

CMP

# NEWS

TEMA Container

Ny bilkunde: Mazda

Unifeeder – forbindelse til omverdenen

CMA CGM – global aktør

NYT FRA COPENHAGEN MALMÖ PORT ● NR 3 2013





FOTO: MAXIMICHEL MANN

Københavns containerterminal sommeren 2013.

## Søfartens udfordringer

Dansk søfart står over for store udfordringer, men rederierne plejer at være dygtige til at udnytte forandringerne. Det siger Peter Bjerregaard, adm. dir. for Danmarks Rederiforening.

Side 3

## Mazda – ny bilkunde i Malmø

I foråret fik vi en ny bilkunde, nemlig Mazda. Hele importen af Mazda fra Japan til Sverige går nu via CMP og Malmø. Det drejer sig om cirka 4 000 biler pr. år.

Side 4

## Unifeeders store transportnetværk

Takket være Unifeeder knyttes CMP til de globale transportnetværk. Tre gange om ugen anløber Unifeeders skibe København for at laste og losse containere.

Side 5

## Containertrafikken i København

Døgnet rundt tager containerhavnen i København imod gods. Det drejer sig især om import, f.eks. af forbrugsvarer og konsumprodukter.

Side 6

## Revolutioneret godshåndtering

Idéen med standardiserede containere blev født i 1937, men slog først igennem nogle årtier senere. Siden da har containerne revolutioneret håndteringen af gods.

Side 8

## Konsumvarer via CMA CGM

CMA CGM er verdens tredjestørste containerrederi og sender bl.a. konsumvarer til Skandinavien. København er et af knudepunkterne i rederiets transportnetværk.

Side 9

## Lys fremtid for krydstogter

Krydstogtsæsonen er ved at gå på hæld. CMP kan se tilbage på 354 anløb, heraf 10 i Malmø. Og krydstogtchef Arnt Møller Pedersen ser lyst på fremtiden.

Side 10

## Notitser

Side 11

## Profilen:

### Nøgleperson på Norra Hamnen

Samir Hamzic er arbejdsleder for containere i Norra Hamnen, hvor han ser store udviklingsmuligheder for CMP, Malmø Kommune – og sig selv!

Side 12

# Containere – et marked i vækst

I EFTERÅRETS FØRSTE NUMMER af CMP News fokuserer vi på et af søfartens mest klassiske segmenter, nemlig containertrafikken. Vi fortæller mere om, hvor vigtig denne trafik er for CMP, og præsenterer også nogle kunder og samarbejdspartnere inden for dette område. Vi er glade og stolte over, at seks containerrederier er faste kunder hos os. Vi præsenterer blandt andet Unifeeder og CMA CGM nærmere. Jeg vil også gøre opmærksom på artiklen, som fortæller "containerens historie", og som kaster lys over den revolution, der fulgte med brugen af standardiserede containere.

APROPOS CONTAINERE KAN DET være interessant at vide, at dette marked anses for at være et af de virkelig hurtigtvoksende markeder i de kommende år. I det mindste ifølge rapporten "Europe's Seaport 2030: Challenges Ahead", som Europa-Kommissionen præsenterede i foråret. Her siger man, at godsmængderne i EU's havne øges med 50 procent frem til år 2030, men at containertrafikken vokser endnu kraftigere. Hertil kommer, at containerskibene hele tiden bliver større. Den seneste generation af skibe kan laste 18 000 containere, hvilket stiller nye krav til teknik og infrastruktur i Europas havne. Vist er det en spændende udvikling, men også udfordrende!

I DETTE NUMMER AF CMP NEWS gør vi også status over krydstogtsæsonen 2013, som nu nærmer sig sin afslutning. Vi har taget imod 354 anløb og 840 000 passagerer fra 150 lande. Dermed befæster København sin position som Nordens førende krydstogtsdestination. Det er ekstra morsomt, at krydstogttrafikken til Malmø også er begyndt at tage fart med 10 anløb og omkring 40 000 passagerer i løbet af sæsonen.

EN ANDEN SUCCESSTORIE handler om vores bilaktiviteter. I foråret indledte vi et nyt samarbejde med Mazda, som vi fortæller om i en af artiklerne. Nu samarbejder vi med ca. 20 forskellige bilmærker, og i år regner vi med, at omkring 520 000 biler passerer Malmø.

God læselyst!

Johan Röstin, CEO for CMP

CMP News udgives af Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Der ligger også en webudgave af avisen på dansk, svensk og engelsk på [www.cmpport.com](http://www.cmpport.com).

Ansvarlig udgiver: Johan Röstin.

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

Kontaktadresse: CMP, Containervej 9, Box 900, 2150 Nordhavn, København.

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

Abonnement: Anette Lindgren, [anette.lindgren@cmpport.com](mailto:anette.lindgren@cmpport.com).

Produktion: Helium. Trykk: Tryckfolket.

Læs mere om CMP på [www.cmpport.com](http://www.cmpport.com).





Peter Bjerregaard, administrerende direktør for Danmarks Rederiforening:

# Dansk skibsfart har kolossale udfordringer

Verdens 4. største handelsflåde kæmper med global overkapacitet, men danske rederier er dygtige til at vende udviklingen til deres fordel, siger Peter Bjerregaard

**"DANSK SKIBSFART STAR FORAN** kolossale udfordringer, uanset om vi taler tørbulk, container eller tank. Vi er midt i en vanskelig periode, fordi markedet er præget af stor overkapacitet" siger Peter Bjerregaard, adm. direktør i Danmarks Rederiforening.

I et globalt marked, hvor verdenshandelen ikke er faldende, men hvor der stadig er for mange skibe til at transportere varerne, er der brug for stor fleksibilitet og fremsynethed hos rederierne.

"Den danske handelsflåde er på rekordniveau, og er i dag den fjerdestørste flåde i verden, og jeg er ret sikker på, at rederierne er gode til at vende udviklingen til deres fordel. Vi må ruste os og finde nye veje, med øget fokus på konkurrencedygtige skibstyper og øget samarbejde, også via nye konstellationer. A.P. Møller-Maersks planer om et tættere samarbejde med MSC og CMA CGM er et udtryk for, at man vil optimere strukturen."

**PETER BJERREGAARD SER TRE VIGTIGE** milepæle, eller tre ben, i indsatsen for at sikre dansk skibsfarts vækst, som alle er afspejlet i regeringens maritime vækstplan. Vækstplanen blev vedtaget i 2012, hvor rederier, underleverandører og erhvervslivet har samarbejdet om et serviceeftersyn for dansk skibsfart. Den er man nu i gang med at implementere.

Det første ben er vækstplanens konkrete forslag om styrkelse af rammebetingelserne. Her taler vi om registreringsbetingelser, afvikling af danske særregler med mere.

Det andet ben er mere uddannelse. De første studerende starter på en ny shippinguddannelse på Copenhagen Business School i 2014. Den bliver spydspidsen, rent uddannelsesmæssigt, når det gælder kompetencebehovet i fremtidens Det Blå Danmark. Danmarks Rederiforenings egen shippinguddannelse fortsætter dog foreløbig. Samtidig sker der en forbedring af uddannelsen, der retter sig mod offshore.

Det tredje ben er at sætte København på verdenskortet som et sted, hvor rederier vil etablere sig for at få en platform, så de kan markedsføre sig i



FOTO: MAX MICHEL MANN

Europa. Vi har gode rammevilkår i forhold til andre lande, et transparent samfund og en dygtig arbejdsstyrke. Men vi er for introverte, så det er nødvendigt, at vi markedsfører os mere globalt.

**PETER BJERREGAARD UNDERSTREGER** desuden, at 90 % af dansk skibsfart er cross trade, dvs. at fragten finder sted uden for Danmark. Derfor er den globale udvikling helt afgørende:

"Frihandelsaftalen mellem USA og EU er meget vigtig, og det er afgørende at Kina og Rusland er kommet med i WTO. Indien og Afrika er markeder stærkt på vej, og vi vil se mere vækst i nord-syd gående transport, frem for øst-vest. Essensen af det er, at voksende befolkninger og frihandel giver behov for øget udveksling af varer og mere transport. Derfor er jeg fuld af fortrøstning på dansk skibsfarts vegne!"

<http://www.shipowners.dk>

Siden april har Mazda været ny kunde CMP med en anslået årlig volumen på 4 000 biler.



FOTO: JOHAN RAMBERG

# Mazda ny kunde hos CMP

Endnu et japansk bilmærke slutter sig nu til Toyota, Honda, Subaru og Mitsubishi. Mazda har nemlig været ny bilkunde hos CMP siden april i år.

– **DEN VIGTIGSTE ÅRSAG TIL**, at vi valgte CMP, er den regelmæssige og direkte feederservice fra vores europæiske hub i Zeebrugge til Sverige, siger Marcel Eekhof, Senior Manager Vehicle Logistics Europe.

Mazda Motor Logistics Europe er logistikorganisationen, som er baseret i Belgien, og som tager sig af blandt andet indkøb af logistik tjenester og håndtering af dag-

lige strømme fra forskellige havne til import til forhandlere i Europa. Det drejer sig årligt om 150 000 biler, der fremstilles i Japan, og som via tre europæiske hubs, Barcelona, Zeebrugge og Antwerpen, udskibes til europæiske destinationer.

Marcel Eekhof fortæller, at 100 procent af de importerede Mazda-biler fra Japan til Sverige skal gå via CMP i Malmø. Det betyder omkring 4 000 biler om året.

– **HVER UGE LEVERES DER** biler fra Zeebrugge i Belgien til Malmø på anmodning af en forhandler. Efter ankomsten tager CMP sig af bilerne og kører dem til et jernbaneknudepunkt, hvorfra de transporteres videre til Nordsverige, eller til SkandiaTransports anlæg med henblik på videretransport med lastbil til den sydlige del af Sverige, siger han.

– Selvom virksomheden fungerer fint, fortsætter han, forventer vi yderligere forbedringer med hensyn til effektiviteten for at nå den standard, vi er vant til i andre havne på kontinentet.

**I LØBET AF DET SENESTE** årti har CMP udviklet sig til et vigtigt logistikcenter for nye biler. En vigtig faktor er Øresundsbroen mellem Sverige og Danmark med dens fleksible transportmuligheder. En anden vigtig faktor er Malmøs og Københavns strategiske placering i forhold til det øvrige Norden, Rusland og de baltiske markeder. I dag regnes CMP for Nordens største havn til import af biler med godt 20 forskellige bilmærker og omkring 520 000 køretøjer, der passerer hvert år.

## FAKTA: Mazda

- Ny bilkunde hos CMP siden april 2013.
- 4 000 Mazda-biler om året ventes at ankomme til CMP.
- Bilerne fremstilles i Japan og udskibes via havne i Barcelona, Zeebrugge og Antwerpen til europæiske destinationer.
- Mazda Motor Logistics Europe – logistikorganisation – baseret i Belgien.
- Håndterer 150 000 enheder (biler)/om året.

# Hurtig forbindelse til resten af verden

Unifeeders short sea trafik skaber forbindelse til resten af Europa og de globale hubs.



Det er en kæmpefordel for vores kunder, at vi kan ramme så stort et netværk med tre afgang om ugen, siger Ebbe Bisgaard.

FOTO: MAX MICHEL MANN

**NOGLE AF DE FASTE GÆSTER** i CMP er Unifeeders skibe, der tre gange om ugen anløber CMP for at losse og laste containere i terminalen i København. Trafikken er en del af Unifeeders store netværk af feeder, short sea og intermodale containertransporter, der dækker Nordeuropa og Middelhavet, med direkte forbindelse til de globale transportnetværk. Af de tre ugentlige anløb til København har de to forbindelse til Hamburg og Bremerhaven og et til Rotterdam.

"Unifeeders aktiviteter er fordelt med tre fjerdedele på feeder og en fjerdedel på short sea trafikker, og vi anløber 40 havne i Norden, Baltikum, UK, Holland og Tyskland, Rusland og Finland," siger Ebbe Bisgaard, Country Manager hos Unifeeder A/S.

**VI MØDER EBBE BISGAARD** ved Bjorg, der netop har lagt til i terminalen i København, og er typisk for de mindre containerskibe, der er effektive på short sea trafikken. Bjorg har en kapacitet på 600-700 TEU, og lossere og laster omkring 150 containere her i CMP, før det skal videre til Århus, Fredericia og derfra til Bremerhaven.

"En container der skal ud af København, har fordel af hurtig forbindelse til de andre 39 havne i vores netværk, eller til videre transport fra Hamburg, Bremerhaven eller Rot-

terdam. Det er en kæmpefordel for vores kunder, at vi kan ramme så stort et netværk med tre afgang om ugen. Desuden tilbyder vi dør-til-dør service, hvor vi supplerer vores skibe med videre transport direkte til modtageren på jernbane eller lastbil."

**MARKEDET FOR INTER-EUROPÆISK** short sea containertransport ventes at vokse, fordi kunderne kan se økonomiske fordele i at skifte fra de stigende omkostninger ved lastbiltransport.

Bjorg er leaset til Unifeeder, ligesom resten af selskabets flåde:

"Det er vores politik, og vi mener, at det er i vores kunders interesse, at vi leaser og chartrer skibe og udstyr, frem for at vi selv ejer det," siger Ebbe Bisgaard. "På den måde sikrer vi, at skibene altid er moderne og lever op til de gældende krav."

Unifeeder begyndte sine aktiviteter i 1977, med et skib til 70 containere. Virksomheden har hovedkontor i Århus, og er markedsførende i Nordeuropa på feeder og short sea netværk til containertransport. I 2012 håndterede Unifeeder cirka 2 millioner containerenheder, og foretog mere end 8.000 anløb i over 40 havne.

[www.unifeeder.com](http://www.unifeeder.com)



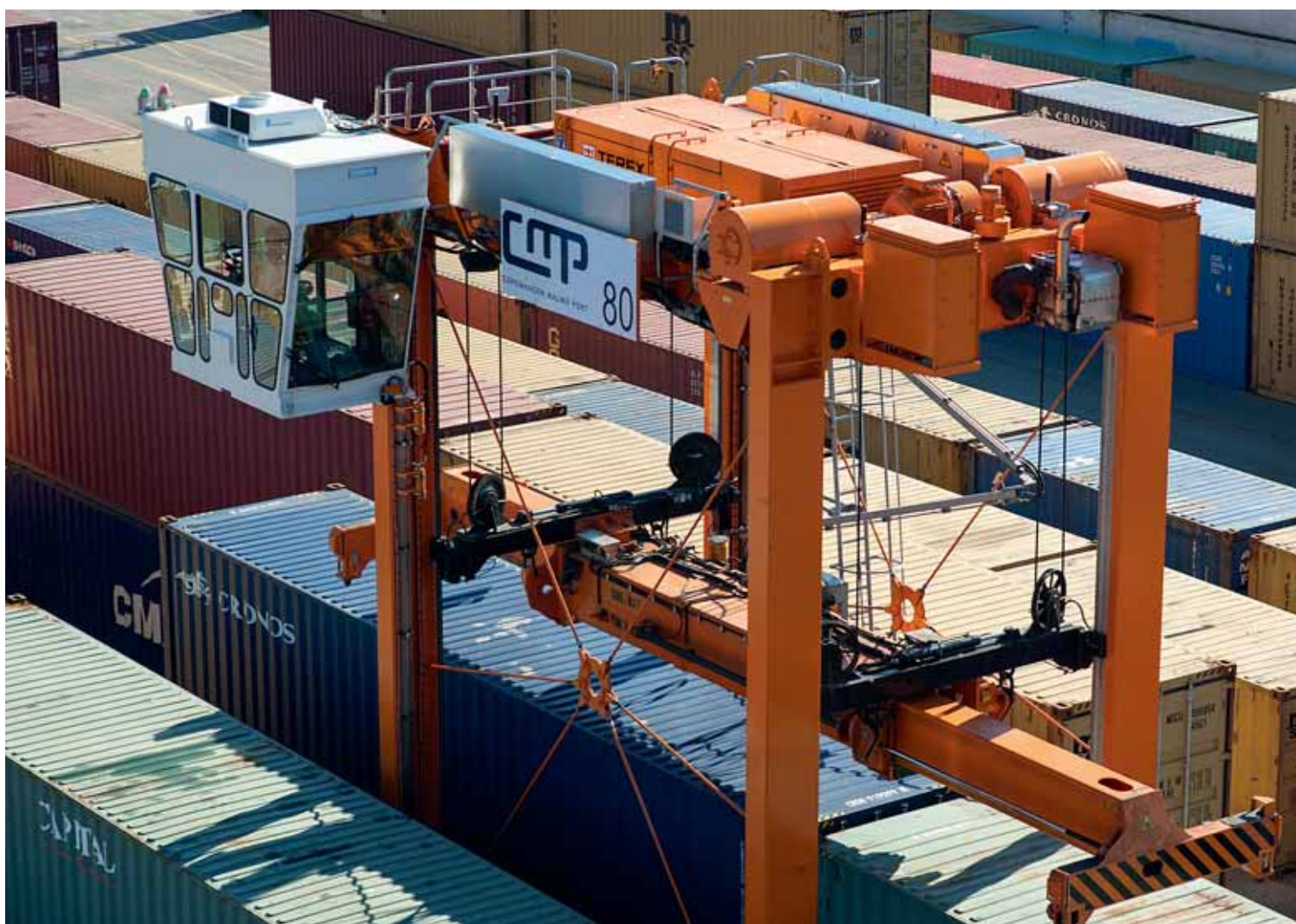


FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Jacob Fogh, Terminal  
Manager Copenhagen

# Terminalen tager imod vores forbrugs- goder døgnet rundt

Effektivitet og smidighed er en prioritet i den løbende udvikling af CMP's containerterminal i København

**STØRSTEDELEN AF CMP'S** containeromsætning er koncentreret om terminalen i Københavns Frihavn. Her anløber containerskibene på alle tider af døgnet på feederruter bl.a. fra de store containerhubs i Hamborg, Rotterdam og Bremerhaven, og medarbejderne på con-

tainerkraner og straddle carriers har travlt, når der er skibe i terminalen.

"Vi imødekommer rederiernes behov for at kunne losse og laste døgnet rundt. Feederskibe anløber ikke altid på det planlagte tidspunkt, og derfor er målet at vi



FOTO: MAX MICHEL MANN



FOTO: MAX MICHEL MANN



FOTO: MAX MICHEL MANN

København er først og fremmest en importhavn, hvor containermængderne i høj grad bestemmes af det private forbrug i hovedstadsregionen, Sjælland og Lolland-Falster.

altid skal være klar til at tage imod dem, også hvis de er forsinket," siger Jacob Fogh, Terminal Manager i CMP.

Seks rederier er faste gæster i CMP's containerterminal, med et anløb om ugen eller mere. Unifeeder er den største aktør, og de øvrige er MSC, CMA CGM, Maersk Line, Team Lines og Greenfeeder.

**TYPISK FOR TERMINALEN ER** der er mere fragt i de containere, der sættes i land, end de containere, der løftes om bord på skibene.

"København er primært en importhavn. Vores kunders marked er i høj grad styret af udviklingen i det private forbrug i hovedstadsregionen, Sjælland og Lolland-Falster, og det er meget konjunkturbestemt, og svært at påvirke. Vi mærker med det samme, hvis forbrugernes købelyst går op eller ned. Men generelt kan vi endnu ikke mærke det opsving, som eksporthavnene har oplevet."

"Det vi kan påvirke er, hvor effektivt vi arbejder på terminalen. Vores prioritet er at gøre forholdene så attraktive som muligt for rederierne og kunderne. Det gør vi bl.a. gennem aftaler, der tager højde for de enkelte rederiers behov og forretningsmodel, og ved at tilbyde anløb på favorable vilkår i terminalen i Malmø, der kan kombineres med anløb i København."

"Vi investerer løbende i nye maskiner og teknologi, så vi sikrer, at vi har den nødvendige kapacitet. Som noget nyt har vi også fået en egentlig uddannelse af havnearbejderne, der sikrer at kompetenceniveauet bliver bredere og dokumenteret," siger Jacob Fogh.

**"LIGE NU ER TILKØRSELSFORHOLDENE** til terminalen ikke optimale. Der er mange anlægsarbejder i området, og det påvirker trafikken for lastbilerne, men det bliver snart bedre."

En afgørende faktor for øget tilgængelighed bliver den nye Nordhavnsvej og tunnel, der skal sikre en mere direkte forbindelse mellem havnen og motorvejsnettet.

Københavns havneområder bliver udviklet kraftigt i disse år, og nye boliger og den rekreative brug af havneområderne rykker tættere på erhvervshavnen.

#### FAKTA: København containerterminal

- Dybgang 10,0 m
- Beam, LOA, air draft – ingen begrænsning
- 3 gantrykraner; 40-70 tons
- 10 straddle carriers, 40 tons
- 10 containertrucks
- 10 terminaltraktorer
- 4 containermovers



I 1960'erne begyndte man at anvende standardiserede containere i større skala.



6 058 x 2 438 x 2 591 mm

FOTO: MAX MICHEL MANN

# Containeren: rationel og grænseoverskridende

Containeren har revolutioneret det globale fragt- og transporterhverv. Lastning og losning er blevet rationaliseret, idet containeren håndteres og transporteres som en enhed: over landegrænser, gennem omlastninger og på forskellige transportmidler.

**FØR CONTAINERENS TID** oplagrede man varer og gods på havnelagre emballeret på forskellig vis. Der fandtes en containerlignende løsning i 1700-tallets England, hvor man brugte store trækasser til kultransporter.

Når skibene anløb, flyttede man godset ud på kajen for at laste det. I begyndelsen foregik det med håndkraft, og fra og med 1900-tallet med kran og spil. Meget kunne ske, og tidstabellerne var sjældent pålidelige. Mange skibe tilbragte lige så lang tid ved kaj som til søs.

I 1937 fik amerikaneren Malcolm McLean idéen om en standardiseret container for at opnå en mere effektiv lastning og losning. I 1956 tog man hans første containerskibe i brug i USA, og 10 år senere begyndte man at anvende containere i Europa.

Mange rederier var først skeptiske over for McLeans idé. Så grundlagde han sit eget rederi, Sea-Land Inc (solgt til Maersk Shipping i 1990'erne). Efterhånden som containere blev mere udbredt, begyndte stadig flere at investere i den nye teknologi.

**STANDARDMÅLENE FOR CONTAINERE** varierede, især mellem USA og Europa, og langvarige forhandlinger gik i gang. Til sidst indførte man ISO-standardiserede mål for containerens længde, bredde og højde (6 058 x 2 438 x 2 591 mm).

I løbet af 1960'erne og 1970'erne ændrede transportbranchen sig radikalt. Fra manuel godshåndtering eller håndtering i små enheder begyndte man at laste godset i større og standardiserede enheder som containere og trailere. Et gennembrud, som altså sparede både tid og penge for mange.

Til at måle volumen eller kapacitet anvender man begrebet TEU, Twenty-feet Equivalent Unit. En 40 fods container rummer altså 2 TEU. Ved hjælp af dette system er det nemt at sammenligne skibes og havnes kapacitet.





FOTO: CMA CGM

Roy Hayward, operativt ansvarlig for Skandinavien

# Global gigant med stærk tilstedeværelse i Skandinavien

CMA CGM er Frankrigs største og verdens tredjestørste containerrederi. De er gået fra at være et lille nicherederi til at blive store og globale. Siden 2008 har de været i Skandinavien, blandt andet i København.

– **VORES REJSE I SKANDINAVIEN** startede i 2003, hvor vi etablerede vores eget agentnetværk. I 2008 begyndt vi at anløbe skandinaviske havne med egen tonnage, hvilket føltes rigtigt i vores langsigtede satsning, siger Roy Hayward, operativt ansvarlig for Skandinavien.

CMA CGM har kontorer i både Norge, Sverige og Danmark og anløber 12 skandinaviske havne.

– Vi vil være i nærheden af markederne og kunne tilbyde personlig kontakt. Derfor har vi styrket vores lokale tilstedeværelse, siger Roy Hayward.

**VIRKSOMHEDENS LASTER TIL** Skandinavien består især af konsumvarer, mens de varer, der forlader området, er stål, papir, kemikalier og en del forædlede varer.

– Vi har flere projekter i gang i samarbejde med industrien med henblik på at identificere nye transportløsninger. Allerede i år vil vi søsætte mindst et nyt produkt,

som kan være af interesse for Øresundsregionen, siger Roy Hayward.

CMA CGM er meget tilfredse med deres samarbejde med CMP, som Roy Hayward i høj grad værdsætter.

– Vi har en fin dialog om, hvordan vi i fællesskab kan skabe en god transportkæde og vil gerne rose CMP for deres arbejde og deres måde at tilpasse sig os som kunde. Fremadrettet tror vi på, at alle havneaktører skal forberede sig på, at tendensen går i retning af færre anløb med større skibe. Vores kunder jagter omkostninger, hvilket betyder, at både vi og mange andre rederier går i retning af større skibe for at opnå stordriftsfordele.

[www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)

## FAKTA: CMA CGM

CMA CGM blev grundlagt i 1978 af Jacques R. Saadé og har 414 skibe, som besejler 170 linjer. I 2012 transporterede rederiet 10,6 millioner TEU gennem 400 anløb i 150 lande. De har 650 agenter og kontorer rundt om i verden, heraf 64 i Kina (inkl. Hong Kong). Virksomheden har 18 000 ansatte verden over.

# Krydstogtsrejser – vor tids charterrejser

Arnt Møller Pedersen, krydstogtsansvarlig hos CMP, ser tilbage på årets sæson, som nu går på hæld. Han ser lyst på fremtiden for krydstogttrafikken.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Pullmanturs Empress ved den nye krydstogtterminal i Malmø. I år har CMP taget imod 354 krydstogtanløb med 840 000 passagerer fra 150 lande.

– **I DENNE SÆSON** har vi for alvor sat Malmø på kortet som krydstogtdestination. Og næste år åbner vi vores tre nye terminaler på Oceankajen i Københavns Nordhavn.

Den nye terminal i Frihavnen i Malmø har spillet en rolle for det større antal anløb i byen.

– Vi har ombygget et gammelt lager til en smuk krydstogtterminal. Der er venterum, og det er her, man tjekker ind og ud. Malmø Kommune har også investeret i en gangsti til centrum.

Krydstogtsæsonen regnes fra midten af april til slutningen af oktober. Men også omkring juletid anløber nogle skibe København.

– I år får vi i alt 344 anløb i København og 10 i Malmø. Det betyder 840 000 passagerer fra 150 lande og 240 000 besætningsmedlemmer. På godt 10 år er antallet af passagerer steget fra 173 000 til 840 000!

De fleste passagerer kommer fra Tyskland, derefter følger USA og Canada, England, Spanien og Italien i nævnte rækkefølge.

**MED TANKE PÅ**, at kun én procent af alle mennesker har været på krydstogt på et tidspunkt i deres liv, er udviklingspotentialer enormt.

– Det er "good value for money" at tage på krydstogt. Et krydstogt på vores breddegrader koster omkring 5 000 SEK for en uge. Det er alt inklusive, undtagen drikkevarer. Vi har meget konkurrencedygtige priser – det er vor tids charterrejse.

Og har man en gang været på krydstogt, gør man

gerne igen, siger Arnt Møller Pedersen. Det er ganske enkelt vanedannende.

**HALVDELEN AF SKIBENE** skifter passagerer i København.

– De, der skifter passagerer i København, bruger tre gange så mange penge som dem, der bare lægger til. Omsætningen for hele krydstogtsindustrien ligger på 1,4 milliarder danske kroner, alene i København, siger Arnt Møller Pedersen.

Det omfatter hotel, lokal transport, besøg på forskellige seværdigheder, indkøb, restaurantbesøg og så videre.

**IKKE MINDRE END FEM GANGE** har København fået prisen "Europe's Leading Cruise Port" af World Travel Awards. Afstemningen foregår blandt såvel professionelle aktører som turister inden for rejse- og turistindustrien. Dette viser, at CMP har opnået en enestående position i den globale krydstogtindustri.

– Havnens gode kapacitet med mulighed for at tage imod 12 skibe samtidig i Malmø og København har sammen med nærheden til centrum og to velfungerende lufthavne i regionen spillet en stor rolle ved udnævnelsen, siger Arnt Møller Pedersen.

**OGSÅ DEN GEOGRAFISKE** placering i forhold til Baltikum, Norges kyster og Nordeuropa, et velfungerende samarbejde mellem forskellige aktører i København og i Malmø samt en veludviklet logistik hører til succesfaktorerne.



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Arnt Møller Pedersen  
COO Cruise and Ferries





FOTO: MAX MICHEL/MANN

DFDS Pearl Seaways på vej ind til København i juni 2013

## DFDS mixer trafikken med succes

DFDS sætter ny fragtrekord på "Crown Seaways" og "Pearl Seaways", der sørger for daglig forbindelse mellem CMP og Oslo.

DFDS' rute København-Oslo satte i april rekord i antal fragtede lastbiler og trailere. Den daglige forbindelse fra CMP er en populær passageroute, der sælges som et mini-cruise med et stort ferie- og underholdningselement. Alligevel er det lykkedes DFDS også at øge salget af fragtdelen på ruten til det nordlige Skandinavien.

"Den nye månedsrekord på ruten lyder på 1.552 lastbiler og trailere, fordelt på de to skibe "Pearl Seaways" og "Crown Seaways", mod den tidligere rekord fra september 2009 på 1.547 enheder. Væksten skyldes både en øget tilgang af nye kunder og et øget samarbejde med de eksisterende kunder," siger Line Manager Freight, Rasmus K. Hansen.

Den daglige forbindelse indgår i DFDS' omfattende Ro-Ro netværk i Nord-europa.

"Vi har altid en synergi mellem passagerer og fragt på vores skibe," siger Gert Jakobsen, kommunikationschef i DFDS.

"På nogle ruter er skibene primært til fragt, eller de er kombinerede fragt- og passagerskibe som f.eks. på ruten Esbjerg-Harwich. Men på Oslo-ruten, der bl.a. sælger mini-cruises, er det primært passagerer, og fragtdelen er naturligt be-

grænset af de 1.000 lanemeter, der er til rådighed på vogndækket, så det gælder om at laste virkelig effektivt."

## Trailerværksted opført ved Frihamnen i Malmø

Der vil blive etableret et nyt trailerværksted på Lodgatan lige uden for Frihamnen i Malmø. Det er PNO Sverige AB, Sveriges førende trailerudlejningsvirksomhed, som ud over at opføre et værksted til reparation af trailere også vil bygge en synshal til lastbiler og kontorer. Der vil eventuelt også blive mulighed for, at chauffører kan overnatte. Bygningen er på godt 1.600 kvm, og grunden er på 11.000 kvm.

- På sigt håber vi at kunne få hjælp af PNO til at reparere beskadigede trailere, som vi har løstet fra skibene, og eventuelt også til reparation af containere for kundernes regning, siger Göran Sjöström, Marketing Coordinator hos CMP.

## CMP går med i netværk for større bæredygtighed

For snart et år siden blev CMP medlem af netværket SMGC, der har til opgave at få virksomheder til at arbejde mere bæredygtigt. Omkring 50 virksomheder i Sverige er med i netværket.

- Vi ønsker at skabe netværk og enga-

gement i vores region, siger Mats Clementz, vedligeholdelseschef i CMP's teknikafdeling, som allerede har nået at arrangere den første workshop.

- Vi påvirker bæredygtigheden gennem de beslutninger, vi træffer hver dag i den normale drift, og når vi står over for større renoveringer, ændringer eller udskiftninger. Præcis, hvad vedligeholdelsesfolkene har gjort hele tiden!

For at kunne arbejde mere bæredygtigt inden for området vedligeholdelse er det dog nødvendigt, at teknikere og økonomer taler samme sprog.

- Teknikere har svært ved at udtrykke sig i økonomiske termer, og økonomer har svært ved at forstå de tekniske argumenter.

Ved hjælp af SMGC benytter man sig af økonomiske modeller, som beskriver bæredygtighedsværdien i forskellige beslutninger, f.eks. i forbindelse med investeringer.

- De virksomheder, der har held til at træffe de beslutninger, der er mest bæredygtige på langt sigt, har en konkurrencefordel. Ingen ønsker at handle med nogen, der spilder ressourcerne.

**Vil du modtage e-mails nyheder? Send en mail, med dit navn, til [cmport@cmport.com](mailto:cmport@cmport.com) Skriv "ja tak til e-mail nyheder i overskriften"**

## PROFILEN: SAMIR HAMZIĆ

# Samir vil være med på hele Norra Hamnens rejse

**SAMIR SER GLAD UD**, når han fortæller om sit job.

– Jeg kan se mig selv her på Norra Hamnen også om 30 år. Der kommer til at ske så meget spændende. Udviklingspotentialet er kolossalt.

Samirs engagement skinner igennem, når han taler om Norra Hamnen, hvor der findes store udviklingsmuligheder både for havnen og for Malmø Kommune.

– Jeg vil være med, når Norra Hamnen blomstrer op og bliver til en stor, moderne og attraktiv terminal.

I 1994 kom han til Sverige som 15-årig fra et krigshærget Bosnien. Han trækker lidt på svaret, da vi spørger, om han i dag føler sig mest som svensker eller som bosnier. Men hvad så, hvis han går til fodboldlandskamp mellem de to lande?

– Ha ha ha. Så har jeg en bosnisk landsholdstrøje på.

Han er omhyggelig med datoer og årstal, når han fortæller om sin CMP-rejse. Det er nu 10 år siden, en januardag, at Samir havde sin første arbejdsdag hos CMP. Dengang som havnearbejder. I dag er han arbejdsleder på Norra Hamnen i Malmø.

**I 2005 BLEV SAMIR UDNÆVNT** til teamleader på biler.

– To år senere blev jeg arbejdsleder inden for samme område. Derefter, i 2009, blev jeg arbejdsleder i containerafdelingen.

Da arbejdet med Norra Hamnen gik i gang, var Samir med på toget lige fra starten.

– Vi åbnede i 2011. Den 16. maj startede RoRo trafikken med Finnpartner til kaj 703. Den 21. september samme år lagde det første containerskib Ceres til kaj 706.

Samir trives rigtigt godt. Han beskriver sit job som spændende og med store udviklingsmuligheder.

– Som arbejdsleder har jeg ansvaret for den daglige drift her i Norra Hamnen. Det betyder, at



Samir understreger, at udviklingsmulighederne på Norra Hamnen er kolossale.

jeg er i stadig kontakt med teamleaders og varetager produktionen.

Han tager hånd om containerskibet og planlægger losning og lastning. Dagen inden anløb bestiller han folk med den rette kompetence og sørger for, at containerkranen er i trim.

– Jeg er en kæmpepedant. Jeg sætter stor pris på orden, ja, jeg har et stort kontrolbehov, siger han og ler. Det gælder om at finde den rette balance – kunderne skal være tilfredse med operationen, og de vil gerne have, at det går hurtigt og smidigt. Samtidig skal jeg tænke på sikkerhed og arbejdsmiljø.

Sideløbende med det daglige arbejde er Samir meget involveret i udviklingsarbejdet med infrastrukturen på Norra Hamnen.