



PåHuGGeT

2009-10-22 • Nr 360 • Årgång 10



Logistik-Sveriges Nyhetskanal Nummer 1

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

Administrativ chef: Yvonne Crooks

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:** TransNews Communications

AGENT FÖR EVERGREEN SEDAN 1979

GREENSHIP
www.greenship.se

FJÄRRAN ÖSTERN, INDISKA SUBK, MEDELHAVET, RÖDA HAVET,
USA, MEXIKO, VÄSTINDIEN, SYDAMERIKA, INTRA-EUROPE

Rubriker den 22 oktober:

- Förnyade uppgifter om ny färjelinje Skåne-Tyskland
 - * Men Wilör och DSV dementerar färjeplaner
 - * Henrik Holm: Rederiernas kompetens större än vår
 - * Börje Jönsson: Nytt alternativ till TT och Nordö behövs
- Containertrafikstatistiken: +10% för exporten till Asien
 - * Men totalvolymerna fortfarande 10-25% under fjolårets
- Ny jumbofraktlinje mellan Oslo och New York/Miami
- Surdegar ska tuggas i domstol efter SCT Rails konkurs
- BK Anderssons åkeri i konkurs efter miljonförluster
- Expansiva Varberg LBC bolagiseras
- Nytt lager för Posten Logistik i Norrköping
- Fellestransport integreras i Greencarrier Norway
- CMA CGM senarelägger leveranser av 47 fartyg
- Evergreen tänker beställa 100 nya fartyg
- Stena Recycling fick priset Årets Lyft
- Maersk drar ner farten från 20-22 knop till 17-19
- Ericssons distributionslogistikchef till Tandberg
- Ny säljchef hos Dachser i Stockholm
- BildExtra: 275 firade Haegerstrands 150-årsdag
- 2010 års utmaningar på Silfs logistik- och inköpdagar
- 'Kombidagen' ska bryta isen mellan åkerier och tågoperatörer

HAEGERSTRANDS
ESTABL. 1859

Box 656, 801 27 Gävle Tel 026 - 66 40 40 Fax 026 - 51 80 55 Telex 47044 E-mail: info@haegerstrands.se

PåHuGGeTs nyheter torsdag 22 oktober

Nya obekräftade uppgifter om ny färjelinje till Travemünde

Är en ny färjelinje i faggorna på traden mellan Skåne och Travemünde?

Sommarens rykten om en sådan ny linje (se PåHuGGeT 20/8) har fått förnyad aktualitet i höst, sedan ett halvduzin speditörer/traileroperatörer nämnts som 'intressenter' och möjliga/troliga uppbackare av ett nytt alternativ till de två stora rederierna med trafik till Travemünde - TT-Line och Finnlines/Nordö.

Ingen rök utan eld, brukar det heta. Men den i somras och även nu i höst utpekade initiativtagaren till ett sådant 'tredje alternativ', Nordö-Links tidigare vd Eje Wilör (bilden), dementerar kategoriskt dessa uppgifter.

"Jag har ingen aning om var dessa uppgifter kommer ifrån, och ingen har frågat mig om någon sådan linje. Jag tror dessa rykten är rent önsketänkande från några som vill busa med de stora rederierna", säger en glatt semestrande Eje Wilör till PåHuGGeT på telefon från Malaga.

Eje Wilör försäkrar sin oskuld.

"Alla vet att jag är en hedersman och håller vad jag lovat i avtal med kunder eller en handskakning. Samma gäller för det karantänavtal jag har med Nordö, och det följer jag tills det går ut. Först därefter får jag se vad som händer", säger Wilör som bara kan spekulera om varför hans namn dykt upp i sammanhanget.

"Jag är, om man ska vara ärlig, det tyngsta namnet på marknaden som är 'ledig'. Utan mitt namn är det kanske svårt att få tyngd för sådana här idéer, och så hoppas man att 'den kreativa Wilör' ska sätta igång någonting."

Eje Wilör (51) lämnade vd-posten i Nordö tidigt i somras och måste med all sannolikhet sitta i karantän till nästa sommar.

"Jag ger samma svar till de rederier, speditörer och hamnar som ringt och erbjudit mig jobb: de får vänta tills karantänen är över, först därefter kör jag på igen. I dagsläget har jag ingen lust att varken 'slåss' med speditörerna igen (skratt) eller starta upp någon färjelinje", säger Eje Wilör.

PåHuGGeT har borrar ytterligare ett bit i den pågående ryktesfloran, som bland annat involverar den danska DSV-koncernen, som tidigare i år de facto försökte överta en stor andel av färjerederiet DFDS Tor Line. Detta försök frös inne sedan de danska konkurrensmyndigheterna sagt nej. Så därför vore kanske DSV intresserat att bli färjeredare i Östersjön i stället för i Nordsjön?

PåHuGGeT ringde upp Henrik Holm, vd i DSV Road i Malmö, för att pejla om det kliar i DSV:s fingrar att sjösätta (eller köpa sig) ett alldeles eget färjerederi i södra Östersjön. Alltså: Det sägs på marknaden att DSV, med flera andra speditörer, skulle vara beredda att backa upp en ny färjelinje mellan Trelleborg, eller Malmö, och Travemünde och kanske till och med gå in som ägare eller delägare i en sådan. Är detta korrekt?

Henrik Holm: "Nej, det är det inte. Men jag har hört rykten om en ny färjelinje och att Eje Wilör skulle vara inblandad i detta. Men dessa rykten har bara nått mitt kontor, inte verkligheten" (skratt).

PH: Ryktena har kommit och gått, först i somras och sedan nu igen i början av hösten med utpekande av ett antal speditörer, bland dem DSV. Hur är det?

Holm: "Vi har inga kontakter med några som eventuellt kan vara intresserade av en sådan färjetrafik, och jag har inte heller hört någonting konkret om detta. Ingen i mitt bolag har varit i dialog med någon om en ny linje. Å andra sidan har jag tidigare hört att Scandlines/Stena Line kanske skulle vara intresserade att börja segla på den rutten."



PH: Men inga samtal har förts med er, alltså?

Holm (bilden): "Nej. Fast om det skulle dyka upp en ny aktör så skulle vi så klart vara intresserade att prata med dem. Men jag är tveksam till att detta är något annat än bara ett rykte som florerar. Jag tror inte det är någon sanning i detta."

PH: Skulle det vara intressant för DSV och andra speditörer och traileroperatörer med ett nytt alternativ mellan Trelleborg/Malmö och Travemünde?

Holm: "Faktiskt tror jag inte det, som det ser ut i ögonblicket med stor överkapacitet hos de två rederier som seglar idag, alltså TT-Line och Nordö. Det finns idag inget behov av en tredje aktör. Fast det vore förstås bra för konkurrensen."

PH: Och för att få en motvikt på marknaden med tanke på de sannolikt stora fraktprishöjningar som kan väntas i södra Östersjön inför 2010?

Holm: "Tja, men alla vill ju tjäna pengar. Och eftersom ingen vill köra med förlust så måste ju prisnivån upp till en realistisk marknadsnivå."

PH: Är prisnivåerna för låga idag, menar du?

Holm: "Ja, det är de – och det ser vi av de aktuella rederiernas resultat, de går ju med förlust. Och så kan man inte fortsätta. Rederierna måste därför anpassa sin kapacitet efter marknadens utveckling, alltså efter de volymer som finns på marknaden. Och först när man gjort det har man möjlighet att tjäna pengar igen. Idag seglar rederierna med självförvållade förluster, eftersom de fortfarande seglar med för stor kapacitet i förhållande till existerande volymer."

PH: Men måste man inte räkna med stora prishöjningar i höst?

Holm: "Nej, rederierna måste först anpassa det tonnage de har i trafik eller minska frekvensen. Idag seglar de med kanske 70 procents beläggning och det är för lite."

PH: Så några prishöjningar på säg 20 eller 30% blir det inte?

Holm: "Nej. Höjer de priserna så mycket kommer det bara en konkurrent med lägre priser och som får en beläggning på 90 procent. Det är som om vi skulle skicka en halvtom lastbil till Tyskland och begära att kunden ska betala för en full bil, det går ju inte. Alla måste optimera sina verksamheter, det gäller även rederierna. De måste göra besparingar, använda rätt fartyg som seglar med rätt avgångsfrekvens. Och först därefter sätta rätt pris."

PH: Så om rederierna inte ser om sitt hus och ändå kommer med stora prishöjningar i höst, så blir det hårda diskussioner?

Holm (skratt): "Då blir det hårda diskussioner, ja. Fast de gör ju faktiskt en del



GRÖN VÅG

I SKANDINAVIENS STÖRSTA HAMN

www.portgot.se

Lloyd's Lists miljöpris "Clean Seas Award 2008" till Göteborgs Hamn. Man tackar!

för att anpassa sig efter situationen, bland annat samseglar TT och Scandlines på Rostock, och Nordö har satt in lite mindre fartyg mellan Malmö och Travemünde. Så man försöker ju anpassa sig, vilket är nödvändigt."

PH: Du är inte rädd för att de trots allt kommer med kraftiga prishöjningar?

Holm: "Nej, det är jag inte speciellt rädd för. Tar de betalt för något som inte är baserat på deras verkliga kostnader dyker det som sagt bara upp en ny aktör, som vi kanske allierar oss med. Man kan aldrig ta ett pris som inte är marknadsanpassat. Jag tror de kommer med vissa prishöjningar, ja. Men det tror jag är nödvändigt, för de har varit för billiga och är det även idag. Sanningen är att de sydsvenska färjelinjerna är för billiga jämfört med andra färjelinjer."

PH: DSV försökte tidigare i år att köpa in sig i färjerederiet DFDS Tor Line men stoppades av konkurrensmyndigheterna. Skulle därför inte DSV vara intresserat att köpa in sig på en annan trad som den mellan Skåne och Tyskland?

Holm: "Inte som prisbilden är nu. Vi är inte bättre på att vara rederi än rederierna själva; de har högre kompetens än vi. Däremot kommer vi som största aktör på de nuvarande färjelinjerna att alltid ha fördelen av att få bästa pris."

PH: Så DSV har inget egentligt behov att börja köra färja själva och därmed skaffa sig total kontroll över priser och kostnader i hela transportkedjan mellan Sverige och Tyskland?

Holm: "Nej, med våra stora volymer kommer vi ändå alltid att ha bättre priser än marknadens genomsnittspriser."

PH: Fast det finns de som bestämt tror att DSV skulle vara väldigt sugna på att köra färja själva, för då skulle ni kunna ta full kontroll över volymer och flöden...?

Holm (skratt): "Det skulle vi gott kunna tänka oss - om det var monopol! Vi kan alltså gott köra färja om det inte fanns andra på marknaden. Men idag skulle vi bara bli ett annat alternativ, så det tror jag inte på. Och det är inte alls säkert att vi skulle kunna sänka våra nuvarande kostnader om vi hade en egen färjelinje. I varje fall inte så länge de andra rederierna seglar med förlust; vi ska inte tro att vi kan producera billigare än dem."

PH: Trots DSV:s erkända förmåga till kostnadskontroll och intjäning?

Holm: "Att vi under det svåra året 2009 bara minskar vår vinst med ca 10 procent beror på att vi snabbt har anpassat vår kostym till de vikande marknaderna; utan detta hade vi haft stora problem. Jämfört med konkurrenterna har vi ett fantastiskt resultat i år med (i koncernen) 1 750 miljoner danska kronor, att jämföra med 1 950 miljoner 2008. Resultaten hos de flesta av våra konkurrenter ligger i år 50-60% under fjolårets." (Se även intervju med Börje Jönsson på nästa sida.)

Travemünde-siffror i augusti: TT ökade, Finnlines/Nordö rasade

TT-Line ökade i augusti sin trafik Trelleborg-Travemünde med 4% till 17 644 lastenheter, medan Nordös trafik Malmö-Travemünde rasade med 28% till 16 637 enheter.

På rutten Trelleborg-Rostock tappade å andra sidan TT i augusti 27% av sina volymer till 7 618 enheter, medan Scandlines tappade 18% till 9 686 lastenheter.

Effektiv transportservice i
Nordens mest dynamiska region.

Besök www.cmport.com

CM COPENHAGEN MALMÖ PORT



Börje Jönsson: Uppenbar risk för kraftiga färjeprishöjningar

"Det är helt uppenbart att det 2010 blir stora frakthöjningar i färjetrafiken mellan Skåne och Tyskland. Nordös ägare Finnlines har redan aviserat kraftiga frakthöjningar, och risken är att de landar på betydligt mer än 10%, alltså kanske 20% eller mer."

Det säger Nils Högberg, marknadschef i åkeri- och speditörsföretaget Börje Jönsson AB i Helsingborg, till PåHuGGeT.

Som inte kan utesluta att sjöfrakten för en enkelresa höjs med 700-800 kr. Även om Nordö varit ute först på marknaden, så är inte TT "den som ligger still", säger Nils Högberg, som emellertid inte verkar överdrivet ängslig för nya högre priser. Ty:

"Höjer rederierna så höjer ju sedan bara transportörerna så att priserna slår igenom i alla led i kedjan."

Förra året meddelade färjerederierna sina kommande prishöjningar redan i september; i år har man ännu inte sett till några prishöjningspropåer, oklart varför.

Nils Högberg har dock, lika lite som DSV-chefen Henrik Holm, hört något konkret om någon ny, blivande färjelinje i södra Östersjön.

"Men ärligt talat behövs det definitivt ett nytt alternativ till Nordö och TT. Vi tillhör i och för sig inte dem som hoppar från gryta till gryta, men vi skulle helt klart titta närmare på ett tredje färjealternativ om ett sådant dyker upp", säger Nils Högberg.

Idag skeppar Börje Jönsson merparten av sin trafik med Nordö samt vissa volymer med Scandlines och endast lite med TT-Line.

Bland de speditörer som, enligt obekräftade uppgifter, utpekats som möjliga 'uppsbackare' av ett nytt rederi nämns, förutom DSV och Börje Jönsson, CCM, Freja, First Cargo, Ekberg Spedition och Eurolink.

Men till exempel Eurolinks vd Roy Hansson har inte fått någon förfrågan från något håll och tror heller inte att det för närvarande finns utrymme för ytterligare en aktör.

"Jag är dessutom tillfreds med de avtal vi har med TT och Nordö", säger Hansson.

TRRRAMPA PÅ GAAASEN.

Visa flaggen i PåHuGGeT i höst.

Den som inte syns finns inte.

I PåHuGGeT syns du. Varje vecka.

Logistik-Sveriges Marknadsföringskanal Nummer 1.

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

PåHuGGeTs ANNONSÖRER I VECKANS NUMMER är:

Greenship och Haegerstrands sid 1,
Kuehne+Nagel sid 2, Göteborgs Hamn sid 3, CMP sid 4,
Atlas Logistik sid 7, Colliers International sid 7, Finnair Cargo sid 8,
CargoNet sid 9, Ikea/Proffice sid 11, TransportMemo sid 12.

Containertrafiken: Seg återhämtning – enda plussiffran Europa-Asien

Europe - Asia	Trade Volumes Estimated TEU Dry & Reefer 2009					
	Westbound		% Change	Eastbound		% Change
	2008	2009		2008	2009	
January	1.235.700	1.018.749	-18	390.780	310.437	-21
February	924.119	618.311	-33	453.099	358.828	-21
March	1.165.712	955.192	-18	482.623	451.149	-7
Q1	3.325.531	2.592.252	-22	1.326.502	1.120.414	-16
April	1.170.310	878.587	-25	490.933	438.730	-11
May	1.170.248	932.944	-20	462.120	497.964	8
June	1.212.496	955.071	-21	491.644	464.316	-1
Q2	3.553.054	2.767.402	-22	1.444.697	1.421.010	-2
July	1.203.401	992.659	-18	489.991	490.726	0
August	1.216.809	1.079.330	-11	428.415	469.991	10

Volymtappet i trafiken mellan Asien och Europa har bromsats upp kraftigt i augusti, med 'bara' 11% mindre importvolym än i fjol, samtidigt som exportgodset för första gången i år visar ett plus med ej mindre än 10% - en ökning från 428 000 TEU till 470 000 TEU.

Godsvolymererna i containerrederiernas linjetrafiker förbättras långsamt, dock inte på alla trader. Det framgår av rederiorganisationen ELAA:s (European Liner Affairs Association) volymstatistik för sju linjetrader från/till Europa för dels juli och augusti, dels perioden januari-juni 2009 jämfört samma perioder i fjol.

Största förändringen har i augusti skett mellan Europa och **Asien**, där exportgodset faktiskt ökat med goda 10% jämfört med augusti i fjol. Även importen från Asien – den största linjetraden av alla – har förbättrat kraftigt från -18% i juli till 'bara' -11% i augusti (se Gula tabellen ovan). (Forts nästa sida)

Europe - North America	Trade Volumes Estimated TEU Dry & Reefer 2009					
	Westbound		% Change	Eastbound		% Change
	2008	2009		2008	2009	
January	233.010	198.871	-15	256.974	194.254	-24
February	267.873	213.318	-20	290.745	192.532	-34
March	283.252	238.420	-16	300.130	214.943	-28
Q1	784.135	650.609	-17	847.849	601.729	-29
April	290.568	211.852	-27	301.715	198.648	-34
May	285.011	234.857	-18	319.578	200.391	-37
June	299.484	238.179	-20	309.818	204.815	-34
Q2	875.063	684.888	-22	931.111	603.854	-35
July	306.543	254.061	-17	295.238	211.582	-28
August	282.583	237.252	-16	281.666	209.633	-26

Både exporten till och importen från Nordamerika har förbättrats något, men det är segt och långt kvar innan volymerna når fjolårets nivåer.



Logistik som du vill ha den



www.atlaslogistik.se

Även **USA**-trafiken har förbättrats, om än marginellt; särskilt importen från Nordamerika går på sparlåga (se Grön tabell på förra sidan).

Trafiken till/från **Sydasien** har tydligt förbättrats, mera för importen till Europa än för exporten. I augusti låg både import och export bara 2% under fjolårets volymer i augusti.

Sämst ser det ut att vara på traden till/från **Syd- och Centralamerika**, där volymerna i augusti i stort sett ligger på samma låga nivåer som i början av året eller 22-24% under fjolårets nivåer (se Röd tabell nedan); importen från Sydamerika var i augusti sämre än alla årets tidigare månader.

South & Central America	Trade Volumes Estimated TEU Dry & Reefer 2009					
	Northbound		% Change	Southbound		% Change
	2008	2009		2008	2009	
January	119.703	98.032	-18	79.981	59.937	-25
February	134.322	119.973	-11	90.129	63.264	-30
March	155.898	138.859	-11	95.331	69.468	-27
Q1	409.923	356.864	-13	265.441	192.669	-27
April	155.716	129.463	-17	96.785	66.938	-31
May	149.685	137.365	-8	96.962	71.482	-26
June	144.399	128.788	-11	100.228	77.838	-22
Q2	449.800	395.616	-12	293.975	216.258	-26
July	152.955	123.816	-19	111.877	83.974	-25
August	160.562	125.956	-22	103.302	78.588	-24

Varken de sydgående eller de nordgående godsvolymererna på Syd- och Centralamerikatraden visar några tecken på återhämtning. Augusti var i själva verket den sämsta importmånaden i år med 22% mindre gods än i augusti i fjol. Förbättringen för de sydgående volymerna är knappt märkbar.

Även **Australientraden** är negativ, liksom Afrika (söder om Sahara). Exporten till Australien har varit dålig hela året utan ljusning i augusti, medan importen till Europa 'dök' från andra kvartalets -8% (jämfört med samma kvartal i fjol) till -25% i juli, följt av -12% i augusti.

Afrikatraden har hela året legat 3-4% under fjolårets volymer, alltså inte fullt så illa som övriga traders nedgång, men visar å andra sidan inga förbättringar.

Den **inomeuropeiska** trafiken däremot har i augusti gjort ett positivt ryck från -6% i juli till +-0 i augusti för nordgående volymer och från -2% till +2% (kors i taket) i augusti för sydgående volymer. (Forts nästa sida)



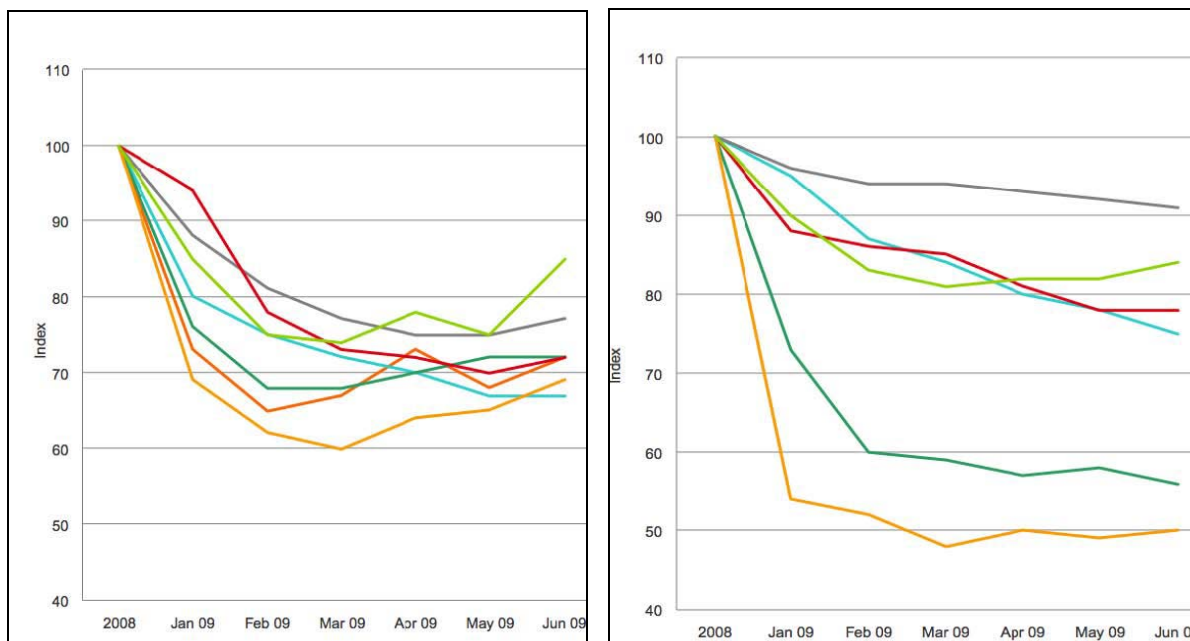
Klicka för Info

Uthyres- terminallager,
utmed E20 i Nykvarn.

Kontakta
Erik Barnekow
08- 402 36 94
erik.barnekow@colliers.se



Development by doers.



Fraktprisutvecklingen (index) för exporten jan-juni (ovan t v) respektive fraktprisutvecklingen för importen jan-juni (ovan t h) för sju trader från och till Europa: Gul kurva Asien; Orange Afrika; Mörkgrön Sydasiien; Blå Nordamerika; Ljusgrön Intra-Europa; Grå Australien; Röd Sydamerika. (Zooma sidan till 150%.)

Fraktpriserna (se diagrammen ovan) störtade i januari-februari på alla trader och allra mest för importen från Asien till Europa, följt av Sydasiien. Även exportfrakterna sjönk mest till Asien och Sydasiien samt till Afrika. Från mars har prisnivåerna planat ut, dock ligger frakterna från Asien fortfarande på index 50 (se diagrammen) eller lika med hälften av nivån i början av året.

Fraktnivåerna har hållits uppe 'bäst' från Australien och i Europa.

Importfrakterna visar inga tendenser att öka under första halvåret, medan exportfrakterna långsamt svängt uppåt igen under våren.

Norsk-isländsk aktör startar flygfrakttrafik Oslo-New York-Miami

Sundt Atlanta Skybridge heter en ny norsk flygfraktoperatör som i slutet av oktober tänker starta regelbunden frakttrafik med Boeing 747F-maskiner mellan Oslo och New York och Miami, rapporterar PåHuGGeTs norska elektroniska partner TransportMemo.

Bolaget ska förutom lax frakta 'vanligt' flyggods och har redan skapat ett eget distributionsnätverk till/från Central- och Sydamerika. Bakom den nya trafiken står norska Sundt Air och isländska Air Atlanta Icelandic. Vd i Sundt Atlanta Skybridge AS, som har ett aktiekapital på ca 12 miljoner nkr, är Sundt Airs Arild Jaabaek.

I Norge ska Skybridge själv svara för fraktförsäljningen, medan försäljningen i övriga Norden ska ske med olika frakttagenter (GSA-bolag); i Sverige enligt uppgift Heavyweight Sweden (Sören Björkman). Agenter i Finland och Danmark har ännu inte utsetts.

IMPORT & EXPORT:

Bangkok, Beijing, Delhi, Hong Kong, Mumbai, Nagoya,
Osaka, Seoul, Shanghai, Tokyo.



Efter SCT Rails konkurs: Surdegar blir rättstvister

I kölvattnet på konkursen i SCT Rail den 13 juli tvistar flera av 'offren' med varandra i flera olika segdragna surdegar, varav ett par hamnar i tingsrätten.

Så till exempel har Höglandets Terminal AB:s hälftenägare Transab (andra hälften ägs av Nässjö kommun) stämt SCT Rails systerbolag SCT Transport på ca 200 000 kr för obetalda fakturor för bland annat ett antal bevisligen utförda Simaliftr transporter.

Enligt Transabs koncernchef Pär Aronsson, tillika vd i Höglandsterminalen, finns beställningarna klart dokumenterade i e-mejlkommunikation mellan företagen. SCT Transport har en annan uppfattning i frågan.

"Vi förstår inte varför SCT Transport inte betalar; det är beklämmande att det ska behöva vara på det här viset", säger Pär Aronsson (bilden) till PåHuGGeT.

Samtidigt har SCT Transport stämt Höglandets Terminal AB för att detta senare bolag tog ett helt SCT-tåg med 17 containrar i beslag omedelbart efter det att SCT Rail försatts i konkurs i juli månad. Tåget och containrarna, fullastade med varor, frisläpptes emellertid efter ett tag för att Höglandsterminalen inte ville skada tredje man (bland annat storkunden Rusta).

Enligt Pär Aronsson har SCT Transport å sin sida stämt Höglandsterminalen på ett sexsiffrigt belopp för detta beslag. Stämningarna handläggs i Eksjö tingsrätt i höst.

"Detta är en riktig soppa", suckar Aronsson.

Dessutom har Höglandets Terminal AB i Nässjö fortfarande inte fått betalt av SCT Rails konkursbo för en fordran på sammanlagt 463 000 kr för hantering av gods i terminalen för SCT Rails räkning. Konkursutredningen pågår fortfarande.

"Men denna fordran är otvistig", säger Höglandsterminalens vd Pär Aronsson. "Blir det utdelning i konkursen får vi samma procentandel som övriga borgenärer."

Om företagets fordran mot förmodan avvisas av konkursförvaltaren kommer Höglandets Terminal att stämma motparten, deklarerar Pär Aronsson.

Vad gäller det företag som lidit och lider allra mest av SCT Rails konkurs, tågoperatören Midcargo AB i Nässjö, har heller ingenting monetärt hänt sedan juli månad eller sedan PåHuGGeT skrev om konkursens ekonomiska effekter den 17/9. Av Midcargos krav på 3,1 Mkr på SCT Rails konkursbo – av vilket belopp Midcargo sannolikt kan få tillbaka 50 eller 60% eller drygt 1,5 miljon - har hittills inte en krona betalats ut, av processtekniska skäl.

"Handläggningen av konkursen tar den tid det tar, vilket numera även Midcargo har förstått", säger konkursförvaltaren Matthias von Lempruch på Wistrands advokatbyrå till PåHuGGeT. "De tidsfrister som gäller vid en konkurs kan jag inte påverka annat än att jag i detta fallet faktiskt nedbringat tiderna till de minimala. Först när en konkurs avslutats kan pengar delas ut, men detta först sedan samtliga handlingar blivit klara och tillsammans med ett utdelningsförslag inlämnats till tingsrätten."

Närmast aktuella datum är ett så kallat förlikningsmöte den 3 november, där eventuella tvister om tillgångarna i konkursboet ska försöka lösas. Först därefter vidtar det slutgiltiga pappersarbetet, men när detta blir klart kan inte von Lempruch svara på.

Hos det nödlidande Midcargo vill vd Peter Furenberg för stunden inte ge några kommentarer till den fortsatta utdragna processen. Han säger dock att Midcargo, trots att det saknar drygt 3 miljoner i kassan, kan fortsätta sin verksamhet.



TelegramNyheter:

Åkeri AB BK Andersson i Insjön i konkurs

Åkeri AB BK Andersson & Söner i Insjön (Leksands kommun) och moderbolaget BK Andersson Förvaltning AB, med sammanlagt 37 anställda, har försatts i konkurs med stora skulder. Åkeriet omsatte i fjol 44,5 Mkr (inklusive förvaltningsbolaget 48 Mkr) och har åtta bulkfordon i trafik plus fyra fjärrbilar, fyra lastväxlare och ett par lastmaskiner med uppdrag för bland andra Lantmännen och Dala Frakt.

Åkeri AB Back Karl Andersson, ägt av vd Mats Andersson (43), har inte tjänat några pengar på fem år och de tre senaste åren redovisat förluster med sammanlagt ca 6,5 Mkr. Bolaget har dessutom vid flerfaldiga tillfällen inte betalat moms och sociala avgifter i tid. 2008 reorganiserades verksamheten och minskades personalen med ett tiotal personer till 37 anställda utan att verksamheten kunnat räddas.

Enligt konkursförvaltare Tomas Wikner på advokatfirma Sylwan och Fenger-Krog i Mora kör konkursboet verksamheten vidare med åtta bulkbilar och flisbilar och ska denna vecka försöka sälja företaget.

"Körningarna av pellets åt Lantmännen går bra, men åkeriet borde ha skurit ned tidigare och kraftfullare, då kunde det ha levt vidare", säger Tomas Wikner.

Länsstyrelsen har fått en begäran om lönegaranti till 32 anställda i åkeriet och fem anställda i moderbolaget.

Expansiva LBC Varberg blir aktiebolag

LBC Varberg ekonomisk förening har på en extra stämma beslutat bolagisera verksamheten i LBC Varberg AB, vilket på sikt ska göra delägarna till aktieägare i bolaget. Verksamheten ska överlätas från föreningen till aktiebolaget den 1 november.

"Detta är första steget i en ny affärsplan för att utveckla LBC Varberg till en betydande aktör på marknaden såväl nationellt som internationellt", säger vd Greger Strömqvist. "Det är dessutom ett budskap till alla aktörer att vi har för avsikt att ta en ordentlig plats inom vår kärnverksamhet transport-, maskinmiljö- och logistiktjänster."

LBC Varberg omsatte 2008 ca 400 Mkr och bedöms trots den vikande konjunkturen kunna nå samma omsättning även i år.

Posten Logistik öppnar lager i Norrköping

Posten Logistik öppnar den 1 november ett nytt lager i Norrköping med tredjepartslogistiktjänster, som kompletterar företagets övriga TPL-lager i Malmö, Göteborg, Gävle och Partille. Lagret i Norrköping är på 5 000 kvm men kan byggas ut med ytterligare 15 000 kvm. Postens lagerutbyggnader sker för att möta en ökad efterfrågan från företag som vill utkontraktera logistik och lager till externa partners.

Fellestransport integreras i Greencarrier Norway

Det norska och av svenska Greencarrier International (Björk.Eklund Group) sedan 2006 ägda speditjonsföretaget AS Fellestransport byter per den 1 november namn och integreras med Greencarrier Norway.

Chef för båda bolagen är och förblir Marius Hvaal. Fellestransport har 14 anställda och Greencarrier Norway 15. Verksamheten ska fortsättningsvis bedrivas under namnet Greencarrier Norway.

Fellestransport omsatte i fjol 57 miljoner nkr med resultatet 1,7 miljoner. Greencarrier Norways omsättning uppgick till 59 miljoner med resultatet 1,2 miljoner.

En sammanslagning av de två företagen har varit oundviklig, enligt Greencarrier Internationals vd Niklas Olsson.

"Vi tror att Fellestransport kan utvecklas betydligt snabbare som del av Greencarrier-familjen och genom Greencarriers i Skandinavien och Baltikum välkända varumärke", säger Niklas Olsson.

Bägge företagens agentnät bibehålls, heter det.

PS: Det av Greencarrier International 2008 förvärvade lettiska speditjonsföretaget Spedairs ukrainska dotterbolag bytte den 12 oktober namn till Greencarrier Ukraine. Redan 9 september bytte Spedair i Riga namn till Greencarrier (se PåHuGGeT 10/9).

CMA CGM vill skjuta upp leveranserna av 49 fartyg...

CMA CGM vill skjuta upp leveranserna av 49 beställda fartyg som ska levereras inom de kommande tre åren. CMA CGM har totalt 60 stora containerskepp i order för leverans till 2012. CMA CGM gjorde en förlust med 515 miljoner dollar under första halvåret, mot en vinst med 123 miljoner fjol. Rederiets skulder är 5,6 miljarder dollar.

... medan Evergreen tänker beställa 100 nya fartyg

Taiwanesiska Evergreen, som är världens fjärde största containerrederi, planerar att 2010 beställa 100 nya containerfartyg och därmed utöka sin flotta till 300 fartyg, enligt rederiets grundare Chang Yung-Fa. Evergreen är det enda av världens stora rederier som inte beställt ett enda fartyg på två år och därför inte har något skepp under byggnad. Enligt Chang Yung-Fa kommer den ekonomiska återhämtningen först 2012 och då behövs nya fartyg, inte nu. Även med 100 nya fartyg i flottan förblir Evergreen, med idag 157 fartyg, fjärde största rederi efter Maersk med (f n) 533 fartyg, MSC 401 och CMA CGM med 357 fartyg.

Delta/Air France-KLM med ny direktlinje Arlanda-New York

Delta Air Lines och Air France-KLM startar den 28 maj en ny direktlinje mellan Stockholm och JFK i New York. Linjen ska trafikeras dagligen med Boeing 757-200 med kapacitet för 170 passagerare och viss frakt. Deltas linje mellan Stockholm och Atlanta, som startade i juni 2008 med Boeing 767-300, upphörde den 23 augusti men ska, enligt Daniel Brolin hos Delta Cargos fraktagent i Sverige ProActive Airline Services, återupptas den 31 mars. Fraktkapaciteten i en B757 är betydligt mindre än i en B767-300.

Stena Recycling fick priset Årets Lyft

Stena Recycling fick Regionala Godstransportrådets nationella pris Årets Lyft för företagets stora investeringar i egen järnvägstrafik - en satsning som gjort att utsläppen minskat till en tredjedel. Priset (en glasskulptur) delades ut i tisdags på Banverkets årliga kunddag i Stockholm.

Sedan 2006 har Stena Recycling anskaffat både lok, vagnar, lastbärare, lokförare och transportledningspersonal. Omkring 40 av företagets 100 återvinningsanläggningar har idag egen järnvägsanslutning. Under året 2008-09 utfördes ca 7 000 vagnleveranser med 280 000 ton gods med Stenas egna godståg, en fördubbling från året innan. Merparten av detta järnvägsgods transporterades tidigare med lastbil.

Stena Recycling fick priset i konkurrens med Kallax Cargo i Norr- och Västerbotten och The Absolut Company i Skåne och Blekinge.

Maersk minskar farten från 20-22 till 17-19 knop

Maersk Line drar från slutet av november ner farten ytterligare för samtliga sina containerfartyg på traden Asien-Europa från i genomsnitt 20-22 knop till 17-19 knop. Med åtgärden anpassar man trafiken efter minskade godsvolymer, samtidigt som bränsleförbrukning och CO2-utsläpp minskas. I trafiken Europa-Asien seglar Maersks fartyg redan i 14-16 knop. Med nyordningen västgående ökar transittiden med 1-2 dagar, men Maersk hävdar att dess transittider fortfarande är konkurrenskraftiga.

Proffice söker

Deputy Category Manager

IKEA Transport Global i Helsingborg



PåNyaPoster:

Ericssons distributionslogistikchef till Tandberg

Chefen för Ericsson Distribution Logistics **Johan Jemdahl** (42) lämnar den 1 november sin befattning för att övergå till norska multimedieföretaget Tandberg som 'Senior Vice President Global Operations' med placering i Oslo men på pendlingsavstånd från bopållarna i Bromma-Stockholm. Johan Jemdahl har lett Ericssons distributionslogistik sedan 2007 med målet att sänka distributionskostnaderna från 6 till 4 miljarder kr.

Ny säljansvarig hos Dachser i Stockholm

Dachser Sweden har som försäljningschef på sitt Stockholmskontor anställt **Jimmy Bergflod** (42) med ansvar för nyckelkunder och större logistikupphandlingar. Bergflod kommer närmast från APC Logistics och var tidigare nyckelkundsansvarig i DSV Road.

TransportMEMO er det norske svar på PåHuGGeT. Du får nyheter og informasjon om norsk, global transport-, spedisjons- og logistikkvirksomhet direkte i din innboks minst hver 14. dag. I Norge er vi best på slik informasjon og har du forretninger over kjølen, kan du ha et konkurransefortrinn hvis du følger med i TransportMEMO.

Forresten; Redaktøren har 25 år bak seg som aktør i den bransjen han nå har skrevet om i nesten 20 år.



Ta kontakt og vi sender omg. et prøveeksemplar:
post@transportmemo.no
 Telefon: +47 23 38 04 44
 Mobil: +47 41 00 00 85
 Node AS
 Postboks 73
 N-1101 OSLO

Logistik-Sveriges Nyhetskanal Nummer 1.

"Jag uppskattar mycket din produkt, jag tycker den är ett lysande undantag när det gäller bevakningen av den här branschen, det måste jag säga."

JP, Stockholm

Prenumerera på PåHuGGeT – det enda du behöver.

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

Pris helår 2010: SEK 2.610,00. Utlandet: SEK 2.710,00.

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

Måndag. Tisdag. Onsdag. PåHuGGeT. Fredag.

BildExtra: 275 firade Haegerstrands 150-årsdag



Skeppsmäkleri-, speditiöns- och logistikföretaget AB P J Haegerstrand, ett av Sveriges och Gävles äldsta shippingföretag, grundat 1859, firade i förra veckan sin 150-årsdag med en mäktig baluns för 275 gäster från Sverige, Tyskland, England, Danmark, Norge, Finland, Ryssland, Grekland och Cypern, vilka kalasade på gravad lax, oxfilé med kantarellsås, gelé, haricots verts i bacon, potatisgratäng, vaniljpannacotta med varma hjortron samt snaps, vin och (förstås) Gevaliakaffe i Stora Gasklockan i Gävle (bilden ovan). Festligheterna avrundades nästa morgon på hotell Clarion Winn, där Gävle Hamn fick chansen att presentera sig samt Teo Härén talade om nödvändigheten av kreativitet.

Haegerstrands bildades 1859 av stadsmäklaren och skeppsredaren Per Johan Haegerstrand. Gävle var då Sveriges främsta rederistad och Nordens ledande skeppsbyggerstad. Bolaget omvandlades 1909 till aktiebolag, så det fanns anledning att fira dubbelt upp förra torsdagen, alltså både 150 och 100 år.



Haegerstrands 150-årsfirande medarbetarstab i Gävle. Övre raden fr v: Bengt Norin, Peter Hedlund, Per Granquist, David Jansson, Peter Ekman. Nedre raden fr v: Karin Trittman, Helén Elofsson, Ingrid Wassberg, Veronica Wallin, Sami Engstrand, Anders Karlberg, koncernchefen Torsten Engwall, Berit Eriksson och Helen Ullström.

PåGång:

2010 års utmaningar på Silfs logistik- och inköpardagar

'Supply Chain Outlook' kallar Silf sitt årliga tvådagarsevenemang Stora Inköpardagen och Stora Logistikdagen den 25-26 november i Solna, där djupdykningar i 2010 års svåra utmaningar utlovas. Bland de många föreläsarna kan nämnas:

Mats Rignell, Global Supply Chain Manager, Ikea, talar om företagets nya distributionsnätverk och hur utvecklingen från funktionell till gemensam logistik påverkar hela organisationen.

Sune Montonen, regionchef Logistik Mellansverige, Coop Logistik AB, beskriver hur företagets satsning på röststyrd plockning dramatiskt ökat produktiviteten och minskat felen i leveranserna i Coops 120 000 kvm stora distributionscenter i Bro.

Helen Peck, Cranfield University, talar om SC Risk Management & Resilience och hur man tacklar 'supply chain risk'.

Matthew Costello, Head of global operations, Sony Ericsson, berättar om hur företaget omstrukturerats för att kunna klara att skeppa 100 miljoner artiklar i en komplett försörjningskedja.

Stefan Jennersjö, chef Inbound Engineering, External Logistics, Scania, talar om hur en ständig transportoptimering leder till lägre kostnader och bättre miljö.

Andreas Norrman och **Oskar Henkow**, Lunds universitet, flaggar för ökad interaktion mellan logistik och juridik för att man ska kunna hålla jämna steg med strukturförändringarna inom centraliserad distribution, direktskeppningar och utkontraktering, vilka alla påverkas ur ett handelsrättsperspektiv.

Under inköpar- och logistikdagarna delar Silf, Accenture och Affärsvärlden för första gången ut ett pris kallat 'Årets Supply Chain Professional' till en person som åstadkommit mycket goda resultat i sitt företag.

En konferensdag går lös på 5 940 kr inkl dokumentation, lunch, kaffe x 2 och mingel. Alla detaljer om evenemanget finns på www.silf.se.

'Kombidagen' ska bryta isen mellan åkerier och tågoperatörer

'Kombidagen' kallas ett samarrangemang mellan Sveriges Åkeriföretag och Tågoperatörerna den 25 november, där ett uttalat syfte är att bryta isen mellan åkerier och tågoperatörer.

"Vår förhoppning är att bidra till att gamla fördomar om bil kontra järnväg ska komma på skam och att fler ska få upp ögonen för kombitrafiken", säger **Bertil Dahlin**, ansvarig för Kommunikation och Opinion i Sveriges Åkeriföretag.

Konferensen äger rum i Åkarnas Hus i Danderyd kl 10-16, där erfarenheter av kombitrafik och kombitrafikens utveckling presenteras av **Sören Belin**, tidigare vd Green Cargo, **Fredrik Persson**, vd Coop Logistik AB, **Per-Olof Wåhlin**, vd Milles Åkeri, **Jakob Wajzman**, Banverket, och **Tord Sandahl**, koncernchef Sandahls-bolagen. Ett antal tågoperatörer presenteras desslikes, vilka också 'ställer ut' på en minimässa på eftermiddagen.

Deltagandet är kostnadsfritt men anmälan behövs för värdarnas planering av morgonmacka och eftermiddagskaka. Åkeriföretagens Bertil Dahlin vet mer på 08-753 54 23 alternativt bertil.dahlin@akeri.se.

PåHuGGeT. Ljuset i tunneln. Varje vecka.

Mejla - i dag - till dahllof@pahugget.se för priser och villkor
för Prenumeration och Annonsering.