer/markberedares syn på marknaden kommer att jämföras för att eventuellt visa likhet eller skillnad i marknaden på de två segmenten utifrån investeringsrisk, belåningsgrad, avkastningskrav, hyreskontrakt och betydelsen av lokalisering.

Frågeställningen etablerades i samråd med lantmäteriet som efterlyser kunskap om hur banken ser på belåningsrisk i segmentet logistikfastigheter i relation till andra industrifastigheter med industrilager och industriproduktion. Studien är viktig eftersom logistik fortfarande är en marknad som utvecklas och därmed är det viktigt att undersöka hur den utmärker sig.

## 1.3 Frågeställningar

1. Hur ser dagens marknad ut för logistikfastigheter jämfört med andra industrifastigheter?
2. Hur ser bankernas förtroende ut och vilka skillnader och likheter upplevs finnas mellan logistikfastigheter och andra industrifastigheter när det kommer till investeringsrisk, belåningsgrad, avkastningskrav, hyreskontrakt och betydelsen av lokalisering?
3. Vilka likheter och skillnader när det kommer till värdering och värdefaktorer förekommer mellan logistikfastigheter i jämförelse med industrifastigheter?

## 1.4 Avgränsning

Studien fokuserar på hur ägare av logistikfastigheter, industrifastigheter, logistikföretag/hyresgäster, låneinstitut, mäklarbyråer och branschfrämjande organisationer/markberedare ser på marknaden för logistikfastigheter och hur marknaden för logistikfastigheter skiljer sig jämfört med andra industrifastigheter. Studien är fokuserad på marknaden i Sverige, och en geografisk avgränsning inom Sverige har inte gjorts.

## 1.5 Disposition

Uppsatsen är strukturerad enligt IMRaD och innehåller inledning, förkunskapsdel, metod, resultat, diskussion och slutsatser.

Inledning: Innehåller bakgrund till ämnet, syfte, frågeställning, avgränsning, val av utvalda företag, och disposition.

Logistik- och industrifastigheter: Litteraturodel som handlar om logistikfastigheter och syftar till att ge läsaren en djupare kunskap i ämnet.

Metod: Redogörelse för vilka metoder som använts för att lösa frågeställningen.

Resultat: Redovisar resultatet av intervjumetoden som använts.

Diskussion och slutsatser: Frågeställningen besvaras och uppsatsen diskuteras.

## 2. Logistik- och industrifastigheter

Enligt Oskarsson, Ekdahl & Aronsson (2013) användes inte logistik som begrepp i näringslivet förrän på 1960-talet. Då hade logistik en annorlunda betydelse än vad det har idag och innefattade transport, lagring och hantering. På 1970-talet, i takt med oljekrisen och att räntorna steg, kom fokus på att hålla ned kostnaderna och logistiken började effektiviseras genom att inte ha för stora lager vilket tidigare gärna förekommit. 1980-talet präglades fortsatt av att änmer hålla ned lagernivåerna och producera direkt till kund. Under 1990-talet blev en effektiv logistik ett säljargument och konkurrensmedel hos företag för att öka intäkterna. På 2010-talet är logistik något ännu mera komplicerat och alla områden som kostnader, kapitalbindning, leveransservice, och flexibilitet är viktiga för företagen. Logistikens spelar en väldigt stor roll för företagens lönsamhet.

Ett vanligt förekommande begrepp i denna studie är logistik som därför definieras från Council of Supply Chain Management Professionals (2015) fritt översatt: "Logistik: Processen att planera, implementera och kontrollera procedurerna för effektiv och effektiv lagring av varor, tjänster och relaterad information från punkten av tillverkning till punkten för konsumtion med syftet att anpassa sig till kundens behov. Denna definition inkluderar ingående, utgående, interna och externa förflyttelser." Värt att poängtera är enligt Lumsden (2012) materialflödets betydelse att flytta en vara från en plats till en annan.

Logistik innefattar både lagring och transport av material från råvara till slutliga kunder. Planering, genomförande men även kontrollering av material ingår även i logistiken. För de som arbetar med logistik är det viktigt att ha som målsättning att hålla ned kostnaderna och ha hög leveranssäkerhet. Det finns enligt Oskarsson et al. (2013) två konkurrensstrategier för att uppnå dessa mål och det är kostnadsfördelar och värdefördelar, vilket betyder att fokus ligger på att ha billiga varor eller varor som trots sitt pris anses köpvärda av kunder för att kvaliteten är bra. Det finns även något som kallas för strategisk, taktisk och operativ planering. Den strategiska planeringen sker på lång sikt (flera år), den taktiska planeringen från 1-2 månader och den operativa planeringen sker på kort sikt från timmar till några dagar. Planering av logistik kan enligt Oskarsson et al. (2013) delas in i fyra områden (se tabell 1).

**Tabell 1. Strategisk planering av logistik. Bearbetad från Oskarsson et al. (2013), s 144-145**

Leveransservice och ledtidsbeslut	Handlar om hur snabbt företagen lovar att leverera varor till kunderna, och påverkar företagen genom att de kan ha mer varor i centrallager och ge billigare transporter om tiden att leverera till kund inte är bråttom.
Lokaliseringsbeslut	Att välja plats för lager och storleken på det är viktigt i och med att de inte går att flytta. Beslutet avgör vilken väg varorna kommer att gå innan de når kund.
Lagerbeslut	Handlar om hur lager styrs, var säkerhetslager ska finnas, var omsättningslager skall finnas. Lagerbeslut kan också påverka placeringen och storleken på lagren.
Transportbeslut	Handlar om vilket transportslag varor skall transporteras med

Det har enligt Hesse (2004) blivit av allt större vikt att i ett tidigt skede i samhällsplaneringen fundera över var logistikfastigheterna ska placeras. Samhällsplanerarna bör tänka på tre saker i planeringsprocessen och dessa är hur logistiska behov kan bli integrerade i dem långsiktiga målen, hur beslut om logistikfastigheternas placering kan bli bättre och hur logistikfastigheter kan bli bättre organiserade för ökad acceptans i samhället.

## 2.1 Tredjepartlogistik

Tredjepartslogistik är enligt Ahl & Johansson (2002) när ett företag övertar uppdraget och ansvaret för transport och lagring från ett annat företag. Vissa övriga tjänster kan tillkomma i tredjepartslogistiken, men lagring och transport är huvudansvaret. Enligt Relph & Parker (2014) är kostnaderna, strategin och orsak av politiskt styre i regeringen de tre största huvudorsakerna till att logistik läggs ut på en tredje part. Det finns också en studie från Australien Rahman (2011) som understryker att de vanligaste anledningarna till att logistik läggs ut på tredje part är kostnadsminimering, ha så lite kapital som möjligt investerat och få en förbättrad operativ flexibilitet. Det finns även potentiella risker när företag väljer att lägga ut logistik på en tredje part och det är att

företagen förlorar kontakten med kunderna, och därmed får mindre kontroll över relationerna med kunderna.

Enligt Ahl & Johansson (2002) är några andra risker med att lägga ut logistik på tredje part att beroendet av leverantörerna ökar och att ökade risker med kommunikation och organisationsproblem uppstår. Det kan vara bra att behålla viss logistikkunskap inom företaget fastän företaget använder sig av tredjepartlogistik för att på så vis utveckla ett partnerskap där leverantören är tillgång. Faktorer som driver på utvecklingen av logistik är enligt Fredholm (2006) kostnads- och kvalitetsfördelar, ökande outsourcing och elektroniska affärer. När företag kan få ned sina logistikkostnader genom att lägga ut sin verksamhet på tredje part, som genom stordriftsfördelar genomför logistiken effektivare, gynnas företag. I vissa fall har utgifterna för lagerhantering blivit så mycket lägre som 1/5 av vad det var tidigare. Outsourcingtrenden som sprider sig och gör att företagen fokuserar mer på sin kärnverksamhet och överlåter logistiken till tredje part driver också på logistikens utveckling. Elektroniska affärer bidrar också då företag fokuserar allt mer på e-handel då order till slutkund skickas direkt från tillverkaren. Då har logistikföretagen heller inte har någon lagringsfunktion.

## 2.2 Kombiterminal

Kombiterminaler definieras av Lumsden (2012) som lokaler där överföring av enhetslaster mellan olika transportsätt sker, t.ex. mellan lastbil och järnväg. Dessa är enligt Thompson (2005) viktiga när så kallas cross-docking praktiserar. Cross-docking är en teknik inom logistik där varorna flyttas direkt från ingående transporter till utgående transporter med minsta möjliga lagring emellan, oftast mindre än ett dygn. För att cross-docking ska kunna användas behöver kunden vara känd innan produkten kommer till kombiterminalen. Att använda sig av cross-docking inom logistik har blivit en viktig del i kostnadsminimeringen då upp till sjuttio procent av lagerkostnaderna kan undvikas.

Intermodala transporter där en godsenshet kan byta transportsätt är enligt Balint (2013) en viktig del i samhället och bidrar till ekonomisk tillväxt. Effektiva transportsystem är en avgörande faktor för att europeiska företag ska kunna konkurrera på en internationell marknad. Vid de terminaler där omlastning av godset sker mellan de olika



transportmedel, förloras det signifikant med tid som skulle kunna effektiviseras genom investeringar och organisationslösningar.

## 2.3 Lager

Företag kan ha olika strategier för att förmedla varor till sina kunder men för att samla varor i lager bör starka skäl föreligga, då det är kostnadsineffektivt för företagen att stoppa materialflödet och ha för mycket varor i lager. Lager innehåller höga ekonomiska värden, och har som enda syfte att säkra leveranser till kund. Det optimala enligt Lumsden (2012) är att företagen kan ha lager i tillräckliga proportioner för att tillverkningens funktionssäkerhet skall vara god, och ändå säkerställa tillgången till att kunna leverera de volymer kunderna efterfrågar. Att ha en liten buffert i lagret som överbryggat marknads svängningar av efterfrågan är även fördelaktig. Att ha varor i lager är alltså kostsamt, men samtidigt uppkommer en del fördelar som minskar kostnaderna på andra punkter av logistikkedjan. För inköp, transport och produktion finns det vissa stordriftfördelar med att ha lager, enligt Oskarsson et al. (2013). Logistikkostnader varierar enligt Jonsson och Mattsson (2011) mellan olika företag och ligger vanligen inom 10-30 % av företagets omsättning och beror på vilket land företaget ligger i, vilken bransch det gäller, hur företaget ligger till i logistknätverket, och hur logistikkostnader definieras. Logistikkostnader delas in i följande kostnader (se tabell 2).

**Tabell 2. Logistikkostnader. Bearbetad från Jonsson och Mattsson (2011), s 129-140**

Transport- och hanteringskostnader	Ett företag har både interna och externa transporter. De interna transportererna inom företaget är sådana som plockning, paketering och förflyttning av varor. De externa transportererna är omlastning, lossning, och förflyttning som kan behöva göras när varor skall flyttas mellan två lager.
Emballeringskostnader	Kostnader för att förpacka varor, godsmärka, och emballering.
Lagerhållningskostnader	Kapitalkostnaden, förvaringskostnaden, och osäkerhetskostnaden.

Administrativa kostnader	Kostnader för planering på längre sikt och styrning av materialflödet, samt kostnader för administrativ personal och anskaffning av teknikutrustning.
Orderkostnader	Kostnader som uppstår vid hantering av inköp- och tillverkningskostnader.
Kapacitetsrelaterade kostnader	Kostnader för underhåll, drift och avskrivningar.
Brist och förseningskostnader	Kostnader för förlorad försäljning, och orderförseningskostnader.
Miljökostnader	Uppstår genom olika val av transport och där de långsiktiga miljökostnaderna är svåra att avgöra.

Lagerhållningskostnader kan enligt Jonsson & Mattsson (2011) delas in i tre områden. Dessa tre är kapitalkostnaden, förvaringskostnaden och osäkerhetskostnaden.

Kapitalkostnaden är det alternativa avkastningskrav som ett företag har för värdet av lagret. Om investering i lager inte gjorts av företaget hade kapitalet kunnat användas på ett annat sätt för företagets bästa. Avkastningskravet kan skilja väldigt mycket mellan olika företag, men det lägsta avkastningskravet som ett vinstdrivande företag kan ha är lika som bankräntan. Förvaringskostnaderna är de driftkostnader som uppkommer genom att driva lagret och upprätthålla dess kvalitet som t.ex. personallöner, utrustning, avskrivningskostnader, administration av lagret, energi och transporter inom lagret.

Osäkerhetskostnaden är den kostnad som uppkommer och växer i takt med att lagren blir större. Större lager tenderar att ha ökad risk för att varor blir skadade och behöver slängas bort. Större lager brukar även ha förvaring under längre tid vilket ökar risken för att varorna skall bli gamla och behöver säljas till ett kostnadsreducerat pris. Lager har även stöldrisker, försäkringskostnader, omlokaliseringkostnader för varor som sammantaget gör osäkerhetskostnaderna större.

Förråd är också något som är möjligt för företagen att använda sig av. Det som skiljer ett lager och ett förråd åt är enligt Lumsden (2012) att ett lager utgör produkter som är färdiga att leverera, medan ett förråd utgör underdetaljer som behövs i produktionen.

Ordet ”lager” används dock många gånger generellt, då ett förråd med ”råmaterial” ofta

benämns med ”lager”. En logistikfastighet kan utöver ett lager innehålla kombiterminaler som används mer specificerat för omlastning av varor. Att ha ett lager i närheten av en kombiterminal kan vara bra och göra kombiterminalens funktion effektivare. Terminalens utformning bör se annorlunda ut beroende på vilket huvudsakligt syfte och omlastningsform terminalen har enligt Lumsden (2012).

Företag kan också vara uppbyggda med ett centrallager och regionallager. Anledningen till att företag använder sig av både central- och regionallager är att kunderna är vitt utspridda och avståndet mellan dem är långt. Detta skulle då göra att tiden för att leverera blir kortare. Om företagen har många mindre kunder kan organisation av transporter gemensamt göras för att hålla ned kostnaderna. Tiden för att leverera varor är det som styr hur många lagerpunkter ett företag använder sig av enligt Oskarsson et al. (2013).

## 2.4 Kluster

Området kring logistikfastigheters etablering kan dra många fördelar av att ligga nära en logistiknod, då logistikfastigheter enligt Dai & Yang (2013) kan sätta fart på den regionala utvecklingen i området. En logistikfastighetsetablering kan även påverka i andra positiva riktningar som att arbetslösheten minskar och investeringsklimatet i området förbättras, samtidigt som många logistikfastigheter kommer att locka till sig andra industrifastigheter så de ligger mer kompakt till samma område.

Att samla många logistikfastigheter i så kallade kluster har enligt Thompson (2005) många kostnadsfördelar som t.ex. att tjänsterna som logistikföretagen utnyttjar ökar och användandet av utrymmen effektiviseras. Företagen kan dela på kombiterminaler och lagerbyggnader för att öka flexibiliteten och minska kostnaderna. Det är vanligare att de större logistikföretagen utnyttjar dessa fördelar och dessa kluster förutspås komma att bli vanligare i framtiden.

## 2.5 Transporter

För att genomföra snabba leveranser till olika platser från produktion och lagerlokaler och ändå ha välfyllda transporter, är samlastning en möjlighet för att vara så effektiva som möjligt. Samarbete med andra transportföretag blir därför gynnsamt för båda aktörerna och utnyttjas som en viktig del av dagens transport- och logistikföretag. Omlastningsterminaler som finns på flertalet orter kan därför enligt Oskarsson et al. (2013) utnyttjas för att samla in gods från olika företag och samköra, speciellt om det är längre sträckor. Att samlasta transporter har utöver ekonomiska fördelar även fördelar i miljösynpunkt. Att utnyttja transporter i båda riktningarna är något fokus ligger på, men kan ibland vara svårt då det från vissa städer naturligt går in mer varor än ut, men informationssystem har också en viktig roll i förbättringen av transporternas fyllnadsgrad. Det finns också andra sätt som kan göra fyllnadsgraden högre enligt Oskarsson et al. (2013) och det är att utöka ledtiden till kund. Det är inte alltid varan behöver levereras inom ett dygn, även om leverantörerna oftast har målsättningen med att leverera så snabbt som möjligt skulle en något längre ledtid göra fyllnadsgraden högre.

## 2.6 GIS

Geografiska informationssystem (GIS) kan vid planering av optimala transportvägar och transportsätt vara ett effektivt verktyg att använda sig av. Den närmaste vägen mellan två platser går enkelt att hitta med hjälp av verktyget GIS, vilket är värdefullt både kostnadsmässigt och ur miljösynpunkt. Teknikutvecklingen med nya system som utvecklas efterhand påverkar också logistiken tillsammans med den ökande e-handeln som sker över Internet enligt Fredholm (2006).

Verhetsel, Zijlstra, Blomme, Cant, Kessels & Goos (2015) visar att GIS använts i staden Flanders i Belgien vid val av lokalisering för logistikfastigheter genom att med analys och användning av valmodell få fram var lokalisering av logistikfastigheter lämpligen bör ske. I detta fall i Belgien visade resultatet att de lämpligaste platserna att bygga logistikfastigheter i Flanders är där markhyran är låg och där närhet till hamn finns. Logistikmarknaden utvecklas hela tiden och de avgörande faktorerna för dess utveckling är logistikens ökande betydelse, branschglidning, miljöfrågorna, outsourcing-vågen, globaliseringen och närmarknaden, ny teknik, Internet och elektroniska affärer. För att leverera högkvalitativ service till kunderna i form av snabba

leveranser krävs logistik på hög nivå, vilket i sin tur gör att företagen ökar sin konkurrenskraftighet. Det blir även allt vanligare att aktörerna blir bredare och tar hand om fler delar i leveranskedjan som båt och tågtrafik, enligt Fredholm (2006). En väl fungerande logistik har som målsättning att ha hög leveransservice och ändå hålla ned kostnaderna. Avvägningen mellan hur hög leveransservice ett företag väljer att ha påverkar kostnaderna då det är dyrt för företagen att alltid kunna leverera i alla situationer. Det finns ofta en högsta leveransservice som är lönsam och den ligger någonstans mellan 95-99 % enligt Oskarsson et al. (2013).

## 2.7 Miljöproblem som konsekvens av logistik

Eftersom fler företag lägger ut delar av sin verksamhet på leverantörer och att dessa i sin tur lägger ut på andra leverantörer, kommer det ske fler transporter innan slutlig vara når kund. Detta medför större påfrestningar på miljön i och med att det krävs mer bränsle att frakta varorna när de flyttas geografiskt långt innan de når kund. Många gånger används också transportmedel som inte är så miljövänliga som de skulle kunna vara. Tågtransporter ger mindre utsläpp än vad tung lastbil gör och därför skulle tågtransporter vara fördelaktigt att använda för miljön, men tågtransporter har enligt Oskarsson et al. (2013) nackdelen att de inte är lika flexibla som lastbilar. Det krävs tid för att lasta tåg och det är vanligast att tågtransporter utnyttjas när det är större godsvolymer. Flygfrakt är inte fördelaktigt ut miljösynpunkt då det är stora bränsleutsläpp och dessutom krävs omfattande omlastningar.

## 3. Metod och material

### 3.1 Intervju

För att svara på frågeställningen om vad skillnaderna och likheterna för logistikfastigheter och andra industrifastigheter är när det kommer till marknaden, storbankernas förtroende, investeringsrisk, belåningsgrad, avkastningskrav, hyreskontrakt, betydelsen av lokalisering samt värdering och värdefaktorer gjordes intervjuer. Intervju valdes som strategi för att veta hur de intervjuade uppfattar sin värld dvs. marknaden för logistik- och andra industrifastigheter som de har kännedom om, vilket enligt Esaiasson (2007) är ett skäl till samtalsintervjuer. Enligt Esaiasson (2007) är det lättare hänt att oväntade svar som är intressanta uppkommer i en samtalsintervju än i en enkätundersökning, vilket ger chansen och möjligheten att ställa intressanta följdfrågor. För att en studie skall ha validitet är det enligt Biggam (2008) viktigt att ha valt en passande strategi för att lösa forskningsfrågorna. Insamlandet av data och analyserandet ingår även enligt Biggam (2008) i studiens validitet.

I denna studie valdes intervjumetod som strategi för att svara på forskningsfrågorna, vilket var en passande strategi för att få utvecklande svar om skillnader och likheter i marknaden, det finansiella och värdefaktorer som är en förhållandevis öppen frågeställning. Intervjuerna var semistrukturerade i sitt upplägg som enligt Lantz (2013) är då några frågor är öppna, vilket valdes för att intervjuaren skulle ha större chans att vara anpassningsbar för hur intervjun utvecklas och ställa relevanta följdfrågor.

Enligt Biggam (2008) är en kvalitativ metod utforskande och besvarar frågor som t.ex. varför somliga människor väljer att motionera och andra inte, medan en kvantitativ metod besvarar hur många som väljer att motionera och hur många som inte väljer att göra det. Det är dock inte studiens strategi som i sin helhet avgör om metoden är kvalitativ eller kvantitativ. En felaktig slutsats är att alla fallstudier är kvalitativa och alla enkätstudier är kvantitativa, men det är alltså inte metoden i sig utan metodens utformning som avgör om metoden är kvalitativ eller kvantitativ. Intervjun som genomförts i denna studie har i sin helhet utförts på ett kvalitativt förhållningssätt. Vissa frågor som var mindre relevanta i intervjuens sammanhang uteslöts för att flytet i

intervjun skulle bli bättre. Enligt Esaiasson (2007) är avvägningen mellan innehåll dvs. att hålla sig till frågeställningen och form dvs. flytet i intervjun viktigt.

Frågeformuläret skickades i förväg till dem som önskade det, för att då ha tiden att förbereda sina svar för intervjun. Intervjuerna dokumenterades med hjälp av både anteckningar och inspelningar, efteråt skrevs även en sammanfattning om svaren på frågorna för att viktig informationen inte skulle falla bort. Inspelning av intervju ökar studiens reliabilitet enligt Biggam (2008), då resultatet blir mer pålitligt. En studie med hög validitet och reliabilitet ger sammantaget studien god resultatvaliditet vilket också enligt Esaiasson (2007) uttrycks som frånvaro av systematiska och osystematiska fel. Enkätstudie hade sannolikt inte svarat på frågeställningen och täckt helhetsbilden tillräckligt bra som en intervju, då svaren från en enkätstudie blir mer kortfattiga än vad en intervju erbjuder.

Efter att intervjuerna sammanställdes påbörjades analysen som enligt Esaiasson (2007) gjordes med kartläggningsmetoden som utgår från ett fenomen och kartlägger olika aspekter av det. De fenomen som utgicks från var marknaden, det finansiella och värdefaktorer. Viktiga aspekter som uppkommit i intervjuerna på de tre områdena valdes ut för att vara del i resultatet och de utvalda citaten skickades även ut till de intervjuade för möjlighet att korrigera utvalda citat.

## 3.2 Urval

Intervjupersoner valdes med urvalsprincipen centralitet, som enligt Esaiasson (2007) är när urvalspersoner väljs från positioner som tros ha mycket intressant att säga. På förhand fanns viss kännedom om vilka organisationer och företag som önskades kontakt med, samtidigt som det efterhand intervjuerna utfördes även inkom tips på företag och organisationer, vilket enligt Esaiasson (2007) beskrivs som snöbollsurval.

Målsättningen med intervjuerna var att förstå de intervjuades tankemönster och inte ha förutfattade meningar om hur de borde svara på frågorna. De intervjuade valdes från sex olika segment som är fastighetsägande bolag/investerare, fastighetsbolag med ägande av industrilager och/eller industriproduktion, banker, logistikföretag/hyresgäster, branschfrämjande organisationer/markberedare och mäklarbyråer. Dessa segment

valdes för att de berörs av logistik- och industrifastigheter i sin yrkesverksamhet. När intervjuer väljs ut från olika segment som de delats in i kallas det enligt Biggam (2008) för “stratifierat urval”.

De fastighetsägande bolag/investerare som valdes framkom genom rekommendation under intervjuer med T.Dahlin, A, Franck, och P.Jacobson och kontaktades därefter. De fastighetsägande bolagen med industrilager och/eller industriproduktion valdes via sökmotorn [www.google.se](http://www.google.se) och sökord som “industrihotell”, “företagshotell”, “industrilager”, “lagerlokaler” användes. Storbankerna SEB, Nordea och Handelsbanken intervjuades på rekommendation av handledare Irena Drogou på Lantmäteriet. Logistikföretagen som valdes hittades med hjälp av sökverktyget Google, då sökning på “logistikföretag Sverige” utfördes. Intervjupersoner med branschfrämjande organisationer och markberedande positioner valdes efter tips från Irena Drogou om hemsidan [www.intelligentlogistik.se](http://www.intelligentlogistik.se), där kontakt med markberedande positioner och branschfrämjande organisationer etablerades. De mäklarbyråer som valdes upptäcktes med hjälp av sökmotorn [www.google.se](http://www.google.se) då sökord som “industrifastigheter till salu” och “mäklare kommersiell fastighet” användes.

Först skickades e-post ut till de utvalda företag och kommuner med förfrågning om att genomföra telefonintervju, därefter knöts kontakt via telefon med lämplig person för intervju. I enstaka fall togs första kontakten direkt via telefon med förfrågan om att ställa upp på intervju och inte först via e-post.

1. Fastighetsägande bolag/investerare intervjuades för att ge en intressant bild av marknaden, det finansiella och värdefaktorer i och med att de äger flertalet logistikfastigheter.
2. Fastighetsägande bolag med ägande av industrilager och industriproduktion intervjuades för att ge en intressant bild av marknaden, det finansiella och värdefaktorer för industrilager och industriproduktion.
3. Logistikföretagen/hyresgästerna intervjuades för att ge en bredare syn på marknaden, det finansiella och värdefaktorer för logistikfastigheter.
4. Bankerna intervjuades för att upptäcka om de gör skillnader på logistikfastigheter och andra industrifastigheter med industrilager och



industriproduktion i sin verksamhet, och om risken med de två segmenten bedöms olika.

5. Branschfrämjande organisationer och markberedare intervjuades för att det är intressant att veta om de gör skillnad på logistik- och industrifastigheter.
6. Mäklarbyråer intervjuades för att veta hur de ser på marknaden för logistik- och andra industrifastigheter, då det är intressant att höra om de gör skillnader mellan de två segmenten.

De fastighetsägande bolag med ägande av industrilager och industriproduktion som intervjuades var både privat och kommunalt ägda. Industriföretagen kunde verka både inom tillverkning som inom lager. De mäklarbyråer som intervjuades hade omfattande erfarenhet av försäljning av industrifastigheter såsom industrifastigheter och lager, och de banker som intervjuades hade erfarenhet av belåning till både industrifastigheter och större logistikfastigheter. Logistikföretagen/hyresgästerna som intervjuades var företag som sysslar med logistiklösningar som t.ex. transport. De branschfrämjande organisationerna och markberedarna som intervjuades verkade för logistiken genom att främja logistiken i staden/regionen och bereda mark till köpare av logistik- och industrifastigheter samt större logistikföretag med stora lager.

### 3.3 Genomförda intervjuer

Intervjuerna utfördes via telefon från 17 april till 8 maj, och sammanlagt har 19 intervjuer utförts och två respondenter svarat på frågorna via e-post. Intervjuer har genomförts med tre stycken fastighetsägande bolag och investerare, fyra stycken fastighetsbolag med ägande av industrilager och industrifastigheter plus en person som svarat via e-post, tre stycken markberedande positioner för logistik och industrifastigheter, tre stycken banker, två stycken logistikföretag & hyresgäster plus en som svarat via e-post. Fyra stycken intervjuer med mäklarbyråer och värderingsinstitut har även genomförts. De intervjuade återges med namn, titel, och företag under ”källor” i referenser. Frågorna som ställdes under intervjuerna finns tillgängliga i bilaga 1, och de citerade yttrandena från intervjuerna finns i bilaga 2.

## 4. Resultat

Resultatet som redovisas är en sammanställning av genomförda intervjuer.

Resultatdelen inleds med ett avsnitt om definitionen av logistikfastigheter hos de intervjuade, för att sedan svara på frågeställningen från varje intervjuat segment under de tre rubrikerna marknaden, finansiering och värdefaktorer. Under rubrikerna marknaden, finansiering och värdefaktorer finns först en kort sammanfattning med generell fakta under varje specifikt segment, innan tolkade yttranden från de enskilda intervjuade följer. De intervjuades yttranden finns citerade i bilaga 2.

### 4.1 Definition av logistikfastigheter

När det kommer till hur logistikfastigheter skiljer sig från industrifastigheter med t.ex. lager och för produktion har Dahlin (Freja) och Halling (Catena) en överensstämmande syn att det finns olikheter mellan logistikfastigheter och industrifastigheter.

#### **4.1.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerarnas definition**

Halling poängterar vad han menar med en logistikfastighet, och menar att det är viktigt att skilja mellan fastigheter som har omvandlats från gamla industrifastigheter till lager, och fastigheter som är gjorda för att användas inom logistikbranschen. Halling räknar inte klassiska industrifastigheter som omvandlats och används som lager för logistikfastigheter. Halling vill förtydliga att det som bör räknas som logistikfastigheter är de nyare fastigheterna som är byggda med logistik som syfte.

#### **4.1.2 Logistikföretagen och hyresgästernas definition**

Dahlin (Freja) berättar även om vad han anser är skillnaden mellan logistikfastigheter och industrifastigheter. Han anser att utformningen skiljer sig mellan små lager, logistikfastigheter och terminaler. Terminalerna ska, enligt Dahlin, ha portar med rätt höjd, medan en lagerlokal kan vara byggd i markplan och inte ha dessa portar. Priset och funktionen tycker Dahlin gör att det blir en avgörande skillnad mellan dem.

#### **4.1.3 Bankernas definition**

I samtal med banken (SEB) berättar Paulsson om moderna och omoderna logistikfastigheter. Paulsson nämner att det finns lite olika varianter av moderna logistikfastigheter som regelrätta lager eller omlastningsenheter. Paulsson berättar att

logistikfastigheter är där lagring för vidare transport sker. Takhöjd, golvfasthet, och antal portar är viktigt för dessa. Lager har oftast port på en sida och varorna ligger en längre tid, medan en distributionscentral har portar på båda sidor.

#### **4.1.4 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas definition**

Fransson (Jönköpings kommun) berättar utifrån sitt arbete att bereda mark för logistik- och industrifastighetsetableringar i sitt arbete inte skiljer logistikfastigheter och industrifastigheter särskilt mycket, men att en etablering av logistikfastigheter möjligen kräver lite mer utrymme och närhet till stora vägar. Franck (MellanSveriges LogistikNav) nämner att det för fastigheten i grunden inte är särskilt stor skillnad mellan en logistik och en industrifastighet, men påpekar i likhet med Fransson att det blir större ytor för logistikfastigheter och tillägger att det ofta är fler portar på logistikfastigheterna.

## **4.2 Marknaden**

### **4.2.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerarnas bild av marknaden för logistik- och industrifastigheter**

Investerarna är generellt positivt inställda till marknaden för logistikfastigheter och anser att det är bra investeringar. De upplever att det är många som vill ge sig in fastighetsmarknaden och att konkurrensen ökar. Dagens läge med låga räntor anses vara fördelaktigt.

Halling (Catena) utvecklar att logistikmarknaden är het för att det är högre avkastningssiffror i logistikfastigheter än andra fastigheter som t.ex. bostäder. Bostäder kan ligga på 1 % i direktavkastning medan logistikfastigheter har 7-7,5 % i direktavkastning. Det blir därför fokus kring logistikfastigheter och människor som har pengar söker sig till logistikfastigheter för att hitta en kombination av vad som kan ha en bra värdetillväxt och ett bra kassaflöde med stabil och bra avkastning. Där är logistiken en hyfsat säker investering enligt Halling, förutsatt att fastigheten har bra lägen.

Berglund (Tribona) berättar att han tycker att marknaden för fastigheter idag är förmånlig, eftersom bankerna ger låga räntor vilket är en fördel för fastighetsmarknaden. Det gör att fastigheter blir mer attraktiva som investeringsobjekt.

Nelvig (NP3) anser att det är hög konkurrens om de bra fastigheterna idag, men att NP3 delvis är förskonade då konkurrensen om fastigheterna i Norrland är mindre. Nelvig upplever att konkurrensen är högre i Gävle, Umeå och Luleå som ligger längs med kusten än i Dalarna och tycker att Sundsvall har en normal konkurrensnivå. Nelvig berättar vidare att priset är ganska dyrt på marknaden de befinner sig på för ett verkligt och säkerställt kassaflöde, men att det indikerar på hur marknaden ser ut idag. Nelvig berättar även att priset på en av orterna NP3 befinner sig på ligger på omkring 7 % i direktavkastning, men anser att det borde ligga högre på omkring 7,5 % i genomsnitt, och kanske t.o.m. lite högre för logistikfastigheter som är en handelsfastighet.

#### **4.2.2 Logistikföretagen och hyresgästernas syn på marknaden för logistikfastigheter**

Generellt sett bland hyresgästerna är de lokaler som har bra kvalitet och läge attraktiva, men att de kan vara svårare om de inte har en bra standard och läge. Logistikfastigheter kan i dagens läge byggas på spekulation, vilket traditionellt sett inte gjorts. Detta har påverkat utbudet och skapat en prispress i Stockholm och Göteborg där det är vanligare att det byggs på spekulation.

Lena Sjölin (PostNord) berättar att marknaden för att hyra in sig i logistikfastigheter idag är prispressad, speciellt i Stockholm och Göteborg. Prispressen på logistikfastigheter menar Sjölin beror på att det har byggts mycket på spekulation, vilket har lett till att det har funnits för många fastigheter på marknaden i de regionerna. Att bygga logistikfastigheter på spekulation är inte något som har förekommit förut utan traditionellt byggts när ett behov av dem funnits. Logistikfastigheterna som byggdes på spekulation ledde till för vad Sjölin beskriver som en överetablering av logistikfastigheter och tack vare det har priserna pressats ner. Den senaste tiden har dock de flesta spekulanter fått sina logistikfastigheter uthyrda. Prispressen på hyresavgifter kan enligt Sjölin leda till att avkastning på logistikfastigheter minskar för dem som är intresserad av att köpa logistikfastigheter på grund av överetablering.

Sjölin förutspår att marknaden för tredjepartslogistiken troligtvis kommer att fortsätta ha en positiv utveckling i framtiden och berättar att hon ser det som att tredjepartslogistiken har en stadig tillväxt både i låg- och högkonjunktur, vilket kommer att leda till att fler kommer att vara intresserade av logistikfastigheter. I samband med att fler aktörer etablerar sig på marknaden ökar den tillgängliga mängden logistikfastigheter och antalet internationella ägare av logistikfastigheter är något som Sjölin även tror kommer att öka antalet logistikfastigheter, vilket leder till lägre kvadratmeterpris på sikt.

Enligt Karjer (DHL) spelar läge och standard störst roll för marknadsrisken. Generellt sett har intresset för logistikfastigheter ökat för dem som håller god standard i bra lägen, men ett lager i Östersund har troligen svårare att hitta intresserade köpare. Mycket av risken bygger även på vem kunden är och avtalsstrukturen. Dahlin (Freja) berättar att de som hyresgäster har hyfsat hög konkurrens på marknaden och att de lokaler som finns på marknaden ofta är ganska gamla och i sämre skick med dyrare uppvärmningskostnader, medan de fräscha och moderna fastigheterna inte är så många.

#### **4.2.3 Fastighetsbolag med ägande av industrilager och produktion och deras syn på marknaden**

Generellt för fastighetsbolag med ägande av industrilager har det framkommit att det finns en ganska bred risk inom kommunen. Läget inom kommunen anses spela en stor roll för risken om det ligger centralt i kommunen eller mer i periferin.

Marknaden för industrifastigheter har enligt B. Gustavsson (Karlskoga Fastigheter) klart högre risk jämfört med kontorsfastigheter, men B. Gustavsson påpekar att det också är mindre jobb. B. Gustavsson jämför inte marknadsrisken för logistikfastigheter med marknadsrisken för industrifastigheter. Wallin (Kalix industrihotell) menar att marknadsrisken inte är hög för industrifastigheter i Kalix, men att den blivit något högre och skall specialiseras för varje hyresgäst, som ofta byts. Wallin påpekar att det vid ett byte av hyresgäst initialt är ganska dyrt att få igång industrifastigheterna, medan en kontorsfastighet i det avseendet är lite enklare.

Wallin nämner också på frågan om marknadsrisk att den är ganska spridd inom kommunen då risken är lägre inne i samhället än utanför. Lokalernas utseende spelar också roll och om det ligger vid en hamn och inte är asfalterat är det svårare att få högre hyror.

Björkman (Finspångs kommun) anser att risken generellt sett är svår att bedöma och påpekar att den är ganska spridd inom kommunen, då tätorten Finspång har ganska låg risk medan risken är desto högre utanför tätorten. Månsson (Månbro fastigheter) berättar om marknadsrisken i Stockholmsområdet och menar att konkurrensen nästan minskar. Månsson tycker att efterfrågan på lokaler ökar och att utbudet är begränsat. Om lägets betydelse berättar Månsson att de bara vill ha fastigheter i tillväxtområden, annars kan hyresgäster flytta därifrån och det ökar vakansrisken.

#### **4.2.4 Bankernas syn på marknaden för logistik- och industrifastigheter**

Bankerna anser att det är stor skillnad på marknaden för logistikfastigheter jämfört med andra industrifastigheter som kan vara industriproduktion, däcklager, sågverk och skogslager. Det som skiljer är att marknadsrisken är högre när det kommer till industrilager, däcklager, sågverk och skogsfastigheter i sämre lägen och som därmed oftare får sämre belåningsgrad, högre amorteringskrav och högre avkastningskrav. Om industrilager dock sträcks ut lite och innefattar det som på ytan är butiksfastigheter och som ligger strax utanför stadskärnan som Claes Ohlsson och El-Giganten är marknaden klart mera positiv än övriga industrilager då det blir som en lagerlokal om butikshyllorna tas ut. I övrigt är logistikmarken ganska populär att investera i då avkastningen är bättre än på många andra investeringar, men det finns också en risk att avkastningen blir mindre över tiden i och med att priset stiger när många vill investera i fastigheter.

Lundin (Handelsbanken) nämner att logistikfastigheter generellt är en bättre investering än industrifastigheter. Industrifastigheter kan vara väldigt brett som t.ex. sågverk, som då kan ha en sämre alternativ användning än logistikfastigheter, men om ett industrilager jämförs med en logistikfastighet är det inte så jättestor skillnad.

P. Gustavsson (Handelsbanken) menar också på att industrifastigheter om det definieras som innehållande produktion, järnväg och sågverk är mindre populärt. Lundin (Handelsbanken) menar att en butik som El-Giganten och Claes Ohlsson som ofta ligger strax utanför stadskärnan uppfattas som en butiksfastighet för många, men behandlas ganska likvärdigt en logistikfastighet. Om butikshyllorna i dessa butiker tas ut är det en stor lagerlokal kvar, och det är ganska bra kvadratmeterpris på dessa. Om dessa lagerlokaler innefattar industrifastigheter är marknaden klart mer positiv än övriga industrier. När P. Gustavsson jämför industrilager som däcklager, skogslager i mindre bra lägen med logistikfastigheter som mer utmärkande ingår i flödet av material till kund, så hamnar dessa industrilager i kategorin sämre belåningsgrad, högre amorteringsgrad och avkastningskrav då de inte är lika attraktiva.

Logistikfastigheter kan anses som en bra investering enligt Thegel (Nordea) eftersom avkastningen på många andra investeringar är låga. Det har lett till att många söker sig in på fastighetsmarknaden. Avkastningen på fastigheter idag är ganska hög och det är många som vill investera i fastigheter, vilket medför en risk att priserna för fastigheter stiger och köpare behöver betala mer för fastigheterna. Om fastigheterna kostar mer kommer det leda till att köpare får mindre avkastning över tiden. Fastigheter har generellt varit en bra investering med hög avkastning historiskt sett, men det kan förändras den närmaste tiden nu när det är så många som vill köpa. Det finns idag enligt Thegel en risk för att köpare får betala för mycket för fastigheter och inte får tillräckligt bra avkastning, men det är svårt att säga då fastigheter har varit en bra investering så pass länge.

Livfors (SEB) svarar på frågan om de gör skillnader mellan logistikfastigheter och industrifastigheter med industrilager/industriproduktion, att de sällan gör en fristående solitär logistikfastighet. Detta skulle för dem innebära en hög risk med hyresgäster, fastighetstyper och en stark ägare. För dem är logistik en lite sämre tillgång på olika sätt även om logistikfastigheter är mer transparent och har bättre andrahandsanvändning och enklare att hitta alternativa hyresgäster än industrifastigheter. Paulsson (SEB) berättar vidare att det är ganska liten del av logistiken som är modern idag och att de tecknas på långa kontrakt med starka aktörer. När det kommer till industrifastigheter nämner Paulsson att restvärdet också behöver beaktas, för att det kan vara negativt och behöva

rivas om det är ett sågverk ute i skogen t.ex. Om den framtida marknaden för logistikfastigheter tycker Livfors att det är svårt att spekulera, men att det hänger lite samman med retail-sektorn som är väldigt stark.

#### **4.2.5 Mäklarbyråerna syn på marknaden för logistik- och industrifastigheter**

Mäklarna har ganska delade meningar om hur marknaden för logistik och industrifastigheter ser ut. Av de mäklarbyråer som intervjuats tycks det skilja geografiskt i Sverige över hur god marknaden för logistik och industrifastigheter är. Langetun (Langetun fastigheter) var positiv till marknaden i Stockholm och Dalarna än vad jämförelsevis Nilsson (Alstad fastighetsbyrå) var för marknaden i Skåne.

Langetun arbetar med förmedling av industrifastigheter och gör egna värderingar. Langetun anser inte att det är någon direkt skillnad i riskerna med logistik- och industrifastigheter, mer än att det kan vara mer slitage på en industrifastighet och mer rörelse av varor för logistikfastigheter. Om utbudet på marknaden berättar Langetun att det varit ganska lite utbud den senaste tiden, men ser fortfarande på sikt en bra utveckling i regionen mellan Stockholm och Dalarna. På frågan om det var lika på alla ställen svarade Langetun att det är tuffare på glesbygden.

Nilsson (Alstad Fastighetsbyrå) anser att det är dåligt tryck på marknaden efter industrifastigheter runtomkring i Skåne idag. Nilsson berättar att även i Malmö-hamn kan det vara svårt att sälja industrifastigheter. Nilsson anser att det borde vara bättre tryck med tanke på att det ändå ligger i regionen Malmö, Lund och Köpenhamn.

Ageman (Bjurfors Näringsliv) menar att det som skiljer logistik- och industrifastigheter i utformning är att det är viktigare för logistikfastigheter att ha tillgång till trafikleder och att de uppfyller kraven på plats för långtradare. Fastigheterna bör också ligga i områden som passar för lite tyngre trafik. De bör till exempel inte ligga i ett villaområde. Ageman berättar att det är ganska mycket försäljningar och att mäklarna har en sund konkurrens mellan varandra på frågan hur han upplever marknaden.



#### **4.2.6 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas bild av logistikmarknaden**

Logistikaktörerna som bereder mark för logistikfastigheter och andra industrifastigheter gör egentligen inte så stor skillnad mellan logistikfastigheter och industrifastigheter i sitt arbete. Det kan vara lite skillnad i utformningen och hur stor tomt som bereds, men annars sägs det generellt inte vara så stor skillnad. När det kommer till marknaden finns det risk för att marknaden blir överhettad eller överetablerad på vissa geografiska ställen i Sverige. Läget är viktigt, och logistiken växer alltmer uppåt i landet och längs E4 och E16.

Franck (MellanSverges LogistikNav) berättar på frågan vad som skiljer logistik- och industrifastigheter att han egentligen inte tycker att marknaden för logistik- och industrifastigheter skiljer sig så mycket åt, men att det är viktigt med ytan för en logistikfastighet och därmed även markpriserna. En industrifastighet kan oftast byggas mer på höjden i jämförelse med en logistikfastighet. Om marknaden nämner Franck att Göteborg, Stockholm och Malmö är överhettat och att det kommer hända saker längs de stora vägarna E4 och E16, samt att det sprids uppåt.

Fransson (Jönköpings kommun) anser inte heller att det verkar vara så stor skillnad på marknaden för logistik och industrifastigheter utan påpekar vikten av ekonomin hos företagen i båda fallen, men att det annars inte görs någon större skillnad i arbetet att bereda mark. Logistikföretagen brukar dock generellt vara lite större och ha lite starkare ekonomi. Om logistikmarknaden berättar Fransson att det ändå är högt tryck på logistikfastigheter och att de har ganska mycket att göra. Fredriksson (Eskilstuna Logistik) nämner om marknadsrisken för logistikfastigheter att det gäller att ha rätt förutsättningar som ett bra geografiskt läge, för att det finns risk för överetableringar av logistikfastigheter i Sverige.

## 4.3 Finansiering

### **4.3.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerarnas syn på hur de blir bemötta av bankerna**

Bolag som har stark ekonomi och hög soliditetsgrad har banker ofta en positiv inställning till. Det framkom även att bankerna är mer försiktiga med hur mycket av fastighetens värde de belånar idag än för ett par år tillbaka. En logistikfastighet ligger oftast i intervallet 50-65 % i belåningsgrad, men kan belånas upp till 65 % vid enstaka goda fall. Normalt sett är det dock svårare att få mer än 60 % i belåningsgrad som marknaden ser ut idag.

Halling (Catena) berättar om hur de blir väl bemötta av bankerna på grund av att de är ett större fastighetsbolag med bra ekonomi och hög soliditetsgrad. Nelvig berättar att (NP3) har god kännedom om bankernas inställning redan innan ett köp, och poängterar att det har att göra med att bolaget är ganska starkt. En normal belåningsgrad ligger mellan 50-65 % enligt Nelvig. Berglund (Tribona) anser att bankerna var mer villiga att belåna till en högre belåningsgrad för några år sedan. Berglund berättar att Tribona har en belåningsgrad på sina fastigheter som ligger strax över 60 % idag. Berglund berättar att bankerna normalt sett har krav idag på att inte låna ut till mer än 60-65 % av fastighetsvärdet. Halling anser att om bolaget har 40 % eget kapital och en belåningsgrad på 60 % så har det en bra ekonomisk situation.

### **4.3.2 Logistikföretag och hyresgäster om hur de blir behandlade av bankerna**

När det kommer till finansiering anser logistikföretagen som ändå har med bankerna att göra att det ändå är relativt enkelt att få finansiering, men att belåningsgraden inte är lika hög som för 7-8 år sedan.

Karjer (DHL) berättar att de blir bra bemötta av bankerna och upplever att när de söker hjälp med finansiering lokalt så är det inga problem om fastigheten ligger bra till och den är i bra skick. När det kommer till belåning nämner Karjer att det är svårare att låna upp till mer än 60-65 % idag än för 7-8 år sedan. Karjer anser att en sund balans mellan eget kapital och lånat är 45-55 %. Avkastningskravet varierar ganska stort beroende på

läget enligt Karjer. Ett utmärkt läge i alla perspektiv med mer än 10 års hyra kan gå under 6 %, medan avkastningskravet kan ligga en bra bit över 10 % på riskfastigheter.

Dahlin (Freja) berättar att de sällan har med bankerna att göra, eftersom de hyr lokaler och inte äger dem. Sjölin (PostNord) anser att banker och finansieringsinstitut ser det som att de har väldigt god säkerhet, även om de är självständiga. Några större problem med finansiering finns därmed inte, men PostNord vill inte ha för mycket externt finansierat.

### **4.3.3 Fastighetsbolag med ägande av industrilager och industriproduktion om hur bankerna bemöter dem**

Den generella åsikten hos fastighetsbolag med ägande av industrifastigheter är att bankerna ställer höga krav på eget kapital. Förutom att ställa krav på eget kapital så vill inte bankerna belåna mer än 60 % av fastighetsvärdet och ofta inte mer än 50 %. De som äger industrifastigheter tycker att det är optimalt att ha en belåningsgrad som är runt 40-45 % av fastighetens värde.

Månsson (Månsbro) berättar att belåningsgraden varierar men att den maximala belåningsgraden bankerna lånar upp till för industrifastigheter är 60 %. B. Gustavsson (Karlskoga industrifastighets AB) utvecklar om belåningsgrad och säger att de har en belåningsgrad som är under 50 %. B. Gustavsson berättar att den normala direktavkastningen för marknaden där Karlskoga Industri ligger befinner sig på omkring 9-10 %.

Högre belåningsgrader finns också bland fastighetsbolag med ägande av industrilager. Wallin (Kalix industrihotell) berättar att de har en belåningsgrad på 90 % på deras fastigheter. Wallin tycker att belåningsgraden är mycket hög och berättar att han tycker att en normal belåningsgrad på en industrifastighet bör ligga på mellan 40-45 %. Wallin påpekar att han anser att bankerna borde kunna ta lite mer risker när de lånar ut och menar att kravet på eget kapital är väldigt tufft för de nya företag som vill etablera sig. Att bankerna kräver 60 % eget kapital är försiktigt från bankernas sida och Wallin anser att bankerna borde vara mer optimistiska när de räknar på värdet på företagen. Wallin

poängterar att vissa företag kan behöva eget kapital på 400 000 kr när de ska starta sin verksamhet vilket är mycket pengar för någon som ska starta en ny verksamhet.

#### **4.3.4 Bankernas syn på finansiering till företag som investerar i logistik- och industrifastigheter**

Generellt sett varierar belåningsgraden som bankerna har mellan 40-60 %, men kan ibland vara både lite högre eller lägre. Logistikfastigheter ses generellt som en bättre investering än industrifastigheter med lite mindre risk, och det speglar avkastningskraven och belåningsgraden. Industrifastigheter har generellt sett lägre belåningsgrad än logistikfastigheter. Avkastningskraven kan vara något högre för industrifastigheter med lager än för logistikfastigheter, enligt värderare på Handelsbanken. SEB svarade däremot inte riktigt på frågan och anser att det är svårt att mäta logistikfastigheter mot industrifastigheter när det kommer till avkastningskrav. Bankerna tittar på kassaflödet för att avgöra om förutsättningarna är bra för att låna ut.

Thegel (Nordea) menar att de utgår från kassaflödet när de ska bedöma om de vill ge lån till bolag med fastigheten som säkerhet. De utvärderar vilka hyresintäkter och kostnader som fastigheten inbringar och utgår från det när en bedömning av att betala räntan och förmågan att amortera det lånade beloppet utförs. Det är kassaflödet och inte värdet som i första hand beaktas. Den generella inställningen enligt (Thegel) Nordea är att ge lån till de bolag som bankerna bedömer har ett tillräckligt bra kassaflöde, men det förutsätter att anbudet är rimligt i jämförelse med deras kassaflöde. Ett krav för att erhålla lån enligt Thegel, är att det finns eget kapital. Om det inte finns eget kapital ger inte bankerna några lån. Detta eftersom banken aldrig lånar ut till hundra procent av fastighetsvärdet, och det gäller även om kassaflödet går ihop och räntor samt amorteringar kan betalas.

Kravet på eget kapital beror på hur banken bedömer risken. Banken kräver normalt mellan 40-50 % eget kapital. I en stad kan belåningsgraden vara omkring 60 % för fastigheter med bra läge, medan fastigheter med sämre lägen inte får belåna mer än 50 % av fastighetsvärdet. Banken beviljar sällan lån på mer än 60 % av fastighetsvärdet. Vid dessa undantag sker ofta en snabb amortering ner till en bra belåningsgrad. Handelsbanken är mer försiktig med belåningsgraden till industrifastigheter än

logistikfastigheter, enligt Lundin. De vill inte belåna industrifastigheter till mer än 50 % då banken bedömer att industrifastigheterna är mer riskfyllda än till exempel logistikfastigheter som bankerna i vissa lägen kan belåna upp till 60 % av marknadsvärdet.

När det kommer till avkastningskrav för logistikfastigheter berättar Lundin att det givetvis varierar väldigt mycket på var det ligger, men att det i området Uppsala och Västerås kan sträckas ned mot 7 %, men att det i Gävle och Sundsvall inte riktigt kommer ned dit. I Östersundstrakten kan det ligga på 15 %. Industrifastigheterna ligger ungefär i samma intervall men något högre så om intervallet börjar på 7 % för logistikfastigheter börjar det på 7,5-8 för industrifastigheter. När det kommer till amorteringskrav berättar Lundin att de egentligen inte har så väldigt mycket med det att göra, men att det generellt bör vara avskrivningsgraden helst lite mer. Lundin anser generellt att det är svårt att svara på om avkastningskravet skiljer mellan logistikfastigheter som ingår i flödet mer än ett industrilager för t.ex. däck, men tar ett exempel på Uppsala som jämförelse där ett avkastningskrav för logistikfastigheterna ligger kring 7 % och avkastningskravet för ett industrilager kring 9 %.

Paulsson (SEB) anser att det är svårt att avgöra om avkastningskraven skiljer sig mellan logistikfastigheter och industrifastigheter, för att industrifastigheter är unika och svåra att mäta mot. När det kommer till belåningsgrad för logistikfastigheter berättar Paulsson att belåningsgraden vid flertalet bra hyresgäster för logistikfastigheter kan bli 60 %, och att den kan börja högt i belåningsgrad och amorteras ned ganska snabbt vid en hyresgäst med statlig anknytning och långt kontrakt. Paulsson drar även en parallell mellan logistikfastigheter och andra handelsfastigheter, då belåningsgraden för logistikfastigheter generellt sett är lägre än för handel och bostäder. Paulsson berättar om amorteringskrav och vad som är normalt för logistikfastigheter. Paulsson menar att det generellt är svårt att säga, men att om belåningsgraden börjar på 60 %, kan amorteringskravet vara 2-3 %. Vid en lägre belåningsgrad på omkring 20 % behövs amorteringar kanske inte göras. Thegel (Nordea) menar också att belåningsgraden varierar mellan 40-60 % för logistikfastigheter, men att det ibland kan vara både mer och mindre.

### **4.3.5 Mäklarbyråernas syn på bankerna**

Mäklarbyråernas generella bild av bankerna är att bankerna är ganska svåra att ha och göra med och kanske speciellt för de mindre företagen. Belåningsgraden enligt mäklarbyråerna ligger på mellan 50-70 %.

Nilsson (Alstad Fastighetsbyrå) anser att det är viktigt att tala om bankerna eftersom han upplever att bankerna idag inte är intresserade att låna ut till industrifastigheter. Att det finns folk som är intresserade av att köpa eller utvidga sin verksamhet till dessa är troligt men bankerna är hårda. Nilsson anser att det t.o.m. verkar svårt när det gäller hyreshus, trots att folk ringer varje dag och frågar honom om lägenheter. Om belåningsgraden för industrifastigheterna säger Nilsson att de ligger kring 50-60 %, men att han vill tala för de lite mindre och medelstora företagen när det kommer till att låna pengar, för att de större företagen lånar på sin balansräkning. De andra företagen som är mindre och medelstora är de inte alls intresserade av. Nilsson tillägger också att det idag är svårt att få lån om det planeras att öppna en butik. Banken tycker att det är för stor kreditrisk, men om belåning på villan sker så kan det gå att låna någon krona. Nilsson tycker inte att bankerna tar sitt samhällsansvar som det ser ut idag och borde kunna göra mycket mer med tanke vinsterna som görs

Ageman (Bjurfors näringsliv) har också uppfattningen att bankerna är tuffa idag när det kommer till dessa fastighetstyper. Om belåningsgraden nämner Ageman att mellan 60-70 % borde kunna belånas beroende på vem du är. Langetun (Langetun fastigheter) berättar om avkastningskravet att det ligger på omkring 7,5 %, men krupit ned närmare 7 % strecket senaste halvåret. Langetun upplever att avkastningskravet är relativt lika för industri och logistikfastighet.

När det kommer till belåningsgrad för logistikfastigheter gissar Langetun på att den egna insatsen idag är 25-30 %, dvs. en belåningsgrad på 65-70 %.

### **4.3.6 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas bild av bankerna**

En del av de intervjuade som arbetar med att bereda mark till logistik- och industrifastigheter hade ingen eller väldigt liten kontakt med bankerna och ganska dålig

kännedom om det, medan de som hade delvis kännedom om det ansåg att bankerna blivit tuffare med utlåning.

Fransson (Jönköpings kommun) berättar att bankerna ofta ställer höga krav när de ska ge lån. Fransson uppskattar att nästan 15 % av de exploateringsavtal som håller på att skrivas under inte kan genomföras på grund att bankerna inte ger lån. Franck (MellanSveriges LogistikNav) berättar att han egentligen inte tycker att det är stor skillnad mellan logistik- och industrifastigheter i hur de behandlas av bankerna, men att om det byggs nytt är det ofta längre kontrakt och att industrifastigheterna byggs lite mer på spekulation i början medan en logistikfastighet byggs när hyresgäster finns.

## 4.4 Värdefaktorer

### 4.4.1 Logistikfastighetsägande bolag och investerare om värdefaktorer

Generellt anser dessa bolag att det är läget som är det viktigaste och hyresgästen efter det. Läget är för framtiden och ett bra läge gör risken låg för att en dålig situation med fastigheten kommer uppstå. Kassaflödet nämns också som viktigt för några bolag, medan andra riktar in sig på läget som är för framtiden, medan kassaflödet kan vara mer för att bygga upp en solid verksamhet.

Berglund (Tribona) berättar att läget är det viktigaste när de ska värdera en logistikfastighet. Efter läget kommer hyresgästen, men eftersom hyresgästen kan flytta blir läget viktigast.

Halling bekräftar att det är läget och hyresgästen som är de viktigaste värdefaktorerna för en logistikfastighet. En bra hyresgäst ökar värdet på fastigheten och kan ge ett högt intresse även om läget inte är optimalt. Nelvig (NP3) fokuserar på driftnettot vid ett köp av logistikfastigheter och hyresgästen spelar också en viktig roll om det är ett statligt ägt bolag eller något mindre åkeriföretag. Nelvig anser generellt att mindre logistikfastigheter är intressanta för dem, då det är lättare att hitta alternativ användning för mindre logistikfastigheter.

Halling (Catena) är dock inte riktigt lika inriktad på kassaflödet och berättar att kassaflödet kollar de bolag som behöver bygga upp någonting, medan Catena köper det

dem vill ha. Halling berättar att Catena inte behöver kassaflödet för att gå runt, och att det alltid finns en risk att kassaflödet någon gång tar slut och att situationen inte är bra i det läget. De som är i uppbyggnadsfas köper mycket på kassaflödet, men Catena köper på läget eller hyresgästen enligt Halling. En bra hyresgäst är väldigt intressant.

#### **4.4.2 Logistikföretagens och hyresgästernas syn på värdefaktorer**

Den generella synen på värdefaktorer för logistikföretagen och hyresgästerna är att läget är det viktigaste, och att kvaliteten och användningen på lokalen kommer i andra hand.

Sjölin anser att det i första hand är läget som är det viktigaste. Vad Sjölin bedömer som ett bra läge beror på vad fastigheten ska användas i för syfte. För PostNords tredjepartslogistikverksamhet är det viktigt att fastigheten ligger med goda möjligheter att nå ut till hela Norden på ett kostnadseffektivt sätt. Fastigheten bör också vara utformad på rätt sätt för det ändamål den ska användas till. Om inte fastigheten är ändamålsenligt utformad kommer det leda till ökade kostnader i produktion och hantering.

Om värdefaktorer berättar Dahlin (Freja) att läget är det viktigaste. Det blir en avvägning mellan pris kontra kvalitet och får du ett billigt pris är produkten oftare dyrare i hanteringen. Dahlin utvecklar vidare att fastighetsägarna utvärderar deras långsiktighet och betalningsförmåga som hyresgäster vid en planerad etablering. Karjer (DHL) berättar att de rent generellt söker lägen med goda grundläggande förutsättningar som bra tillgång till vägar i närheten av större städer eller regioner.

#### **4.4.3 Värdefaktorer för fastighetsbolag med ägande av industrilager och industriproduktion**

Generellt för fastighetsbolag med industrilager och industriproduktion är läget och hyresintäkterna det viktigaste för värdet. Ofta går de hand i hand och påverkar varandra i samma riktning.

Wallin (Kalix industrihotell) uttrycker att de egentligen inte har så mycket logistikfastigheter i sitt bestånd men berättar om värdefaktorerna för industrifastigheter att storleken på fastigheten, möjligheten till stora portar och läget är viktigt för marknadsvärdet. Fastigheter som är placerade i centralorten Kalix är lättare att hyra ut.



Kvaliteten och standarden på lokalen spelar också roll. De viktigaste värdefaktorerna enligt Månsson (Månsbro fastigheter) är hyresintäkterna. Månsson menar att läget påverkar hyresintäkterna, så det hänger ihop. Att det är bra lokaler med möjlighet till avlastning som lastkaj är också viktigt för marknadsvärdet.

Månsson anser att det är svårt att svara på om värdefaktorerna skiljer sig mellan logistik och industrifastigheter, men att värdet beror mycket på hyresutvecklingen i området. Vad Månsson uppfattat skiljer inte hyrorna mellan logistik- och industrifastigheter. B. Gustavsson (Karlskoga Fastigheter) anser att de viktigaste värdefaktorerna och vad de undersöker mest vid en värdering är hyresintäkterna.

#### **4.4.4 Banker om värdefaktorer**

Bankerna nämner att faktorer som påverkar värdet mest är läget, hyreskontrakt, hur väl den är underhållen och alternativ användningen. Bankerna gör inte själva värderingarna utan anlitar externa värderare som utför värderingarna. Bankerna gör sedan en bedömning utifrån den externa värderarens värdering. Bankerna bedömer värdet främst ifrån vilket kassaflöde fastigheten har. Kassaflödet är viktigt för bankerna eftersom det är viktigt att veta om låntagaren kan betala räntor och amorteringar.

Livfors påpekar att SEB inte gör egna värderingar av logistikfastigheter. De använder sig av externa värderare som utför värdering av fastigheten. Banken gör sedan en bedömning av fastighetens värde utifrån den externa värderingen. Thegel förtydligar att Nordea inte heller gör egna värderingar utan använder sig av externa värderare. De har auktoriserade firmor som utför värderingar av logistik- och industrifastigheter åt dem. Värdet på fastigheten är intressant för banken först i de fall bolaget inte kan betala räntor och amorteringar. Då kan bankerna använda sin panträtt för att kräva en avyttring av fastigheten från bolaget för att få ut sina pengar. Det är då värdet på fastigheten blir aktuellt för banken. Det är bolagets förmåga att betala räntor och amorteringar som är det viktiga när banken gör bedömningen om de ger lån till den som söker lån.

Lundin (Handelsbanken) berättar att de faktorer han anser påverkar värdet mest för en logistikfastighet är läget, hyreskontrakten och fastighetsägaren. Lundin utvecklar att läget är den faktor som påverkar mest. Efter läget är det hyreskontrakten och deras utformning som påverkar värdet. Hur fastighetsägaren har skött underhållet på

fastigheten spelar också in på värdet. Thegel instämmer med Lundin om att läget är det som är viktigast för värdet på en fastighet och att hyreskontrakten är det som Nordea anser vara den näst viktigaste faktorn. Det viktigaste i utformningen av hyreskontraktet för värdet är kontraktets längd, hyran och vem som är hyresgäst. Thegel nämner också att alternativ användningen är viktig för värdet.

#### **4.4.5 Mäklarbyråer om värdefaktorer**

Mäklarbyråerna berättar att värderingen av logistik- och industrifastigheter utförs med kassaflödesmetoden där driftnettot är viktigt. När det kommer till industrifastigheter är utformningen som t.ex. vilket höglager det är påverkande för värdet, och när det kommer till logistikfastigheter är närhet till ut- och tillfarter viktigt.

Nilsson (Alstad fastighetsbyrå) anser att kommersiella fastigheter inte är komplicerade att värdera. Han utgår ifrån kassaflödet när han värderar en kommersiell fastighet. Han använder sig av en metod som använder sig av driftnettot och förräntningen genom att dividera driftnettot med förräntningen. Som Nilsson ser det ska en industrifastighet behandlas och värderas som ett rörelsekapital vid försäljning.

Ageman (Bjurfors näringsliv) berättar att utformningen av fastigheten vid en värdering av en industrifastighet påverkar marknadsvärdet. Ageman anser att höglager är en viktig egenskap och värdefaktor. Enligt Ageman är det negativt för värdet med en stor andel kontor på en industrifastighet. Hyresgästen och hyresavtalets utformning påverkar värdet med längd och vem som är ansvarig för vilka kostnader. Langetun (Langetun fastigheter) anser om värdefaktorerna att vad som skiljer logistikfastigheter från industrifastigheter är att logistikfastigheter i högre grad vill ha tillgång till ut- och tillfarter. Men att de tittar på driftnettot för både logistik- och industrifastigheter.

#### **4.4.6 Branschfrämjande organisationer och markberedarnas bild av värdefaktorer**

Läget och hyresgästerna är viktiga faktorer för värdet enligt markberedarna/branschfrämjande organisationer. Franck (MellanSveriges LogistikNav) berättar om värdefaktorer att läget blir alltmer viktigt, då det kostar pengar med bilköer. Det är även ett stort plus med närhet till hamn, järnväg eller stor väg. Hyresgästen anser

Franck spelar lika stor roll för logistikfastigheter som för industrifastigheter. Ekonomin hos hyresgästen är viktigt i båda fallen.

## 5. Diskussion och slutsatser

I detta avsnitt följer en diskussion och slutsatser om det uppkomna resultatet av intervjustudien. Diskussionen innehåller både diskussion om resultatet och metoden. Slutsatsernas fokus ligger på de skillnader och likheter som uppkommit mellan logistik- och industrifastigheter på studiens frågeställningar.

### 5.1 Diskussion om metod

Intervjuer som utförs på telefon ökar risken för att samtalet skall misstolkas i jämförelse med om intervjun utförts vid ett verkligt möte. I denna studie skickades de utvalda citaten från intervjuerna ut till de intervjuade för att ge möjlighet att korrigera något som eventuellt misstolkats, vilket ökar studiens pålitlighet. Under tiden som intervjuerna har utförts har en svaghet varit att de intervjuade haft mer eller mindre kännedom om de olika områdena intervjun fokuserat på. Detta har gjort att en del frågor varit mer eller mindre relevanta för de intervjuade och resultatet.

Under tiden som intervjuerna utförts och frågor ställts om vad som skiljer logistikfastigheterna och andra industrifastigheterna när det kommer till marknaden, finansiering och värdefaktorer, har studiens författare i intervjuer om det behövts delgivit sin definition (se definitioner) av vad som är en logistikfastighet och vad som hör till andra industrifastigheter och industrilager. Detta för att svaren från de intervjuade skall komma utifrån samma definitioner och inte påverkas av "bias" dvs. uppfattningen de har om vad som innefattar logistikfastigheter och andra industrifastigheter. Intervjupersonerna har ibland delgivit sin bild på vad som är en logistikfastighet och vad som är andra industrifastigheter.

När det kommer till utförandet av intervjuerna pågick en kontinuerlig avvägning av innehåll och form, som enligt Esaiasson (2007) har och göra med att hålla sig till frågor som besvarar frågeställningen och frågor som förbättrar flytet i intervjun. Det fanns somliga frågor som gav mer utvecklade svar hos vissa och mindre än andra. Samtidigt varierade det stort kring vilka frågor som de intervjuade valde att svara mer utförligt på.

## 5.2 Diskussion om resultat

Det är intressant att de som arbetar med att bereda mark för logistik- och industrifastigheter, har en mer generell syn på logistikfastigheter än de logistikfastighetsägande bolagen och investerarna. Förklaring till det tros vara att de i arbetet inte gör någon större skillnad på om de bereder mark till en logistikfastighet eller industrifastighet. Logistikfastighetsägande bolag/investerare har givetvis mer specifika krav och tydligare definition av vad som är en logistikfastighet och inte.

Anledningen till att bankerna inte utför egna värderingar av logistikfastigheter, utan anlitar externa värderare som bankerna sedan främst gör en bedömning utifrån fastighetens kassaflöde med, beror troligtvis på att bankerna i första hand är intresserade av att lånetagaren kan betala räntor, eventuella amorteringar. Värdet är först intressant för banken i de fall där banken måste kräva en avhysning av fastigheten. Ett logistikfastighetsägande bolag som t.ex. Catena kan ha andra prioriteringar än bankerna som t.ex. att de tycker att lägets betydelse och hyresgästen spelar större roll än exempelvis kassaflödet som bankerna intresserar sig för. Detta verkar vara en indikation på att bankerna ser mer till hur verkligheten ser ut, medan logistikfastighetsägande bolag/investerare även ser potentialen.

I intervjuerna har det framkommit information om att logistikfastigheter som byggts på spekulation kring storstäderna har pressat ned priserna och riskerar att på sikt göra marknaden överhettad. Att räntorna är låga har också varit fördelaktigt för investeringar i logistikfastigheter. Franck nämnde i intervju att det finns risk för att marknaden blir överhettad kring Göteborg, Stockholm och Malmö, och att logistikfastigheter därför kan bli vanligare och spridas uppåt över landet. I intervju med Nilsson på Alstad fastighetsbyrå i Skåne nämndes att marknaden i dagens läge var trög, vilket möjligtvis skulle kunna vara ett tecken på överetablering. Uppfattningen av marknaden är ändå generellt väldigt spridd för fastighetsbolag med ägande av industrilager/industriproduktion vilket troligtvis beror på att de intervjuade skiljer stort geografiskt genom riket. Månsson som hade verksamheten centrerad kring Stockholm var positiv till marknaden, medan fastighetsbolag med industrilager/industriproduktion i mindre städer generellt ansåg att riskspridningen inom kommunen var väldigt stor.

Resultat som uppkom om att bankernas avkastningskrav kan ligga på ett generellt intervall som börjar kring 7 % för logistikfastigheter, medan intervallet börjar på 7,5-8 % för andra industrifastigheter, är intressant och visar på en generellt högre risk för andra industrifastigheter än logistikfastigheter, då bankerna även vill ha lägre belåningsgrad på industrifastigheter än logistikfastigheter. Det som dock skulle ha styrkt denna studie ytterligare vore att intervjua ännu fler bankkontor. Nämnas bör ändå att de som intervjuades var verksamma på ganska stora områden som t.ex. Lundin och P. Gustavsson (Handelsbanken) som tillsammans arbetade på marknad från Örebrotrakterna till Östersundstrakterna.

Det resultat som skiljer denna forskning från tidigare forskning av Artell & Dorph (2003) är att bankerna ser en lägre risk med logistikfastigheter än andra industrifastigheter, och att logistikfastigheter numera byggs på spekulat

## 5.3 Slutsatser

### **5.3.1 Hur ser dagens marknad ut för logistikfastigheter och andra industrifastigheter och hur skiljer sig marknaderna?**

Det framkommer från logistikfastighetsägande bolag/investerare och logistikföretag/hyresgäster att logistikmarknaden är het och det är många aktörer som vill in på marknaden, för att avkastningen är högre för logistikfastigheter än för övriga bostäder. Det finns risk för överetableringar av logistikfastigheter, vilket framkommit från branschorganisationer och markberedare samt från logistikföretag, banker och hyresgäster. Detta kan dock vara kostnadsmässigt fördelaktigt för hyresgästerna.

Logistikfastigheter har i storstadsregionerna på senare tid byggts på spekulat

### **5.3.2 Hur ser bankernas förtroende ut och vilka skillnader och likheter upplevs finnas mellan logistikfastigheter och andra industrifastigheter när det kommer till investeringsrisk, belåningsgrad, avkastningskrav, hyreskontrakt och betydelsen av lokalisering?**

Flertalet banker gör tydlig skillnad mellan moderna logistikfastigheter och andra industrifastigheter. Generellt ligger belåningsgraden lite lägre och avkastningskravet lite högre för andra industrifastigheter, vilket tyder på att bankerna ser en högre risk med andra industrifastigheter än logistikfastigheter. Avkastningskravet kan ligga på ett generellt intervall som börjar kring 7 % för logistikfastigheter, medan för andra industrifastigheter börjar intervallet på 7,5-8 %.

Logistikfastighetsägande bolag och investerare har ofta en positiv bild av bankerna för att de har en bra ekonomi, och investerarna vet oftast i förväg vad de kan vänta sig av bankerna. Den generella åsikten hos fastighetsbolag med ägande av industrifastigheter är att bankerna ställer höga krav på eget kapital. Förutom att ställa krav på eget kapital så vill bankerna gärna inte belåna till mer än 60 % av fastighetsvärdet och ofta inte mer än 50 %. Hyreskontrakten längd kan inverka på belåningsgraden, då långa kontrakt med starka aktörer inverkar på chansen att belåna mer av fastighetens värde. Generellt är belåningsgraden lägre idag än för 7-8 år sedan.

Mäklarbyråerna som arbetar med förmedling av industrilager och industriproduktion och markberedare tycker att bankerna generellt är tuffa idag. Bankerna gör främst bedömning utifrån vilket kassaflöde fastigheten/bolaget har. Ett större logistikfastighetsägande bolag/investerare kan bedöma en logistikfastighets värde på ett lite annorlunda sätt, och i högre grad fokusera på läget för fastigheten och goda hyresgäster, då läget är för framtiden, medan kassaflödet inte riktigt är högsta fokus, även om några fastighetsägande bolag/investerare ändå hade mycket fokus på kassaflöde.

### **5.3.3 Vilka likheter och skillnader när det kommer till värdering och värdefaktorer förekommer mellan logistikfastigheter i jämförelse med industrifastigheter?**

Den mest värdepåverkande faktorn enligt de stora logistikfastighetsägande bolagen och investerarna, är läget, hyresgästen och kassaflödet. Läget är viktigt för framtiden och de riktigt stora bolagen hävdar att de inte behöver köpa så mycket på kassaflödet utan mer på läget vid en investering, medan de mindre företagen som behöver bygga upp ett starkare bolag köper mer på kassaflödet. Långa hyreskontrakt gör värderingen starkare. För fastighetsbolag med ägande av industrilager och industriproduktion var hyresintäkterna det viktigaste och mest värdepåverkande. Läget inverkar indirekt på hyresutvecklingen.

Logistikföretagen/hyresgästerna hävdar även dem att läget är det viktigaste och sedan i andra hand kvaliteten på lokalerna. Bankerna nämner också att läget i första hand är det som påverkar värdet mest och i andra hand hyreskontraktet. Bankerna bedömer värdet mestadels efter kassaflödet, eftersom det är viktigt för bankerna att räntor och amorteringar blir betalda. Industrifastigheter och logistikfastigheter värderas i grunden efter samma avkastningsmetod.

## **5.4 Vidare forskning**

En studie om vad som bör hör till logistikfastigheter och vad som är andra industrifastigheter som t.ex. lager skulle kunna utföras, då det idag verkar vara flertalet som använder namnet logistikfastigheter just för att det är attraktivt att marknadsföra det som logistikfastigheter, även fast det egentligen kan vara ett industrilager. En tydligare definition av logistikfastighet skulle därför en studie kunna fokusera på.

Hur hyreskontrakten påverkar värdet är något som skulle kunna utredas vidare. Variabler som hyresgäst, längd och vad som ingår i hyran kan studeras för att se hur de påverkar värdet på en logistikfastighet. Halling och Berglund påpekar att även fastigheter med icke optimalt läge men med en bra hyresgäst kan vara attraktiv. Vad som ska anses som en bra hyresgäst skulle kunna undersökas och definieras.



En kvantitativ studie om marknaden är överetablerad eller att det är risk för överetablering på olika platser i Sverige skulle också kunna genomföras. Det är idag många som vill in i fastighetsmarknaden och hur det kommer att påverka prisutvecklingen på fastigheter kan undersökas samt att se om det kommer leda till att marknaden blir överetablerad eller om det är en befogad tillströmning av investerare.

# Referenser

## Källor

### *Fastighetsbolag med ägande av industrilager och industrifastigheter*

- Företaget Månsbro Fastigheter AB med VD Lars-Åke Månsson intervjuades via telefon.
- Företaget Älvenäs Industrihotell Pescator AB ställde upp med Jonas Skogstam som representant, och svarade på frågor via e-post.
- Kalix Industrihotell AB ställde upp på intervju med VD Christer Wallin.
- Finspång Förvaltning och Industrihus AB ställde upp med representant Fredrik Björkman.
- Bengt Gustavsson VD för Karlskoga Industrifastighets AB ställde upp på intervju.

### *Markberedande positioner för logistik och industrifastigheter*

- Egert Fransson ställde upp på intervju. Arbetar som exploateringsingenjör på Jönköpings kommun.
- Carina Fredriksson och Tommy Spångberg ställde upp på intervju för Eskilstuna Logistik AB.
- Anders Franck projektledare på MellanSveriges LogistikNav ställde upp på intervju.

### *Fastighetsägande bolag och investerare*

- Mikael Halling. Vice VD på Catena ställde upp på intervju.
- Christer Berglund. Fastighetschef på Tribona ställde upp på intervju.
- Andreas Nelvig. VD på NP3 fastigheter ställde upp på intervju.

### *Banker*

- Jan Livfors och Martin Paulsson SEB ställde upp på intervju. Jan Livfors arbetar med kredit och avkastning för kunder på SEB och Martin Paulsson arbetar som kreditanalytiker på SEB.
- Anders Lundin och Peter Gustavsson värderingsmän åt Handelsbanken på Region Gävle och anställda av Stadshypotek ställde upp på intervju.
- Staffan Thegel. Kontorschef på Nordea i Gävle ställde också upp på intervju.

### ***Logistikföretag och hyresgäster***

- Per Karjer. Fastighetschef över Norden och Balticum på DHL svarade via e-post.
- Thorsten Dahlin. Vice VD på Freja ställde upp på intervju.
- Lena Sjölin. “Head Of Real Estate Sweden” på Postnord ställde upp på intervju.

### ***Mäklarbyråer / värderingsinstitut***

- Per Langetun. Fastighetsförmedlare på Langetun fastigheter ställde upp på intervju.
- Bo Nilsson. Fastighetsmäklare med erfarenhet att förmedla kommersiella fastigheter på Alstad Fastighetsbyrå ställde upp på intervju.
- Carl- Henrik Ageman. Fastighetsmäklare och transaktionsrådgivare på Bjurfors Näringsliv ställde upp på intervju.
- Pontus Jacobsson. Customer success manager. Datscha AB.

## Litteratur

Ahl, G. & Johansson, P. (2002). *Tredjepartslogistik: principer för ökad lönsamhet*. Stockholm: CKM.

Artell, J., & Dorph, A. (2003). *Logistikfastigheter: Ett nytt investeringsobjekt*. Kungliga Tekniska Högskolan, Institutionen för Infrastruktur Bygg- och fastighetsekonomi. Från [https://www.kth.se/polopoly\\_fs/1.119635!/Menu/general/column-content/attachment/217.pdf](https://www.kth.se/polopoly_fs/1.119635!/Menu/general/column-content/attachment/217.pdf) Hämtad den 20 april 2015.

Balint, A. O. (2013). Connect to compete: the link between intermodal transport and logistics. *Hyperion International Journal of Econophysics & New Economy*, 6(2), 361-368.

Biggam, J. (2008). *Succeeding with your master's dissertation: A step-by-step handbook*. Maidenhead: McGraw-Hill Education.

Council of Supply Chain Management Professionals. (2015). *Glossary of supply chain terms*. Retrieved 2015-04-15 from <http://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary>.

Dai, Q., & Yang, J. (2013). Input-output Analysis on the Contribution of Logistics Park Construction to Regional Economic Development. *Procedia – Social And Behavioral Sciences*, 96, 599-608, doi:10:1016/j.sbspro.2013.08.070.

Esaiasson, P. (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (3., [rev.] uppl.) Stockholm: Norstedts juridik.

Fredholm, P. (2006). *Logistik och IT: för effektivare varuflöden*. Lund: Studentlitteratur.

Hesse, M. (2004). Land for logistics: Locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 95(2), 162-173.

- Jonsson, P. & Mattsson, S. (2011). *Logistik: läran om effektiva materialflöden*. (2. uppl.) Lund: Studentlitteratur.
- Lantz, A. (2013). *Intervjumetodik*. (3., [omarb.] uppl.) Lund: Studentlitteratur.
- Larsson, G. (2012). *Localisations of Logistics Centres in Greater Stockholm*, Kungliga Tekniska Högskolan, Department of Real Estate and Construction Management. Från <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:546845/FULLTEXT01.pdf> Hämtad den 20 april 2015.
- Lumsden, K. (2012). *Logistikens grunder*. (3., [utök. och uppdaterade] uppl.) Lund: Studentlitteratur.
- Oskarsson, B., Ekdahl, B. & Aronsson, H. (2013). *Modern logistik: för ökad lönsamhet*. (4., [omarb. och utök.] uppl.) Stockholm: Liber.
- Rahman, S. (2011). An exploratory study of outsourcing 3PL services: An Australian perspective. *Benchmarking*, 18(3), 342 – 358, doi:10.1108/14635771111153527.
- Relph, A., & Parker, D. (2014). Outsourcing: A strategic risk? *Management Services*, 58(3), 20-24.
- SFS 1979:1152. *Fastighetstaxeringslag*. Stockholm: Finansdepartementet.
- Thompson, B. (2005). Pan-European industrial property. *J of property Inv & Finance*, 23(4), 379-385, doi:10.1108/14635780510602435.
- Verhetsel, A., Zijlstra, T., Blomme, N., Cant, J., Kessels, R., & Goos, P. (2015). Location of logistics companies: A stated preference study to disentangle the impact of accessibility. *Journal Of Transport Geography*, 42110-121, doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.12.002.

# Bilaga 1

## Frågeunderlag

### **Frågor som användes som underlag till logistikföretag/hyresgäster, ägare av logistikfastigheter/investerare och branschfrämjande organisationer/markberedare**

- Vad tycker ni skiljer logistik- och industrifastigheter?
- Vad utmärker logistikfastigheter?
- Hur ser ni på marknadsrisken med logistikfastigheter?
- Tycker ni att det är högre risk med industrifastigheter än logistikfastigheter?
- Angående finansiering. Vilken uppfattning har ni om hur bankerna ser på det? Har logistikföretagen lättare i jämförelse med industrifastigheter?
- Hur ser du på konkurrensen i marknaden för logistikfastigheter? Hur etablerad är marknaden för logistikfastigheter?
- Är det några speciella egenskaper eller storlekar på marken och byggnaden som är speciellt för logistik och industrifastigheter?
- Märker ni någon skillnad i klustereffekt mellan logistik och industrifastighet?
- Vilka värdefaktorer är viktigast för logistikfastigheter?
- Skiljer sig värdefaktorerna mellan logistikfastigheter och industrifastigheter, om de skiljer sig hur skiljer de sig?
- Hur viktigt är mikroläget för marknadsvärdet i värderingen av en logistikfastighet?
- Hur viktigt är makroläget för marknadsvärdet i värderingen av en logistikfastighet?
- Hur viktig är fastighetsägaren för marknadsvärdet?
- Hur viktig är hyresgästen i värderingen av logistikfastigheter?
- Hur viktig är hyreskontraktens längd i värderingen av logistikfastigheter?
- Hur lång är kontraktstiden i genomsnitt?
- Hur viktigt är driftnettot för marknadsvärdet hos en logistikfastighet?
- Vad är ett normalt avkastningskrav för logistikfastigheter?

- Vad är ett normalt amorteringskrav för logistikfastigheter och är det olika för olika städer?
- Vilken belåningsgrad är normal för logistikfastigheter?
- Hur ser ni på utvecklingen för logistikfastigheter de närmaste 10 åren?
- Hur konjunkturkänslig är marknaden? Är ni orolig för kommande börs kollaps, och påverkar det era investeringsbeslut idag?

### **Frågor som användes som underlag till bankerna**

- Hur ser ni på marknadsrisken för logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Hur ser ni på konkurrensen i marknaden för logistikfastigheter? Hur etablerad är marknaden för logistikfastigheter?
- Gör ni egna värderingar av logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Vilka värdefaktorer är viktigast för logistikfastigheter?
- Skiljer sig värdefaktorerna mellan logistikfastigheter och industrifastigheter, om de skiljer sig hur skiljer de sig?
- Hur viktigt är mikroläget för marknadsvärdet i värderingen av en logistikfastighet och industrifastighet?
- Hur viktigt är makroläget för marknadsvärdet i värderingen av en logistikfastighet och industrifastighet?
- Hur viktig är fastighetsägaren för marknadsvärdet hos en logistikfastighet och industrifastighet?
- Hur viktig är hyresgästen i värderingen av logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Hur viktig är hyreskontraktens längd i värderingen av logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Hur viktig är klustereffekten för värdet av en logistikfastighet och industrifastighet?
- Hur viktigt är driftnettot för marknadsvärdet hos en logistikfastighet och industrifastighet?
- Vilket avkastningskrav har logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Vad är ett normalt amorteringskrav för logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Vilken belåningsgrad är normal för logistikfastigheter och industrifastigheter?

- Hur ser ni på utvecklingen för logistikfastigheter och andra industrifastigheter de närmaste 10 åren?

### **Frågor som användes som underlag till fastighetsägande bolag inom industrilager och industriproduktion.**

- Vilka värdefaktorer är viktigast för industrifastigheter?
- Skiljer sig värdefaktorerna mellan logistikfastigheter och industrifastigheter, om de skiljer sig hur skiljer de sig?
- Hur viktigt är mikroläget för marknadsvärdet i värderingen av en industrifastighet?
- Hur viktigt är makroläget för marknadsvärdet i värderingen av en industrifastighet?
- Hur viktig är fastighetsägaren för marknadsvärdet hos en industrifastighet?
- Hur viktig är hyresgästen i värderingen av industrifastigheter?
- Hur viktig är hyreskontraktens längd i värderingen av industrifastigheter?
- Hur lång är kontraktstiden i genomsnitt?
- Hur viktig är klustereffekten för marknadsvärdet av en industrifastighet?
- Hur viktigt är driftnettot för marknadsvärdet hos en industrifastighet?
- Hur ser ni på marknadsrisken med industrifastigheter?
- Vilket avkastningskrav har industrifastigheter?
- Finns det amorteringskrav?
- Vad är ett normalt amorteringskrav för industrifastigheter?
- Vilken belåningsgrad är normal för industrifastigheter?
- Hur ser ni på utvecklingen för industrifastigheter de närmaste 10 åren?
- Hur upplever ni konkurrensen på marknaden för industrifastigheter?
- Hur etablerad är marknaden för industrifastigheter?
- Har ni några allmänna synpunkter om marknaden?

### **Frågor som användes som underlag till mäklarbyråer**

- Gör ni egna värderingar av logistikfastigheter och industrifastigheter?
- Vilka värdefaktorer är viktigast för logistikfastigheter?
- Vilka värdefaktorer är viktigast för industrifastigheter?



- Skiljer sig värdefaktorerna mellan logistikfastigheter och industrifastigheter, om de skiljer sig hur skiljer de sig?
- Hur viktigt är mikroläget för marknadsvärdet i värderingen av en logistikfastighet?
- Hur viktigt är makroläget för marknadsvärdet i värderingen av en logistikfastighet?
- Hur viktigt är mikroläget för marknadsvärdet i värderingen av en industrifastighet?
- Hur viktigt är makroläget för marknadsvärdet i värderingen av en industrifastighet?
- Hur viktig är fastighetsägaren för marknadsvärdet i värderingen av logistikfastigheter?
- Hur viktig är fastighetsägaren för marknadsvärdet i värderingen av industrifastigheter?
- Hur viktig är hyresgästen i värderingen av logistikfastigheter?
- Hur viktig är hyreskontraktens längd i värderingen av logistikfastigheter?
- Hur viktiga är hyresgästerna i värderingen av industrifastigheter?
- Hur viktig är hyreskontraktens längd i värderingen av industrifastigheter?
- Hur viktig är klustereffekten för värdet av en logistikfastighet?
- Hur viktig är klustereffekten för värdet av en industrifastighet?
- Hur viktigt är driftnettot för marknadsvärdet hos en logistikfastighet?
- Hur viktigt är driftnettot för marknadsvärdet hos en industrifastighet?
- Hur ser ni på marknadsrisken med logistikfastigheter?
- Hur ser ni på marknadsrisken med industrifastigheter?
- Vilket avkastningskrav har logistikfastigheter?
- Vilket avkastningskrav har industrifastigheter?
- Finns det amorteringskrav?
- Vad är ett normalt amorteringskrav för logistikfastigheter?
- Vad är ett normalt amorteringskrav för industrifastigheter?
- Vilken belåningsgrad är normal för logistikfastigheter?
- Vilken belåningsgrad är normal för industrifastigheter?
- Hur ser ni på utvecklingen för logistikfastigheter de närmaste 10 åren?

- Hur ser ni på utvecklingen för industrifastigheter de närmaste 10 åren?
- Hur etablerad är marknaden för logistikfastigheter?
- Hur etablerad är marknaden för industrifastigheter?

## Bilaga 2

### Mikael Halling. Vice VD på Catena

#### Definition av logistikfastighet

*“Fortfarande används ordet logistikfastigheter till väldigt många gamla industrifastigheter där man har haft en produktion som har lagts ner, och då har man sagt att det är en logistikfastighet. Sen går man ut och marknadsför den som en logistikfastighet. I vår värld är det inte en logistikfastighet utan det är fortfarande en industrifastighet som används som lager. Jag menar att det är dom nya logistikfastigheterna som är av intresse. Det är så att moderna logistikfastigheter i Sverige rör det sig om ungefär en tre miljoner kvadratmeter som jag betraktar som logistikfastigheter... Jag måste lägga till att det finns de som har mer kvadratmeter än vi, men det är för att de kallar allt som inte är kommersiellt eller bostäder för logistik, för att det låter bra. Det har blivit väldigt inne att använda ordet logistikfastigheter, men jag definierar det på ett lite tydligare sätt.” (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående marknaden

*“Den är enormt het och det är många som är inne i den och försöker få marknadsandelar”. (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående avkastning

*“Framförallt för att det är högre avkastningssiffror i logistikfastigheter än någonting annat. Jag menar att om du ska köpa bostäder i ett bra läge så kanske du får en direktavkastning på 1 %, kanske till och med mindre, att sen vandra upp till 7-7,5 % i logistik så är det klart att det blir fokus. Alla människor som har pengar vill få mer i direktavkastning på sina pengar och då ska man försöka hitta en kombination av både saker som kan ha en värdetillväxt och ha ett bra kassaflöde med stabil och bra avkastning. Där är logistiken en trygghet om man har rätt lägen. Då är den rätt så säker.” (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående hur de blir bemötta utav bankerna

*“Jättebra! För vi har en sådan kraftig och bra ekonomi samt bra soliditet, så vi har en bra relation med bankerna.” (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående belåningsgrad

*“Om man har en struktur som är att man har 40 % soliditet då har man en ganska bra sits”. (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående värdefaktorer

*“Vi tittar på läget det är det som är det viktiga eller hyresgästen. Om det är en bra hyresgäst så är det väldigt intressant.” (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Angående kassaflödet

*“Det är lite så att kassaflöde tittar de bolag som behöver ha det flödet och bygga upp någonting. Vi har kommit dit där vi tycker att vi har den kassan, så att vi kan köpa det vi vill ha. Vi behöver inte köpa kassaflöde för att gå runt. För någon gång tar det flödet slut och då sitter man i ett läge som vi inte vill ha. Så då tappar vi pengar. Så det är de som är i uppbyggnadsfas som kan köpa mycket kassaflöde men det gör inte vi. Vi tittar på läget det är det som är det viktiga eller hyresgästen. Om det är en bra hyresgäst så är det väldigt intressant.” (M. Halling, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Thorsten Dahlin. Vice VD på Freja

### Angående definitioner av logistikfastigheter

*“Ja, det är stor skillnad på små lager och logistikfastigheter och terminaler. Framförallt terminalerna som är byggda så att du kan backa till bryggor och allt sådant. De har portar med rätt höjd. En vanlig lagerlokal där har man oftast en eller ett fåtal portar som är byggda i marknivå. Det är en avgörande skillnad i pris och funktion på det.” (T. Dahlin, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående konkurrens som hyresgäst

*“Ja, hyfsat. Dom lokaler som finns idag och står tomma är gamla och i ganska dåligt skick och kostar väldigt mycket i uppvärmning, så det finns inte mycket fastigheter idag som är fräscha och moderna, och då såklart mycket billigare i drift.” (T. Dahlin, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående banker

*“Alltså vi har inte så mycket med dem att göra egentligen, eftersom vi hyr lokaler. Det är mer om man ska köpa lokaler.” (T. Dahlin, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående värdefaktorer

*“Prioritet är läget. Sen kan man säga att det är en jämförelse mellan pris kontra kvalitet eller produkt. För du kan få billiga priser, men då får du en produkt som är betydligt dyrare i själva hanteringen.” (T. Dahlin, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående hur de blir utvärderade

*“En långsiktighet och att vi kan betala. Att vi kan sköta underhållet på lokalen och betala på lång sikt.” (T. Dahlin, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

## Martin Paulsson. Kreditanalytiker på SEB

### Angående definitionen av logistikfastigheter

*”Det finns lite olika varianter av modern logistik som regelrätta lager eller omlastningsenheter. Logistikfastighet är där du lagrar för vidaretransport... Takhöjd, golvfasthet, hur många portar som finns, hur mycket plats som finns är viktigt. Den skall vara effektiv utifrån ett logistikperspektiv. Distributionscentral har ofta portar på båda sidor. Lager har oftast port på en sida. Ett lager ligger saker lite längre tid än i en distributionscentral.” (M. Paulsson, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående modern logistikfastighet

*”Av totala delen logistikfastigheter så är det en väldigt liten del som är modern. Idag är det få moderna logistikfastigheterna lediga och de tecknas på långa kontrakt med starka aktörer... Vad gäller industrifastigheter så behöver man också titta på restvärdet. För en industrifastighet ute i skogarna långt i från landsväg kan ett restvärde vara negativt så att det behövs rivas, men vid ett bättre läge är det en helt annan sak.” (M. Paulsson, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående skillnad i avkastningskrav

*”Nja, det är svårt att svara på. Vi gör inte industrifastigheter på det sättet. En industrifastighet är så unika och svåra att ha något att mäta emot.” (M. Paulsson, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående belåningsgrad

*”Ett bra kontrakt med flertalet bra hyresgäster kan man kanske få 60 %. Om man har en hyresgäst med statlig anknytning och ett långt kontrakt, då kan man börja ganska högt i belåningsgrad och amortera ned ganska snabbt. Men det är generellt sett lägre belåningsgrad på logistikfastigheter än andra fastigheter som handel och bostäder.” (M. Paulsson, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

#### Angående belåningsgrad

*”Det är svårt att säga. Börjar du med 60 % i belåningsgrad är det ca 2-3%, är det 20 % belåningsgrad behövs det kanske inte amorteras.” (M. Paulsson, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Anders Franck. Projektledare för MellanSveriges LogistikNav

#### Angående fastigheten

*”Om du tänker bara på fastigheten så är det inte så stor skillnad på dom... Det som skiljer med logistik är att det ofta ska vara lite mer portar. I grunden påminner de om varandra, men framförallt kan man säga att med logistikfastigheter blir det ofta stora volymer gods och stora ytor på fastigheten. Det blir ofta mer yta och mer portar för att kunna öppna och stänga, kajer och liknande. För att bilar som ska komma till blir det också större ytor.” (A. Franck, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

#### Angående skillnaden i marknad

*“Nej, det tror jag inte. Logistikfastigheter kan oftast användas till annat också, men det är viktigt eftersom ytan blir så stor på en logistikfastighet, och därmed spelar även markpriserna en ganska stor roll. En Industrifastighet kan du ofta bygga lite på höjden medan en logistikfastighet ofta bara blir ett plan och större yta.” (A. Franck, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

#### Angående överhettad marknad

*“Det är överhettat i Göteborg, Stockholm och Malmö så då flyttar de utåt. Längs med E4 och E16 kommer det hända mycket saker... Det sprids uppåt.” (A. Franck, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

#### Angående kontraktstiden

*“Om du bygger nytt så är det ofta så att man har långa kontrakt. Egentligen tror jag inte att det är så stor skillnad, men industrifastigheterna bygger man kanske på lite mer spekulation i början, medan med logistikfastigheter bygger man inte förrän man har en hyresgäst. Om man har långa kontrakt blir det enklare med bankerna.” (A. Franck, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

#### Angående värdefaktorer

*“Läget blir mer och mer viktigt för logistikfastigheterna. Det kostar pengar att sitta i bilköer. Man vill ligga nära en hamn, järnväg eller stor väg.” (A. Franck, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

#### Angående hyresgästen

*“Den är lika viktig som för en industrifastighet. Det är intäkterna som styr det där, så därför är det viktigt att man har bra hyresgäster.” (A. Franck, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Christer Berglund. Fastighetschef på Tribona

#### Angående marknaden

*”I dag sitter man i ett läge med banker med väldigt låg ränta vilket för fastigheter är förmånligt” (C.Berglund, personlig kommunikation, 5 maj 2015).*

#### Angående belåningsgrad

*“Vi har en belåningsgrad strax över 60 procent... Nu är det bra tider. Men precis innan krisen kunde man få upp till åttio procent men det får man inte nu. Där vid 60-65 % ligger bankens krav på.” (C.Berglund, personlig kommunikation, 5 maj 2015).*

#### Angående värdering

*”Det är ju läget och kunden som är viktigast. Vi följer kunden lite men läget är för framtiden.” (C.Berglund, personlig kommunikation, 5 maj 2015).*

## Andreas Nelvig. VD för NP3 fastigheter

### Angående konkurrens

*“Det är alltid konkurrens kring de bra objekten. Det är klart att norra delen av Sverige är mer förskonat än andra delar i Sverige. Men vi upplever aningen mindre konkurrens i Dalarna än i Gävle, Umeå och Luleå där den känns högre. I Sundsvall är konkurrensen relativt lagom” (A. Nelvig, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående marknaden

*“Som marknaden ser ut idag dagens läge skulle en affär på en våra orter när vi tittade på kassaflödet få ett pris på 7 %. Jag tycker att det är extremt dyrt, för vi är inte intresserade av den nivån, men det indikerar på hur marknaden är idag och att konkurrensen är hårdare. Vi tycker att snittet bör ligga över 7,5 %, och logistik tycker jag bör ligga lite högre för att det är en handelsfastighet. Jag skulle säga mellan 7,8 - 8,5 på de orter vi är inne på, på ett verkligt och säkerställt kassaflöde.” (A. Nelvig, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående belåningsgrad

*“Vi är ett ganska starkt bolag idag, vilket gör att vi har en ganska bra uppfattning om vad bankerna tycker innan vi går in i en process. Det varierar mellan 50-65 %”. (A. Nelvig, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående driftnetto

*“Driftnettot dvs. kassaflödet är givetvis det viktigaste. Givetvis är hyresgästen viktig om det är “X åkeri” eller något statligt ägt bolag. Det är klart att det är en avvägning.” (A. Nelvig, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående storlek

*“Generellt är vi intresserade av de mindre logistikfastigheterna för att alternativ användningen blir så mycket svårare på de större.” (A. Nelvig, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Lena Sjölin. “Head Of Real Estate Sweden” på Postnord

### Angående marknaden

*”Om vi tittar på logistikfastigheter så har de traditionellt byggts utifrån behov men nu har fler börjat bygga på spekulation. Man bygger innan man har hyresgäster klara och det har skapat en prispress i storstadsregionerna. Stockholmsregionen och Göteborg, som har legat ganska högt i pris per kvadratmeter när man hyr, där är det för tillfället en prispress som beror på det man hade kunnat se som en överetablering. Nu har de fastigheter som har byggts på spekulation faktiskt börjat få uthyrt. Detta har bidragit till en prispress på marknaden.” (L. Sjölin, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Angående tredjepartslogistik

*”Om jag ser på själva tredjepartslogistikaffären så ser vi att den har en stadig tillväxt vid både låg- och högkonjunktur, och det kommer att påverka utvecklingen på fastighetsidan. Det kommer att finnas mer kvadratmeter framöver, det är jag övertygad om. Sen ser vi att det är ett större inflöde av internationella spelare som äger, och det tror jag i förlängningen kommer påverka prisbilden ännu mer. Jag tror vi kommer se lägre kvadratmeterpriser framöver.” (L. Sjölin, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Angående banker

*”Finansieringsinstitut ser det som att vi har väldigt god säkerhet även om vi är självständiga... Men vi vill inte vara för mycket externt finansierade.” (L. Sjölin, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Angående värdefaktorer

*”Dels är det läget. Det beror lite på vilken sorts verksamhet vi ska ha. Men om vi säger tredjepartslogistik så handlar det ofta om att vi vill kunna nå hela Norden. Så läget är jätteviktigt... Fastigheterna måste vara ändamålsenliga så att vi inte får för höga produktionskostnader och hanteringskostnader.” (L. Sjölin, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Per Karjer. Fastighetschef över Norden och Balticum på DHL

### Angående marknaden

*”Generellt kan vi se ett ökat intresse för logistikfastigheter, då de som håller god standard i bra lägen och har ett brett intresse, men har du ett lager i Östersund får du nog svårt att hitta andra intressenter än lokala spelare. Allt bygger sen på vem kunden är, och på avtalsstrukturen i sig.” (P. Karjer, e-post kommunikation, 4 maj 2015).*

### Angående bankerna

*”Om något av de bolagen skulle söka lokal finansiering så har man, enligt min uppfattning, inte några större problem så länge som läge och standardkriterierna är bra.” (P. Karjer, e-post kommunikation, 4 maj 2015).*

### Angående belåningsgrad

*”Det är svårare att låna upp mer än 60-65 % idag än för säg 7-8 år sedan och en sund balans mellan eget kapital och lånat kan nog anses ligga mellan 45 – 55 %.” (P. Karjer, e-post kommunikation, 4 maj 2015).*

### Angående avkastningskrav

*”Ett extremt AA läge i alla perspektiv med + 10 års hyra, som går under 6% till en bra bit över 10 % på risk fastigheter.” (P. Karjer, e-post kommunikation, 4 maj 2015).*



## Angående Värdefaktorer

*“Rent generellt söker vi lägen med goda grundläggande förutsättningar och bra angöring främst till väg intill eller i större regioner och städer.” (P. Karjer, e-post kommunikation, 4 maj 2015).*

## Bengt Gustavsson. VD för Karlskoga Industrifastighets AB

### Angående marknaden

*“Det är klart högre risk med industrifastigheter än med bostad. Men det är också mindre jobb.” (B. Gustavsson, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

### Angående belåningsgrad

*“Den är inte hög. Klart under 50 %”. (B. Gustavsson, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

### Angående direktavkastning

*“I direktavkastning. Omkring 9-10 %.” (B. Gustavsson, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

### Angående viktiga värdefaktorer

*“Hyresinkomster.” (B. Gustavsson, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

## Christer Wallin. VD för Kalix Industrihotell AB

### Angående marknadsrisken

*“Inte hög risk, men något högre risk. Det ska specialiseras för varje hyresgäst och det byts ganska ofta. Det känns som att man hela tiden får lasta in en massa pengar initialt när det är nya hyresgäster. Kontorskomplex är lite annorlunda då är det bara att måla om och kanske byta en dörr sen koppla in internet och sen kan dem köra på. Det går alltid mer pengar i starten för industrifastigheter.” (C. Wallin, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

### Angående läge

*“Vi känner att om det ligger inne i samhället så är det bra. Hur det ser ut i lokalerna är också viktigt. Vid en hamn är det inte asfalterat inomhus så det blir svårt att få högre priser när man ska hyra ut.” (C. Wallin, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

### Angående belåningsgrad

*“Vi har faktiskt 90 % belåningsgrad. Det är väldigt högt, man borde ligga runt 40-45 %.” (C. Wallin, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

### Angående bankerna

*“Bankerna är inga riskkapitalister. Dem är ganska fega i sin framtoning. Dem kräver 60 % eget kapital. Jag tycker inte dem värderar med någon glädjekalkyl... Vid en nyetablering kan 400 000*

*kr vara väldigt stor summa för den som startar.”(C. Wallin, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

#### Angående värdefaktorer

*“Storleken på fastigheten har en viss betydelse. Möjlighet till stora portar och att det ligger när malmfälten påverkar. Om de är placerade i centralorten i Kalix är det också lättare att hyra ut... Vi har väldigt litet bestånd av logistikfastigheter. Vi känner att om de är inne i samhället så är det bra. Hur det ser ut i lokalerna är också viktigt... Det är ganska likformigt bara det är bra kvalitet på lokalen.” (C. Wallin, personlig kommunikation, 23 april 2015).*

## Fredrik Björkman. Representant för Finspång Förvaltning och Industrihus AB

#### Angående marknadsrisken

*“Ja, generellt sett så är det svårt. En kommun som Finspång har låg risk i tätorten men hög risk utanför tätorten. Ytterområdena där vi har industrifastigheter är det en ganska dålig affär.” (F. Björkman, personlig kommunikation, 22 april 2015).*

## Lars-Åke Månsson. VD för Månbro Fastigheter AB

#### Angående marknadsrisken

*“Jag tror nästan att det minskar. Det finns en begränsad mängd med lokaler just nu och att efterfrågan ökar... Vi vill ha tillväxtområden. Jag skulle aldrig köpa någon annanstans än tillväxtområden. Har du fastigheter i områden där folk flyttar ifrån ökar vakansen.” (L-Å. Månsson, personlig kommunikation, 17 april 2015).*

#### Angående belåningsgraden

*“Det beror nog på, men jag tror att det maximala är 60 %.” (L-Å. Månsson, personlig kommunikation, 17 april 2015).*

#### Angående värdefaktorer

*“Hyran är viktig. Sedan påverkar läget vad hyran är så läget är också viktigt. Att man har bra lokaler och möjlighet till avlastning som lastkaj är också viktigt för marknadsvärdet.” (L-Å. Månsson, personlig kommunikation, 17 april 2015).*

#### Angående skillnad mellan industri och logistik

*“Jag vet inte riktigt. Jag ser inte så stor skillnad. För vår del är det beroende på hur hyrorna utvecklar sig i området. Sedan tror jag att för vår del är det samma hyror, det är ingen skillnad.” (L-Å. Månsson, personlig kommunikation, 17 april 2015).*

## Anders Lundin. Värderingsman åt Handelsbanken

### Angående logistikfastigheter

*”Vi gillar logistikfastigheter och ”plussar” dem före exempelvis industrifastigheter... Generellt är det mer populärt att köpa logistikfastigheter idag. Sen är industri väldigt brett också... Sågverk är det väldigt svårt att hitta andrahandsmarknad för. Det är att göra om det till bygghandel eller byggvaruhus, men det är ofta svårt med tanke på läget. Men det beror ju på hur man definierar industrifastighet. Om man säger ett industrilager och jämför det med en logistikfastighet så är det ganska lika.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Angående lager

*“Om vi tar El-Giganten och Claes Ohlsson som exempel, så tycker vi att det är en lagerfastighet även du kanske tycker att det är en butiksfastighet. Det blir en butik för att de sätter dit sina hyllor, men tar man ut hyllorna är det en stor lagerlokal och i de fallen klassificerar vi det som en logistikfastighet egentligen, och på de fastigheterna finns det ju ett bra kvadratmeterpris. Sträcker man industrifastigheter till att innefatta dessa lager så är marknaden klart mer positiv än övriga industrier. El-Giganten och Claes Ohlsson ligger ofta i köpcentrum strax utanför stadskärnan och dem är attraktiva.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Angående belåningsgrad

*”50-60%. Sen om det är ett fastighetsbestånd som ligger i en storstad, så givetvis kan vi vara upp i 60 %, kanske lite mer, men då lägger vi in kraftigare amorteringar första åren för att komma ned i belåningsgrad. Industrifastigheter vill vi nog inte ha mer belåningsgrad än 50 %, så det ligger generellt lite lägre än logistikfastigheter.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Angående avkastningskrav

*“Det varierar väldigt mycket på var det är någonstans. Uppsala och Västerås som är vår bästa marknad samt Gävle och Sundsvall kan det nog sträckas ned mot 7 %. Men upp mot Östersundstrakten ligger det på omkring 15 %, så någonstans mellan 7-15 % beroende på läget. Det är inte många lägen som har 7 %. Det är Uppsala och Västerås men Gävle och Sundsvall är nog tveksamt om det kommer ned till 7 %. Vi har ungefär samma intervall vad gäller industrifastigheterna också, men kanske något högre utgångsläge generellt. Om vi har 7 % på logistikfastigheter så 7,5-8 % på industrifastigheter.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Angående amortering

*“Nu har inte vi så jättemycket med de bitarna att göra, men generellt tycker vi att det skall vara minst avskrivningsgraden helst lite mer.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Angående avkastningskrav skillnad mellan industri och logistikfastigheter

*“Ja, det är svårt att svara på. Ska vi lägga oss i Uppsala och ha det som jämförelse så är det ungefär 7 % på logistikfastigheterna och 9 % i avkastningskrav för industrilager.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

#### Angående värdefaktorer

*“Läget är nr ett, och sedan är det hyreskontraktet som nummer två. En fastighetsägare som sköter underhållet på fastigheten kommer på tredjeplats.” (A.Lundin, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Peter Gustavsson. Värderingsman åt Handelsbanken

#### Angående industri

*“Ja, när vi läser industrifastighet tänker vi på produktion, järnverk, och sågverk. Det är så vi ser industri och det är ju inte populärt.” (P.Gustavsson, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

#### Angående industrifastigheter

*“Ser man industrifastigheter såsom industrilager som t.ex. däcklager, skogslager i mindre bra lägen och jämför de med logistikfastigheter som mer utmärkande ingår i flödet av material till kund så hamnar dessa industrilager i kategorin sämre belåningsgrad, högre amorteringskrav och avkastningskrav då de inte är lika attraktiva.” (P.Gustavsson, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

### Staffan Thegel. Kontorschef på Nordea i Gävle

#### Angående marknaden

*“Det verkar vara väldigt många som jagar fastigheter just nu för att avkastningen med andra typer av placeringar är låg. Det kan få en effekt att man betalar mer, så att man själv inte får så bra avkastning över tid. Det kan vara så att man springer för mycket efter fastigheter eftersom alternativa avkastningen är så pass låg. Historiskt sett så har du haft bra avkastning på fastigheter och det kan vara så att det fortsätter. Men det finns en risk att den som köper inom kort tid betalar lite för mycket.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

#### Angående värdering

*“Vi tittar i första hand på att kassaflödet klarar av att amortera krediter och betala räntor. Värdet är egentligen inte det vi tittar på i första hand... Om kassaflödet är bra så går det utmärkt. Sen beror det på vilket pris och så, det måste vara ett rimligt pris och fördelaktig avkastning.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

#### Angående eget kapital

*“Du måste ha ganska mycket pengar själv. Du får inte låna hundra procent utan måste stoppa in pengar själv. Det spelar ingen roll med värdet eller om det går ihop, hundra procent får du inte låna.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

## Angående belåningsgrad

*“Det beror på. Man kan väl säga att generellt mellan 40-60 %, sen kan det vara både mer eller mindre.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

## Angående egna värderingar

*“Vi gör inga värderingar på logistikfastigheter. Vi tar in extern värdering. Vi använder oss av de firmor som vi har auktoriserat för att göra den här typen av värderingar på logistikfastigheter och industrifastigheter.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

## Angående lånetagaren

*“Om lånetagaren inte kan betala sina räntor och amorteringar så är värdet viktigt för att kunna avyttra säkerheten och få tillbaka pengarna.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

## Angående värdefaktorer

*“Generellt vad som gäller alla typer av fastigheter så är det läget. Det andra är hyreskontrakten. Deras längd, belopp och vem som hyrestagare. Den ekonomiska förmågan hos hyresgästen. Det är nummer två och nummer tre är alternativ användningen när vi värderar fastigheten.” (S. Thegel, personlig kommunikation, 6 maj 2015).*

## Jan Livfors. Kredit och avkastning för kunder SEB

### Angående logistikfastigheter

*“Som bank har vi också en relation till en kund som oftast äger en portfölj innehållande olika typer av fastigheter. Vi gör sällan en solitär logistikfastighet då vi får en hög risk. Med en portfölj når vi en diversifiering på hyresgäster, fastighetstyper, geografiskt läge, samt att vi har en stark ägare. Vi är inte framträdande på logistik. Logistik är en kreditmässigt svårare tillgång i våra ögon på lite olika sätt. Men tittar man på hur logistik- och industrifastigheter skiljer sig åt vad gäller värdefaktorer så är logistik mer transparent än industrifastigheter och har bättre andrahandsanvändning och hitta alternativa hyresgäster.” (J. Livfors, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående utvecklingen för logistikfastigheter

*“Ja, det hänger lite samman med retail-sektorn som är väldigt stark. Om det kommer fortsätta är en bra fråga.” (J. Livfors, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående värderingar

*“Vi gör egentligen inte regelrätta värderingar. Vi gör en bedömning av externa värderingar” (J. Livfors, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Per Langetun. Fastighetsförmedlare på Langetun fastigheter

### Angående skillnader mellan industri- och logistikfastigheter

*“Jag ser inte direkt någon stor skillnad på de två. Det kan vara mer slitage på en industrifastighet och en logistikfastighet är mer pallar av och pallar på. Jag tycker att det är ganska lite utbud den senaste tiden. Jag ser fortfarande en bra utveckling i de här regionerna Dalarna till Stockholm. “ (P.Langetun, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående marknadsrisk

*“Ja, det är tuffare på glesbygden givetvis.” (P.Langetun, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående avkastningskrav

*“I Stockholmsområdet ligger det på omkring 7,5 %, och har kanske sänkts ned mot 7 % på det senaste halvåret. Som jag ser det är det ganska lika på logistik- och industrifastigheter. Jag har mest industrifastigheter själv, men upplever att det ligger ganska lika.” (P.Langetun, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående belåningsgrad

*“Jag skulle tippa på en egen insats på 25-30 %.” (P.Langetun, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

### Angående värdefaktorer

*“Tillgången till ut- och tillfarter är viktigare för logistikfastigheter än för industrifastigheter. Vi tittar på driftnettot för logistik- och industrifastigheter.” (P.Langetun, personlig kommunikation, 7 maj 2015).*

## Bo Nilsson. Fastighetsmäklare med erfarenhet att förmedla kommersiella fastigheter på Alstad Fastighetsbyrå

### Angående marknaden

*“Trycket är dåligt efter industrifastigheter. Vi ligger i Alstad i närheten av Trelleborg, men har industrifastigheter runtomkring i Skåne. Vi har t.o.m svårt att få en fastighet i Malmö-hamn såld idag... Man tycker att det borde vara högt tryck här i Malmö, Lund och Köpenhamn men det är det alltså inte.” (B. Nilsson, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående bankerna

*“Det var en viktig fråga du tog upp. För banker är inte alls intresserad av att låna ut till industrifastigheter, och skall de göra det ska det vara höga kontantinsatser. Det skulle nog finnas en del människor som vill köpa någonting eller utvidga sin verksamhet, men när de kommer till banken är det kalla handen. Det är tom svårt när det kommer till bankerna vad gäller hyreshus,*

*trots att det ringer folk till mig varje dag som vill hyra bostäder och efterfrågan är så hög.”(B. Nilsson, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående belåningsgrad

*“Det varierar oftast mellan 50-60 %. När jag pratar om att låna pengar, så pratar jag om mindre och medelstora företag för de större företagen lånar på sin balansräkning, och passar det inte dem går de till en annan bank och då förlorar banken sin kund, men kommer vi andra lite mindre och medelstora, så är de inte alls intresserade.”(B. Nilsson, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående lån

*“Om du vill starta en butik och går till en bank och vill låna pengar, så får du nej idag. De tycker att det är en för stor kreditrisk, men det är klart att om du har en villa att belåna så kanske du kan få låna någon krona. Bankerna tar inget samhällsansvar som det ser ut idag och borde göra mycket mer med tanke hur mycket pengar de tjänar.” (B. Nilsson, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående värdering

*“Värdera en kommersiell fastighet är egentligen relativt enkelt för du utgår från hyrorna du får in och drar ifrån drift och underhåll och lägger till fastighetsskatten, så får du fram ett driftnetto och delar det med förräntningen det vill säga vad marknaden kräver. När du säljer en industrifastighet säljer du en rörelse i form av fastighet och rörelsen är bara värd vad den kan förränta.” (B. Nilsson, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

## Carl- Henrik Ageman. Fastighetsmäklare och transaktionsrådgivare på Bjurfors Näringsliv

### Angående skillnader mellan industrifastigheter och logistikfastigheter

*“Vad gäller logistikfastigheter är det viktigare att man har trafikleder och sådana bitar. Det finns också krav på att fastigheterna skall ha plats för långtradare så att de kan vända och lasta av. Det kan inte ligga i ett villasamhälle, det måste vara i ett område som passar långtradare.”(C-H. Ageman, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående försäljningar

*“Det är ganska mycket försäljningar, så mäklarna har en sund konkurrens mellan varandra.” (C-H. Ageman, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

### Angående bankerna

*“Ja, jag måste säga att bankerna är tuffa.” (C-H. Ageman, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

## Angående belåningsgrad

*“Det beror på vem du är, men någonstans mellan 60-70%.” (C-H. Ageman, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

## Angående utformning av värdefaktorer

*“Det är ju självklart utformningen på fastigheten, och det är intressant vilket höglager det är. Om det är mycket kontor på en industrifastighet är det en klar nackdel. Hyresgästen, hyresavtalet och dess utformning och längd, samt vilka kostnader som ligger på hyresgästen eller fastighetsägaren.” (C-H. Ageman, personlig kommunikation, 29 april 2015).*

## Carina Fredriksson. Market support. Eskilstuna Logistik AB

### Angående överetablering

*“Det finns risk för överetableringar i Sverige för det här. Det gäller att ha rätt förutsättningar... De flesta säger att dom har bästa läget men vi tycker ändå att vi har bra läge här. Vi har alla parametrar och ligger nära Stockholm.” (C. Fredriksson, personlig kommunikation, 24 april 2015).*

## Egert Fransson. Exploateringsingenjör på Jönköpings kommun

### Angående beredande av mark

*“Som jag ser det är det inte så mycket som skiljer dem åt. Logistikföretagen vill möjligen mer än industrifastigheter ha närhet till stora vägar. Vi har E4:an som går rakt igenom kommunen eller länsväg 40 som går här. Sedan behöver logistikfastigheter möjligen lite större mark då lastbilar tar ganska stor plats.” (E. Fransson, personlig kommunikation, 22 april 2015).*

### Angående skillnader i marknaden

*“Vi går in och tittar på ekonomin och tittar på att den verkar hållbar. Ingen skillnad görs generellt mellan industri- och logistikfastigheter. Logistikföretagen brukar möjligen generellt vara större och därför ha starkare ekonomi. Men ingen stor skillnad.” (E. Fransson, personlig kommunikation, 22 april 2015).*

### Angående marknaden

*“Ja, vi har mer än vad vi hinner med, men samtidigt känner vi ändå konkurrens från Linköping, Borås, Värnamo, Ulricehamn. Men Jönköping har blivit ett nav, så det är full rulle här.” (E. Fransson, personlig kommunikation, 22 april 2015).*

### Angående bankerna

*“Bankerna är tuffa märker jag. Upp emot 15 % av avtalen som skall skrivas på bryts för att bankerna säger nej.” (E. Fransson, personlig kommunikation, 22 april 2015).*