

2016-04-19 13:45 CEST

Go East!

Godståg till Kina? Ja, det finns och det fungerar. Wictor Rössler beskriver hur tåg positionerar sig attraktivt mellan båt och flyg med korta ledtider och konkurrenskraftigt pris.

I tider när det i järnvägspressen skrivs mycket om vårt grannland i väster, vill jag lyfta fram en transportlösning från öster, som faktiskt höjer på många ögonbryn hos kunderna. För en järnvägsvurmmande logistiker känns den till och med mer upphetsande än en fisktransport från Norge.

Vad jag har i åtanke är järnvägsrutten till och från Kina, en transportrutt som ökar sedan flera år tillbaka, trots emellanåt sjunkande tillväxt på den kinesiska marknaden. Tomrummet som har funnits mellan flyg- och båttransporter har fyllts av järnvägen som utgör ett perfekt komplement dem emellan. Genom järnvägsalternativet lyckas man positionera sig mot kunder som önskar en transportlösning som är billigare än flyget och snabbare än båten.

Tid är som bekant pengar men tid är bara så mycket värt som marknaden önskar betala. I dessa tider när båtarna med gods från Mittens rike i större utsträckning tar längre tid på sig till Europa, till följd av omvärldsekonomin, samtidigt som en dyr flygtransport inte alltid kan motiveras, har järnvägen kunnat skapa sig en stark roll på många marknader och hos många kunder.

Av alla de 10 000 svenska företag som idag bedriver handel med Kina är det dock bara en bråkdel som nyttjar järnvägstransporten och även om intresset ökar ligger ju så klart ansvaret på oss att informera och upplysa våra kunder om denna eminenta lösning som inte enbart innebär hållbarhet i miljö utan också i ekonomi i förhållande till tid.

Transporterna som går över Ryssland, via Manchuriet eller alternativt via Kazakstan/Vitryssland och Polen till Tyskland färdas på klassiska

transportleder, dock med en annan transporttid än vad som kanske förväntas av den private järnvägsresenären. På 3 veckor avverkar tåget ca 11 000 km mellan terminalen i Kina till Europa och då omfattar det också omlastning på grund av spårbyte. För hantering och tull samt slutforsling tillkommer ett par dagar så till slut hamnar man på runt 25 dagar, dörr-till-dörr. Även om importen från Kina utgör den största delen så skapar Kinas medelklass, ca 300 miljoner människor, ett växande marknadsbehov inom många branscher, vilket skulle kunna skapa möjligheter för flera branscher än bara exempelvis bilindustrin som har kommit långt i att utnyttja järnvägen som transportlösning till Kina.

Vi kan som Sveriges största järnvägsoperatör erbjuda en komplett lösning till och från Kina på räls och vi kan ta fram lösningar som innebär både hemtagningar av partigods eller hellaster. Genom vårt egna rikstäckande nätverk i Skandinavien knyter vi samman Asien med Europa och Sverige och skapar därmed en anpassad lösning för kunden. Den så kallade "last-mile"-transporten det vill säga slutforslingen till mottagaren i Sverige görs antingen på väg eller intermodalt beroende på vad som passar bäst.

Även om rälsbaserade transporter från Kina på intet sätt är något nytt påfund – första containern avgick redan tidigt 70-tal via transsibiriska järnvägen – så möts man fortfarande av en kunskapslucka på marknaden. En anledning till detta är självklart att det först på senare år etablerats fasta tågavgångar med fasta kapaciteter till och från Kina. Min förhoppning är dock att fler svenska företag kan få upp ögonen för järnvägen på ett globalt plan, så att vi i framtiden kanske till och med kan skicka den norska fisken i en tågagn till Mittens rike.

Wictor Rössler, internationell säljare/speditör

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com