



PåHuGGeT

2011-08-25 • Nr 424 • Årgång 12



Logistik-Sveriges Nyhetskanal Nummer 1 • 2000-2011

Redaktör och ansvarig utgivare: Gunnar Dahllöf • **E-post:** dahllof@pahugget.se

Administration: Stig Wolf Andersson

Tel: +46-(0)8-892919 • **Mobil:** +46-(0)703-435411 • **Fax:** +46-(0)8-56442919 • **Webbplats:** www.pahugget.se

Adress: PåHuGGeT, Box 3414, 165 23 Hässelby, Sweden • **Copyright:** PåHuGGeT 2000 - 2011

En kontakt, världen



GREENCARRIER

Rubriker den 25 augusti

- Snabb expansion målet för Katrineholms nya kombiterminal:
 - * Nya linjer från/till Göteborg och Norrland om hörnet
- Grönt ljus för testtrafik av 25,25-metersekipage i Tyskland
- Analytiker varnar för flerårig stiltje på containermarknaden
- Maersk/Seago lägger ner sin direkttrafik Göteborg-Medelhavet
 - * 'Inga försämringar för svenska fraktköpare'
- Samskip/Van Dieren investerar stort i Duisburg
- Kritik mot Trafikverkets satsningar på järnvägens godsstråk:
 - * Flaskhalsarna blir kvar vid etappvisa utbyggnader
- Trafikverket bör utreda effekterna av IMO:s svavelregler
- Hamburg Süd lägger om sin Turkiettrafik
- EU-kommissionen stödjer IMO:s svavelbeslut om 0,1%
- Nattflygförbud i Frankfurt kan göra Mellanöstern till flygfraktnav
- Islänning ny vd i Eimskip Logistics
- IT-specialist tar över som vd i InPort
- G-Solutions startar internationell flyttningsverksamhet
- Schenker Danmark byter vd efter 30 år



First class service for

- RoRo
- Container
- Break Bulk Cargo

To/From

- The Mediterranean
- West & Central Africa
- East Coast of South America

Tel +46 31-60 72 80

Fax +46 31-13 57 24

info@grimaldisweden.se

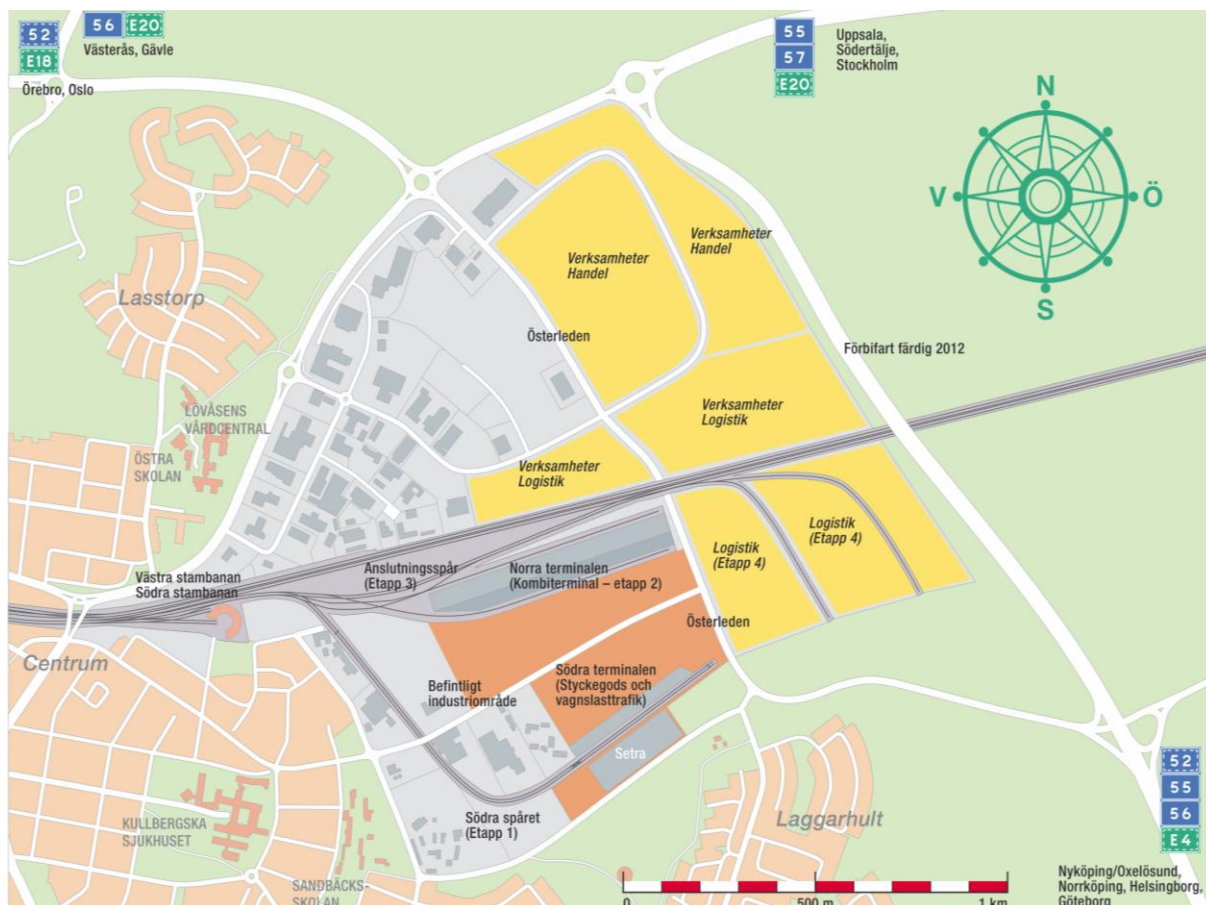
PåHuGGeTs nyheter torsdag 25 augusti

Ny kombitågtrafik Göteborg - Katrineholm om hörnet

"Vi har goda förhoppningar om att få en ny regelbunden pendeltrafik för containrar och trailrar till Katrineholms kombiterminal inom 5-6 månader, med andra ord strax efter årsskiftet."

Det säger Dennis Johansson, sedan ett par år konsult i Katrineholms Logistikcentrum, till PåHuGGeT efter invigningen av den nya Norra kombitrafikterminalen i Katrineholm i måndags (22/8).

Om hörnet med högsta prioritet finns en ny pendellinje för i första hand importgods mellan Göteborgs hamn och Katrineholm/Mellansverige.



Så här ser Katrineholms väldiga logistikcentrum ut med 1 miljon kvm, varav de två kombi- och vagnslastterminalerna (Norra respektive Södra) har en lastyta på 80 000 kvm. Zooma till 120% för att läsa texterna på kartskissen.

Samtal pågår med Göteborgs Hamn och ett antal tågoperatörer, säger Dennis Johansson, för övrigt även chef för affärsområde Rail i Svensk Logistikpartner, som en av tre delägare i Katrineholm Railpoint AB.

Railpoint opererar sedan januari 2010 den Södra terminalen i Katrineholm, med holländska Van Dieren Maritime som (hittills) enda kund med fem kombitåg i veckan i vardera riktningen från/till tyska Herne.

Övriga delägare i Railpoint är M4, där Sörmlast i praktiken svarar för hanteringen, samt Katrineholms kommun.

Kombitrafiken har nu flyttats från den södra till den nybyggda, 65 000 kvm stora Norra terminalen, som alltså i måndags fick sin högtidliga invigning av självaste infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd, i närvaro av omkring 200 gäster och intressenter från när och fjärran.

Göteborgs Hamns järnvägsansvarige Stig-Göran Thorén bekräftar att hamnen och Katrineholmsterminalen försöker sy ihop alla trådar för att kunna starta en ny pendellinje, förhoppningsvis på nyåret. Inledningsvis dock knappast med fem tåg i veckan, eftersom andra destinationer kan behöva komplettera en pendel till Katrineholm de dagar godset inte räcker för daglig trafik från Göteborg.

Fast Dennis Johansson och Katrineholmsterminalens projektledare Roger

Your International Removals partner
from somewhere to anywhere
 New International Removals department opened!
www.golutions.se

G-SOLUTIONS
 Global Freight Solutions AB

Andersson har samtidigt ett flertal andra mer eller mindre heta järn i elden. Samtal förs med ett flertal tågoperatörer och hamnar med målet att skapa ett kombitrafiknät, som på tio års sikt är tänkt att göra just Katrineholm till Sveriges näst största kombitrafiknav, efter Göteborgs hamn. Allt enligt Dennis Johansson, tidigare under ett flertal år ansvarig för den framgångsrika ut- och uppbyggnaden av just Göteborgs hamns alla container- och trailertågpendlar.

Vid sidan av en Göteborgspendel står ett andra dagligt kombitåg till kontinenten i Van Dierens regi högt på Andersson & Johanssons långa projektlista.

Nästa steg ska bli en linje Katrineholm - Umeå/Luleå, en trafik som Van Dierens vd och ägare Henk van Dieren förklarade sitt stora intresse för under ett seminarium i samband med terminalinvigningen i veckan.



Katrineholmsterminalens två draglok Dennis Johansson (t v) och Roger Andersson (t h) flankerar en hittills mycket belåten Henk van Dieren, vd och ägare av kombitågoperatören Van Dieren, som gärna ser en utvidgad trafik till Umeå och Luleå. Men först i spåret torde en ny trafik från Göteborg ligga, kanske redan på nyåret. Foto: Wolf Andersson.

"Flyttningen och ombyggnaden av stora delar av Kiruna kommer att generera stora godsflöden från södra och mellersta Sverige, och då ska Katrineholm och Van Dieren försöka vara med på det tåget", säger Dennis Johansson, som ser Katrineholm som ett nav för hela Norrland.

En fjärde pendeltrafik tar sikte på Skåne och hamnarna i Helsingborg, Malmö och Trelleborg, bland annat för att fånga upp de stora polska godsvolymer.

På lite sikt blir en pendeltrafik till/från Karlshamn aktuell, för baltiskt och östeuropeiskt gods. Oskarshamns hamn är också aktuell.

På ännu längre sikt hägrar trafiker till/från Spanien och Italien.

Närmare i tid ligger en container/trailerlinje mellan Katrineholm och Norge, gärna i samarbete med Green Cargo i grannterminalen i Hallsberg. Och varför inte

Vilken Gävla bra trafik!

Ny LCL-service varje vecka från Gävle till hela Fjärran Östern

nordicon>>



Katrineholms nya Norra terminal är med sina 65 000 kvm och fyra 750 meter långa lastspår möjligen Skandinaviens största kombiterminal. Målsättningen är att terminalen ska bli Sveriges näst trafiktätaste efter Göteborgs hamn, om ca tio år.

en linje till Stockholmsregionen, skrattar Dennis Johansson och tillägger:

"Vi har med andra ord många ben att titta närmare på tillsammans med en 10-12 tågoperatörer."

Just nu överväger man att hålla terminalen öppen dygnet runt, av serviceskäl, säger Dennis Johansson, som argumenterar för att Trafikverket ska tillåta 750 meter långa tåg på det svenska järnvägsnätet, mot dagens 650-meterståg. Ty:

"Det är en väldig skillnad i ekonomin i ett 750-meterståg jämfört med ett 650-meterståg..."

Efter 1,5 års trafik uttalade holländska Van Dierens vd Henk van Dieren vid invigningen sin stora belåtenhet med Katrineholmsterminalens service och det goda samarbetet med både kommun och driftsansvariga; vänliga ord som bådade gott för den fortsatta expansionen av Katrineholm som kombitrafiknav.

"Bland det viktigaste i Katrineholm är att hela terminalen är elektrifierad från första början, en sak som man på kontinenten i allmänhet avstår från för att i stället sköta växlingen med diesellok", sa Henk van Dieren.

Trots att man, förr eller senare, måste bygga elledningar för spåren inne i terminalerna, vilket då blir stora och dyra investeringar.

"Sverige är ledande i Europa när det gäller miljövänliga intermodala transportsystem", fortsatte Henk van Dieren.

Som drog ner dagens största skratt när han besvarade en fråga om Van Dieren, förutom alla trailrar och containrar, även accepterar transport av till exempel en cykel eller liknande från kontinenten till Sverige.

Jodå, sådant lösgods tar ett av Van Dierens systerbolag hand om, sa Henk van Dieren, och konsoliderar i trailer eller container. Med det muntra tillägget:

"Och det bolaget drivs av min bror, så pengarna stannar i familjen!"

De tyckte auditoriet var väldigt roligt.

Fotnot. Båda terminalerna i Katrineholms Logistikcentrum är elektrifierade. Norra terminalen har fyra lastspår på vardera 750 meter plus två 1 000 meter långa ankomstspår. Södra terminalen, som kan ta emot 650 meter långa tåg, ska fortsättningsvis användas för vagnslast- och styckegodshantering. Katrineholm anses ha ett av de bästa logistiklägena i landet i korsningen mellan västra och södra stambanorna och med riksvägarna 52, 55, 56 och 57 som knyter samman E4, E18 och E20.

EU-kommissionen stödjer IMO:s svavelregler om 0,1% från 2015

Det sedan flera år överhängande hotet att de nya IMO-reglerna med dramatiskt sänkt svavelhalt i fartygsbränsle från år 2015 ser ut att bli verklighet, sedan EU-kommissionen i ett 'Sulphur Directive' i mitten av juli överraskande deklarerat sitt stöd för de nya svavelreglerna. Enligt IMO-reglerna tvingas de europeiska rederierna sänka svavelutsläppen med 90% eller från 1,5% till 0,1% för de fartyg som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Enligt EU måste rederierna börja använda ny teknik för rening av avgaserna, som alternativ till det dyra lågsvavliga bränslet. *"While the new rules will pose challenges for the sector, the use of alternative abatement technologies will significantly reduce compliance costs and stimulate innovation and resource efficiency"*, säger EU.

Med EU-kommissionens Sulphur Directive anpassar EU sina egna regler om svavelhalten i fartygsbränsle till IMO:s beslut om sänkta halter från 2015.

Fraktköparorganisationen European Shippers' Council (ESC) invänder med kraft mot EU-kommissionens lagförslag, vars effekter enligt ESC kommer att drabba särskilt den nordiska exportindustrin hårt med mycket höga merkostnader för sina sjötransporter, samtidigt som många företag tvingas överge miljövänliga sjöfrakter för landtransporter med järnväg eller lastbil.

ESC inser förstås betydelsen av att minska svavelutsläppen från fartygstrafiken i de aktuella farvattnen. Men svavelreduktionerna måste göras så att man inte allvarligt skadar framtiden för den europeiska industrin, säger ESC, samtidigt som man uppnår de miljömässiga målen. Med den lagstiftning EU nu föreslår finns risken att man inte uppnår något av detta, säger ESC.

ESC stödjer IMO-beslutet att globalt införa en svavelhalt på 0,5% från 2020 eller 2025 (beroende på tillgången på lågsvavligt bränsle) men avvisar 0,1% i Sulphur Emission Control Areas, dvs Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Orsaken är att den nya svavelsnåla bunkeroljan kommer att öka bränslenotan med ca 80%, vilket i sin tur ökar sjötransportkostnaderna med ca 40%. Sjöfarten i SECA-områdena riskerar därmed att förlora upp till 30% av godsvolymererna genom att en rad företag av kostnadsskäl tvingas övergå till landtransport, säger ESC. Hårdast drabbas transporterna av skogs- och stålprodukter.

ESC:s generalsekreterare Nicolette van der Jagt kommenterar EU-förslaget så: *"We have called for a solution that will be better for industry and shipping alike, and avoid any knock on effect of actually raising emissions from transport."*

ESC anser fortfarande att det är bäst att skjuta upp införandet av svavelhalten 0,1% till år 2020. Det skulle ge tillräckligt med tid för att producera tillräckligt med lågsvavlig olja, samtidigt som man kan hinna utveckla ny teknik som renar fartygens svavelutsläpp. Van der Jagt:

"At the moment the timetable to introduce the suggested alleviating measures that would provide an alternative to diesel fuel use in 2015 is too tight."

Nattflygförbud i Frankfurt kan göra Mellanöstern till nytt flygfraktnav

Risken finns att Mellanöstern kan komma att överta rollen som globalt flygfraktnav från Europa om det införs ett nattflygförbud i Frankfurt, som är Europas största flygfraktcentrum. Den varningen uttalade Lufthansas ceo Christoph Franz på en logistikkonferens i veckan. Gulfstaterna vill överta Europas roll som fraktcentrum, sa Franz och tillade att hotet om ett kommande nattflygförbud hänger som ett Damoklessvärd över Frankfurt.

Nattflygningar med fraktflyg är nödvändiga för att Lufthansa Cargo ska kunna erbjuda konkurrenskraftiga tidtabeller, sa Franz.

För två år sedan accepterade Frankfurts flygplats att minska antalet flygningar mellan kl 23 och 05 från 41 till 17 i utbyte mot grönt ljus från delstaten Hessen för en mångmiljardexpansion av flygplatsen. Nu kräver miljöaktivister att Hessen stänger flygplatsen på nätterna. Om så sker har Lufthansa Cargo tidigare varnat för att bolaget kan tvingas sälja hela sin flotta av 18 fraktplan av typ MD-11F.

Tyskland säger ja till testtrafik med 25,25-metersekipage



Ett europeiskt genombrott för s k Eurocombilastbilar (Megaekipage eller Gigaliner) på 25,25 meter är på väg, sedan tyska regeringen sagt ja till testtrafik på vissa vägar i vissa delstater under fem år.

Ett viktigt steg mot längre lastbils kombinationer i Europa har tagits sedan den tyska regeringen i förra veckan sagt ja till testförsök med 25,25 meter långa fordon med en totalvikt om 44 ton. Tillstånd kommer att ges för omkring 400 s k Eurocombi-ekipage, som ska få trafikera ett antal utvalda motorvägar och vägar. De första ekipagen kan sannolikt få börja rulla före årsskiftet.

I Tyskland och övriga Europa (utom Sverige och Finland) är som bekant den maximalt tillåtna fordonslängden 18,75 Meter. Regeringsbeslutet att tillåta 25,25 meter långa fordon gäller i fem år och i 7 av de 16 tyska delstaterna. Vissa restriktioner är förenade med beslutet, som att dessa långa lastbilar inte får köra om andra fordon. Ej heller ska man få lasta farligt gods i dessa Gigaliner ekipage samt att endast erfarna chaufförer ska få köra de långa lastbils ekipagen.

Någon enkel och smärtfri process att introducera långa lastbils kombinationer i Tyskland blir det emellertid inte, eftersom delstaterna Nordrhein-Westfalen, Bremen, Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg, Thüringen, Rheinland-Pfalz och Saarland hittills har sagt nej till försökstrafik eller är mycket kritiska till projektet.

Enligt förespråkarna för längre lastbilar kommer mera gods att kunna transporteras med färre men längre fordon på vägarna, som dessutom kommer att förbruka mindre bränsle och släppa ut mindre avgaser. Kritikerna oroas å andra sidan av ökade säkerhetsrisker samt risken för att mera gods kan komma att överföras från järnväg till landsväg.

Något beslut i förbundsrådet (Bundesrat) behövs inte för att testkörningarna ska få komma igång, heter det i ett meddelande från det tyska trafikdepartementet (Bundesverkehrsministerium), vilket mötts av skarp kritik av den gröna oppositionen i landet.

De tyska järnvägstrafikintressena i Allianz pro Schiene har också som väntat protesterat mot beslutet att tillåta trafik med dessa 'Gigaliner'.

"Wir sind skeptisch, ob die rechtlichen Grundlagen für einen Test mit überlangen LKW am Bundesrat vorbei geschaffen werden können", sa vd Dirk Flege.



Containertrafikmarknaden varnas för långvarig nedgång

Containerrederimarknaden är troligen på väg mot en utdragen nedgång som kan bli längre och värre än djupdykningen 2009 ("could well last for two more years").

Den varningen kommer från ansedda franska nyhetskanalen Alphaliner, som ger rederiernas överoptimistiska beställningar 2010 av nytt stort tonnage skulden för denna utveckling. Enligt Alphaliner kommer fartygskapaciteten under de närmaste två åren på traden Asien - Europa och över Stilla havet att klart överstiga fraktköparnas efterfrågan, vilket kommer att leda till "a competition frenzy".

Den kniptång som rederierna hamnat i beror på kombinationen av alla nybeställningar av containerfartyg och de vikande konjunkturerna i både Europa och USA. De drastiskt minskade containerfartygsbeställningarna från fjärde kvartalet 2008 till första kvartalet 2010 har tyvärr följts av en rad nybeställningar under 2010, som ett resultat av de rekordvinster rederierna då gjorde. Detta kommer att straffa sig, bland annat för att många rederier felaktigt trott/tror att kapacitetsökningen ska bli 7%, när kapacitetstillväxten, enligt Alphaliner, i själva verket kommer att bli nära 8,5% under 2011 och 2012 och hela 10% 2013.

Det stora antalet stora eller mycket stora containerfartyg - över 8000 teu - som finns i varvens orderböcker kommer att "create a severe oversupply on the main east-west lanes", heter det. Med alla dessa nya stora containerfartyg i trafik inom de kommande 28 månaderna kommer ett stort antal mindre fartyg på 6000-8000 teu att flyttas från öst-väst-traderna till nord-syd-trader, där dagens fartyg på 3000-5000 teu då måste ges ny sysselsättning.

Någon ytterligare hjälp av "slow steaming" står heller icke att få, eftersom alla rederier redan har dragit ner på farten på alla eller nästan alla av sina trafikslingsor.

Containerredarnas problem förstärks dessutom av den svaga ekonomiska utvecklingen för bulk- och tanksjöfarten, med kraftigt minskade beställningar av dessa fartyg. Vilket tvingar skeppsvarven att försöka fylla sina orderböcker och byggdockor med containerfartyg till för containerredarna frestande låga priser.

SAS Cargos e-freight-projekt lagt på is

SAS Cargo har i det tysta lagt sin e-freight-satsning på is, rapporterar Newstodate. Bolaget började flyga sändningar med elektroniska fraktdokument i stället för pappersdokument år 2009 samtidigt som man lanserade en ny produkt, EuroExpress. När satsningen råkade sammanfalla med finanskrisen krympte den 10-procentiga godsvolym som flögs som e-freight-sändningar snabbt till bara 2-3%. Varpå SAS Cargo helt sonika la hela e-freight-konceptet på hyllan. Om konceptet stannar där för gott återstår att se.

NCC bygger postterminal på 28 000 kvm i Hallsberg

NCC har fått en order från Posten Meddelande att för 300 Mkr bygga en ny postterminal på 28 000 kvm intill Hallsbergs rangerbangård. I uppdraget ingår även byggande av lastgård, parkering, anslutningsvägar och markanläggningar. Projektet, som beräknas sysselsätta 80-100 personer, startar omgående och ska vara färdigt i december 2012. Tåg ska kunna docka till terminalbyggnaden direkt från Västra stambanan, och upp till 65 lastbilar kommer att angöra terminalen dagligen.

"Vi har fokuserat på miljö genom att bland annat hålla nere byggnadens energiförbrukning. Vi använder också virtuellt byggande, vilket ger en effektiv samordning och bättre kommunikation och därmed högre kostnadseffektivitet i projektet", säger Henrik Landelius, affärschef NCC Construction region Väst.

Vakant lager/industrilokal i modern och flexibel logistikanläggning i Växjö.
Ledig yta 5000-8000 kvm med möjlighet till omgående tillträde.
Ring Patrik Carlsson 0703 60 60 09.

www.cbre.se

[Klicka här för mer information ►](#)

Seago/Maersk lägger ner Scanmeds direktlinje Göteborg - Medelhavet

Seago Line, Maersks nya dotterrederi för rederiets intraeuropeiska containertrafik, lägger från den 19 september ner Maersks hittillsvarande direkta Scanmed-trafik från bland annat Göteborg till en rad hamnar i Medelhavet. Anledningen är en omstrukturering av delar av Seagos/Maersks hela europeiska trafiknät, med syftet att minska kostnader och förbättra service.

För svensk export- och importlast gäller i fortsättningen feederbåt från Göteborg med omlastning i Bremerhaven till Seagos trafik därifrån till Medelhavet.

Förutom Göteborg tappar även Århus samt Malta, varifrån italienska hamnar betjänas, de direkthanlöp de haft med Scanmed.

"Vi ser inte denna nyordning som någon försämring, tvärtom", säger Kenneth Söegaard Nielsen, Trade & Marketing Manager hos Maersk Sverige, till PåHuGGeT.

På vissa avgångar kan transittiderna bli upp till 5 dagar kortare, på andra kanske 2 dagar längre; totalt sett blir transittiderna något kortare, säger Kenneth Söegaard.

Inte heller kommer den extra omlastningen i Bremerhaven att kosta avlastarna mera än idag, säger Söegaard. Och tillägger att trenden i Europatrafiken idag går mot mer och mer omlastning på kontinenten i stället för direktrafik från svenska och skandinaviska hamnar.

Den direkta orsaken till nedläggningen av Scanmed är att Seago startat en ny linje kallad Aegean Sea som 'ersättare' till Scanmed och med hamnrotationen Felixstowe, Bremerhaven, Antwerpen, Piraeus, Gebze, Ambarli, Gemlik, Izmir, Valencia och Felixstowe.

Detta ska jämföras med Scanmeds nuvarande trafik från/till Göteborg, Århus, Bremerhaven, Antwerpen, Malta, Piraeus, Ambarli, Izmit Korfezi, Gemlik, Izmir, Malta, Valencia, Felixstowe, Bremerhaven och Göteborg.

"Vi ser inget dramatiskt i den förändring som nu görs, inte heller någon fara att konkurrenterna passar på och tar last från våra trafiker", säger Kenneth Söegaard.

Scanmeds lördagsavgångar från Göteborg kommer att ersättas med en feederavgång fredag morgon.

På Seagos egen hemsida sägs att "the Scanmed service is our dedicated product which links Turkey and Greece with North Europe and Scandinavia" samt att "the coverage of Scandinavia is superior in the market offering fast, direct services to and from Gothenburg and Aarhus".

Fotnot. Seago har en flotta på 75 fartyg med kapacitet från 375 teu till 3000 teu. Försäljningschef för Seago Line i Sverige är Daniel Lopez. Skandinavienchef är Morten Agervold.



Itella Logistics bötar 5 000 för försenad årsredovisning

Itella Logistics AB har påförts 5 000 kr i straff- eller förseningsavgift för en ännu ej inlämnad årsredovisning för året 2010. Årsredovisning ska enligt lag vara inlämnad till Bolagsverket senast sex månader efter redovisningsårets slut.

Bolagsverket beslutade påföra den aktuella straffavgiften den 9 augusti, varpå Itella Logistics snällt betalat 5 000 kr den 17 augusti. Någon årsredovisning hade emellertid ännu så sent som igår onsdag 24/8 inte inlämnats.

Samskip/Van Dieren investerar i ny kombiterminal i Duisburg

Samskip och dess dotterbolag Van Dieren har beslutat flytta från sin nuvarande kombitrafikterminal i Herne i Rhurområdet och investera 20 miljoner euro i en ny kombiterminal, KV-Terminal Hohenbudberg, i Port of Duisburg, 30 km väster om Herne. Samskip har sedan länge använt hamnen i Duisburg, som är Europas största inlandshamn, för sin sjötrafik i/till/från Tyskland, varför en flytt av Van Dierens järnvägstrafik till Duisburg är ett naturligt steg.

KV Terminal, som ska tas i full drift andra kvartalet 2012, är på 120 000 kvm, har sju spår och två gantrykranar och kan hantera 250 000 teu om året.

"Samskip has decided to invest and consolidate in Duisburg as an integral part of our pan-European multimodal network across water, rail, inland waterways and road", säger Jens Holger Nielsen, vd i Samskip Multimodal Container Logistics.

"The commitment to the Hohenbudberg terminal is part of this strategy and ensures that we have operational control and flexibility in this area, thus allowing us to continue to grow our pan-European multimodal network."

Terminalen kommer att användas även av andra företag än Samskip/Van Dieren.

Syns Du inte...??

Visar Du FlaGGeN i PåHuGGeT - - då Syns Du!

Mejla i dag till dahllof@pahugget.se för
Annon priser och Utgivningsschema för hösten.

PåHuGGeTs ANNONSÖRER som **syns** i VECKANS NUMMER:

Greencarrier och Grimaldi Lines sid 1,
G-Solutions sid 2, Nordicon sid 3,
Lindeberg Spedition sid 6, CB Richard Ellis sid 7,
Duvåker International sid 12, Kuehne+Nagel sid 12,
Tretab sid 13, Addlogistics sid 13, Mälarhamnar sid 14.

**PåHuGGeT - Logistik-Sveriges
Marknadsföringskanal Nummer 1.**

Måndag. Tisdag. Onsdag. PåHuGGeT. Fredag.

NTR/STIF: Flaskhalsarna kvar med etappvis järnvägsutbyggnad



"Det finns väl inte så mycket att vänta på, utan Trafikverket bör klippa till och nu genomföra alla beslutade tidigareläggningar och utbyggnader av landets tre viktigaste godsstråk både *utan att dela upp utbyggnaderna* i flera delar och *så tidigt som möjligt* under planperioden 2012-2021. Om man inte bygger allt på en gång blir ju de nuvarande flaskhalsarna kvar i många år; ingen kedja är som bekant starkare än dess svagaste länk."

Det säger Guy Ehrling, kanslichef i Näringslivets Transportråd (NTR), till PåHuGGeT i en kommentar till NTR:s och Sveriges Transportindustriförbunds (STIF) gemensamma remissvar till Trafikverkets Kapacitetsutredning.

I Kapacitetsutredningen anges en ökning av de statliga anslagen (ramen), jämfört med den beslutade så kallade Nationella Infrastrukturplanen, med 38 miljarder kr till drift, underhåll, trimning och investeringar i järnvägssystemet för perioden 2012-2021. Det faktiska behovet stannar dock vid 27 miljarder, eftersom Trafikverket kan finansiera 11 miljarder genom egna effektiviseringar.

Transportrådet och Transportindustriförbundet instämmer i de analyser Trafikverket gjort om behoven, men konstaterar utan omsvep att *"fokus nu måste läggas på genomförandet av de åtgärder som identifierats av Kapacitetsutredningen och i tidigare utredningar som initierats av Trafikverket. Det behövs såväl närtidssatsningar med fokus på ett snabbt genomförande som långsiktiga insatser för systematiska kvalitetshöjningar"*.

NTR och STIF välkomnar de tidigareläggningar av vissa investeringar och trimningsåtgärder som Trafikverket i sin utredning föreslår på olika delsträckor. Positivt men inte tillräckligt, säger de svenska transportköparnas och transportleverantörernas två största organisationer och efterlyser (läs: kräver) *"att sammanhängande tidigareläggningar sker genom ett slutförande tidigt under planperioden"* av Logistik-Sveriges numera tre välkända kapphästar, alla centrala godsstråk av betydelse för näringslivets transporter och som dessutom är riksangelägenheter:

- Dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen.
- Bergslagsbanan/Väster om Vänerne investeringar för ökad bärighet och kapacitet.
- Dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn. (Forts...)

NTR/STIF citerar följande ur Kapacitetsutredningen:

"På sträckan Hallsberg – Degerön byggs vissa dubbelspårssträckor, dessutom åtgärdas viktiga kapacitetsbrister i Hallsberg. Sammantaget blir kapacitetssituationen bättre, men brister kommer att kvarstå på vissa delar". Samt: "Sträckan Hallsberg – Degerön bedöms bli hårt belastad även med de åtgärder som ingår i planen. För att öka kapaciteten föreslås att ett *partiellt* (vår kursivering) dubbelspår på *en del* (vår kurs) av sträckan *utreds* (vår kurs) för *eventuellt* (vår kurs) senare beslut om genomförande".

Transportrådet/Transportindustriförbundet avvisar helt denna begränsade målsättning:

"Det är dags att nu gå in för ett komplett genomförande tidigt under planperioden 2012-2021. Att Trafikverket låter utreda tidigare gjorda utredningar ger ingen ny kapacitet på detta viktiga godsstråk."

Samma hårda kritik riktas mot Trafikverkets förslag till förbättringar på Bergslagsbanan väster om Väneren. I utredningen konstateras kapacitetsbrister 2015 på sträckan Gävle - Frövi/Kil och även 2021 på sträckan Gävle - Frövi. Kapacitetsproblem kommer även att finnas på sträckorna Gävle – Storvik och Falun – Borlänge.

Kapacitetsutredningen föreslår bland annat mindre investeringsåtgärder i mötesstationer och mötesspår samt utredning av ett antal investeringar, exempelvis flermötesspår eller partiellt dubbelspår på den hårt belastade sträckan Falun - Borlänge samt mötesspår Ställdalen - Frövi inför eventuellt senare beslut om genomförande.

"Detta är positivt men inte tillräckligt", säger Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet och efterlyser ett samlat underlag från Trafikverket för hela godsstråket Bergslagsbanan/Väster om Väneren; alltså hur mycket som återstår för att fullfölja tidigare beslutad men ännu inte genomförd komplett satsning på denna bana vad gäller bärighet, kapacitet och metervikt samt hur långa sträckor som återstår för att införa 25 tons axellast och som allra minst 750 m långa tåg.

"Att Trafikverket låter utreda tidigare gjorda utredningar ger heller ingen ny kapacitet på detta viktiga godsstråk", säger NTR/STIF syrligt.

Vad gäller Hamnbanan till Göteborg välkomnar man Trafikverkets förslag att tidigare lägga bygget av Marieholmsbron och Kvillebangården till perioden 2012-2015. Men kräver samtidigt att även hela dubbelspåret till Göteborgs Hamn ska tidigare läggas.

Den kompromisslösa slutklämmen i synen på Kapacitetsutredningens förslag lyder:

"Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet anser att dessa tre centrala godsstråk med internationella kopplingar som diskuterats och prioriterats i decennier i tidigare nationella infrastrukturplaner måste slutföras skyndsamt. Ett färdigställande tidigt under gällande planperiod är högprioriterat."

Trafikverket bör utreda effekterna av IMO:s nya svavelhaltsregler

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet noterar att Kapacitetsutredningen inte har analyserat behovet av ökad järnvägskapacitet till följd av de nya IMO-reglerna för svavelhalt i marint bränsle. I utredningen behandlas de nya svavelreglerna endast i ett kort stycke på drygt 10 rader. Därför föreslår Transportrådet och Transportindustriförbundet att Trafikverket låter utreda vilka järnvägsstråk som har kapacitet att ta emot gods som tidigare gått sjövägen, men som högst troligt kommer att transporteras på land till följd av IMO-beslutet.

Kapacitetshöjande åtgärder behövs tidigt under planperioden 2010-2021 för att inte den redan nu stora kapacitetsbristen som finns på viktiga järnvägsstråk ytterligare förvärras i och med IMO-beslutet. Tillräcklig kapacitet på järnvägen måste säkerställas i berörda stråk, som exempelvis dubbelspår Hallsberg-Mjölby, som har kopplingar till Södra stambanan, samt ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren som avlastar Västra stambanan.

Hamburg Süd lägger ner Turkiettrafik från Hamburg

Hamburg Süd har i sommar lagt ner en av sina två trafikslingor (NEMN) mellan Nordeuropa (Hamburg) och Turkiet på grund av "schlechter Handelsbedingungen". I rederiets andra omstrukturerade slinga (NESM) anlöps med fartyg på 2500-2700 teu några av de tidigare hamnarna i NEMN-trafiken med rotationen Felixstowe, Antwerpen, Hamburg, Tanger, Alexandria, Limassol, Beirut, Latakia, Mersin, Izmir, Alexandria, Salerno och Felixstowe. Hamburg Süd kan även använda två av nya Maerskägda Seagos Lines veckotrafiker till Turkiet och Israel, vilket enligt rederiet ska ge samma service som tidigare.

DUVAKER INTERNATIONAL

För uppdragsgivare söker vi

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR, Flygfrakt, Stockholm

SALES MANAGER, SWEDEN, Containertransporter / Rederi, Stockholm

Kontakta Peter Duvåker, 0705-85 66 60, eller besök www.duvaker.com

With more than 60 000 employees at 900 locations in over 100 countries, the Kuehne + Nagel Group is one of the world's leading logistics companies. Its strong market position lies in the seafreight, airfreight, contract logistics and overland businesses, with a clear focus on providing IT-based lead logistics solutions. In Sweden, Kuehne + Nagel operates in 5 locations, Stockholm, Norrköping, Jönköping, Gothenburg and Malmö, with a workforce of 230 employees. For further information please visit www.kuehne-nagel.com.

KUEHNE+NAGEL

söker en

Exportspeditör till bilavdelningen i Göteborg

Vi söker en erfaren speditör med vana från trailertrafik till Benelux samt England. Tjänsten innebär ansvar för hela processen med allt från bokning till månadsbokslut, vilket medför att arbetet är av varierande karaktär.

Du kommer att ha ansvar för exporten samt trailerdirigering inom Sverige i nära samarbete med andra Kuehne + Nagel-kontor. Det är viktigt att arbeta nära kunden, och en fördel om du har ett brett kontaktnät i branschen för att hitta optimala lösningar på ett kostnadseffektivt sätt. Detta kräver att man är serviceinriktad, noggrann, stresstålig och att Du har initiativförmåga för att uppnå bästa möjliga resultat. För tjänsten krävs också att Du har goda kunskaper i engelska samt god datorvana. En fördel är också om du har tullvana från KSD.

Vi finns på centralt belägen adress i Göteborg med nära till kommunikationer som tåg, spårvagn m m. Om Du vill veta mer om tjänsten är Du välkommen att kontakta Dick Standar, Overland Manager, på telefon 0765-40 16 23.

Din ansökan inkl CV skickas till dick.standar@kuehne-nagel.com senast den 8 september 2011.

**- Varför finns 95 % av Logistik-Sveriges
platsannonser i PåHuGGeT...?**

**Mejla idag till dahllof@pahugget.se
för priser och villkor.**





TRETAB Transport AB söker en
TRAFIKPLANERARE
 - export Polen och Ukraina

Din uppgift blir att inom vårt kontakt- och distributionsnät skapa nöjda kunder. Detta gör vi bland annat genom att lastningarna optimeras och att bilarna tar snabbaste och bästa vägen!

Våra förväntningar på dig är att du:

- Har erfarenhet av att arbeta med delpartier och styckegods
- Alltid har kunden i fokus och är serviceinriktad
- Är resultatnriktad och beredd att ta ansvar
- Är stresstålig och framåt
- Kan tala och skriva engelska
- Har datorvana

Du kommer att få arbeta tillsammans med ett positivt gäng, med högt tempo i en mycket tilltalande arbetsmiljö. Har du arbetat med gällande länder är även detta ett plus.

Välkommen med din ansökan inklusive löneanspråk till speditjonschef Mikael Hagesäter
 TRETAB Transport AB Mellanköpingevägen 1, 231 34 Trelleborg, mikael.hagesater@tretab.se
 Vi vill ha din ansökan senast den 9 september.

TRETAB Transport AB, bildat 1983 är ett snabbväxande speditjonsföretag med inriktning mot framför allt Östeuropa. Vi är idag 12 anställda och omsatte ifjol 126 Mkr. Vi är kvalitets- och miljöcertifierade enligt ISO 9001:2008 och ISO 14001:2004. Vill du veta mer - besök gärna vår hemsida WWW.TRETAB.SE



Ny Partner till expansivt Speditjonsbolag!

Addlogistics, rekryterings- och bemanningsföretaget med fokus på Logistik och Transport, har startat ett nytt affärsområde som heter Business Partner Search. Vi hjälper och förmedlar kontakter till nya affärspartners i Sverige och Norden.

Vi söker på uppdrag av vår kund, partner till ett speditjonsbolag med huvudkontor i Göteborg samt ytterligare ett kontor i Stockholm. Företaget har mycket goda internationella kontakter och en engagerad personalstyrka. Affärsinriktningen är import/export, sjö/flyg med fokus på Asien och Sydamerika.

För fortsatt tillväxt söker företaget en driven entreprenör/delägare som kan vara med och utveckla nya kontakter, kunder och affärsområden.

Låter detta intressant? Kontakta addlogistics per telefon 031-13 75 01 eller via mejl på partner@add-logistics.se

PåNyaPoster:

Eimskip Logistics i Helsingborg hämtar ny vd från Island



Till ny vd i Eimskip Logistics AB i Helsingborg har från den 1 juni utsetts **Thorsteinn Bjarnason** (bilden), sedan 2005 chef (Senior Manager) för Warehouse Operation i Eimskip Domestic (Iceland) och med över 20 års lagererfarenhet i Danmark, Norge och Island.

Thorsteinn Bjarnason har efterträtt **Pontus Klenell**, som övergått till Foodimpex International AB.

Eimskip Logistics omsatte i fjol 36 Mkr med ett resultat efter finansposter på 0,8 Mkr, att jämföra med 45,7 Mkr 2008/09 (14 månader) och ett nollresultat. Företaget har 26 anställda och är dotterbolag till Eimskip Holding BV i Holland.

Eimskip Logistics har sedan 2009 omstrukturerat och koncentrerat all sin verksamhet i Sverige till Helsingborg. Bolagets shipping-, terminal- och speditjonsverksamhet utvecklades positivt 2010 med nya kunder och nya marknader med bra balans mellan export och import.

IT-specialist ny vd i InPort (Intelligent Port Systems)



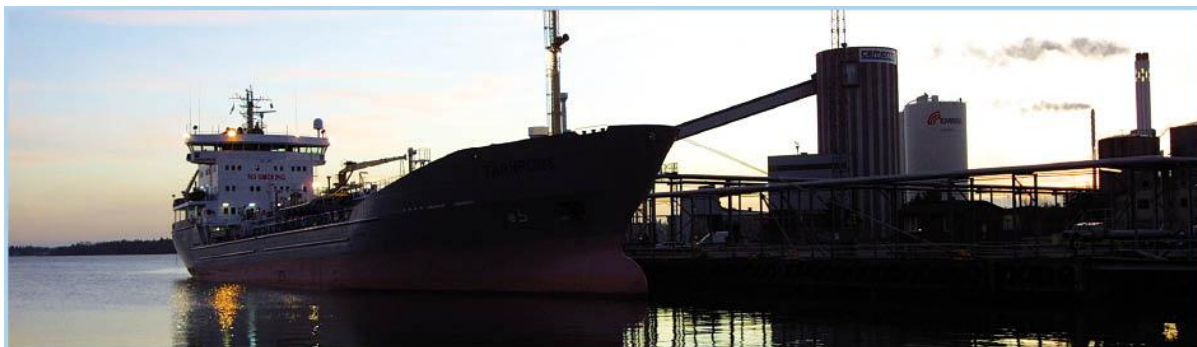
Till ny vd i InPort (Intelligent Port Systems AB) i Karlstad har från 1 augusti utsetts **Tord Larsson-Steen** (40), som närmast kommer från en befattning som strategisk IT-chef i Opcon AB, Stockholm, med placering i Åmål, och med lång erfarenhet från olika industriföretag.

Tord Larsson-Steen har efterträtt **Kent-Ove Moberg**, som gått i pension men som fortsättningsvis arbetar i kulissen som Senior Advisor åt företaget.

"Eftersom logistikområdet är en ny värld för mig har Kent-Ove Mobergs branschkunnskap stor betydelse för att jag snabbt ska bli varm i kläderna", säger Tord Larsson-Steen till PåHuGGeT.

InPort, som sedan oktober 2010 är ett helägt dotterbolag till Helsingborgs Hamn, utvecklar och säljer IT-system till hamnar, gods- och containerterminaler samt andra logistikoperatörer plus erbjuder konsulttjänster relaterade till dessa system.

InPort har 12 anställda och omsatte i fjol 12,3 Mkr (11,1) med ett nollresultat (2009: 0,6 Mkr). I år är målet att öka omsättningen och nå ett tillfredsställande resultat.



Mälarhamnar AB söker

Affärsinriktad VD

med placering i Västerås

Läs mer om tjänsten på www.malarhamnar.se



G-Solutions startar internationell flyttningsverksamhet

G-Solutions (Global Freight Solutions AB), som ingår i STL Group, har startat en ny affärsverksamhet med internationella flyttningsuppdrag ('International Removals') från dörr-till-dörr mellan såväl Sverige och utlandet som mellan länder utanför Sverige. Siktet är inställt på den stora omflyttning av personal i den internationella logistiknäringen som äger rum i och utanför landet. Som ansvariga för G-Solutions nya flyttningsverksamhet har anställts **Bertil Rådström** och **Mats Leitner**, som båda kommer från ICM Kungsholms i Göteborg, som de startade 2001.

... och öppnar nytt kontor i Eskilstuna

G-Solutions expanderar med ett nytt kontor i Eskilstuna (Köpmangatan) med **Cathrine von Büren** som ansvarig. Fokus ligger i första hand på roroskeppningar av tunga och stora maskinutrustningar, samtidigt som G-Solutions genom sitt nya kontor i Eskilstuna ökar sin närvaro på orter som Gävle, Södertälje, Stockholm och Norrköping.

Retlogs distributionschef lämnar branschen

Distributionschef **Patrik Arvidsson** i logistik- och lagringsföretaget Retlog AB i Halmstad lämnar inom kort företaget och branschen och övergår till elektronikföretaget HMS Network. Som ersättare till Patrik Arvidsson kommer två personer att anställas, en i Retlog och en i Birgma International. Retlog är Biltemakoncernens logistikföretag och arbetar för både Biltema och systerbolaget Birgma. Retlog har 160 anställda i bland annat fyra lager på sammanlagt 160 000 kvm i Halmstad, Alvesta och Linköping.

Ny vd i Schenker Danmark från Blue Water Shipping

Till ny vd i danska Schenker A/S har från 1 september utsetts **Henrik Dam Larsen**, som närmast kommer från en tjänst som General Manager i Blue Water Shipping A/S och tidigare varit i bland annat Cap Gemini, Inttra och DFDS. Henrik Dam Larsen efterträder **Bjarne Steffensen**, som går i pension efter 30 år i ledningen för Schenker i Danmark.

Alltid på hugget - med PåHuGGeT.

**Logistik-Sveriges
Nyhetskanal Nummer 1.**

**"PåHuGGeT har på ett enastående sätt
identifierat logistikbranschens
nyhets- och informationsbehov och har blivit
det syre som hela logistiknäringen behöver
för att överleva."**

**Prenumerera på PåHuGGeT –
det enda du behöver.**

Mejla din beställning i dag till: dahllof@pahugget.se

Pris 2011: SEK 2.700,00. Utlandet: SEK 2.800,00.

PåHuGGeT utkommer torsdagar utom över jul/nyår, sommartid samt vissa helger.

Måndag. Tisdag. Onsdag. PåHuGGeT. Fredag.