



SIDE 2

**CEMENTA: TOPPMODERNA
CEMENTANLÄGGNINGAR
SKA VARA KLARA 2010**

SIDE 4-5

**SÅ SER CMP:S KUNDER PÅ
DET NYA ÅRET**

SIDE 6

**CMP:S LARS KARLSSON:
FORTSATT FRAMGÅNG
KRÄVER MER KAPACITET**

Cementföretag flyttar till en ny anläggning

En stor cementanläggning kommer att byggas i Norra Hamnen. Bygget startar nästa år

Cementa kommer 2010 att flytta från Limhamn till en nybyggd distributionsanläggning i Norra Hamnen i Malmö. Planering och projektering kommer att påbörjas under loppet av året och 2009 kommer själva byggstarten.

Den nya anläggningen byggs på en tomt på 25 000 m² och totalt kommer investeringen att kosta Cementa flera hundra miljoner kronor. CMP anlägger 250 m kaj med ett vattendjup på 9 m samt tillhörande järnvägsspår. CMP investerar totalt 50 miljoner kronor.

Cementa kommer vid den nya anläggningen att kunna lossa cement från kaj och får även möjlighet att via järnväg distribuera cement i södra Sverige. Anläggningen kommer att placeras på en hamnutfyllnad vid Industrihamnrännan där det fram till 2005 låg en liten hamn för fritidsbåtar.

En av de största terminalerna

Cementterminalen i Malmö är med en omsättning på ca 350 000 ton år 2007 en av Cementas största terminaler i Sverige.

"All byggnation förutsätter en god cementförsörjning och vi täcker hela Skåne-regionen med leveranser från Malmöterminalen. Vi är glada över den starka utveckling som Malmöregionen upplever, även om det innebär att vi måste flytta. Stora delar av Limhamn har tidigare ingått i Cementas verksamhet, men vi har gradvis fått lämna ifrån oss mark vartefter staden har vuxit och nu har utvecklingen nått en punkt då vi behöver flytta vår terminal någon annanstans", säger Fredrik Winberg, vd för Cementa AB.

"Vår nuvarande terminal var från början även en cementfabrik, men i dag sker produktionen på Gotland och Öland och det är därifrån vi transporterar cement till Malmö. Vi ser fram mot att ta den nya, moderna terminalen i drift och vi kom-

mer att anpassa den i syfte att möjliggöra en effektiv lastning och lossning. Vi får en utmärkt lokalisering med bra vattendjup, och det ger flexibilitet när det gäller valet av kommande fartyg. Vi ser etableringen i ett tidsperspektiv om minst 50 år", säger Fredrik Winberg och tillägger att ett formellt beslut om flytten ännu saknas.

Mycket tillfreds

"Det känns fint att kunna bidra till att säkerställa en riktig och långsiktig placering för ett bra företag", säger Lennart Pettersson, vice vd för CMP.

"Det är inte rationellt att ha kommersiell sjöfart till Limhamn. Färjan Dragør-Limhamn slutade gå 1999. Vi underhåller i dagsläget en maritim infrastruktur enbart för Cementas skull. Det gäller t ex muddring av segelrännan och underhåll av bojer. Området kan i framtiden tas över av fritidsbåtar som inte ställer samma krav på djup."

"Sett i ett större perspektiv påbörjar vi med av-

talet utbyggnaden av Norra Hamnen som ett nytt terminalområde. De nya kajerna kommer även att kunna användas av andra företag än Cementa. Vi föreställer oss att det kan bli fråga om ny bulkverksamhet i området. Det kommer att bli goda kajförhållanden, stort vattendjup och lämpliga arealer bakom kajen", säger Lennart Pettersson.



Foto: Dennis Rosenfeldt



Foto: Dennis Rosenfeldt

När Cementa flyttar till Norra Hamnen sätter man samtidigt punkt för över 100 års omfattande cementindustri i Limhamn. Skånska Cement AB startade 1889 en cementfabrik i Limhamn och ansvarade även för anläggandet av Limhamns hamn. Själva cementproduktionen flyttades efter 70-talets oljekris till Gotland. Skånska Cement AB bytte 1969 namn till Cementa AB och ingår i dag i den internationella koncernen HeidelbergCement med 70 000 anställda i 50 länder.



Foto: Martin Crane/Sanmark

Norra Hamnen i 2008: Ett avgörande beslut i sikte

Under loppet av det kommande halvåret förväntas Malmö kommun och Miljödomstolen fatta avgörande beslut om Norra Hamnen-projektet

Det ser ut som om vi under det första halvåret 2008 får reda på om planerna på en ny färjeterminal respektive kombiterminal kommer att kunna förverkligas. Det samma gäller planerna på att flytta containerterminalen från Frihamnen till Norra Hamnen. Malmö kommun fattar ett beslut under våren och till sommaren ska även Miljödomstolen ha fattat ett beslut vad gäller de planerade grävarbetena och anläggningen av kajer.

"Vi är naturligtvis mycket intresserade av att denna fråga avgörs, eftersom det är viktigt både för oss och för en rad kunder att kunna planera långsiktigt", säger Lennart Pettersson, vice vd på CMP, som räknar upp de fördelar projektet skulle medföra för CMP: optimala omlastningsmöjligheter mellan fartyg, tåg och lastbilar, säkerställande av framtida tillväxtpotentialer och ett omgående frigörande av ytor i Frihamnen för fler importbilar.

"Utöver detta skulle vi få tillgång till ett landområde på cirka tre kvarts miljoner kvadratmeter där distributions- och transportorienterade företag kan etablera sig och få direkt tillgång till de nya hamnanläggningarna", säger Lennart Pettersson.

En utflyttning av hamnverksamheten skulle ge

Malmö kommun tillgång till ett stort landområde för stadsutveckling – och det i ett område som är optimalt beläget med närhet till såväl Malmö centralstation, centrum som vattnet.

En strategisk hamn

I ett betänkande till den svenska regeringen pekade Malmö ut som en av tio "strategiska hamnar" av nationellt intresse och för Lennart Pettersson borde planerna för Norra Hamnen därmed i ett längre perspektiv även vara av vitalt svenskt intresse.

"Om regeringen ger sitt stöd till betänkandet måste det betyda att staten tar på sig ett ansvar för anslutningsvägar till hamnen. Det i sin tur innebär att Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket kommer att prioritera Norra Hamnen i sina investeringar", säger Lennart Pettersson, som ser fram mot besluten från Malmö kommun och Miljödomstolen.

Projektet fick före årsskiftet stöd från EU:s TEN-program (Trans-European Transport Network).

"Vi finns därmed med på den "europeiska transportkartan". Malmö kommun stod bakom EU-ansökan och är i grunden positivt inställd till



Foto: Jan Kolod Wirthner

projektet. I kommunens överordnade planering tar man hänsyn till de planerade hamnanläggningarna i Norra Hamnen. Och utan den positiva inställningen skulle vi inte alls ha ansökt om ett godkännande från Miljödomstolen", säger Lennart Pettersson.

Ekonomiska hänsynstaganden

Politikerna i Malmö är framför allt angelägna om att ekonomin bakom en utflyttning av terminalerna till Norra Hamnen ska passa ihop med tidpunkten för kommunens stadsutveckling i Malmö City, och det kan få betydelse för tidpunkten för ett klartecken i Norra Hamnen.

"Vi vill fortfarande gärna kunna flytta färje-, kombi- och containerterminalerna 2010. Det är av vitalt intresse för CMP att komma igång nu", säger Lennart Pettersson.

Flytten av de tre terminalerna kommer att kosta runt 500 miljoner kronor.



Foto: Mogens Bech

Det gamla året – och det nya

En rad kunder redovisar status för 2007 och framtidsutsikterna för 2008

Generellt ser man tillbaka på 2007 som ett riktigt bra år, men den stora frågan är om de goda tiderna för transport- och logistikbranschen fortsätter.

CMPnews har frågat några kunder och samarbetspartners hur de bedömer sitt företags verksamhet i Köpenhamn/Malmö 2007 och hur de ser på framtidsutsikterna för 2008. Vi har bitt kunderna använda sig av en skala från 1–10 där 10 är det högsta och 1 är det lägsta värdet.

Containrar

Jesper Kristensen, vd för Unifeeder som använder containerterminalerna både i Köpenhamn och Malmö.

Bedömning av 2007: 8. Vi är mycket nöjda med utvecklingen vad gäller mängderna, men

framför allt den oceangående containertrafiken kom under stark press mot slutet av året.

Prognos för 2008: 5-6. Det finns många tecken som tyder på en ekonomisk inbromsning, något som vi vanligen är bland de första att registrera. Men just nu är vår prognos att det under 2008 snarare kommer att bli tal om en mer dämpad tillväxt på vårt affärsområde än om något direkt fall i omsättningen. Vi kommer under de närmaste åren nogga följa diskussionerna runt den kommersiella hamnens och givetvis även containerterminalens placering i Köpenhamn. Och i det sammanhanget saknar jag en mer nyanserad bild av hamnens betydelse för stadens försörjning av konsumtionsvaror.

Ro/ro

Eje Wilör, vd för Nordö-Link som 2007 bytte ut fyra färjor på Malmö-Travemünde.

Bedömning av 2007: 8. Det hade kunnat bli 10 om inte våra nybyggda fartyg hade blivit försenade och levererats först till halvårsskiftet. Men kundernas respons på de nya färjorna har varit mycket bra.

Prognos för 2008: 8. För oss gäller det först och främst att behålla och vårda de kunder och kvantiteter som vi redan har, och därefter att ta del av den allmänna tillväxten på marknaden. Nordös trafik har utvecklats enormt positivt, men det finns också gränser för tillväxten och jag tror att vi börjar närma oss taket. Jag hoppas att vi under loppet av det nya året får ett avgörande beslut vad gäller planerna på att anlägga en ny färje-

Kryssning

Lars Bernhard Jørgensen, vd för Wonderful Copenhagen, som marknadsför Köpenhamn som turistdestination:

Bedömning av 2007: 10. Eftersom 2007 var ytterligare en rekordsäsong. Vi hade fler fartyg, turnarounds och passagerare än året innan som även det var ett rekordår.

Prognos för 2008: 10. Eftersom kryssningar är den snabbast växande semesterformen och eftersom Köpenhamn tar marknadsandelar i förhållande till både den övriga världen, Europa och Baltikum. Jag hoppas särskilt att vi 2008 kommer att se en förlängning av kryssningssäsongen, bland annat med fler anlöp i Köpenhamn under december. Kryssningsområdet är ett av de absolut snabbast växande turistsegmenten i den globala turismen. Tillväxten på det globala planet har under 1995–2006 varit dubbelt så stor som för övriga turistsegment.

Jan Bonfils, Senior General Manager på Maersk Broker, skeppsmäklare för flertalet kryssningsanlöp i Köpenhamn:

Bedömning av 2007: 9. Det har gått riktigt bra, antalet kryssningsfartyg har ökat igen och vi lyckades få tre julkryssningar till Köpenhamn.

Prognos för 2008: 8. Det höga betyget beror på att vi kommer att få se ännu fler kryssningsfartyg. Å andra sidan är det även "bara" en åtta eftersom vi nu börjar få problem att få plats för samtliga anlöp. Det brådskar med att få nya faciliteter. När det gäller CMP räknar vi med ett stärkt samarbete i samband med vår etablering i Malmö, som vi ser som en hamn med många möjligheter inom kryssning och andra segment.

Søren Damstrup, försäljnings- och marknadsföringschef, DMC (Destination Management Co-

Julbesök i Köpenhamn.



Foto: Mogens Bech

terminal i Norra Hamnen. Vi har verkligen behov av mer utrymme för trafiken.

Peder Gellert, DFDS, Executive Vice President med ansvar för ro/ro och terminaler säger om Tor Lines ro/ro-linje till Klaipeda:

Bedömning av 2007: 8. Vi har sett ett ökat intresse för linjen till Klaipeda – och därmed stigande fraktmängder.

Prognos för 2008: 8. Vi bedömer att importen från Baltikum/Ryssland till Själland kommer att fortsätta öka, men även att ökningen när det gäller export kommer att fortsätta. Jag ser fram mot att vi under det första kvartalet kommer att sätta in nybyggda "Tor Corona" mellan Köpenhamn-Klaipeda. Det kommer att ge oss ett kapacitetslyft på 17 procent.

Bilar

Gert Jönsson, vd för SkandiaTransport A/S – bilklargörning och -distribution, Köpenhamn:

Bedömning av 2007: 6. De ändrade avgiftsreg-

lerna för varubilar i Danmark har påverkat vår verksamhet negativt.

Prognos för 2008: 9. Vi är på gång med en expansion i Danmark och just nu ser det mycket positivt ut. Jag ser fram mot att våra planer på expansion faller på plats 2008.

Björn Width, marknadsdirektör på Autolink Group som levererar PDI-tjänster i Malmö.

Bedömning av 2007: 8. Vi har med råge uppfyllt Autolink Sweden AB:s mål. Den enda utmaningen och begränsningen under året som gick var bristen på uppställningsytor.

Prognos för 2008: 8. Året ser mycket lovande ut, men en förutsättning för en fortsatt expansion 2008 och de kommande åren är tillgång till nya arealer. En av de saker jag ser fram emot är att Daimler (Mercedes) flyttar sina lätta varubilar från en leverantör i Södertälje till oss i Malmö.

Logistik

Jan Gjerlaug, marknadschef på Acerinox som

penhagen), som tar emot många av kryssningspassagerarna:

Bedömning av 2007: 7. Vi förlorade vissa kunder, men vann å andra sidan en del andra så sammantaget hamnade vi lite över budget förra säsongen.

Prognos för 2008: 8. Vi förväntar oss att behålla våra nuvarande kunder och räknar med en lite högre omsättning eftersom det kommer att vara en del nya fartyg med större passagerarkapacitet. Jag ser framför allt fram mot anlöpet av Fred Olsens nyinköpta "Balmoral" som vi även räknar med kommer på julkryssning 2008.

distribuerar stål från Malmö till Östersjöländerna.

Bedömning av 2007: 6. Sett till tonnage m m var det ett år något över det normala, i motsats till 2006.

Prognos för 2008: 6. Jag räknar med en tillväxt på tio procent i förhållande till 2006.

Ulrik Stabrand, speditör, Stabrand Spedition, Köpenhamns Frihavn:

Bedömning av 2007: 8. Vi har haft ovanligt mycket att göra. Det har varit ett år präglad av en enorm uppgång och det smittade av sig på transportbranschen och på oss som speditörsföretag.

Prognos för 2008: 7-8. Vi kan nog förvänta oss ett se en generell nedgång. Jag tror att vi håller ställningarna någorlunda eftersom vi vanligen arbetar med mindre partier, inte hela containrar. Närmast ser jag fram emot att vi under 2008 får 2 600 kvadratmeter mer lageryta i Pakhus 55.

Bulk

Bo Stark, key account och marknadscoordinator på Stena Recycling AB, som bedriver en omfattande återvinningsverksamhet i Malmö, men som även finns representerat i Köpenhamn.

Bedömning av 2007: 8. Stena hade ett mycket bra år och kunde notera höga priser på skrot och metall.

Prognos för 2008: 8. Vi har goda möjligheter att vinna marknadsandelar i Malmöområdet eftersom vi kan hantera alla typer av avfall – även farligt avfall.

Fotboll under 2008

CMP-kunderna i vår enkät (sid. 4–5) räknar med att Sverige kommer ta sig fram till kvartsfinalerna vid VM sommaren 2008. Danskarna hejar faktiskt obetingat på Sverige och ser broderlandet som nordisk representant i turneringen. Enligt vårt lilla urval av logistikbranschen kommer Köpenhamns-laget FCK – åter – att bli danska fotbollsmästare. Peder Gellert, DFDS, trofast Brøndby-anhängare vill emellertid bara lova en sak: maximalt motstånd från BIF. Segern kommer inte att skänkas bort. Men vissa hoppas att avgörandet om vilka som blir årets mästare kommer först i slutet av turneringen – för spänningens skull.

Framgång kräver mer kapacitet

Att säkerställa möjligheterna för tillväxt. Det är CMP:s viktigaste och mest aktuella utmaning, lyder budskapet från vd:n som vill ta nya terminaler och kajer i bruk inom loppet av 4–5 år

"Vår infrastruktur är helt avgörande för att nuvarande och nya kunder ska kunna expandera sin verksamhet. Infrastrukturen bestämmer i hög grad hur vi kan utveckla oss som hamn- och terminaloperatör", säger vd Lars Karlsson med stor optimism.

2007 var – ännu – ett bra år. Öresundsregionen surrade som en bikupa och CMP gynnades även mycket av Rysslands aptit på varor från väst och öst. Bilar lastas om i transit till ryssarna, olja kommer i retur – även den i transit.

Samtliga CMP:s affärsområden, från bulk till containrar, växer just nu och har möjlighet att växa ytterligare. Lars Karlsson känner en stark, strategisk förpliktelse att säkerställa att det ramverk som CMP erbjuder fungerar som det ska så att mer gods och fler fartyg kan komma i hamn.

Affärsområdet "nya bilar" behöver mer utrymme. Kryssningsfartygen behöver mer kajplats. En stor plan siktar på en ny färjeterminal kombinerat med en kombi- och containerterminal. Och i det lite längre tidsperspektivet har CMP planer på en logistikpark.

"The sky is the limit"

Kryssningsfartygen ska i Köpenhamn mötas av ett förbehållslöst "välkommen" – och inte en skylt där det står "upptaget":

"Vi upplever det egentligen som att "the sky is the limit" – kryssningsindustrin är helt fantastisk. Fartygen blir större och större och det kommer fler och fler passagerare. Hamnägaren i Köpenhamn är helt klart överens med oss om att det föreligger ett behov av nya kajer. Jag är i dag helt övertygad om att vi kommer att få den kapacitet som krävs", säger Lars Karlsson.

För närvarande ser det dock ut som att man får vänta ända till 2011 med de nya kajerna.

"I väntan på de nya kajerna kommer Fortkaj och Ndr. Toldbod att få stå för den extra kapacitet som krävs. Vi kommer att göra vårt yttersta för att få plats för alla som vill anlöpa hamnen", säger Lars Karlsson.

Bilar, bilar och åter bilar

CMP är idag en europeisk bilhubb. Redan år 2007 hanterade man på CMP över 500 000 bilar – ett mål som man i strategin hade ställt upp först för

2010. Och det kan enligt Lars Karlsson bli fråga om ännu fler bilar. Ett par bilmärken undersöker just nu möjligheterna för en samlad nordisk distribution av sina bilar.

"Uppställningsytor är den kritiska punkten. Vår kapacitet håller på att nå taket, men vi kommer att göra vårt yttersta för att uppfylla önskemål om nytt eller ökat utrymme och lyckas vi öka kapaciteten kommer ökningen i volymen att fortsätta."

Under loppet av 2008 kan en igenfylld hamnbassäng tas i bruk som uppställningsområde. Utöver detta kan CMP:s plan på att flytta containerterminalen i Malmö till Norra Hamnen bereda mer plats för bilaktiviteter i Frihamnen.

CMP är även inställt på att bygga P-hus inom loppet av några få år, om kunderna efterfrågar sådana. Det har tidigare varit fem gånger så dyrt att skapa en P-plats under tak jämfört med en P-plats utomhus. Men i dag kan man bygga en sådan för tre gånger kostnaden jämfört med priset för att skapa en parkeringsplats utomhus.

"Vi planerar under det kommande året att söka ett närmare samarbete med hamnar i Östersjöområdet eftersom deras kapacitet även påverkar vår kapacitet", säger Lars Karlsson, som förväntar sig att exporten av bilar till Ryssland via Malmö kommer att vara fortsatt hög under de kommande tre till fyra åren. Toyota öppnar snart en bilfabrik nära S:t Petersburg men efterfrågan på marknaden är större än kapaciteten och en del av den ryska bilimporten kommer under de närmaste åren att fortsätta gå via Malmö.

Olja

2007 blev ett bra oljeår för vissa av CMP:s kunder – och därmed även för CMP. Det är framförallt transitoljan från Ryssland som skjutit i höjden.

"Under 2007 investerade vi i våra två oljeterminaler för att få mer kapacitet. Marknaden för transitolja är rätt oförutsägbar, men man måste under alla omständigheter ha rätt infrastruktur om man ska kunna vara en aktör på den marknaden, och det vill vi vara", säger Lars Karlsson.

En ny pir i Köpenhamn ger kortare väntetider och snabbare expediering. I Malmö har inseglingsrännan till oljeterminalen breddats så att större tankfartyg kan anlöpa och en extra pir har anlagts vid oljeterminalen i Norra Hamnen där bland annat en ny anläggning för distribution av

bitumen för asfaltsindustrin har tagits i bruk. De svenska miljömyndigheterna förväntas 2008 ta ställning till ansökningar om nya tankar i Malmö.

Containerframgång

Containerterminalen Köpenhamn har upplevt en god tillväxt under de senaste åren:

"Tillväxten har bidragit till att ge oss en bättre lönsamhet. Vi har kalkylerat med en tillfredsställande lönsamhet vid utgången av 2010, men den kommer kanske redan inom loppet av ett år eller två."

"Den underliggande tendensen är att alltmer gods transporteras i containrar. Den utvecklingen kommer att fortsätta och utöver det är Öresundsregionen otroligt välmående och det ökar importen", säger Lars Karlsson, som gärna skriver under på prognoser som säger att containermängderna i Östersjöregionen kommer att femdubblas under loppet av de kommande 20 åren.

"Malmöterminalen är lönsam idag, även om mängderna är mycket mindre än i Köpenhamn. Här är vårt mål att flytta den nuvarande containerverksamheten inklusive containerkranen till Norra Hamnen så att containerterminalen kan interagera med en färje- och kombiterminal. Det kommer att ge oss en optimal infrastruktur för att knyta samman de olika transportformerna. Det är där framtiden ligger", säger Lars Karlsson.

Mer kapacitet

Vid Prøvestenen kan ett nytt bakland för bulk tas i bruk 2009. CMP kommer under de närmaste åren att kunna ta emot nya bulkföretag i Norra Hamnen i Malmö.

Lars Karlsson ser fler exempel på att CMP:s kunder investerar kraftigt i sina infrastrukturer och står starkt rustade för att klara en framtida tillväxt. Man har t ex bytt ut hela tonnage på Tysklands-trafiken under 2007. Det skapar möjlighet att erbjuda en hög servicenivå för lastbilar och trailrar på väg till eller från Sydsverige.

"Jag tycker helt klart att vår optimism är välgrundad", säger Lars Karlsson och tillägger:

"Det är roligt att vi i å ena sidan kan dra stora fördelar av tillväxten i bilimporten som välständsökningen för med sig, samtidigt som vi å andra sidan kan konstatera ökande mängder skrot för export. Båda delarna hör till vår affärsverksamhet."



Foto: Dennis Rosenfeldt

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.

Julbesök i Köpenhamn

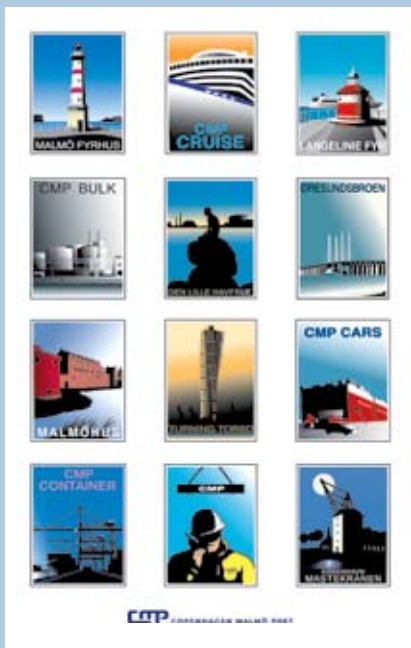
Hela tre kryssningsfartyg lade till vid kaj för att besöka ett julpyntat Köpenhamn: "Artemis", "Black Watch" och "Queen Victoria". Vi kommer få att få möjlighet att återse dessa fartyg under sommaren: "Queen Victoria" (Cunard) anlöper tre gånger i juni/juli, "Artemis" (P&O Cruises) kommer tillbaka två gånger i augusti, medan "Black Watch" (Fred Olsen) återkommer i september. Två fartyg har för närvarande anmält julanlop 2008: "Aurora" (P&O Cruises) och "Balmoral" (Fred Olsen). ■

Foto: Mogens Bech



Sand i stora mängder

Mängderna av sand över kaj i Malmö steg med 97 procent under de elva första månaderna 2007. Det är det danska företaget NCC Råstoffer som sand-suger i Fakse Bugt vid sydöstra Själland och står för transporten till Malmö. Sydsten AB använder sanden på sin betonganläggning i Norra Hamnen för tillverkning av betong till bygget av Citytunneln. Sydstens anläggning har byggts särskilt för detta projekt. Sammantaget bedömer man att man för Citytunnelns två tunnelrör, stationer, broar och ramper kommer att behöva över 400 000 kubikmeter betong. Det är mer betong än vad som krävdes för bygget av Öresundsbron. ■



Hamnmotiv

CMP har låtit tillverka en affisch som återger olika sidor av företagets aktiviteter och lokaliteter i Köpenhamn och Malmö. Jørgen Thomsen svarar för det grafiska utförandet. Affischen kan – så långt lagret räcker – beställas av anette.sonderup@cmport.com. Man kan endast beställa hela affischen, inte de enskilda delmotiven. ■

Nytt fartyg till Köpenhamn

Ro/ro-linjen Köpenhamn–Fredericia–Klaipeda får ökad kapacitet i februari. Då sätter DFDS Tor Line in nybyggda "Tor Corona" som avlösare för "Tor Maxima". Kapaciteten ökas därmed från 2 700 till 3 200 lanemeter vilket motsvarar 17 procent. Det är bara två år sedan "Tor Maxima" sattes in på denna sträcka och då ökade kapaciteten med knappt 60 procent. Litauens Klaipeda har utvecklats till att bli en av de största transithamnarna för ryskt gods och hälften av stadens förvärsarbetande jobbar med något som har med hamnen eller sjöfart att göra. "Tor Corona" är för ett av fyra nybyggen som Tor Line har beställt från Kina. ■

Foto: Carsten Snebjerg



Före containrarnas tid

Den gamla hamnen finns inte längre – men lever ändå kvar i den kände danske illustratören och konstnären Ib Spang Olsens verk. I en stor väggmålning tar han oss med tillbaka till sina uppväxtår på Østerbro i Köpenhamn och till 30-talets hamn. Väggmålningen på 50 m² kan beskådas på järnvägsbron vid Frihavn Station, i slutet av Ndr. Frihavsgade och nära entrén till Frihavnen. Den nu 86-årige konstnären är född på Østerbro och hans ambition med verket är att visa hur hamnområdet såg ut när han var barn. ■



Foto: Dennis Rosenfeldt

Fin tillväxt i mängder

Siffrorna för december 2007 är ännu inte klara men 2007 ser ut att bli ett bra år för CMP med en ökad tillväxt i mängder på 12 procent. Det är framförallt ökningarna vad gäller olja och torrbulk, och då främst bränslen och byggmaterial, som väger tungt i den samlade statistiken. Omsättningen av nya bilar ökade med 20 procent och passerade 500 000 hanterade bilar. Omsättningen av containrar steg med 10 procent. ■