

Direktanlöp stärker Maersk Line

Djupfryst lax och levande hummer är nya produkter ombord i Maersk Lines containerfartyg.

– Containersjöfarten har gått igenom ett par dåliga år. Därför måste vi törnya oss och då är färskvarutransporter en väg, säger rederiets ny Skandinavienchef Christian Juul-Nyholm.

Lax och hummer, i synnerhet levande sådan, har varit typisk flygfrakt.

Vi har en ny produkt, en superfryzer, omtalar miljöchefen Karl Jivén. Vi fryser ner fisk och andra färskvaror så snabbt att kvaliteten, när den når kunden, är högre än om den färiska produkten skulle ha flugits. Den levande hummern transporteras i akvarier i containrar, den vilar under färden och kommer fram i gott skick. Därför tar vi marknadsandelar från flyget.

– Trenden är tydlig, vi fraktar mer frys- och kylvaror. Vi har också utvecklat en ny teknik, som vi kallar Quest. Den används i hela vår flotta för att kyla containrar och vi har kunnat halvera energiförbrukningen för kylprocessen.

– Våra direktanlöp i Göteborg har gjort att vi klarat oss bättre än konkurrenterna under lågkonjunkturen, säger Christian Juul-Nyholm. Den svaga svenska kronan har stärkt exporten.

Snart balans

Tecken tyder på en uppgång i början av året, men fortfarande ligger volymerna under nivån

för två år sedan. Nu börjar industrins lager att tömmas och måste fyllas på. Jag är optimist och tror att vi kan nå balans mellan fraktrater och kostnader för att utföra transporter.

Det kommer i så fall lägligt. Maersk Line omsatte förra året 110,4 miljarder dans-

ku kronor och gjorde en förlust på 11,9 miljarder. Moderbolaget A.P. Møller Maersk rapporterar en förlust på 5,4 miljarder, det första helårsunderskottet sedan andra världskriget. Koncernledningen tror att 2010 åter skall ge vinst, eftersom containermarknaden återhämtar sig och besparingsprogrammet nu får full effekt.

Maersk Lines fartyg går i två slingor till Göteborg, en från Asien, en från Medelhavet. Förra året öppnades en tredje slinga från Helsingborg till Marocko.

Från Polen med Maersk

För några veckor sedan höljade de fartyg, som kommer från Asien, att anlöpa Gdansk på vägen till Göteborg.

– Sverige får därmed en direktlinje från Polen en gång i veckan, säger operationschefen Patrick Berggren. I Gdansk lastas containrar som skall till Asien, men också lokal frakt till Sverige. Jag tror att vi kan ta över en hel del gods, som nu går på lastbil, på järnväg eller med matarfartyg. Detta är en förbindelse som vi skall vidareutveckla.

Har godssammansättningen ändrat sig under krisen?

– Containerfrakterna har varit så billiga, att även bulkvaror enhetslastas, bland annat skrot. Av tradition är lasten från Sverige tyngre, med papper och industriprodukter. Dödvikten är lägre på vägen från Asien, eftersom mycket elektronik tas hem till den svenska marknaden.

Maersk Line har tillsammans med andra västsvenska företag ställt sig bakom Västra Götalands klimatstrategi.

– Vi gör vad vi kan för att den västsvenska industrin senast 2030 skall vara oberoende av fossil energi. Vi ser det som viktigast att förbättra järnvägens infrastruktur, så att ytterligare gods kan lyftas upp på tåget.

– Ingen annan har så konsekvent satsat på järnvägen, framhåller Christian Juul-Nyholm. Vi har det containerflöde som krävs och vi erbjuder



Skandinavienchef Christian Juul-Nyholm, operationschef Patrick Berggren och miljöchef Karl Jivén ser fram mot en ökande containermarknad.

alla våra kunder möjlighet till tågfrakt. Detta är unikt i Europa och långt bättre än i Asien. Nu hoppas vi kunna vidareutveckla detta i Norge och Danmark. Vi har börjat med en tågpendel Århus-Köpenhamn.

I Sverige har Maersk Line redan nått långt. Mätt i enhetskilometer går 86 procent av containergodset till och från hamnen på järnväg. 2002 var det bara 41 procent.

Vi har ett nätverk av tågpendlar, en del som vi själva driver, andra köper vi in, säger Karl Jivén. Vår kortaste pendel är tolv mil lång och klart lönsam.

Kontaktuppgifter: www.maersklines.com
Patrick Berggren, Cluster Operations Manager, patrick.berggren@maersk.com
Maria Sturgis, Sweden Operations Manager, sweopsmg@maersk.com



Det danska företaget Aqualife har gjort det möjligt att transportera levande hummer sjövägen. Istället för att flyga 15 000 ton hummer från Nordamerika till Europa varje år kan de transporteras i containrar, från fiskesbåt till containerfartyg. Koldioxidutsläppet sänks med 90 procent och transportkostnaden med 50 procent, jämfört med flyget.