

SID. 2

**2007 BLIR EN MYCKET BRA
KRYSSNINGSSÄSONG**

SID. 4

**STÖRRE FARTYG TILL
OLJETERMINALEN I MALMÖ**

SID. 6

**NORDÖ-LINK HAR FÅTT
PLATS FÖR MER GODS**



Kryssningschef Per Schmidt, CMP, gläder sig över en god säsong. Åtta kryssningsfartyg anlöper Köpenhamn för första gången. De nya fartygen får enligt gammal god tradition en plakett med bomärket för CMP.

2007 – ett riktigt toppår

Det kan inte bli mycket bättre, låter det från CMP:s entusiastiske kryssningschef



Fem procent fler passagerare i år eller sammanlagt hela 480 000 kryssningsgäster. Så ser kryssningssäsongen 2007 ut. Och det är helt i topp, menar Per Schmidt, så här i början av säsongen. Siffrorna pekar också framåt. Målet är nämligen att nå 600 000 passagerare 2010.

Östersjön och Köpenhamn är helt klart favoriter hos rederierna. Rederierna bedömer att avsättningsmöjligheterna är goda och man är inställd på att sätta in stora fartyg i Östersjön. I år får vi till exempel besök av det hittills största fartyget i hamnens historia, "Navigator of the Seas".

Det är framförallt turerna in i Östersjön som är populära hos rederierna. Däremot omnämns Norge för närvarande med en viss kyla, eftersom man där i år inför en speciell miljöavgift för fartyg som seglar mellan norska hamnar.

Plats för fler fartyg

CMP har i dag över hälften av alla turnarounds i den baltiska regionen och vill ha fler fartyg som

påbörjar och avslutar kryssningen i Köpenhamn. CMP har därför inlett ett samarbete med Københavns Havn A/S för att bygga en terminal i Nordhavnen med kajer för tre av de riktigt stora fartygen som byter passagerare. Utöver detta ska det fortfarande finnas plats för fartygen som anlöper i transit.

"Rederierna har med stor tillfredsställelse noterat att kapaciteten kommer att utökats", säger Per Schmidt, som presenterade planerna för rederierna vid kryssningsmässan i Miami i mars.

Med eller utan S:t Petersburg

De kommande årens tillväxt är inte endast beroende av nya kajer i Köpenhamn utan även av utvecklingen i de övriga Östersjöhamnarna. S:t Petersburg är traditionellt ett stort dragplåster, men där har man problem med kapaciteten på flera områden – det gäller allt från kajer till bussar, hotell, taxibilar och långa köer vid sevärheterna.

"Det finns planer på en massiv utbyggnad av

Största fartyget

"Navigator of the Seas" (Royal Caribbean), byggd 2002, är det största fartyget som har anlöpt Köpenhamn. Fartyget är 311 m långt, har en vikt på 138 279 BT och har plats för 3 100 passagerare. Det är väl sörjt för passagerarnas underhållning ombord – fartyget har en stor teater, en ishall, minigolfbana med nio hål, en fullstor basketbollsplan, tre simbassänger och enligt uppgift världens största flytande kasino. Fartyget kommer att anlöpa Köpenhamn tre gånger under säsongen 2007.

hamnfaciliteterna i S:t Petersburg. Men 5-årsplaner brukar förvandlas till 10-årsplaner och så vidare. Det ska bli spännande att se när rederierna kommer att försöka arrangera kryssningar i Östersjön som inte inkluderar ett uppehåll i S:t Petersburg, för det tror jag att några kommer att göra", säger Per Schmidt.

Kryssning: Framgång förpliktigar

Maersk Broker välkomnar planerna på nya kryssningskajer i Köpenhamn



Foto: Dennis Rosenfeldt

Kryssningssäsongen 2007

Anlöp

2007: 291 anlöp mot 278 fartyg 2006

Kryssningsfartyg miljoner BT

Uppskattning för 2007: 14,2 milj. ton

2006: 13,2 milj. ton

Passagerare

2007: (uppskattning) 480 000

2006: 458 000

Siffrorna omfattar anlända passagerare samt nya, ombordstigande passagerare.

Turnarounds

Vart tredje fartyg byter passagerare i Köpenhamn. Dessa fartyg betjänas av Ndr. Toldbod samt i Frihavnen.

Flitigaste gästerna 2007

"MSC Opera": 19 anlöp

"Costa Magica": 18 anlöp

"AIDAaura": 17 anlöp

Brådaste kryssningsdagarna

6 anlöp på samma dag: 21 juli och 30 augusti.

5 anlöp på samma dag: 27 maj, 10 juni, 17 juni,

8 juli, 13 juli och 22 juli och 16 augusti.

"Vi ser planerna som ett uttryck för viljan att befästa Köpenhamns position som "Europe's leading Cruise Destination", säger Jan Bonfils, Senior General Manager hos Maersk Broker Agency i Köpenhamn som är skeppsmäklare för 70–80 procent av de kryssningsfartyg som anlöper Köpenhamn. Skeppsmäklarfirmen har upplevt en ökad press från rederierna, med krav på såväl ytterligare kajsträckningar som nya terminalfaciliteter i Köpenhamn.

Men om de nödvändiga kryssningsfaciliteterna kommer och Köpenhamn "slås" för sin framskjutna position, finns det i gengäld inga som helst hinder för att "kryssningsäventyret" kan utveckla sig i linje med tidigare års tillväxttakt. Rederierna ser positivt på Köpenhamn och Baltikum, hävdar Jan Bonfils som dock betonar att Köpenhamn inte får "vila på lagarna".

"Köpenhamn måste självklart kunna ta emot de fartyg som vill anlöpa hamnen, och fartygen blir ju bara större och större. Dessa stora fartyg måste Köpenhamn kunna ta emot både vad gäller kaj och andra faciliteter. Kryssningsgästerna är vana vid att bli väl omhändertagna och förväntningarna stiger – även när det gäller standarden för turnaround-faciliteter", säger Jan Bonfils som räknar med att man vid planeringen av hur de nya faciliteterna ska utformas kommer att föra en dialog med rederierna samt även snegla på hur välfungerande terminaler ser ut i andra länder.

"Det finns ingen anledning att uppfinna hjulet på nytt. Det är bara att fråga rederierna vilka platser i världen de anser vara bra turnarounds. Det är helt naturligt att konsultera rederierna i denna fråga."

Potential för tillväxt

Maersk Broker räknar under de kommande åren med ett stadigt ökande antal kryssningsfartyg. Jan Bonfils har en förklaring:

Köpenhamn och S:t Petersburg är namn som lockar turisterna. Vinterpalatset i S:t Petersburg är t ex en toppattraktion. Köpenhamns flygplats är en tillgång och staden har en relativt god hotellkapacitet. Avstånden i Östersjöområdet ger goda möjligheter för att växla mellan nattseglats och dagsbesök. Och rederierna tycker att man får den service man behöver.

Jan Bonfils kan mycket väl föreställa sig att Köpenhamn kommer att ha nått upp till 600 000 passagerare år 2010, men konstaterar samtidigt att kryssningsprodukten är sårbar.

"Inget tyder på att marknaden för kryssningar i Östersjön är mättad. Men den internationella situationen kan ändras snabbt – det märkte vi efter den 11 september 2001", säger Jan Bonfils som räknar med att ISPS-krav vad gäller säkerhet kommer att bli en viktig faktor vid utformningen av de nya faciliteterna för turnarounds i Köpenhamn. Passagerarnas säkerhet spelar en stor – och växande – roll för rederierna.

Tungviktare besöker Köpenhamn

"Carnival Splendor", som Carnival Cruise Lines (CCL) håller på att bygga, sätts in i trafik nästa år. Det nybyggda fartyget kommer att besöka Köpenhamn under fem kryssningar till Östersjön. Fartyget byggs för att kunna ta 3 000 passagerare och 1 900 besättningsmedlemmar. Och rederiet har ännu mer tonnage på gång. 2009 sjösätts "Carnival Dream" och 2010 "Carnival Magic".

"Inget tyder på att marknaden för kryssningar i Östersjön är mättad", säger Jan Bonfils från Maersk Broker, men produkten är känslig.



Foto: Dennis Rosenfeldt



Foto: Søren Balken

Den nya piren under pågående anläggningsarbete. I bakgrunden syns Oceanpiren.

Ny pir är redo för anlöp

Den nya oljepiren på Prøvestenen är snart redo att tas i bruk. Det första tankfartyget kommer hit i juni

Djupgången vid den nya piren på norrsidan av Prøvestenen är 11,5 m och piren klarar av tankfartyg med en längd på upp till 180 m. De allra största tankfartygen med en last på upp till 100 000 ton kommer även fortsättningsvis att använda Oceanpiren.

Anläggningsarbetet har pågått sedan den 5 februari och allt har förlöpt helt enligt planerna.

"Vi hade ett första möte med kunderna om kapaciteten för 24 månader sedan och nu är anläggningen klar att tas i bruk. Jag tycker egentligen att det har varit en kort process. Kunderna har varit entusiastiska och delaktiga i utformningen

av piren", säger commercial manager för Olja & Bulk, Torben Mittag, som ansvarar för CMP:s fortlöpande kontakter med kunderna på Prøvestenen.

CMP investerar ca tolv miljoner kronor i den nya anläggningen. Tankkunderna satsar också ett antal miljoner på att dra nya rörledningar till piren.

"Vi hoppas förstås att den nya piren ska bidra till en ökad omsättning på Prøvestenen. Den nya piren är hur som helst en förutsättning för att få ett större flöde genom tankarna här ute", säger Torben Mittag, som för övrigt kan berätta att man för första gången på flera år nu ska bygga nya tankar på Prøvestenen.

Mycket nöjd

På Samtank, som driver lagerhotell och ägs av XY Energi A/S och OK a.m.b.a., är man också mycket nöjd med den nya oljepiren:

"Oceanpiren är det enda ställe där vi kan idag kan lossa bensin på Prøvestenen. Därför är det en mycket välbehövlig utbyggnad av Prøvestenens kapacitet som nu sker. Vi tvingas idag ofta vänta innan vi kan lossa fartygen och det är något vi helst skulle vilja slippa. Den nya piren bör helst begränsa risken för väntetid", säger vd Asbjørn Karlsson från Samtank.

Följ kunderna dit de beger sig

Det är mottot för Maersk Broker och DMC (Destination Management Copenhagen), som från och med i år har etablerat sig i Stockholm och Tallinn för att kunna sköta kryssningsrederiernas anlöp. DMC och Maersk Broker ansvarar redan för en stor del av de kryssningsfartyg som anlöper i Köpenhamn.

Jazz för hela slanten

DFDS Seaways deltar för andra året i rad i Copenhagen Jazz Festival, och det

kan passagerarna njuta av på sträckan Köpenhamn–Oslo. Seaways tjuvstartar jazzfestivalen den 2 juli och fortsätter ända till den 18 juli. Bland toppartisterna återfinns sångerskan Hanne Boel. En nyhet för i år är att man även kommer att arrangera konserter för barn. DFDS engagemang i jazzfestivalen ska ge passagerarna mer underhållning under båtresan.

Kryssningsprojekt belönas

HBH:s marknadsföringspris gick i år till kryssningsprojektet Cruise Baltic. Priset

delades ut för marknadsföring och utveckling av Östersjöregionen som en samlad kryssningsdestination. Köpenhamns kryssningsindustri tog för tre år sedan initiativ till samarbetet som idag omfattar 19 destinationer och 35 partners runt Östersjön. Målet är att få kryssningsfartyg att kryssa i Östersjöregionen.

VTS-center i drift

Efter några förseningar förväntas det nya dansk-svenska centret som överva-

kar trafiken i Öresund vara redo att tas i drift i juni. Övervakningen inleds i den södra delen men kommer i ett senare skede att omfatta hela Öresund. Det fysiska ramverket för centret står nu klart på 13:e våningen i Öresundshuset i hamnen i Malmö, och VTS-operatörerna tränas i de rutiner de kommer att använda sig av när centret tas i operationell drift. 40 000 kommersiella fartyg passerar Öresund varje år.

Bättre förhållanden för fartygen

Inseglingsrännan till Oljeterminalen i Malmö har breddats



Foto: Dennis Rosenfeldt

"Större fartyg kan nu komma in i hamnen. Det är viktigt exempelvis vid omlastning av transitolja från mindre till större fartyg eftersom större fartyg ger en bättre ekonomi. Men breddningen blir även en stor fördel för torrbulk", säger Åke Åkesson, chef för CMP:s bulkaffärer.

Strömmen vid Oljeterminalen är ganska kraftig och skär tvärsöver inseglingrännan. Vid vissa väderförhållanden har det inneburit väntetid för insegling. I andra fall har inseglingen endast kunnat ske under dygnets ljusa timmar. Detta ändras nu.

Breddningen har ökat till 162 m. Projektet, som har kostat drygt 50 miljoner kronor, har genomförts i ett samarbete med Sjöfartsverket. Projektet ökar den maritima säkerheten vid inseglingen och bidrar därmed till att minimera risken för skador på miljön.

Passar marknadsbehoven

På Scandinavian Tank Storage, STS, är man mycket nöjd med de bättre inseglingförhållandena.

"Malmö har idag blivit en stor och viktig omlastningshamn för oljeprodukter som skeppas ut från Baltikum och Ryssland. Breddningen stärker Malmös marknadsposition. Vi har redan investerat i ökad pumpkapacitet så att lastning och lossning kan ske snabbare", säger Claes Jacobsson, vd på STS. Han framhåller att rederiernas nybyggda fartyg blir bredare. Beslutet om att Panamakanalen ska klara fartyg med en bredd på 49 m mot tidigare 32 m, är också ett tecken på den globala trenden mot allt större fartyg.

"Åtgärden att göra inseglingrännan bredare är helt rätt tänkt. Den matchar utvecklingen när det gäller tonnage", säger Claes Jacobsson.

Andra transitprodukter

CMP förväntar sig att breddningen även kommer att vara till fördel på torrbulksområdet:

"Vi vill gärna ha den ökade omsättning som en hantering av bulkprodukter i transit kan ge – vi har t ex tidigare hanterat krossmaterial, petroleumkoks och byggmaterial. Hamnen har kajfacili-

teter och ett stort landområde som kan användas för ändamålet", säger Åke Åkesson.

Större fartyg i hamnen, säkrare trafik och därmed minskade risker för miljön. CMP:s oljeförbrukare är mycket nöjd med investeringarna i Swede Harbour.



Foto: Dennis Rosenfeldt

Superfartyget

Nordö-Link har fått det första av sina två nybyggda fartyg, "Europalink". Det tillhör världens största ro/pax-fartyg. Ännu en jätte är på gång

Bildäcken ombord på "Europalink" är helt enkelt imponerande stora. Körfälten är långa, närmare bestämt motsvarande längden på två fotbollsplaner – av gällande internationella mått. Man har plats för en 4,2 km lång rad av lastbilar och trailrar. Och nybygget väcker entusiasm.

Kaptenen: "Det är det bästa fartyg jag någonsin har seglat – det är mycket manövrerbart och genomtänkt", säger Jan Isberg. Han har varit en smula orolig över vattendjupen in till Malmö, men de svagaste punkterna i Flintrännen, den sydliga in-seglingsrännan till Malmö, har precis muddrats.

Vd:n: "Trafiken fortsätter att växa 2007. Det är viktigt för våra kunder att veta att vi har plats för deras gods – det är en konkurrensparameter för oss. Och nu har vi den kapacitet som krävs för att vi ska kunna fortsätta att växa under de kommande åren", säger Eje Wilör från Nordö-Link.

Terminalarbetarna: "Europalink" är ett bra fartyg både att lassa och lossa. Arbetsmiljön är också bra, eftersom det är mindre buller när vi arbetar", säger Håkon Svensson, CMP, som ansvarar för lossningen och lastningen av fartyget. Han har arbetat tillsammans med Nordö-Link i elva år och följt

företagets tillväxt från ett rederi med två fartyg till fyra fartyg, och nu snart till fyra nya och ännu större fartyg.

Nykomlingen följs av ytterligare ett nybyggt fartyg, "Nordlink" samt ett ombyggt fartyg, "Finnpartner". "Nordlink" håller f n på att färdigställas i Italien och "Finnpartner" är under ombyggnad i Polen. Med fartygsbytena byter Nordö-Link i år ut hela sitt tonnage – däribland "Malmö Link" och "Lübeck Link" som har trafikerat sträckan sedan 1990.

Man har tänkt på passagerarnas komfort på "Europalink". Vid planeringen av det nya fartyget har en snabb och effektiv lossning och lastning också varit en viktig aspekt som man tagit extra hänsyn till. "Europalink" har fyra däck – två med direkt ombordkörning och två som nås via ramper.



Nordö-Link får fler passagerare

Rederiet räknar med 100 000 passagerare 2008

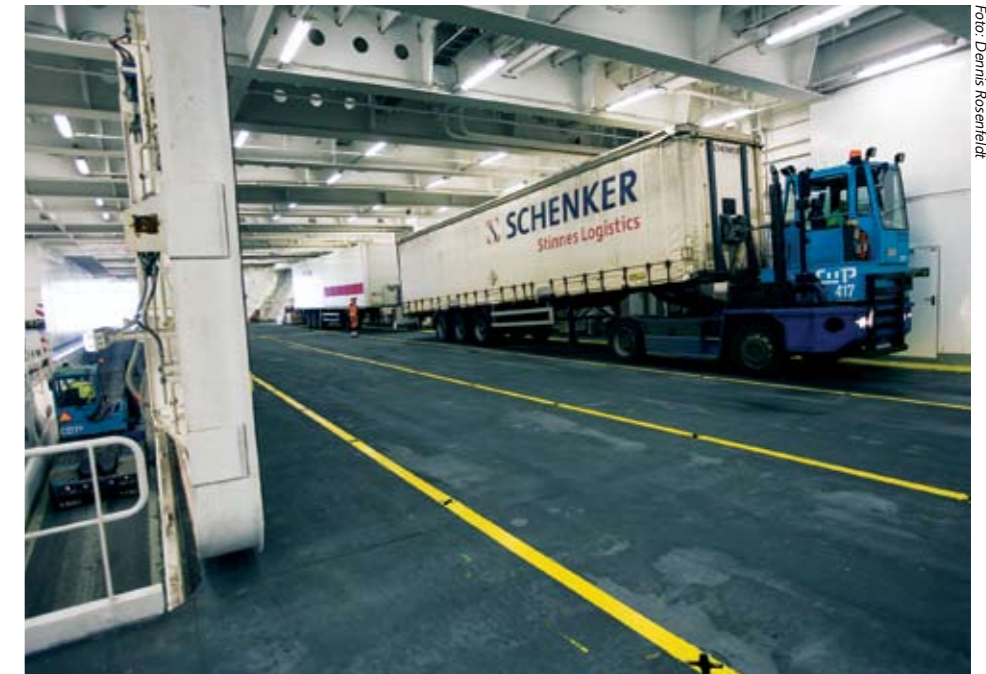
"Vi seglar först och främst med gods. Det är vår huvudverksamhet. Men vi kommer att transportera allt fler passagerare", säger Eje Wilör som inte gör någon hemlighet av att transporten av passagerare, bilar och husvagnar handlar om att utnyttja de stora ytorna på de två stora nybyggda fartygen "Europalink" och "Nordlink". Fartygen har 200 hytter vardera.

"I förhållande till passagerarna vill vi först och främst leverera transport till ett bra pris. Vi vill arbeta efter samma koncept som lågprisflygbolagen. Bokning av biljetter och måltider samt betalning kommer att ske på internet. Konceptet går inte ut på att vi ska sälja kryssningsresor med en omfattande personlig service", säger vd:n.

Både yrkesförare och passagerare ska äta i samma restaurang som baserar sig på buffé och självbetjäning. Yrkesförarna erbjuds dock en särskild lounge och möjlighet att t ex tvätta kläderna ombord.

Med mer fokus på passagerarsidan närmar Nordö-Link sig moderbolaget Finnlines affärsstrategi som siktar på en kombination av gods och passagerare.

"När vi har alla fyra nya fartyg i trafik kommer vi att överväga ändringar i turlistan – t ex kan det bli aktuellt med en senare eftermiddagsavgång från Malmö. Men turlistan måste hänga ihop som en helhet", berättar Eje Wilör.



Nordö-Links nya fartyg

Stor ökning i tonnage

Sätts in i	Namn	Byggår	Lanemeter
Februari	Finntrader	1995, 2007	3 050
Mars	Europalink	2007	4 200
Augusti	Finnpartner	1995, 2007	3 050
Augusti	Nordlink	2007	4 200
Totalt			14 500

Lanemeter den 1 januari 2007: 8 600

Lanemeter i augusti 2007: 14 500

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.cmpport.com. Redaktion: Arnt Møller Pedersen (ansv. utg.) och journalist Peter Schøning. Översättning: Elisabeth Tauvon/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@cmpport.com. Prenumeration: Anette Sønderup, anette.sonderup@cmpport.com. Läs mer om CMP: www.cmpport.se.

Foto: Dennis Rosenfeldt



Oljedepå i nya ramar

Den 1 maj tog Nynäs sin nya depå i Malmös oljehamn i bruk. Den nya anläggningen har en kapacitet på 20 000 ton och omfattar även en ny kajsträcka, kaj 1005, som också har tagits i bruk. Depån levererar ett bindemedel, bitumen, som används i vägar och andra beläggningar samt specialprodukter till bro- och takkonstruktioner. Nynäs hade tidigare en anläggning i Frihamnen. Ytan här har tagits över av CMP:s affärsområde Bilar. Flytten av depån har kostat SEK 40 miljoner. ■

Kortklubb bjöd in till opera

Fotot luras. BornholmsTrafikkens "Povl Anker" har inte åter börjat trafikera sträckan Köpenhamn-Rønne utan var bara på tillfälligt besök i hamnen. Kortklubben "Borngamblers" hade lockat med 700 öbor på en resa till operan för att se "Läderlappen" och man hade för detta ändamål chartrat färjan. På dess forna kajplats pågår idag bygget av det Det Kongelige Teatrets nya "skuespilhus", så färjan anlöpte "Papirøen" istället. ■



Foto: Familien Bjernsen

Nätverk byter ordförande

Vice vd Lennart Petterson, Copenhagen Malmö Port, tillträder som ny ordförande i Cruise Network Malmö efter kryssningschef Per Schmidt, CMP, som har varit ordförande för nätverket under dess första år. Malmö har för närvarande två kryssningsanlöp anmälda för i år. ■



Foto: Søren Balken

Foto: Københavns Lufthavne



Kryssningsgäster i hangar

Köpenhamns flygplats öppnar i år en ny incheckningsterminal för kryssningsgäster i historiska "Hangar 145". Den byggdes 1942 och har nu blivit varsamt och vackert renoverad. Terminalen har 16 incheckningsdiskar och kommer att användas under de dagar då det är som mest kryssningsgäster. ■

Flytt av container- och bilterminal

Partiet Venstre vill undersöka möjligheterna att flytta container- och bilterminalen i Köpenhamn till Prøvestenen på Amager och den danska trafikministern har lovat att frågan ska utredas. Københavns Havn A/S har redan planer som innebär att terminalerna vid en senare tidpunkt kan komma att flyttas mot nordöst i Nordhavnen. CMP:s styrelse har under det senaste året diskuterat en långsiktig strategi för den kommersiella hamnens utveckling i Köpenhamn. ■

Renoverad webbplats

Cruise Copenhagen Network har renoverat sin webbplats. Här kan man hitta praktisk information inför besöket i Köpenhamn. Webbplatsen hittar man på adressen www.cruisecopenhagen.com. ■

Foto: Dennis Rosenfeldt



Mer plats för bilar

Den innersta delen av Frihamnsbassängen har nu blivit igenfylld och man har därmed skapat en ny uppställningsplats om fem hektar. Igenfyllningen skapar både en uppställningsyta för ett par tusen importbilar och möjliggör en mer rationell hantering och logistik. Innan det nya området kan asfalteras måste det få tid att sätta sig. Man ska även anlägga en ny kaj vid den igenfyllda bassängen. CMP:s bilchef Bart Steijaert räknar med att området kan vara asfalterat och i drift sommaren 2008. ■