

SID. 2
MARKANT ÖKNING
AV TONNAGET HOS
NORDÖ-LINK

SID. 4
MOTORTRANSPORT
SAMLAT I MALMÖ

SID. 6
FLER KRYSSNINGSS-
PASSAGERARE I
SOMMAR



*Vd Eje Wilör gläder sig
över att Nordö-Link får fyra
nya fartyg 2006*

Fyra nya fartyg 2006

Nordö-Link byter ut alla sina fartyg före årsskiftet och får en mycket större kapacitet på trafiken Sverige-Tyskland

Rederiet Nordö-Link byter ut och utökar hela sitt tonnage under loppet av 2006. De äldsta fartygen, "Lübeck Link" och "Malmö Link", byts till och med ut mot två nybyggda fartyg. Linjens övriga fartyg, "Finn sailor" och "Finnarrow", byts ut mot två nyare och större fartyg: "Finnpartner" och "Finntrader".

När alla fartyg är utbytta ökar kapaciteten på de starkt trafikerade avgångarna med 50 procent.

"Det är ännu inte helt klarlagt när det nya tonnaget kommer att vara på plats, men jag räknar med att "Finnpartner" och "Finntrader" går i trafik runt sommaren 2006. De två nybyggda fartygen kommer i slutet av året, så att alla byten är klara

när vi påbörjar det nya året 2007", säger Eje Wilör, verkställande direktör för Rederi AB Nordö-Link. Han övertog vd-stolen i januari 2006, men kom till Nordö-Link som speditör redan 1984.

Satsar på Tysklandstrafiken

De två helt nya fartygen byggs i Italien som en del av Nordö-Links ägares, Finnlines, nybyggnadsprogram på fem fartyg till Tysklandstrafiken. Tre av de nybyggda fartygen sätts in på sträckan Helsinki-Travemünde, medan de två sista kommer att trafikera sträckan Malmö-Travemünde.

De nybyggda fartygen får stor lastkapacitet –

inte mindre än 4 000 längdmeter, 200 hytter men även stor motorkraft som kan ge en servicefart på 25 knop. Upptår det en försening finns det goda möjligheter att inhämta den förlorade tiden under seglatsen.

Nordö-Link har gradvis fått allt fler och större fartyg och har idag fyra dubbelturer nästan alla dagar i veckan. Det är framförallt kvälls- och nattavgångarna som är starkt trafikerade. Holländska bilar med frukt och grönt kan till exempel hinna med nattavgången i Travemünde och sedan vara i Sverige vid elvatiden på morgonen.

Bra tillväxt

Nordö-Link lyckades förra året behålla den rekordstora framgången från 2004. På en rad avgångar föreligger ett stort behov av ökad kapacitet. Drygt 70 procent av trafiken är lastbilar medan trailarna utgör omkring 30 procent.

CMP arbetar för ögonblicket på en utflyttning av Nordö-Link från Malmö centrum till Norra

Hamnen från 2008. Det är en utflyttning som rederiet lägger ner mycket tid och energi på.

"Det ser vi mycket positivt på och ju förr det sker desto bättre", säger Eje Wilör. Diskussioner om utformningen av den nya terminalen har redan inletts mellan rederiet och CMP.

"Inseglingen blir mer direkt och vi sparar in 20 minuters seglingstid. Utöver detta behöver vi mer utrymme och vi vill gärna samla uppställningsområdena för lastbilar, trailrar och containrar", säger Eje Wilör.

Framtidsutsikter

Eje Wilör ser med stor optimism på de kommande åren – även om planerna på en ny bro mellan Danmark och Tyskland rycker allt närmare ett förverkligande. "Det ligger väl åtminstone 15–20 år framåt i tiden. Det viktigaste är att vi kan erbjuda chaufförerna vilotid under bätturen. Alternativet är två chaufförer och extra broavgifter och bränslekostnader och då blir transportererna för dyra", säger Eje Wilör.

Öresundsbron och järnvägstrafiken konkurrerar idag endast när det gäller de långa transportererna från norra Sverige till södra Italien.

"När det gäller dörr-till-dörr-transport är det svårt att slå lastbilarnas flexibilitet och snabbhet och här passar Nordö-Link väl in i transportkedjan", säger rederiets vd som till sjöss har TT och Scandlines som största konkurrenter.



Foto: Dennis Rosenfeldt

Centraleuropa har ett annat och större industriellt bakland. Och därför är det normalt stora hamnar som Rotterdam och Hamburg som först märker av en contango. Köpenhamn är en av de platser där lagerkapaciteten byggs upp senare, men också en av de platser där lagren töms förhållandevis snabbt när en contango försvagas", berättar Niels Andersen.

Stark efterfrågan på oljetankar

Väntade höjda priser på olja ger bråda dagar på Oiltanking

Sedan i maj 2005 har man på Oiltanking på Prøvestenen, som fungerar som ett "lagerhotell" på oljemarknaden, varit tvungna lämna beskedet "allt är utsålt" vid nya förfrågningar. Även detta år förväntas en stor efterfrågan på tankkapacitet. Förra året gick 1,3 miljoner ton olja över kaj och nästan 140 fartyg lastades eller lossades.

"Det har varit fullt tryck under 2005 och även 2006 ser ut att bli ett riktigt bra år", säger Niels Andersen, som är chef för Oiltankings terminal i Köpenhamn. Terminalen ägs av det stora tyska handelsbolaget Marquards & Bahls.

"Contango"

2005 har präglats av ett contango-läge, det vill säga en förväntan på marknaden om ökade oljepriser.

"Detta läge beror bland annat på en osäkerhet när det gäller försörjningen till den amerikanska marknaden på grund av orkanerna 2005 och det instabila läget i Mellanöstern", säger terminalchefen.

Hälften av Oiltankings omsättning utgörs av risktransitolja, det vill säga olja som köps och säljs på den internationella oljemarknaden. Huvuduppgiften när det gäller transitolja är vanligen att samla ihop flera mindre laster till större utskeppningar. En annan uppgift är att skapa speciella oljeblandningar.

På Prøvestenen förfogar Oiltanking över 49 tankar med en kapacitet på 390 000 m³. Det motsvarar i runda tal 13 000 tankbilar. Internationellt har Oiltanking 65 terminaler i 17 länder.

Foto: Dennis Rosenfeldt





Ny bilterminal öppnad i Malmö

Nordisk Motortransport förväntar sig 45 000 nya bilar i år

Den stora klagörningshallen sjuder av aktivitet. Och den stora uppställningsplatsen utanför är full av bilar. Till sommaren är Nordisk Motortransports nya anläggning i Malmö helt klar. Fortfarande saknas dock tvätthall samt faciliteter för billackering och rostskyddsbehandling.

Snart flyttar de sista 25 medarbetarna i Trelleborg till Malmö, där 55 medarbetare redan har arbetat sedan oktober 2005.

"Vi ser självklart fram mot att ha hela personalstyrkan samlad på ett ställe så att vi slipper en del av de interna transporter som vi för närvarande

har", säger terminalchef Carl-Erik Sandell, som tillägger att etableringen av den nya terminalen har fortskridit helt enligt planerna.

Alla flyttar med

Så när som på en enskild medarbetare, ser det ut som om alla flyttar med från Trelleborg till Malmö. Flytten till Malmö beror framförallt på att man fått önskemål från rederier som sedan tidigare anlöpte Malmö och som gärna ville slippa att anlöpa både Malmö och Trelleborg. Malmö har dessutom de vattendjup som krävs för de stora deep-sea-car-

riers. Och här finns även en hög frekvens av feederfartyg varje vecka.

"Bilarna når återförsäljarna och därmed även konsumenterna fortare. Det kostar att ha bilar stående eftersom de representerar stora värden och därför är det ekonomiskt fördelaktigt att göra vägen till återförsäljare och kunder så kort som möjligt", säger Carl-Erik Sandell. För honom är det uppenbart att bilbranschen uppfattar den skandinaviska marknaden som en gemensam marknad där det bara föreligger behov av mindre anpassningar för de enskilda länderna. Och det är an-

passningar och klargörning som kan hanteras av en PDI-anläggning.

Stort Honda-avtal

En av de stora uppgifterna för Nordisk Motortransport 2006 blir att implementera föregående års stora kundavtal med Honda om distribution och klargörning av Honda för den nordiska och baltiska marknaden.

För närvarande distribuerar Nordisk Motortransport Honda-bilar till Sverige och Danmark. Under vårens lopp kommer Norge och Finland att omfattas av distributionen och senare i år även Baltstaterna.

Man är i bilbranschen mycket spänd på att se hur Honda kommer att organisera sin bildistribution till Ryssland. Men oavsett utgången av Ryssland-avtalet är man på Nordisk Motortransport förvissad om att den nya terminalen i Malmö har rätt läge.

"Vi har fått rätt läge, vilket ger oss möjlighet att växa och vårt mål är helt klart att öka volymen genom terminalen", säger Carl-Erik Sandell, som räknar med att omsätta 45 000 bilar 2006. Nordisk Motortransport för just nu diskussioner med CMP rörande möjligheterna att bygga ut den 131 000 m² stora bilterminalen.

Fasta standarder ger färre skador

När medarbetare från Nordisk Motortransport besöker en grill under lunchrasten händer det att de tutar två gånger innan de backar ut från parkeringsplatsen. Det är en ren reflex som härrör från en säkerhetsprocedur på deras arbetsplats i Malmö Frihamn.

Nordisk Motortransport införde strikta standarder för hantering av bilar när företaget öppnade sin terminal i Malmö i oktober 2005.

"Vi har bemödat oss om att göra terminalen till ett skadefritt område och försökt att förutse de situationer där skador kan uppstå", säger Torben Bille Olesen, logistikchef på terminalen i Malmö.

Bilarna inspekteras grundligt innan de kommer in på terminalen och de följs med hjälp av streckkoder från "first point of rest" till "last point of rest".

"Alla i bilbranschen avskyr skador eftersom de betyder extrautgifter och försenar leveransen till återförsäljarna och kunderna", säger terminalchef Carl-Erik Sandell.

Kvalitetsprogram

Den nya terminalen i Malmö har fått en så funktionell utformning som möjligt där stor hänsyn tagits just till strävan att undvika skador.

Ljusförhållandena på uppställningsplatsen liknar nästan dagsljus. Och lyktstolparna är säkrade mot påkörning. Man har avsatt extra utrymme för de stora amerikanska bilarna. Och bilarna står så långt ifrån varandra att ingen bildörr kan komma i kontakt med angränsande bilar, till exempel om vinden griper tag i bildörren när den öppnas.

Kvalitetssäkringen omfattar förutom den fysiska anläggningen även utbildning av alla medarbetare på en teknisk skola i Malmö.

Personalen utbildas i hur man kontrollerar bilar och skapar fasta rutiner för allt från dörrstängning till hur förarsätet ska vara inställt när man lämnar bilen. Företagets arbetskläder har inga fickor eller blytlås som kan ge repor i lacken. Klockor, smycken och ringar är bannlysta.

Myrstack

All trafik på uppställningsområdet är enkelriktad och ingen lastbil har tillgång till själva uppställningsområdet. Allt för att undvika skador på bilarna.

"Varje bil hanteras 7–8 gånger när passerar terminalen. Vi har därför omkring 300–350 interna körningar i timmen och det betyder att området kan likna en myrstack. Därför är det mycket viktigt med trafikregler", säger Carl-Erik Sandell.

"Det lönar sig att satsa på kvalitet för dålig kvalitet kostar tid och pengar", säger Torben Bille Olesen.

Nästa steg i Motortransports kvalitetsprogram är specialutbildning av CMP:s medarbetare som kör bilar från fartygen till Motortransports terminal. CMP lastar även bilar på tågagnar.

Terminalchef Carl-Erik Sandell (t.h.) och Torben Bille Olesen i den nya moderna verkstadshallen. I bakgrunden klagörs Peugeot-bilar för danska posten.



Nordisk Motortransport i Malmö

Areal: 131 000 m² med plats för 5 100 bilar.
Anställda: 80.

PDI-anläggning: 5 500 m². Bygget av terminalen slutfördes 2006 och den omfattar även en tvätthall, byggnader för underredsbearbetning och paintshop.

Förväntad omsättning: Ca 45 000 bilar 2006.

Kunder: Honda, Peugeot, GM (Cadillac), DaimlerChrysler, Jeep, Mitsubishi och Opel varubilar.

Bra kryssningssäsong i sikte

400 000 kryssningspassagerare väntas –
15 000 fler än förra året och ännu ett passagerarrekor

CMP arbetar hårt på att skaffa större uppställningsområde för nya bilar i Malmö. Bilden här visar en del av Nordic Hub Malmö – där ligger Toyota-terminalen.

Foto: Mogens Bech



Foto: Jan Kofod Winther

Investeringsplan

Stora investeringar i en logistikpark och nya kajer ligger på planeringsbordet

CMP väntar under loppet av 2006 ett klarläggande beträffande en rad stora investeringar. Det gäller utflyttningen av Malmös containerterminal och godsfrävar till Norra Hamnen, en fortsatt expansion av bilaktiviteterna, nya bulkarealer vid Prøvestenen och kajer i Nordhavnen i Köpenhamn. Här är en översikt över de planerade investeringarna:

Bulkhamnen på Prøvestenen, Köpenhamn
Syfte: Anläggning av 650 m kaj och ett terminalområde på 18 ha. CMP har option på nya arealer.
Placering: Den södra delen av Prøvestenen, Köpenhamn.
Start: 2002.
Förväntas färdigt: 2008.
Investering: SEK 50 miljoner.

Större uppställningsområden för bildistribution i Östersjöregionen

Syfte: Ökning av bildistributionen.
Placering: Frihamnen i Malmö och Frihavnen i Köpenhamn.
Förväntad start: 2006.
Förväntas färdigt: 2006–08.
Investering: SEK 75 miljoner.

Oljehamnsrännan, Malmö

Syfte: Bredningen av inseglingen ska göra det möjligt för större fartyg att anlöpa Oljehamnen i Malmö och bidra till att man blir mindre beroende av olika vind- och strömförhållanden. Projektet genomförs i samarbete med Sjöfartsverket.
Placering: Oljehamnen i Malmö.
Förväntad start: 2006.
Förväntas färdigt: 2007.
Investering: SEK 60 miljoner. Samfinansieras med Sjöfartsverket.

Färjeterminal, container- och kombiterminal m m, Malmö

Syfte: Planen är att bygga en ny container- och kombiterminal samt en färjeterminal. Den övergripande planen omfattar etablering av en logistikpark på 1,5 miljoner m². Området har ett idealiskt läge med kajer, järnväg och direkt tillgång till motorvägsnätet.
Placering: Norra Hamnen i Malmö.
Förväntad start: 2007.
Förväntas färdigt: 2008.
Investering: SEK 500 miljoner (första etappen).

Infrastruktur i Nordhavnen, Köpenhamn

Syfte: Etablering av nya vägar, terminalarealer, kajer för kryssning m m.
Placering: Frihavnen i Köpenhamn.
Förväntad start: 2007.
Förväntas färdigt: 2008.
Investering: SEK 250 miljoner.

Det finns inga tecken på att förra årets terrordåd i Londons tunnelbana påverkar årets kryssningssäsong. Inte heller verkar de senaste månadernas spända förhållande mellan den muslimska världen och Europa ha dämpat amerikanernas intresse för kryssningsresor i Östersjön.

"Vi har hört om avbokningar till Turkiet och en olust att anlöpa länder i Mellanöstern, som Egypten, men vi har inte sett några tecken på att den amerikanska marknaden uppfattar Östersjöstaterna på ett negativt sätt. Här uppe kan vi uppenbarligen räkna med en bra säsong med 15 000 fler passagerare fördelat på ungefär lika många fartyg som förra året", säger Per Schmidt, kryssningschef på CMP och ordförande för kryssningsorganisationerna i Köpenhamn och Malmö.

Antalet anlöp blir ungefär detsamma som 2005, cirka 280, men fartygen blir större.

Fler turnarounds

Drygt 100 fartyg, eller grovt räknat vart tredje far-

tyg som anlöper Köpenhamn, använder i år CMP som turnaround, det vill säga den hamn där man byter passagerare.

Två av de rederier som använder Köpenhamn som homeport sätter in större fartyg. Costa sätter in "Costa Magica" (3 470 passagerare) i Skandinavien istället för "Atlantica" (2 680 passagerare). MSC fördubblar sin kapacitet genom att byta ut "MSC Rhapsody" mot "MSC Lirica" (2 200 passagerare).

Turnaroundfartygen kommer som vanligt att anlöpa Frihavnen, medan Langelinie reserveras för transitfartygen som har mindre behov av kajplats. Kajen vid Ndr. Toldbod kommer i år att användas något mer jämfört med föregående år. Spanska "Blue Moon" (698 passagerare) får här ett dussin passagerarbyten och 20–25 andra fartyg anlöper i transit.

"Kajplatsen på Ndr. Toldbod är väldigt populär eftersom fartygen där ligger så nära city och alla attraktioner", säger Per Schmidt. Malmö förväntas

få 2–3 anlöp under säsongen men det finns ännu inga fasta datum.

Ny lounge

"En nyhet för denna säsong är att Magasin skapar en kryssningslounge i Kong Hans-salen under sommarperioden och att flera av de mer centrala butikerna i Köpenhamns city kommer att ha söndagsöppet från juni till augusti. Det är mycket positivt och något vi har arbetat för i flera år", säger Per Schmidt och tillägger:

"En positiv nyhet är även att säsongen avslutas med ett par julanlöp på Langelinie. Utöver detta har vi även redan bokat in två julanlöp 2007. Det passar fint in i vår målsättning att förlänga kryssningssäsongen eller mer konkret att uppnå 5–10 anlöp under december månad. Det är ett projekt där Maersk Broker har varit mycket aktiva".

Större fartyg på väg

Rederiernas omfattande nybyggnadsprogram

kommer sannolikt att medföra rockader i fartygstonnaget och Per Schmidt förväntar sig en ökning av tonnaget i Östersjön år 2007. Rederierna är ute efter att sänka kostnaderna per resenär för att på så vis göra resorna billigare. Det är viktigt för att kunna locka nya kundgrupper.

CMP passagerarutveckling 2001-05 (i 1 000-tal)

2001	2002	2003	2004	2005
185	173	259	362	385

CMP utveckling i tonnage 2001-05 (miljoner BT)

2001	2002	2003	2004	2005
6,6	5,8	8,5	10,0	12,5

CMP 360°

CMPnews ges ut av Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Det finns även en webbutgåva av tidningen på danska, svenska och engelska. Denna hittar du på följande adress: www.cmport.com. Redaktion: Arnt Møller Pedersen (ansv. utg.) och journalist Peter Schøning. Översättning: Elisabeth Tavvon/Ord i Norden. Layout och produktion: Lars Green. Foto (framsida): Dennis Rosenfeldt. Kontaktadress: CMP, Containervej 9, P.O. Box 900, 2100 Köpenhamn Ø, tel: + 45 35 46 11 11 (Danmark) eller + 46 (0) 40 680 4100 (Sverige), e-post: arnt.moller@cmport.com. Prenumeration: Anette Sønderup, anette.sonderup@cmport.com. Läs mer om CMP: www.cmport.se.

Foto: Dennis Rosenfeldt



Förändringar i CMP:s styrelse

Professor Peter Maskell, 56 år, från Handelshøjskolen i Köpenhamn, avlöste vid årsskiftet direktör Henning Hummelose som ordförande för CMP:s styrelse. Peter Maskell har suttit i CMP:s styrelse sedan 2001. Som ny styrelseledamot har man valt in vd Mogens Worre Sørensen, 62 år, som redan är ordförande och styrelseledamot i en rad maritima företag. ■

Foto: Dennis Rosenfeldt



Foto: Dennis Rosenfeldt



CMP i nya miljöer

CMP har kommit på plats i en ny personal- och administrationsbyggnad på 3 400 m² i Köpenhamns Frihavn. Entréplanet rymmer en checkpoint, maritim avdelning och matsal. På de tre övriga våningsplanen återfinns kontor och konferensrum. ■

Foto: Søren Balken



Ännu ett kryssningspris

Tidningen "Dream World Cruise Destinations" har tillsammans med en rad rederier utsett Köpenhamn till "Best Destination Experience – Independent Sightseeing". Offentliggörandet kom i mars i samband med Seatrade Cruise Convention i Miami. I december 2005 utnämnde World Travel Award staden Köpenhamn till "Europe's Leading Cruise Destination" och CMP till inget mindre än "World's Leading Cruise Port". ■

Mer plats för nya bilar

Malmö kommun har gett klartecken för att den innersta delen av Frihamnsbassängen får fyllas igen och användas för uppställning av nya bilar. I Malmö arbetar CMP hårt på att säkerställa fortsatta expansionsmöjligheter för bilaktiviteterna och man har slutit flera avtal om nya arealer som ger plats för 5 000 bilar. ■

16 lokomotiv lastas till Australien

Ovanliga laster

Frihavnen i Köpenhamn har under de senaste månaderna haft flera ovanliga projektlaster. Från Spanien kom broelement till en ny Langeliniebro. Elementen transporterades ut ur hamnen på flakvagnar. Senare anlände upp till 90 m långa stålbjälkar från Estland, vilka transporterades vidare till Det Kgl. Teater, som bygger "skuespilhus", där trafiken Köpenhamn-Oslo tidigare höll till. Och avslutningsvis skeppade man ut 16 stycken lokomotiv på 120 ton till Australien, där de ska dra spannmålsvagnar i New South Wales. ■



Foto: Dennis Rosenfeldt

Containerkran renoveras

Kran 92, "Mille", ska förnygras och förväntas var tillbaka i aktiv tjänst i juni. Elutrustningen kommer att renoveras och lyftkapaciteten uppgraderas till 43 ton under ok, vilket motsvarar kapaciteten hos de övriga två kranarna i CMP:s containerterminal i Köpenhamn: Kran 93 ("Magda") och Kran 94 ("Mogens"). Terminalens äldsta kran, Kran 91 ("Minna"), har för övrigt tagits bort och metallen har gått till återvinning. ■

Bra år för CMP

2005 blev det hittills bästa året för CMP. En ökning med mer än 10 procent fick omsättningen att landa på över SEK 600 miljoner och resultatet blev SEK 80 miljoner, vilket motsvarar mer än en fördubbling jämfört med föregående år. Resultatet har nu förbättrats fem år i rad och ligger långt över det ursprungliga målet på minst SEK 40 miljoner som angavs i CMP:s affärsplan för 2001–2005. För 2006 räknar CMP med ett resultat i nivå med 2005. En ny affärsplan emotser en tillväxt på 50 procent, vilket motsvarar en omsättning på minst SEK 800 miljoner vid utgången av 2010. ■