

SIDE 2

MSC ÅBNER RUTE
ANTWERPEN-KØBENHAVN

SIDE 3

FLERE KRYDSTOGTSKIBE
SÆTTER KURSEN MOD CMP

SIDE 6

VAGTSKIFTE I CMP'S LEDELSE

MSC vil styrke sin position i Norden med "RBD Alexa"



Foto: Dennis Rosenfeldt

Direkte rute til København

MSC vil have en større markedsandel på det danske containermarked og har siden oktober 2008 en ugentlig rute mellem sin hovedterminal og København

Verdens næststørste containerrederi, schweiziske MSC vil styrke sin markedsposition på det nordiske marked og har indsat et feederskib på den nye rute Antwerpen-København. På returrejsen anløbes Århus Havn.

"Den nye rute tager højde for, at København er en typisk importhavn. Derfor har vi ofte tomme containere i København, der skal sættes af i Århus. Samtidig får de jyske industrivirksomheder den korteste transitid. Deres eksportvarer skal typisk omlades til andre destinationer i Antwerpen", siger Per Svensson, der er logistik manager for MSC i Danmark.

Hvis det er nødvendigt kan MSC på en rundtur bytte om på København og Århus, men det har ikke været nødvendigt indtil nu.

Den nye rute besejles af "RBD Alexa", en kinesisk nybygning fra 2006. Skibet er chartret af MSC og har en kapacitet på 700 teu. "RBD Alexa" afgår fra Antwerpen tirsdag, losses og lastes fredag i København og anløber Århus lørdag.

Tilfredsstillende start

"Vore kunder er godt tilfredse, efter de meldinger jeg har fået, og de bakker den nye rute op. Omstændighederne taget i betragtning har vi haft rime-

MSC har tidligere forsøgt at vinde markedsandele i København. Nu prøver rederiet igen – "MSC Tone" (500 teu) startede ruten, men blev hurtigt afløst af "RBD Alexa" (700 teu).

lige mængder at sejle med", siger Per Svensson med henvisning til, at konjunkturbarometeret har skiftet de seneste måneder. Hovedopgaven for MSC er lige nu at bide sig fast på markedet.

"Vi ser positivt på rutens fremtid. Selvfølgelig operationelle del med losning og lastning kører fint, og laste- og losselister er ved at komme ind i en fast rutine", siger Per Svensson.

MSC har ikke umiddelbart planer om, at den danske rute skal omfatte flere stop. Svenske havne, som ret let kunne inddrages med et stop, er allerede godt dækket af MSC's øvrige rutenet.

Midt i en krisetid: Flere krydstogtskibe

Konjunkturpilen vender nedad. Men ny krydstogtchef modtager i år over 30 skibe flere end sidste år

Dollarkursen flakser. Olieprisen har vist ekstreme udsving. Privatøkonomien er under pres. Alligevel ser årets krydstogtsæson ud til at blive ganske god og lande på 333 anløb mod 301 i 2008. Dermed er der midt i en krisetid lagt op til endnu en rekordsæson:

"Det er interessant, at vi fortsætter fremgangen, men det spændende er naturligvis at se, hvordan belægningen bliver. Muligvis viser den økonomiske krise sig først med et års forsinkelse inden for krydstogtindustrien. Rederiernes foreløbige reservationer for 2010 og 2011 er indtil videre på niveau med de seneste år", siger Arnt Møller Pedersen, der ved årsskiftet overtog posten som krydstogtchef efter Per Schmidt, der dog fortsætter som konsulent frem til 1. marts 2009.

Arnt Møller Pedersen har ingen sikker forklaring på, hvorfor antallet af anløb kan slå en ny rekord midt i en krisetid:

"Krydstogt har stadig nyhedens interesse for europæerne. Det er et nyt marked, som er under opdyrkning. Og prisen på en krydstogtrejse har bevæget sig derved, hvor mange kan være med. Det er bl.a. et resultat af, at skibene bliver større og dermed får enhedsprisen pr. rejse til at falde. Måske står krydstogtrejser også stærkt som ferieform, fordi turisten bedre end andre rejseformer kan overskue den samlede pris for sin ferie", siger Arnt Møller Pedersen, 53 år, der siden 2001 har været markedschef for CMP. Den nye krydstogtchef er oprindelig shippinguddannet hos ØK og har i 35 år arbejdet med logistik, men ikke før med passagerer.

Nok af udfordringer

Arnt Møller Pedersen får nok at tage sig til. Det store projekt er en 800 m ny krydstogtkaj, som skal være klar fra sæson 2012. Udbygningen skal sikre, at København kan fastholde sin position som Nordeuropas førende krydstogtby.

"Men det handler ikke kun om en kajstrækning. Vi har brug for byens opbakning – f.eks. i form af offentlig transport til og fra havnen", siger Arnt Møller Pedersen, der ser det som sin vigtigste opgave at sikre de fremtidige muligheder for vækst:

"Teoretisk set kan vi i København have 1.300 skibe i sæsonen med den nuværende kapacitet.

Det kan vi ikke i praksis, men det gælder om at få flere skibe uden for weekenderne og forlænge sæsonen. Malmö rummer også en ganske stor kapacitet, som vi gerne vil udnytte", siger Arnt Møller Pedersen. CMP har to kajer i Malmö, der kan bruges til formålet, og fra 2011 kan et stort færgeleje bruges til yderligere to krydstogtskibe.

Små og store initiativer

Lige nu er forberedelserne til sæson 2009 i fuld gang. I Nordhavnen er der anlagt en ny vej langs Kronløbet, så man bedre kan adskille trafikken til krydstogtskibe fra trafikken til bilterminal og containerterminal. I februar skal årets "sommerfugle" ansættes til håndteringen af kufferter. Før sæsonen opsættes et nyt kraftigere hegn ved Langelinie for at øge sikkerheden. Det sker efter aftale med tre af de store rederier.



Foto: Dennis Rosenfeldt

Arnt Møller Pedersen skal foruden krydstogt også tage sig af færger hos CMP.



Foto: Mogens Bech

Pilen vender nedad

2009 lover ikke godt, men måske anes en lysning i årets sidste del

2007 var et rigtig godt år, og 2008 gik da også ganske godt, hvis man spørger nogle af CMP's kunder og samarbejdspartnere. Typisk betegnes starten af 2008 som tilfredsstillende, mens den sidste del af året blev præget af omsvinget i konjunkturernes.

Forventninger til 2009 er ikke store. Flere er dog optimister, når vi kommer hen i slutningen af året.

CMPnews har bedt kunder og samarbejdspartnere vurdere 2008 og udsigterne for 2009 på en skala fra 1-10, hvor 10 er top og 1 er bund. De fleste deltagere gav ved årets start et bud på 2008 og sammenholder forventningerne med det faktiske forløb.

Ro-ro

Eje Wilör, adm. direktør for Nordö-Link, der sejler lastbiler og trailere på ruten Malmö-Travemünde, ser ikke på det kommende år med stor optimisme. Rederiet fjerner i februar 2009 et skib fra ruten og besejler herefter ruten med tre skibe.

Vurdering 2008: 8. Mit bud kom sammenlagt til at holde stik. I årets første halvdel havde vi et meget stærkt marked, der lå over vore forventninger, mens anden halvdel kom til at ligge under. Set under ét var året tilfredsstillende.

2009: 5. Desværre er forventningerne ikke til mere. Konjunkturernes rammer vore kunder ganske hårdt. Jeg tror, det gælder om at være vågen og arbejde på at fastholde det marked, vi har, og det bliver i sig selv hårdt arbejde.

Peder Gellert, Executive Vice President DFDS med ansvar for ro-ro og terminaler. DFDS sejler lastbiler og trailere på ruten København-Klaipeda.

Vurdering 2008: 7. Jeg tippede året til et 8-tal, men det blev til lidt mindre på grund af oliepri-

sens fald og den dermed forbundne nedgang i Rusland. Men der er fortsat god gang i ruten til Klaipeda.

2009: 6-7. Året er svært at forudsige og vi har haft svært ved at udarbejde realistiske budgetter i takt med kursfald og finanskrisen. Årets start bliver dog nok værre end slutningen. Den lave oliepris hjælper os i konkurrencen med landevejen, men samtidig sætter den russiske økonomi os under pres. Vi mærker et pres for lavere priser, og det må vi bringe videre – også når det gælder havneanløb. I København kunne det være fantastisk, hvis

en havnetunnel blev vedtaget – sikke en masse trafik, vi kunne fjerne fra de travle gader i bymidten.

Logistik

Ulrik Stabrand, speditør Stabrand Spedition, Københavns Frihavn:

Vurdering 2008: 7-8. Mit bud på en nedgang i konjunkturernes var ikke et udtryk for pessimisme, men realisme, og så gik det i øvrigt ikke så galt for os. Virksomheder, som før fik deres egen, hele container, deles måske nu om én, og det betyder mere stykgods, som er det vi håndterer.



Foto: Dennis Rosenfeldt

Olieprisen går op – og det samme gør aktierne

CMPnews bad kunder og samarbejdspartnere give et uforpligtende krystalkuglebud på kursen på de mest solgte aktier i Sverige (S 30) og Danmark (C-20) samt prisen på en tønde olie ved udgangen af 2009. Med enkelte undtagelser gætter alle på stigende oliepriser på en tønde Nordsøolie og på de mest handlede aktier. De konkrete bud på oliepriser går op til 70-100 dollar pr. tønde ved udgangen af 2009. De svenske aktier vurderes op til 800 mod 651 i slutningen af 2008 og de mest optimistiske danske meldinger siger indeks 365 ved udgangen af 2009 mod et indeks på 255 året før.

2009: 8. Jeg tror, at året starter skidt, men at det går fremad i de sidste par kvartaler. Mange firmaer vil skære ind til benet og outsource deres stykgodshåndtering – og den opgave kan vi byde på. En særlig begivenhed for os var vores 75 års firmapåbegyndelse den 31. januar.

Krydstogt

Lars Bernhard Jørgensen, adm. direktør for Wonderful Copenhagen, der markedsfører København som krydstogtdestination:

Vurdering 2008: 10. Det kom i høj grad til at holde stik. Det er en stor succes, at alle planlagte anløb kunne gennemføres – der var kun et enkelt skib, der opgav på grund af dårligt vejr.

2009: 9. En høj karakter fordi det bliver endnu et rekordår for København. Den lidt lavere karakter end i 2008 skyldes, at det store fald i den globale forbrugertillid kan gøre det vanskeligt at fylde skibene. Det store antal turnarounds skaber en uvurderlig omsætning for København, og Woco arbejder på, at krydstogtgæsterne bliver et par dage ekstra i København.

Lotte G. Lundberg, Managing Director hos Maersk Broker, der er mægler ved de fleste krydstogt-anløb:

Vurdering 2008: 8. Forventningerne blev stort set indfriet.

2009: 6. Krydstogtanløb planlægges år i forvejen, og vi har på nuværende tidspunkt et godt overblik over anløb i 2009. Vi har imidlertid allerede set annulleringer af anløb for 2009, og det er sandsynligt, at der vil komme flere som følge af den generelle globale afmatning. CMP's annoncerede prisstigninger kan også have en uventet og uønsket effekt i den sammenhæng. Brugere, dvs. operatører, agenter m.fl. ser i øvrigt frem til en klar udmelding om etablering af nye kaj- og terminalfaciliteter i København.

Containere

Jesper Kristensen, adm. direktør for Unifeeder, der både anløber København og Malmö, så sidste år truende skyer i horisonten:

Vurdering 2008: 5-6. Det var især de sidste måneder, som fik os ned på jorden, mens de første 6-9 måneder lå højere end forventet.

2009: Det er svært at forudsige aktivitetsniveauet. Skal man lytte til dommedags-profeterne, bliver det et rigtig dårligt år svarende til et 3-tal, men jeg tror, at vores forretningsmodel har nogle styrker, som gør, at det ikke går helt så galt. Det kan blive et svært og brutalt år på markedet, og derfor må alle erkende deres placering i transportkæden og bidrage med konkurrencedygtige løsninger og priser.

Biler

Gert Jönsson, direktør for SkandiaTransport A/S – der har specialiseret sig i bilklargøring og transport af biler fra Københavns Frihavn:

Vurdering 2008: 7. Jeg tippede året til et 9-tal ved årets start. Men antallet af biler, der skulle bygges om, gik ned på grund af ændrede afgiftsregler for varevogne, og det kunne ikke opvejes af den fremgang vi i øvrigt oplevede i antallet af biltransporter.

2009: 6. Året ser trods den nuværende økonomiske krise ud til at rumme nogle positive muligheder, men ud fra de nedjusteringer vi har fået fra vore kunder gælder det nok om at have afdæmpede forventninger.

Björn Width, adm. direktør for Autolink Sweden, som leverer transport og klargøring af biler i Malmö:

Vurdering 2008: 8. Det var svært at forudse for 12 måneder siden, at den globale økonomi skulle udvikle sig, som den har gjort. Vi har også været ramt af den generelle nedgang i volumen, men er samtidig i vækst med nye kunder.

2009: 8. Jeg synes, vi gik styrket ud af 2008 og er godt forbedte til en fortsat ekspansion på det svenske marked. Jeg ser frem til samarbejdet med nye kunder og ibrugtagning af nye arealer i Malmö.

It giver overblik

CMP har taget et nyt it-system i brug i Malmö

Et nyt it-system, Genoa, fungerer nu i Malmö. Systemet bruges allerede i København.

Mange svenske containerkunder har set frem til det nye system, der betyder, at de kan booke containere til en skibsafgang på en mere enkel måde. Det er ikke længere nødvendigt at sende en telefaks eller en mail til CMP. I stedet kan bookingerne klares på en hjemmeside, og så skal data kun indtastes én gang – uanset om containerens afgang udsættes, eller hvad der i øvrigt sker. Og mindre tid til administration af den enkelte container betyder meget, når der er tusindvis af containere, som skal håndteres.

Det nye system giver CMP og kunderne bedre muligheder for at følge den enkelte container. Kunderne kan hurtigt se, om en bestemt kølecontainer er losset eller få en liste over 20-fods containere, som de har stående i depot. CMP får løbende et overblik over hvilke containere, der skal med på en skibsafgang.



Foto: Dennis Rosenfeldt

Også for stykgods

CMP arbejder på at indføre et lignende it-system for stykgodskunder i Malmö. Kunderne – i første række stål kunderne – skulle dermed få et bedre overblik over lagerbeholdning og bevægelser; f.eks. om godset har forladt havnen. I sidste ende skulle

det give muligheder for hurtigere levering til slutkunder.

CMP håber, at Genoa vil betyde færre fejl under opbevaring og håndtering af gods.

Vagtskifte på broen

2008 blev et godt år for CMP trods den økonomiske krise. Lars Karlsson giver virksomheden videre til sin efterfølger og siger, at "partnerskab" med kunder har været nøglen til succes

Godsomsætningen i 2008 kommer til at ligge på niveau med 2007, 18 mio. tons. Selve det økonomiske resultat bliver endnu bedre end i 2007. 2009 vil bringe nogenlunde samme mængder over kaj som i 2008, men det økonomiske resultat falder – især på grund af vedligehold og investeringer.

Det er den status, som den 60-årige administrerende direktør gør, før han giver virksomheden videre til sin efterfølger, den 46-årige Johan Röstin, der kommer fra logistikfirmaet Schenker AB. Vagtskiftet finder officielt sted på CMP's ordinære generalforsamling den 3. april 2009.

"Vi skal være meget tilfredse og taknemmelige for at komme så godt ud af 2008, som tilfældet er. Vores fald i omsætning har indtil nu været mindre end andre nordiske havne og afspejler nok, at vores umiddelbare bagland, Øresundsregionen, præges af mange købedygtige forbrugere og ikke af nogen stor industriaktivitet", siger Lars Karlsson.

En uforudsigelig tid

2009 er ifølge Lars Karlsson et svært forudsigeligt år, men tegner meget dystert og kan blive et rigtigt hårdt år at komme igennem. Faldende omsætning betyder et pres på alle priser i transportkæden – og det mærker CMP også:

"Vi er nødt til at tage en betaling, der svarer til, hvad det koster at producere de ydelser, som vi leverer", siger Lars Karlsson. Han har dog fuld forståelse for, at kunderne står i en vanskelig situation, og at de tilpasser deres kapacitet til de aktuelle mængder på markedet, sådan som eksempelvis rederiet Nordö-Link har gjort ved at trække en færge ud. Det påvirker direkte CMP, som lossere og laster trailere.

"Grundlæggende skal vores kapacitet og bemanning også svare til de opgaver, vi skal løse. I første omgang skærer vi ned på brugen af vikarer og afløsere og lader det faste personale klare mere

arbejde. Vi skal omhyggeligt undgå, at ét forretningsområde mangler hænder, mens ét andet har for mange. Herudover har vi også en del afspadsering, som nu kan afvikles, og så må vi i øvrigt løbende vurdere, hvordan vi tilpasser os til situationen", siger Lars Karlsson.

CMP varslede i efteråret nedlæggelse af 15 stillinger, men trak dog varslet tilbage efter en aftale med personalet om en mere fleksible skemalægning.

Konjunkturerne skifter en dag

For et år siden var Lars Karlsson meget optaget af, at CMP's produktionskapacitet synes at være tæt på at ramme "loftet". Omfattende investeringerne blev nærmest akutte.

"Den økonomiske krise betyder, at CMP har den nødvendige kapacitet de nærmeste 1-2 år, bortset fra at faldet i bilomsætningen gør det svært at komme af med bilerne. Det skaber faktisk et pres på opstillingsarealerne".

"Men om 2-3 år kan markedet være et helt andet, og det skal vi forberede os efter nu. Færgetrafikken i Malmö har trange forhold, og vi skal tage højde for den byudvikling, der kommer i de city-nære havneområder. Det er nok også i en tid som nu, at vi kan få arbejdet gjort til den rigtige pris. Vi har styrken til at være offensive, selv om tiderne er hårde, og en virksomhed som vor, der har brug for infrastruktur som kajer, veje og skinner, skal arbejde i et langsigtet perspektiv, der rækker 40-50 år frem", siger Lars Karlsson om de milliardstore planer.

CMP vil flytte færgegods, containere og en kombiterminal til Norra Hamnen i Malmö. Det vil give et ideelt samspil mellem skib, tog og lastbiler og betyde mere plads til nye biler i Frihamnen og mulighed for anløb af et par krydstogtskibe i Nyhamnen.

I København mangler nu kun myndighedernes godkendelse af en krydstogtkaj i Nordhavnen. På

Prøvestenen skal der etableres veje på et nyt, stort areal til tørbulk.

Heldige konjunkturer

Lars Karlsson indrømmer gerne, at opbygningen af CMP har været begunstiget af gode tider, som blev bedre og bedre. Markedet har været med til at lette fusionen af havnene i Malmö og København. Og siden 2001 er omsætningen i runde tal steget med 60 procent, mens personalet kun er blevet øget med 10 procent.

Den afgående direktør har da også let ved at opremse de seneste års mange lyspunkter:

Toyota-aftalen i 2002 skabte nærmest et "bil-eventyr" og trak flere nye bilvirksomheder til havnen. CMP blev i løbet af få år et nordisk nav for bildistribution.

Helt usædvanligt har også været udviklingen i krydstogttogter. Og det samme gælder for omsætningen af russisk transitolie.

"Det har været spændende at følge, hvordan Nordö-Link har øget sin frekvens, opbygget sin tonnage og løbende moderniseret den. Det har også været en spændende udvikling at følge stål-firmaer som f.eks. Acerinox og Areco", siger den afgående direktør.

CMP's økonomi er gået fremad – år efter år – siden 2001. Alle forretningsområder har i dag sorte tal på bundlinien – sidst skete det for containerområdet i 2008. De økonomiske mål, som CMP skulle nå ved udgangen af 2010, er i hus. Investeringer i miljø har været med til at ændre det traditionelle billede af en havnevirksomhed.

Partnerskab er vejen

Konjunkturerne har været med CMP. Men Lars Karlsson tilskriver også et partnerskab med kunder en central rolle for de resultater, der er nået:

"Det gamle leverandørforhold er forældet. Det gælder om at have et partnerskab med sine kunder", siger han. Partnerskabet bygger på, at man

nok har et forskelligt udgangspunkt, men arbejder sammen til fælles fordel. Samarbejdet kan være mere eller mindre vidtrækkende og omfatte alt fra planlægning af anløb, investeringer, uddannelse af personale osv.

"Vi har haft et partnerskab om bl.a. containere, olie, bilimport, ro-ro aktiviteten, som det er vigtigt at fortsætte og udbygge", siger Lars Karlsson.

Den afgående direktør vurderer, at CMP's vækstmuligheder i mindre grad kommer til at ligge på "hjemmemarkedet", Øresundsregionen, men i Østersøområdet. Omsætningen i olie, krydstogt og biler er allerede knyttet tæt til Østersøen.

"Jeg kan godt forestille mig at CMP som terminaloperatør i fremtiden kommer til at følge nogle af sine kunder på andre destinationer", spår Lars Karlsson, der sammenfatter sin tid i CMP sådan:

"Det har simpelthen været interessant og spændende at stå i spidsen for CMP".

CMP's godsomsætning 2008

Mio. tons	2007	2008	
Olie	7,2	7,2	0%
Tørbulk	3,7	3,3	-11%
Øvrigt gods	7,4	7,5	2%
	18,3	18,0	-1%

Produktområder 2008

Krydstogtpassagerer: 560.000 (10%)
Færgepassagerer: 830.000 (-3%)
Biler: 427.000 (-18%)
Containere (teus): 194.000 (1%)
Ro-ro enheder: 327.000 (7%)

"Vi skal være meget tilfredse og taknemmelige for at komme så godt ud af 2008, som tilfældet er", siger Lars Karlsson, adm. direktør CMP.



Foto: Dennis Rosenfeldt

CMP 360°

CMPnews udgives af Copenhagen Malmö Port AB (CMP) og udkommer på dansk og svensk – på engelsk i en web-udgave: www.cmpport.com. Redaktion: Kommunikationschef Peter Schøning. Oversættelse: Elisabeth Tavvon/Ord i Norden. Lay-out og produktion: Lars Green. Forsidefoto: Dennis Rosenfeldt. Kontaktadresse: CMP, Containervej 9, P.O. Box 900, 2100 København Ø, tlf. (DK) + 45 35 46 11 11 eller Sverige: + 46 (0) 40 680 4100, e-mail: peter.schoning@cmpport.com. Abonnement: Anette Sønderup, anette.sonderup@cmpport.com. Læs mere om CMP: www.cmpport.dk.

Ny direktør for CMP

Den 46-årige Johan Röstin tiltræder som ny adm. direktør for CMP den 3. april. Johan Röstin kommer fra en stilling som divisionschef i logistikvirksomheden Schenker AB og har før det arbejdet med salg og markedsudvikling for SAS Cargo. CMP's bestyrelsesformand, Bengt Madsen siger, at den nye direktør både har en stærk international og kommerciel profil og god erfaring med at integrere forskellige kulturer på tværs af landegrænser i Skandinavien. ■

Sidste leverance til Citytunnelen

Sydsten leverer i februar sidste omgang makadam eller skærver til Citytunnelen og dermed sættes punktum for firmaets leverancer til det store jernbaneprojekt med et skinnenet på 17 km, hvoraf de seks går i tunnel. Leverancerne har omfattet 150.000 m³ beton, 500.000 tons skærver eller makadam og 200.000 tons af andre vejmaterialer. Sydsten opførte til formålet en betonfabrik i Norra Hamnen med direkte adgang til kaj. ■



Foto: Dennis Rosenfeldt



Foto: Søren Balken

Nye lastarme på Prøvestenen

CMP har fået installeret nye lastarme på Olieterminalen på Prøvestenen. Armene er over 20 m høje og giver en større sikkerhed mod oliespild eller udslip ved lastning og losning. CMP har monteret lignende lastarme på terminalen i Malmö. ■

Store anlægsprojekter forberedes til start

Københavns Kommune har igangsat en miljøundersøgelse (VVM-undersøgelse) for at se, hvordan jordopfyldninger til en ny container- og krydstogtkaj på østsiden af Nordhavnen vil påvirke miljøet. Tilladelserne ventes på plads i løbet af 2009, så anlægsarbejdet kan gå i gang i 2010. Kajen skal være klar til sæson 2012. En del af opfyldningerne skal komme fra anlægsarbejdet til en udvidet metro. Her går anlægsarbejdet i gang i 2010 og derfor er de to projekter knyttet til hinanden. Anlægsarbejde til en ny vejforbindelse mellem Helsingørsmotorvejen og havnen ventes i øvrigt også at gå i gang i 2010. Vejen skal stå klar i 2014. ■

Foto: Dennis Rosenfeldt



"Nordlink" tages ud af drift

NordöLink reducerer fra februar 2009 sin kapacitet på ruten Malmö-Travemünde med næsten 30 procent. Det sker ved at tage det ene af de fire skibe ud af ruten - en stor nybygning med 4.200 lane m fra 2007, "Nordlink". Rederiet øgede i 2007 sin kapacitet med 70 procent ved at skifte alle sine skibe ud. "Nordlink" ejes af Finnlines og indsættes i stedet for på ruten Travemünde-Helsingfors. NordöLink henviser til et fald i antallet enheder på grund af den økonomiske afmatning og kundernes forventninger om yderligere reduktioner i 2009. ■

Foto: Jan Kofod Winther

