

# NEWS

TEMA Torrbulk

Miljöinvestering i Malmö

Expansion på Prøvestenen

K Line kan bildistribution

NYTT FRÅN COPENHAGEN MALMÖ PORT ● NR 4 2011





FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Ombord bogserbåten Frigga i Köpenhamn.

Omslagsbild: ASV invigdes i oktober i Oljehamnen i Malmö

## Miljöinvestering i oljehamnen

CMP investerar i modern miljöteknik i Malmö. I oktober invigdes den s k ASVn som skyddar vid oljeutsläpp. Den automatiska torpeden skjuts ut i vattnet och drar en läns bakom sig som begränsar utsläppet. **Sid 3**

## Experter på biltransporter

Japanska K Line är specialister på bildistribution. Mellan tio och tolv gånger i veckan kommer rederiets fartyg till CMP. Ombord finns bilar av märkena Toyota, Honda och Mitsubishi. **Sid 4**

## CMP expanderar på Prøvestenen

Prøvestenen utanför Köpenhamn ett av CMPs mest expansiva områden. Cirka 180 000 kvadratmeter ny mark har frigjorts och ska framför allt användas för torrbulk. Flera intentionsavtal har tecknats med intresserade kunder. **Sid 5**

## Swede Harbour – största torrbulkshamnen

I Malmö finns den största torrbulkshamnen i Västsverige. Det handlar om Swede Harbour, där skrot är den klart största handelsvaran. I hamnen hanteras även kalksten, spannmål och annan torrbulk. **Sid 8**

## Kran lyfter kapaciteten i Norra Hamnen

I Norra Hamnen i Malmö har CMP möjlighet att fördubbla kapaciteten i containerhanteringen. En viktig pusselbit i denna ökning är den nya STS-kranen, som är mycket snabbarare än de gamla containerkranarna. **Sid 9**

## Bogserare med kraft och precision

Bogserbåtarna är nyckelspelare som får hamnverksamheten att fungera. För att kunna göra jobbet finns det resurser i maskinrummet, närmare bestämt 5 000 hästkrafter. Men förutom kraft måste bogserarna också ha precision. **Sid 10**

## Notiser

**Sid 11**

## Profilen: Stefan Mårtensson

Stefan är en verkligt "höjdare" inom CMP. Han har arbetat som kranföraren sedan mitten av 1990-talet och gillar friheten och omväxlingen i jobbet. **Sid 12**

# Spännande investeringar

**VÄLKOMMEN TILL ÅRETS SISTA** nummer av CMP News – ett år som varit extra roligt och spännande för oss i CMP. Vi har fyllt tio år, invigt Norra Hamnen i Malmö, men också flyttat fram positionerna på Prøvestenen i Köpenhamn. Flera av dessa saker kan ni läsa mer om i den här utgåvan av tidningen.

**DESSUTOM PRESENTERAR VI VÅR ALLRA NYASTE** miljöinvestering. Det är en ASV – en automatisk torped för utläggning av länsar, som snabbt begränsar utsläpp i vår oljehamn i Malmö. Ni som följt oss känner till tekniken, som presenterats tidigare i CMP News. Nu är den alltså på plats i Malmö och ger oss en betydligt bättre beredskap än förut. Vi är extra stolta över att vara först i världen med denna teknik, som fler hamnar nu väntas satsa på. Denna typ av investeringar signalerar att vi gärna utnyttjar ny, smart teknik samt att miljöfrågorna spelar en stor roll för vardagsarbetet på våra anläggningar.

**DU KAN SOM SAGT OCKSÅ LÄSA MER** om Prøvestenen. Detta är ytterligare ett exempel på den unika resurs som CMP – till skillnad från flertalet andra hamnar i världen – har tillgång till. Jag syftar naturligtvis på vår och våra ägares förmåga att frigöra nya, centralt belägna markområden, som kan användas för hamnverksamhet Köpenhamn och Malmö. Detta är unikt med tanke på vilken konkurrens det idag är om markresurserna. På Prøvestenen handlar det om ytterligare 180 000 kvadratmeter, där vi främst riktar oss till kunder inom torrbulk.

**SIST MEN INTE MINST** skriver vi om den kapacitetsökning vi nu tar höjd för i Norra Hamnen, men också om vår samarbetspartner K Line samt om en annan "partner" som gör den dagliga hamnverksamheten möjlig, nämligen bogserbåten!

Trevlig läsning!

Johan Röstin, CEO för CMP

CMPNews ges ut av Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Det finns även en webb-utgåva av tidningen på danska, svenska och engelska på [www.cmport.com](http://www.cmport.com).

Ansvarig utgivare: Johan Röstin.

Skribenter: Nils Francke, Kajsa Jacobsson, Fredrik Lilieblad och Lotta Solding.

Kontaktadress: CMP, Terminalgatan 18, Box 566, 201 25 Malmö.

CMP, Containervej 9, Box 900, 2100 København Ø.

Prenumeration: Anette Lindgren, [anette.lindgren@cmport.com](mailto:anette.lindgren@cmport.com).

Produktion: Helium. Tryck: Holmbergs.

Läs mer om CMP på [www.cmport.com](http://www.cmport.com).

341 140

Världsnyhet invigd i Malmö

# Fjärrstyrd torped skyddar vid oljeutsläpp

CMP är först i världen med en fjärrstyrd torped som ska skydda Malmö vid ett oljeutsläpp.

– Projektet har tagit två år och skett i ett nära samarbete med göteborgsföretaget SP Marine, sa Johan Röstin, CEO för CMP, vid invigningen.

**EN SOLIG, MEN BITANDE KALL** oktoberdag sattes den lilla röda torpeden i arbete. Kjell-Arne Landgren, ordförande för Räddningstjänsten Syd, skickade iväg den på dess premiärtur inför inbjudna gäster och medier. Sakta men säkert tog sig torpeden över den knappt 600 meter breda Oljehamnssängsen. Efter sig drog den en lång, orange läns som är till för att ringa in oljan vid ett utsläpp. Efter drygt tio minuter har torpeden nått andra sidan. Tekniken, kallas för Autonomous Surface Vessel, ASV.

– Oljeolyckor är svåra att hantera och följden blir ofta djupgående skador på människor, djur och natur i många år, sa Kjell-Arne Landgren och uttryckte samtidigt sin förtjusning över möjligheterna med torpeden.

– Torpeden är ett autonomt ytfartyg, det vill säga en båt utan skeppare. Den består av ett avancerat GPS-system som navigerar mot en eller flera mottagningsstationer på andra sidan hamnbassängen, förklarar Kurt Sjöblom, VD för SP Marine.

**DET NYA ÄR SÅLEDES** att man snabbt kan begränsa oljans spridning och på så sätt minimera återverkan på land, vatten och djurliv. Att torpeden är fjärrstyrd innebär att den kan startas direkt på distans, vilket också snabbar på processen.

– Tidigare fick man ta sig ut med båt och för hand lägga ut den tunga länsen, vilket är ett tidskrävande och omständligt arbete. Men gudskelov har det aldrig varit några större oljeutsläpp i Malmö, säger Lennart Pettersson, deputy CEO för CMP.

Han konstaterar dock att om en olycka trots allt skulle ske är varje minut som sparas vid ett läckage värdefull.

Förr bestod länsen av lösa längder som sattes ihop, vilket i sig också tog tid. SP Marine har i sitt arbete med torpeden tagit fram en nättare variant av en sammansatt läns. 1 000 meter läns får nu plats på en och samma trumma.

**EN AV UPPFINNARNNA, OVE PETERSSON**, från SP Marine, berättar om hur idén kom till.

– Jag satt på ett kalas med en kille från hamnen och vi började först prata om hur man kunde göra länsar mer lätthanterade vid oljeolyckor. Diskussionen ledde sedan in på om man inte skulle kunna automatisera det hela. Det slutade med idén om en autonom farkost.

Satsningen på torpeden ligger väl i linje med CMP's



FOTO: JOHAN RAMBERG

starka miljöprofil och CEO Johan Röstin uttrycker en förhoppning om att fler hamnar ska prioritera en miljörensning som denna.

– Förutom i hamnar skulle en torped kunna sitta i aktern på en kustbevakningsbåt, säger SP Marines Kurt Sjöblom.

Han berättar att det finns ett stort nationellt och internationellt intresse för torpeden. Efter CMP står Göteborg på tur.

ASV invigdes i Oljehamnen i Malmö i oktober.

# Expert på transport av nya bilar

Mellan tio och tolv gånger i veckan anlöper en car carrier från KESS för att lossa nya bilar i CMP, en trafik som har utvecklats av ägaren, japanska K Line.



FOTO: SØREN BALKEN

KESS-fartyget Isar Highway och K Line American Highway, med en kapacitet på 850 respektive 5 050 bilar, i Frihamnen i Malmö.

**DET JAPANSKA DEEP SEA-REDERIET** K Line är en pionjär inom fartygstransport av nya bilar. 1970 sjösatte rederiet världens första Pure Car Carrier, "Toyota Maru no.10", och rederiet har sedan dess byggt upp ett världsomspännande linjenät för transport av nya bilar.

I takt med att bilar började produceras på allt fler platser och miljökraven skärptes ökade behovet av mindre fartyg som kunde klara den så kallade short sea-trafiken i Europa, dvs. som kunde gå in i hamnarna utan problem och upprätthålla en kontinuerlig trafik.

K Line hade sedan 1991 haft ett samarbete med E.H. Harms Car Feeder Service GmbH om feeder och short sea i Nordeuropa och 2003 övertog K Line det tyska rederiet till 100 procent under förkortningen KESS.

– **VI SÅG MYCKET PRAKTISKT** på samarbetet, eftersom K Line övervägande seglar deep sea och E. H. Harms kompletterade vår trafik med mindre fartyg som kunde gå in i de mindre och medelstora hamnarna, säger Nobuyuki Yokoyama, VD för K Lines europeiska huvudkontor i Bremen.

KESS linjenät omfattar idag hela Nordsjön och Balti-

kum och sedan 2010 också Atlantkusten från Spanien. Flottan består av tolv moderna fartyg, som också kan frakta RoRo-cargo som är avvikande, både vad gäller volym och vikt. Den samlade erfarenheten av trafik på Nordsjön och Baltikum och en hög, ISO-certifierad kvalitetsnivå har lett till avtal med en rad stora biltillverkare om export till framför allt Skandinavien, Ryssland, Finland och de baltiska länderna.

– **KESS ANLÖPER CMP I GENOMSNITT** 10–12 gånger i veckan med tre olika services. Det är framför allt de japanska bilmärkena Toyota, Honda och Mitsubishi som lossas inom CMP. KESS fraktar dessutom tyska bilar – Volkswagen, BMW och Mercedes-Benz – till andra hamnar i Sverige och framför allt till Ryssland.

– Våra största marknader är Storbritannien, Sverige och Ryssland. Det är här vi har merparten av vår trafik jämfört med övriga Europa. Men om det kanske råder stagnation inom EU så har den ryska marknaden en kontinuerlig uppgång, säger Nobuyuki Yokoyama.

Förutom bilar har K Line globala services med bulk, container och tankfartyg.



FOTO: PERRY NORDENG

Mer plats för torrbulk:

# Utbyggnaden av Prøvestenen är en milstolpe för CMP

Stort intresse för att hyra mark på den nya markutfyllnaden vid Prøvestenen

– **DETTA ÄR ÄNNU EN VIKTIG MILSTOLPE** för CMP, säger Brian Kristensen, COO för Oil & Bulk inom CMP. Han har stora förväntningar på det nya området på 180 000 kvadratmeter, som snart kan tas i bruk för hantering av torrbulk och som kommer att fördubbla CMP:s yta för torrbulk i Köpenhamn.

Området, som är en markutfyllnad på den södra delen av Prøvestenen, ska hyras ut till kunder som behöver plats för lagring av produkter inom torrbulk eller olja. Området har utvecklats av By & Havn i samarbete med Köpenhamns kommun, som därefter lämnat över driften till CMP.

– Den sista halvmetern av ytskiktet kommer att bestå av granitkross och därefter kommer CMP att utveckla området med vägar, ledningar, belysning och avlopp, säger Brian Kristensen.

– **DET ÄR VIKTIGT FÖR OSS** att alla de nya kunderna har

sjöfartsverksamhet och lossar eller lastar från kajen och inte bara transporterar godset in och ut med lastbilar. Det nya området har en kajläggning på 650 meter med ett vattendjup på upp till 13 meter, vilket gör att fartyg med en större djupgång kan anlöpa här jämfört med de övriga torrbulkområdena. Vi kommer med andra ord att attrahera bulkfartyg med större tonnage än idag.

CMP har tagit fram ett Letter of Intent (som senare ska ersättas med ett hyresavtal) för ett antal potentiella hyresgäster, som är intresserade av större eller mindre delar av marken. De kommande hyresgästerna arbetar alla med de traditionella torrbulkmaterialen, men markområdet öppnar också möjlighet för andra aktiviteter. Exempelvis styckegods- och packhusaktiviteter.

Prøvestenen omfattas naturligtvis av sträng miljökontroll och nya hyresgäster måste miljögodkännas innan de kan flytta in på området.



FOTO: SÖREN BAKLEN

Det stora området har fyllts ut under en lång period.

# Byggmaterial till storstaden

Torrbulk är viktiga material och Prøvestenen är en perfekt plats att förvara och distribuera dem, nära Köpenhamn och ändå på en lite undanskymd plats



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Brian Kristensen  
COO Oil & Bulk, CMP

**TORRBULK ÄR EN VIKTIG DEL AV CMP:S** omsättning i både Köpenhamn och Malmö och trafiken är uppdelad på sex terminaler med sin egen inriktning på båda sidor av Öresund.

Köpenhamn har 200 000 kvadratmeter uthyrt för lagring och förarbetning av torrbulk, främst på Prøvestenen, men också på Margretheholmen, Nordhavnen och Amagerværket. Med det nya området, som står till förfogande på Prøvestenen i början av nästa år, kommer hamnen direkt att fördubbla ytan för torrbulk.

– Torrbulk är en gemensam beteckning för en rad produkter – sten, cement, sand, grus, skrot, drivmedel, glas, etc. – kort sagt material som är viktiga i samband med bygg- och anläggningsuppdrag i en storstad, säger Brian Kristensen, CMP.

**PRØVESTENEN ÄR EN KONSUMENTHAMN**, där nästan allt

som importeras används i närområdet i regionen. Endast en mindre del exporteras och hamnen har ett perfekt läge i förhållande till Köpenhamn – nära storstaden och ändå så isolerat att de flesta inte känner till att den finns.

– Det är bättre att materialet ligger här, strategiskt nära Köpenhamn än att sten, grus och cement ska köras in till staden med lastbilar från andra platser som ligger längre bort, säger Brian Kristensen.

**CMP HANTERAR CIRKA 2 MILJONER TON** torrbulk om året i Köpenhamn, av en total godsmängd inom CMP på 14 miljoner ton. Cirka en tredjedel av dessa 2 miljoner ton är drivmedel som lossas direkt till Amagerværket, det kraftverk som är granne med Prøvestenen. Det har hittills varit kol, men Amagerværket håller på att i större utsträckning övergå till träflis i pelletsform.



Lavinia ligger vid Prøvestenen. fartyget ska lasta skrot till Grenå. Vid kaj ligger också Peter Rohde som lossar sten och grus.

FOTO: SØREN BAKLEN



FOTO: SØREN BAKLEN



FOTO: SØREN BAKLEN



FOTO: SØREN BAKLEN

7 november 2011. Bulknes är det första kommersiella fartyget som lägger till vid den nya bulkkajen. Bulknes medförde 31.500 tons makadam från Norge som skall användas till det översta skiktet på UPS-arealerna. Dette var bara en av flera laster.

Gems Sky lossar granit från Portugal vid Magrethehamnen.



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Lossning av cement från KCL Banshee.

Stema är en av CMPs stora kunder på Prøvestenen. Här lossar Sandnes makadam inne i Prøvestenshamnen till Sten & Grus Prøvestenen.



FOTO: SØREN BAKLEN

Ovan lossas kol från Murmansk vid Amagerverket. Hela verket genomgår en omställning till biobränsle och till vänster lossas t ex pellets vid samma kaj



FOTO: SØREN BAKLEN



FOTO: JOHAN RAMBERG

96 000 ton skrot hanterades under oktober månad

# Skrot det nya heta inom torrbulk

Swede Harbour i Malmö är den största torrbulkhamnen i Västsverige. Med Södra Bulkhamnen som komplement gör det Malmö till en stor och attraktiv aktör. Den klart största handelsvaran just nu är skrot, där Swede Harbour har den största i skrothanteringen i landet.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Perry Emchen,  
chef i Swede Harbour

– **UNDER OKTOBER MÅNAD** slog vi rekord. Då hanterade vi 96 000 ton skrot över kaj, jämfört med 45 000 ton en vanlig månad. Vi har haft en väldigt hektisk period i höst, säger Perry Emchen, manager i Malmö bulkhamn.

Utöver skrot så hanteras även kalksten, spannmål, råsocker och salt i torrbulkhamnen. När det gäller salt handlar det om såväl stensalt som vägsalt. Allt vägsalt som används på de skånska vägarna tas in via CMP. Perry Emchen och hans kollegor har två snöiga och kalla vintrar i tydligt minne.

– En hektisk snödag förra vintern kunde vi hantera upp till 2 500 ton vägsalt. Det innebär att vi tog emot och hanterade 50 lastbilar dagligen, som hämtade och körde ut salt runt om i Skåne, berättar han.

**SWEDE HARBOURS STORA TILLGÅNGAR** är de stora ytorna och det stora vattendjupet (13, 5 meter). Här finns kapacitet att hantera de allra största fartygen med mycket stora laster.

– Jag tror att många kunder uppskattar oss för att vi är effektiva och bra problemlösare. Vi har sällan kö ut på reddan och vi löser de situationer som uppstår, säger Perry Emchen.

**EN AV BULKHAMNENS STÖRSTA KUNDER** är Stena Metal International AB, som transporterar skrot till Malmö varje vecka via fartyg, tåg och lastbil. Här lossas skrotet, samlas upp, fragmenteras och skeppas sedan vidare med stora fartyg. Varje slutkund vill ha sin egen blandning av skrot; i Malmö finns utrymmet att lagra och sätta ihop varje enskild last.

– Malmö är en djuphamn där vi kan gå in med riktigt stora fartyg. Här finns också de ytor på land som vår verksamhet kräver. Samarbetet fungerar riktigt bra. CMP har en positiv inställning och försöker alltid göra bästa möjliga för oss, även om vi ibland 'stökar till det' för dem, säger Elisabet Rhodin, chef för Sale support på Stena Metal International AB.

**UTÖVER SKROT SÅ ÄR SOPOR** en handelsvara som är på ingång, och som Perry Emchen tror kommer att växa sig större i framtiden. Förhoppningen är att kunna hantera upp emot 40 000 ton sopor årligen. Något som däremot minskat över tid är kol och petcoke.

## Torrbulk

Begreppet bulk betyder löst gods, exempelvis skrot, kalksten, spannmål, råsocker och salt. I Malmö torrbulkhamn, som består av Swede Harbour och Södra bulkhamnen, hanteras 700 000 – 800 000 löst gods varje år.

# Norra Hamnen effektiviserar RoRo och containerhanteringen

Snart når CMP en fördubbling av containertrafiken. Utbyggnaden av Norra Hamnen i Malmö, autogaten och inte minst den nya STS-kranen gör det till en fullt realistisk utveckling.



FOTO: JOHAN RAMBERG

– **MED DEN NYA KRANEN** förbättras vår produktivitet väsentligt, säger Fredrik Friberg som är ny terminalchef i Norra Hamnen.

Fredrik Friberg berättar entusiastiskt om utvecklingen sedan Norra Hamnen invigdes tidigare i höstas.

– Vår nya STS-kran (ship-to-shore) är mycket snabbare än vår förra. Och våra kranförare håller nu på att bli riktigt inkörda på den. Dessutom har vi en mobil kran som kan användas både här och till bulk.

Även autogaten, som läser av om lastbilens registreringsskylt stämmer överens med bokningsnumret, har effektiviserat arbetet.

– Tidigare hade vi en person från klockan 6 på morgonen till 21 på kvällen som manuellt kontrollerade att det var korrekt, nu sker det helautomatiskt, säger Fredrik Friberg.

– Nu går det jätkligt snabbt för en bil att hämta en container, det tar 10 minuter, fortsätter han.

**100 BILAR – MEST LASTBILAR OCH TRAILERS** – ska kunna passera autogaten på 15 minuter. Dygnet runt.

Idag är det Finnlines och Unifeeder som står för fartygstrafiken till Norra Hamnen. Finnlines har RoRo-trafiken och Unifeeder containers.

– Finnlines sparar in 10 minuter per resa i och med att vi flyttat ut verksamheten hit till Norra Hamnen. Nu slipper de vända längre in i Frihamnen.

Logistiken till och från Norra Hamnen har också utvecklats. Järnvägsspåren har byggts ut till två spår som går ända ut till de nya ramperna vid fartygen. Och fem minuter bort ligger motorvägen.

– Tidigare körde alla lastbilar via Frihamnsviadukten och hamnade då tillsammans med trafik till och från Västra Hamnen i Malmö som är en hårt belastad tillfart.

Även om utvecklingsmöjligheterna redan idag är näst intill oändliga i Norra Hamnen så finns det ett och annat önskemål för framtiden.

– I framtiden hoppas vi att tågen ska kunna gå direkt till stambanan och inte behöva växlas om inne på Malmö Godsbangård. Men det ligger nog en fem-sex år framåt i tiden. Och så finns det planer på en bro här från Norra Hamnen till Frihamnen.

Den nya STS kranen i Norra Hamnen lossar containrar från Unifeeders Ceres.



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Svitzer Mars på väg mot City of Amsterdam, vid containerterminalen ligger Herm Kiepe

# Rå kraft och stor precision

En bogserbåtsservice är en av många funktioner som krävs för att få en hamn som CMP att fungera. Inom CMP är det Svitzers-båtar som assisterar fartygen in och ut från hamnarna

**DE 5 000 HÄSTKRAFTERNA I MASKINRUMMET** är i arbete, men man märker dem knappt när man står på Svitzer Mars brygga. Det hörs inget buller och finns inga vibrationer. Det enda som tyder på att det faktiskt är stora krafter i arbete är när de tunga uppgifterna utförs med övertygande precision och lätthet.

– Mars är byggd speciellt för hamnbogsering, den är så lätt som möjligt, det finns inga onödiga maskiner på däck och den är mycket manöverduelig, säger sjökaptan Ole Mikkelsen. Han har nästan 20 års erfarenhet av bogserbåtar, varav de senaste fem åren hos Svitzer.

Från den åttkantiga bryggan har man full överblick och härifrån styrs båten med två joysticks – kraft, riktning, fram, bak. Det hela ser enkelt ut, men kräver många års erfarenhet och det krävs ett bra samarbete mellan kapten, styrman, matros och maskinchef för att få det hela att fungera.

**BESÄTTNINGEN PÅ EN BOGSERBÅT** måste hela tiden vara redo för nya uppdrag.

– Det kan gå en dag eller två utan att vi har ett jobb och så kan det plötsligt dyka upp uppdrag med kort varsel. Vi har ett till två uppdrag per dygn i genomsnitt. Mer under sommarhalvåret när kryssningsfartygen är här, säger Ole Mikkelsen

Det är fartygen själva som ber om assistans. Den här förmiddagen är det bilfartyget City of Amsterdam som har lossat bilar på kajen och nu ska bogseras ut från Köpenhamn. Det är ett vindkänsligt fartyg och på

grund av den kraftiga vinden är det två båtar som delar på uppgiften denna förmiddag: Mars och Frigga. Uppdraget kom in till Svitzer två timmar tidigare och Mars tog den snabba turen från Malmö till Köpenhamn för att hjälpa till.

**CITY OF AMSTERDAM HAR LOTS OMBORD** och det är han som kontrollerar förloppet när förtöjningarna har släppts. Mars får besked om att ligga nära City of Amsterdams stäv, i positionen "klockan 9", där bilfartygets stäv är klockan 12. Frigga ligger nära aktern. Det finns en matros på fördäcket vid det stora spelet och från båda bogserbåtarna dras en tross upp till City of Amsterdam.

Långsamt drar de bilfartyget ut från kajen och med korta kommandon från lotsen vänder de fartyget inne i hamnbassängen så att det har riktning mot hamnutloppet.

En kvart efter att operationen inleddes är City of Amsterdam på väg ut ur hamnen med Mars längst fram. Frigga får över trossen igen. Bogserbåtarna drar alltid över stäven och seglar lika bra förläns och bakläns, så att Mars drar med aktern först ut från hamnutloppet. City of Amsterdam har fått upp farten och lotsen lämnar över assistansen till båda bogserbåtarna. Mars får över trossen och manövrerar förbi stäven på fartyget, som fortsätter norrut i Öresund.

**FRIGGA OCH MARS GÅR IN I HAMNEN IGEN** och lägger till utanför Svitzers huvudkontor. Nästa uppdrag är klockan 20 i Malmö.

## Seago Line anlöper CMP med avgång från Afrika

I juli började fartyg på rutten Casablanca-Agadir-Bremerhaven-Helsingborg-CMP-Bremerhaven-Antwerpen-Casablanca anlöpa CMP och Köpenhamn varje vecka.

– Rotterdam lyftes ut och Köpenhamn sattes i stället in som ny hamn, säger Jeppe Christiansen, market manager för danska Seago Line, som driver linjen.

Seago Line ägs av AP Møller-Maersk och driver ett nätverk av Europalinjer, som geografiskt även omfattar alla Medelhavsländer (inklusive Nordafrika), Baltikum och Ryssland.

Seago Lines har tre fartyg på linjen, som vardera har en kapacitet på 900 TEU.

## Drygt en miljon passagerare under kryssnings säsongen 2011

CMP har under sommaren 2011 välkomnat drygt en miljon passagerare och besättningsmedlemmar på ett rekordstort antal fartyg. Tillväxten fortsätter under 2012.

Den 14 oktober lämnade kryssningsfartyget "Boudicca" Köpenhamn och satte därmed punkt för en framgångsrik sommarsäsong.

Med ett rekordstort antal anlopp och fina priser i bagaget – "Årets Kryssningsdestination" och "Europe's Leading Cruise Port 2011" – har CMP:s medarbetare och partners i kryssningsnätverket haft anledning att vara stolta över sin insats. Men det har inte funnits tid att vila på lagarna:

- Vi har som väntat haft 368 anlopp, vilket innebär en tillväxt på 20 procent jämfört med föregående år, och av dessa var 171 turnarounds, vilket också är en ökning med 20 procent, säger Arnt Møller Pedersen, COO för Cruise & Ferries inom CMP.

De många anloppen innebär att CMP har kunnat hälsa 819 000 passagerare av 156 nationaliteter och 232 000 besättningsmedlemmar från 122 länder välkomna. Det är en tillväxt på 24 respektive 16 procent.

De flesta kryssningsgäster kommer från Tyskland (163 000), följt av USA/Kanada (101 000), Storbritannien (77 000), Spanien (58 000) och Italien (54 000). Danmark var den största skandinaviska nationen med cirka 9 000 passagerare, vilket innebär en ökning på hela 31 procent.



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

MSC Orchestra var ett av de första kryssningsfartygen som inledde säsongen 2011

Köpenhamn är fortsatt en fantastisk produkt och lättillgängligheten samt den höga servicenivån bidrar till att allt fler kryssningsgäster väljer Köpenhamn och att många gärna kommer tillbaka efter sitt första besök. Därför är Köpenhamn en eftertraktad destination för kryssningsrederierna, som också har reserverat anlopp för säsongen 2012.

- Status för säsongen 2012 ser just nu ut att bli så många som 380 anlopp, varav 178 är turnarounds. Åtta av fartygen kommer till Köpenhamn för första gången och vi ser fram emot att kunna hälsa 850 000 passagerare och 240 000 besättningsmedlemmar välkomna, säger Arnt Møller Pedersen.

Det första anloppet under 2012 blir "Aidacara" den 6 april.



## Subaru sällar sig till CMP

Ännu ett starkt japanskt bilmärke har funnit sin hamn i CMP. Subaru är ny bilkund sedan tidigare i höstas.

Fartyget City of Amsterdam anlöper Malmö den 30 november med cirka 250

bilar. Redan veckan därpå, den 7 december, anländer ännu ett fartyg med drygt 440 bilar. Och under 2012 beräknas totalt 10.000 Subaru bilar anlända till CMP i Malmö.

Upp emot 60 procent av bilarna ska vidare till Baltikum och Ryssland, övriga går till Sverige och Norge.

– Subaru är en så kallad transshipment-kund. Bilen kommer till oss, lagras och skickas sedan vidare. Vi är en mellanhand, säger Björn Larsson, terminalchef på CMP.

– Nu får vi således ännu ett starkt japanskt bilmärke. Subaru är en högklassig bil, fortsätter han.

Förutom Subaru finns sedan tidigare Toyota, Honda, Mitsubishi, Suzuki, Isuzu, Ford, Peugeot och Mercedes bland CMP:s bilkunder. År 2011 lider mot sitt slut och man kan redan konstatera att det totala antalet bilar som passerat CMP under innevarande år är upp emot 400 000.

Vill du få e-postnyheter? Skicka ett e-postmeddelande med ditt namn till [cmport@cmport.com](mailto:cmport@cmport.com). Skriv "ja tack till e-postnyheter" på ämnesraden

PROFILEN: STEFAN MÅRTENSSON

## Stresstålig kranförare med lugnet i behåll

Stefan Mårtensson har varit kranförare sedan mitten av 1990-talet och sett ett stort antal fartyg och laster passera. Han trivs med sitt jobb, men berättar att yrket tar lång tid att lära sig; det tog flera år innan han kände sig bekväm i sin roll.

– **MAN MÅSTE VARA RÄTT SÅ LUGN I KRANEN**, och så får man ha en viss simultanförmåga. Att ha bra inlevelseförmåga och en viss mognad är också bra tillgångar. Det gäller att kunna sätta sig in i vilka situationer som skulle kunna uppstå, säger Stefan Mårtensson.

Det är en grå och blåsig onsdag i Swede Harbour, den större av Malmös två torrbulkhamnar. Hösten har varit ovanligt intensiv, med rekordmånga fartyg och laster att hantera för Stefan och hans kollegor.

Stefans arbete är varierat och han vet sällan hur hans arbetsdag ska se ut i förväg. När han inte sitter i kranförarhytten ägnar han sig till exempel åt underhåll, reparationer eller hjälper till ombord på ett fartyg.

– Friheten och omväxlingen är några av fördelarna med det här yrket. Och att få vara ute mycket. Enda gången jag verkligen längtar upp i kranen är när det är som kallast på vintern, säger Stefan.

**ATT SITTA LÅNGA PASS** i kranförarhytten kan ibland kännas ensamt. Att få sällskap av en kollega eller lyssna till en ljudbok motverkar den känslan. Men mitt i en intensiv lastning eller lossning är det självklart komradion som gäller, samt stor koncentration.

– I Frihamnen är det trängre och mer människor runt omkring, så där krävs större precision. Då får jag ofta räkna in alla människor, så att jag vet var jag har dem. Här ute i Swede Harbour är det inte på samma vis.

**ATT STEFAN BÖRJADE ARBETA I HAMNEN** var lite av en slump, fast ändå inte. Hans farfar var kranförare



och hans far arbetade för stuveribolaget, så hamnmiljön var bekant.

– Min far tyckte inte att hamnen var någon bra miljö för mig. Men när det blev kris i truckverkstan inför semestern fick jag möjlighet att hoppa in. Jag blev kvar i fyra och ett halvt år, innan jag tog chansen att utbilda mig till kranförare. Här ute är bra. Inte så glamoröst kanske, men bra.

Frihet, omväxling och att få vara ute mycket är några av fördelarna med kranföraryrket enligt Stefan Mårtensson.