

# NEWS

TEMA Container

Nya bilkunden Mazda

Unifeeder – länk till omvärlden

CMA CGM – global aktör

NYTT FRÅN COPENHAGEN MALMÖ PORT ● NR 3 2013

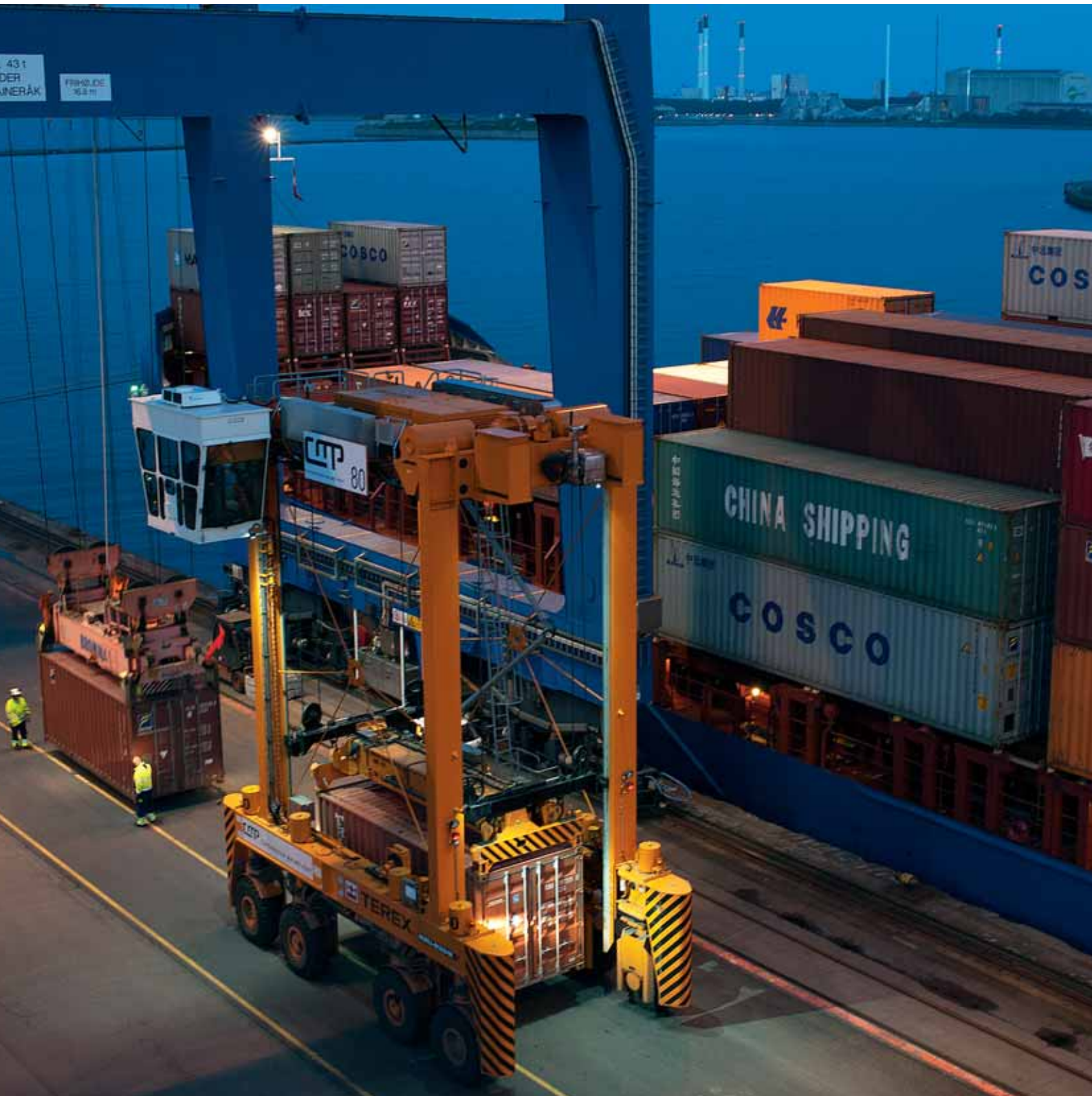




FOTO: MAXIMICHEL MÄNN

Köpenhamns containerterminal sommaren 2013.

## Sjöfartens utmaningar

Dansk sjöfart står inför stora utmaningar, men rederierna brukar vara duktiga på att dra nytta av förändringarna. Det säger Peter Bjerregaard, vd för Danmarks Redarförening.

**Sid 3**

## Mazda – ny bilkund i Malmö

Sedan i våras är Mazda ny bilkund. Hela importvolymen av Mazda från Japan till Sverige går numera via CMP och Malmö. Det handlar om cirka 4 000 bilar per år.

**Sid 4**

## Unifeeders stora transportnätverk

Tack vare Unifeeder länkas CMP till de globala transportnätverken. Tre gånger varje vecka anlöper Unifeeders fartyg Köpenhamn för att lasta och lossa containers.

**Sid 5**

## Containertrafiken i Köpenhamn

Dygnet runt tar containerhamnen i Köpenhamn emot gods. Det handlar främst om import, t ex av förbrukningsvaror och konsumentprodukter.

**Sid 6**

## Revolutionerad godshantering

Idén med standardiserade containers föddes 1937, men slog inte igenom förrän några decennier senare. Sedan dess har containern revolutionerat hanteringen av gods.

**Sid 8**

## Konsumentvaror via CMA CGM

CMA CGM är världens tredje största containerrederi och skeppar bl a konsumentvaror till Skandinavien. Köpenhamn är en av knutpunkterna i rederiets transportnätverk.

**Sid 9**

## Ljus framtid för kryssningar

Kryssningssäsongen håller på att avslutas. CMP kan se tillbaka på 354 anlöp varav tio i Malmö. Och kryssningschefen Arnt Møller Pedersen ser ljus på framtiden.

**Sid 10**

## Notiser

**Sid 11**

## Profilen:

### Nyckelperson i Norra Hamnen

Samir Hamzic är arbetsledare för container i Norra Hamnen, där han ser stora utvecklingsmöjligheter för CMP, Malmö Stad – och sig själv!

**Sid 12**

# Container – en marknad i tillväxt

**HÖSTENS FÖRSTA NUMMER AV CMP NEWS** fokuserar på ett av sjöfartens mest klassiska segment, nämligen containertrafiken. Vi berättar mer om hur viktig denna trafik är för CMP samt presenterar även några kunder och samarbetspartners inom detta område. Vi är glada och stolta över att sex containerrederier är fasta kunder hos oss. Till de som presenteras mer utförligt hör Unifeeder och CMA CGM. Jag vill också tipsa om artikeln som beskriver "containers historia" och som kastar ljus över den revolution som följt med användningen av standardiserade containrar.

**APROPÅ CONTAINER KAN DET** vara intressant att veta att denna marknad anses vara en av de verkliga snabbväxarna under kommande år. Åtminstone enligt rapporten "Europe's Seaport 2030: Challenges Ahead", som EU-kommissionen presenterades strax före sommaren. Här sägs att godsvolymererna i EUs hamnar ökar med 50 procent till år 2030, men att containertrafiken växer ännu mer. Till det läggs att containerfartygen hela tiden blir större. Den senaste generationens fartyg tar 18 000 containrar, vilket ställer nya krav på teknik och infrastruktur i Europas hamnar. Visst är det en spännande utveckling, men också utmanande!

**I DETTA NUMMER AV CMP News** sammanfattar vi även kryssningssäsongen 2013 som går mot sitt slut. Vi har tagit emot 354 anlöp och 840 000 passagerare från 150 länder. Därmed befäster Köpenhamn positionen som Nordens ledande kryssningsdestination. Extra kul är det också att kryssningstrafiken i Malmö börjat ta fart med tio anlöp och cirka 40 000 passagerare under säsongen.

En annan framgångssaga är vår bilverksamhet. Ett nytt samarbete med Mazda inleddes i våras, vilket vi skriver om i en av artiklarna. Nu samarbetar vi med cirka 20 olika bilmärken och i år räknar vi med att ha cirka 520 000 bilar i omlopp i Malmö.

Trevlig läsning!

Johan Röstin, CEO för CMP

CMP News ges ut av Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Det finns även en webb-utgåva av tidningen på danska, svenska och engelska på [www.cmpport.com](http://www.cmpport.com).

Ansvarig utgivare: Johan Röstin.

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

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

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

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

Produktion: Helium. Tryck: Tryckfolket.

Läs mer om CMP på [www.cmpport.com](http://www.cmpport.com).



Peter Bjerregaard, VD för Danmarks Rederiforening:

# Dansk sjöfart står inför enorma utmaningar

Världens fjärde största handelsflotta kämpar med global överkapacitet, men de danska rederierna är duktiga på att vända utvecklingen till sin fördel, säger Peter Bjerregaard

**"DANSK SJÖFART STÅR INFÖR** enorma utmaningar, oavsett om vi pratar om bulk-, container- eller tankfartyg. Vi befinner oss mitt i en bekymmersam period, eftersom marknaden präglas av en stor överkapacitet" säger Peter Bjerregaard, VD för Danmarks Rederiforening.

På en global marknad, där världshandeln inte sjunker men där det fortfarande finns för många fartyg med tanke på transportbehovet, krävs det att redarna är flexibla och framsynta.

"Den danska handelsflottan ligger idag på en rekordnivå och är den fjärde största i världen. Jag är säker på att de danska rederierna är duktiga på att vända utvecklingen till sin fördel. Vi måste stärka oss och hitta nya vägar, med fokus på konkurrenskraftiga fartygstyper och mer samarbete också via nya konstellationer. A.P. Møller-Maersks planer på ett närmare samarbete med MSC och CMA CGM vittnar om hur man försöker optimera strukturen. "

**PETER BJERREGAARD SER TRE VIKTIGA** milstolpar, eller ben, i arbetet med att säkra tillväxten för dansk sjöfart. Alla avspeglas i den danska regeringens tillväxtplan för sjöfarten. Planen antogs år 2012, sedan rederier, underleverantörer och näringsliv samarbetat i en genomlysning av dansk sjöfart. Det är den planen som man nu är i färd med att genomföra.

Det första benet är planens konkreta förslag handlar om hur man kan stärka grundförutsättningarna. Det handlar om registreringskrav, avveckling av danska särregler med mera.

Det andra benet handlar om mer utbildning. De första studenterna börjar nästa år på en ny shippingutbildning på Copenhagen Business School. Den blir spjutspetsen, rent utbildningsmässigt, när det gäller kompetensbehovet inom framtidens danska sjöfart. Danmarks Rederiforenings egen shippingutbildning kommer dock att fortsätta drivas. Samtidigt sker det en förbättring av utbildningen, som riktar sig mot offshore.

Det tredje benet är att sätta Köpenhamn på världskartan som en plats där rederierna etablerar sig för att

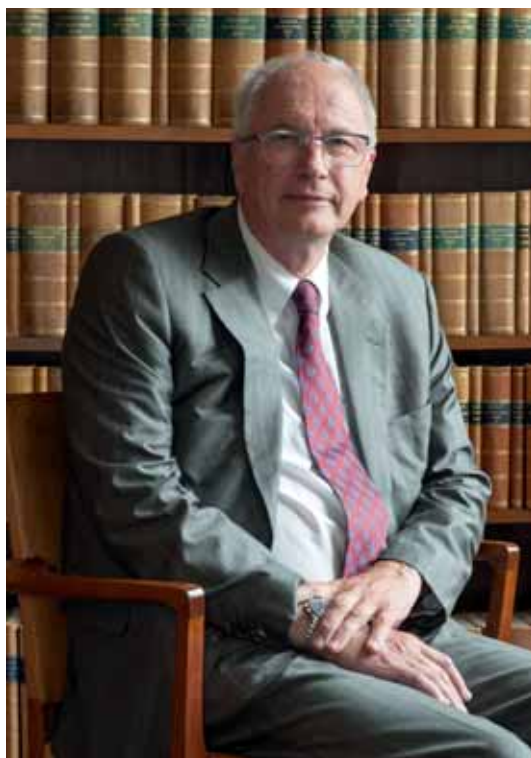


FOTO: MAX MICHEL MANN

få en plattform för marknadsföringen i Europa. Vi har goda villkor jämfört med andra länder, ett transparent samhälle och arbetskraft med hög kompetens. Men vi är för inåtvända, så vi måste marknadsföra oss mer ut mot världen.

**PETER BJERREGAARD BETONAR** dessutom att 90 procent av dansk sjöfart är så kallad cross trade, vilket betyder att transporten sker utanför Danmark. Därför är den globala utvecklingen så viktig:

"Frihandelsavtalet mellan USA och EU är mycket viktigt och det är avgörande att Kina och Ryssland kommer med i WTO. Indien och Afrika är marknader med stor tillväxt och vi ser en större potential i nordsydliga transporter jämfört med östvästliga. Växande befolkningar och frihandel ökar behovet av ett större utbyte av varor och därmed fler transporter. Därför känner jag förtröstan vad gäller utvecklingen för den danska sjöfarten!"

<http://www.shipowners.dk>



Sedan april är Mazda ny kund hos CMP med en uppskattad årlig volym om 4 000 bilar.



FOTO: JOHAN RAMBERG

# Mazda ny kund hos CMP

Ytterligare ett japanskt bilmärke sällar sig nu till Toyota, Honda, Subaru och Mitsubishi. Mazda är nämligen ny som bilkund hos CMP sedan april i år

– **DEN FRÄMSTA ANLEDNINGEN** till att vi valde CMP är den reguljära och direkta feederservicen ut från vår Europeiska hub i Zeebrugge till Sverige, säger Marcel Eekhof, Senior Manager Vehicle Logistics Europe.

Mazda Motor Logistics Europe, baserad i Belgien, tar hand om bland annat inköp av logistik tjänster och hantering av dagliga flöden från olika hamnar till återförsäljare i Europa. Årligen handlar det om 150 000 bilar producerade i Japan och skeppade via tre europeiska hubbar; Barcelona, Zeebrugge och Antwerpen, till europeiska destinationer.

Marcel Eekhof berättar att 100 procent av importvolymen av Mazdabilarna från Japan till Sverige kommer att gå via CMP i Malmö. Det innebär cirka 4.000 bilar per år.

– **BILAR LEVERERAS FRÅN ZEEBRUGGE** i Belgien på veckobasis till Malmö efter avrop av en återförsäljare. Efter ankomst och lossning tar CMP hand om bilarna och lastar dem i järnvägsvagnar för transport till norra Sverige eller till SkandiaTransports anläggning för vidare transport med lastbil till södra delar av Sverige, säger han.

– Även om verksamheten fungerar bra, fortsätter han, så förväntar vi oss ytterligare förbättringar när det gäller effektiviteten, för att möta den standard som vi är vana vid i andra, kontinentala hamnar.

**CMP HAR UNDER** det senaste decenniet utvecklats till ett viktigt logistikcenter för nya bilar. En viktig faktor är Öresundsbron mellan Sverige och Danmark med dess smidiga transportmöjligheter. En annan viktig faktor är Malmö och Köpenhamns strategiska läge i förhållande till övriga Norden, Ryssland och de baltiska marknaderna. Idag räknas CMP som Nordens största hamn för import av bilar, med drygt tjugo olika bilmärken och runt 520 000 fordon i omlopp varje år.

## FAKTA: Mazda

- Ny bilkund hos CMP sedan april 2013.
- 4.000 Mazdabilarna/år beräknas inkomma till CMP.
- Bilarna produceras i Japan, skeppas via hamnar i Barcelona, Zeebrugge och Antwerpen till europeiska destinationer.
- Mazda Motor Logistics Europe – logistikorganisation – baserad i Belgien.
- Hanterar 150.000 enheter (bilar)/årligen.

# Snabb förbindelse med resten av världen

Unifeeders short sea-trafik skapar förbindelse med resten av Europa och de globala knutpunkterna



Det är en väldigt stor fördel för våra kunder, att vi kan täcka ett så stort nät med tre avgångar i veckan, säger Ebbe Bisgaard.

FOTO: MAX MICHEL MANN

**NÅGRA AV DE ÅTERKOMMANDE** besökarna i CMP är Unifeeders fartyg, som tre gånger i veckan anlöper CMP för att lossa och lasta containers i terminalen i Köpenhamn. Trafiken är en del av Unifeeders stora nät av containertransporter av typerna feeder, short sea och intermodal, som täcker Nordeuropa och Medelhavet med direkt förbindelse med de globala transportnäten. Av de tre anlöpen till Köpenhamn varje vecka har två förbindelse med Hamburg och Bremerhaven och en med Rotterdam.

"Unifeeders aktiviteter består till tre fjärdedelar av feeder- och en fjärdedel av short sea-trafik. Vi anlöper 40 hamnar i Norden, Baltikum, Storbritannien, Nederländerna, Tyskland, Ryssland och Finland," berättar Ebbe Bisgaard som är Country Manager på Unifeeder A/S.

**VI TRÄFFAR EBBE BISGAARD** vid Bjorg, som just har lagt till i terminalen i Köpenhamn. Bjorg är ett typisk mindre containerfartyg som är effektivt i short sea-trafiken. Bjorg har en kapacitet på 600-700 TEU och lossar och lastar omkring 150 containers här i CMP innan de ska vidare till Århus, Fredericia och slutligen Bremerhaven.

"En container som ska transporteras från Köpenhamn har fördelen av en snabb förbindelse med de andre 39 hamnarna i vårt nät eller för vidare transport från Hamburg,

Bremerhaven eller Rotterdam. Det är en väldigt stor fördel för våra kunder, att vi kan täcka ett så stort nät med tre avgångar i veckan. Dessutom erbjuder vi leveranser dörr-till-dörr genom att komplettera sjöfarten med vidaretransport direkt till mottagaren via järnväg eller lastbil."

**MARKNADEN FÖR INTEREUROPEISK** short sea-containerfrakt förväntas växa, eftersom kunderna ser de ekonomiska fördelarna i att kliva av de växande kostnaderna för lastbiltransport.

Bjorg är uthyrd till Unifeeder, precis som resten av företagets fartyg:

"Det är vår strategi, och vi menar att det ligger i våra kunders intresse, att vi leasar och chartrar fartyg och utrustning i stället för att äga själva", förklarar Ebbe Bisgaard. "På så vis kan vi vara säkra på att fartygen alltid är moderna och lever upp till de krav som gäller."

Unifeeder grundades 1977 och hade då ett enda fartyg för 70 containers. Huvudkontoret ligger i Århus och bolaget är marknadsledande i Nordeuropa inom feeder- och short sea-nät för containertransport. 2012 hanterade Unifeeder cirka 2 miljoner containers och gjorde mer än 8 000 anlopp i mer än 40 hamnar.

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



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Jacob Fogh, Terminal  
Manager Copenhagen

# Terminalen tar emot våra konsumtions- varor dygnet runt

Effektivitet och smidighet prioriteras i den ständiga utvecklingen av CMP:s containerterminal i Köpenhamn

**DET MESTA AV CMP:S** containeromsättning är koncentrerad till terminalen i Köpenhamns frihamn. Hit kommer containerfartyg alla tider på dygnet, feeder-anlöp från bl.a. de stora containerhamnarna i Hamburg, Rotterdam och Bremerhaven. Medarbetarna på containerkranar

och containertruckar har mycket att göra när det ligger fartyg i terminalen.

"Vi tillmötesgår rederiernas behov av att kunna lossa och lasta dygnet runt. Feeder-fartygen kommer inte alltid på utsatt tid, men målet är att vi ska kunna ta emot





FOTO: MAX MICHEL MANN



FOTO: MAX MICHEL MANN

Köpenhamn är först och främst en importhamn, där container-volymerna i hög grad styrs av den privata konsumtionen i huvudstadsregionen, Själland samt Lolland-Falster.

dem också om de är försenade", säger Jacob Fogh, Terminal Manager på CMP.

Sex rederier är återkommande besökare i CMP:s containerterminal, med minst ett anlopp i veckan. Unifeeder är störst. De andra är MSC, CMA CGM, Maersk Line, Team Lines och Greenfeeder.

**TYPISK FÖR TERMINALEN** är att det är mer gods i de containers som lossas än i de som lastas ombord.

"Köpenhamn är i första hand en importhamn. Våra kunders marknad styrs i hög grad av hur den privata konsumtionen utvecklas i huvudstadsregionen, Själland och Lolland-Falster. Den är starkt konjunkturberoende och svår att påverka. Vi märker direkt om konsumenternas köplus minskar eller ökar. Och ännu har vi inte sett den uppgång som exporthamnarna har upplevt."

"Det vi kan påverka är hur effektivt vi arbetar på terminalen. Vi prioriterar att göra förhållanden så attraktiva som möjligt för rederierna och kunderna. Det gör vi bl.a. genom avtal som tar hänsyn till det enskilda rederiets behov och affärsmodell och genom att erbjuda goda villkor i terminalen i Malmö, som kan kombineras med anlopp i Köpenhamn."

"Vi investerar fortlöpande i nya maskiner och teknik för att se till att vi har den vi kapacitet som krävs. En an-

nat nyhet är en utbildning av hamnarbetarna, så att kompetensen höjts och dokumenterats", säger Jacob Fogh.

**"FÖR TILLFÄLLET ÄR VÄGFÖRBINDELSERNA** till terminalen inte optimala. Det förekommer mycket byggnadsarbete i området och det påverkar lastbilstrafiken, men det kommer snart att bli bättre."

Tillgängligheten kommer att förbättras tack vare nya Nordhavnsvej och den nya tunneln, som ger en mer direkt anslutning mellan hamnen och motorvägsnätet.

Köpenhamns hamnområden har utvecklats kraftigt de senare åren. Man bygger nya bostäder och anlägger fritidsområden som kommer allt närmare den kommersiella hamnen.

**FAKTA:** Köpenhamn containerterminal

- 10 meters djupgående
- Beam, LOA, air draft – ingen begränsning
- 3 gantrykranar, 40–70 ton
- 10 grensletruckar, 40 ton
- 10 containertruckar
- 10 terminaltraktorer
- 4 containertransportörer

Standardiserade containrar började användas i större skala på 1960-talet.



6 058 x 2 438 x 2 591 mm

FOTO: MAXMICHEL MANN

# Containern: en rationell gränsöverskridare

Containern har revolutionerat den globala frakt- och transportnäringen. Lastning och lossning har rationaliserats eftersom containern hanteras och förflyttas som en enhet: över landsgränser, genom omlastningar och på olika transportmedel.

**FÖRE CONTAINERNS TID** LAGRADES varor och gods i hamn-magasin, förpackat på olika vis. En containerlik lösning fanns i 1700-talets England, där stora träldor användes för koltransporter.

När fartygen anlöpte, flyttades godset ut på kaj för att lastas. Till en början manuellt och från och med 1900-talet med kran och vinschar. Mycket kunde hända och tidtabellerna var sällan pålitliga. Många fartyg tillbringade lika mycket tid vid kaj som ute till havs.

1937 fick amerikanen Malcolm McLean idén om en standardiserad container, för att uppnå effektivare lastning och lossning. 1956 togs hans första containerfartyg i bruk i USA och tio år senare började containern användas i Europa.

Många rederier var först skeptiska till McLeans idé. McLean grundade då det egna rederiet Sea-Land Inc (sålt till Maersk shipping på 1990-talet). När spridningen av containers ökade, började allt fler investera i den nya teknologin.

**STANDARDMÅTTEN FÖR CONTAINERS** varierade, främst mellan USA och Europa, och långa förhandlingar inleddes. Till sist skapades ISO-standardiserade mått för containerns längd, bredd och höjd (6 058 x 2 438 x 2 591 mm).

Under 1960- och 1970-talen förändrades transportbranschen radikalt. Från manuell godshantering eller hantering i små enheter började godset lastas i större och standardiserade enheter som containers och trailers. Ett genombrott som alltså sparat både tid och pengar, för många.

För att mäta volym eller kapacitet används begreppet TEU, Twenty-feet Equivalent Unit. En 40 fots container rymmer alltså 2 TEU. Via detta system kan fartyg och hamnars kapacitet enkelt jämföras.





Roy Hayward, operativt ansvarig Skandinavien

# Global gigant med stark närvaro i Skandinavien

CMA CGM är Frankrikes största och världens tredje största containerrederi. De har gått från att vara ett litet nischrederi till att bli stora och globala. Sedan 2008 finns de i Skandinavien, bland annat i Köpenhamn.

– **VÅR RESA I SKANDINAVIEN** började 2003, då vi skapade vårt eget agentnätverk. 2008 började vi anlöpa skandinaviska hamnar med eget tonnage, vilket kändes rätt i vår långsiktiga satsning, säger Roy Hayward, operativt ansvarig för Skandinavien.

CMA CGM har kontor i såväl Norge, Sverige som Danmark och anlöper tolv Skandinaviska hamnar.

– Vi vill finnas nära marknaden och kunna erbjuda personlig kontakt. Därför har vi ökat vår lokala närvaro, säger Roy Hayward.

**FÖRETAGETS LASTER TILL** Skandinavien består framför allt av konsumtionsvaror, medan de varor som lämnar området är stål, papper, kemikalier och en del förädlade varor.

– Vi har flera projekt på gång i samarbete med industrin, för att identifiera nya transportlösningar. Redan i år

kommer vi att sjösätta minst en ny produkt som kan vara av intresse för Öresundsregionen, säger Roy Hayward.

CMA CGM är mycket nöjda med sitt samarbete med CMP, som Roy Hayward rankar högt.

– Vi har en bra dialog kring hur vi tillsammans kan skapa en bra transportkedja och vill ge en eloge till CMP för deras arbete och sätt att anpassa sig till oss som kund. Framöver tror vi att alla hamnaktörer måste vara beredda på att trenden går mot färre anlöp, med större fartyg. Våra kunder jagar kostnader, vilket leder till att vi och många rederier söker större fartyg för att nå stordriftsfördelar.

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

## FAKTA: CMA CGM

CMA CGM grundades 1978 av Jacques R. Saadé och har 414 fartyg som trafikerar 170 linjer. 2012 transporterade företaget 10,6 miljoner TEU via 400 anlöp i 150 länder. De har 650 agenter och kontor runt om i världen, varav 64 i Kina (inkl. Hong Kong). Företaget har 18 000 anställda världen över.

# Kryssningsresor – vår tids charterresor

Arnt Møller Pedersen, kryssningsansvarig på CMP, ser tillbaka på årets säsong som nu löper mot sitt slut. Han ser ljusst på framtiden för kryssnings-  
trafiken.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Pullmanturs Empress vid den nya kryssningsterminalen i Malmö. I år har CMP tagit emot 354 kryssningsanlöp med 840 000 passagerare från 150 länder.

– **DENNA SÄSONG HAR VI** på allvar satt Malmö på kartan som kryssningsdestination. Och nästa år öppnar våra tre nya terminaler på Oceankajen i Nordhavn i Köpenhamn.

Den nya terminalen i Frihamnen i Malmö har spelat roll i det ökade antalet anlöp till staden.

– Vi har byggt om ett gammalt magasin till en vacker kryssningsterminal. Där finns väntrum och där sker in- och utcheckning. Malmö kommun har också investerat i en gångväg in till city.

Kryssningssäsongen räknas från mitten av april till slutet av oktober. Men även kring jultid anlöp några fartyg till Köpenhamn.

– I år kommer vi totalt att ha 344 anlöp i Köpenhamn och tio i Malmö. Det innebär 840 000 passagerare från 150 länder och 240 000 besättningsmän. På drygt tio år har antalet passagerare ökat från 173 000 till 840 000!

Flest passagerare kommer från Tyskland, därefter följer USA och Canada, England, Spanien och Italien i nu nämnd ordning.

**MED TANKE PÅ ATT ENDAST** en procent av alla människor någon gång varit på kryssning, så är utvecklingspotentialen enorm.

– Det är "good value for money" att åka på kryssning. En kryssningsresa i våra trakter kostar från cirka 5.000 kronor för en vecka. Då är allt inkluderat, förutom dryck. Vi har mycket konkurrenskraftiga priser – det är vår tids charterresa.

Och har du en gång varit på kryssning så kommer du gärna tillbaka, menar Arnt Møller Pedersen. Det är helt enkelt vanebildande.

**HÄLFTEN AV FARTYGEN** skiftar passagerare i Köpenhamn.

– De som byter passagerare i Köpenhamn spenderar tre gånger så mycket pengar som de som enbart stannar till. Omsättningen för hela kryssningsindustrin ligger på 1,4 miljarder danska kronor enbart i Köpenhamn, säger Arnt Møller Pedersen.

I detta inkluderas hotell, lokala transporter, besök på olika sevärdheter, inköp, restaurangbesök och så vidare.

**INTE MINDRE ÄN FEM GÅNGER** har Köpenhamn mottagit priset "Europe's Leading Cruise Port" av World Travel Awards. Rösterna kommer från såväl professionella aktörer som resenärer inom rese- och turistindustrin. Detta visar att CMP uppnått en unik position i den globala kryssningsindustrin.

– Hamnens goda kapacitet med möjlighet till att ta emot tolv fartyg samtidigt i Malmö och Köpenhamn, tillsammans med närhet till city och två välfungerande internationella flygplatser i regionen har spelat stor roll vid utnämmandet, säger Arnt Møller Pedersen.

**ÄVEN DET GEOGRAFISKA LÄGET** i förhållande till Baltikum, Norges kuster och Nordeuropa, ett väl fungerande samarbete mellan olika aktörer i Köpenhamn och i Malmö samt välutvecklad logistik hör till framgångsfaktorerna.



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Arnt Møller Pedersen  
COO Cruise and Ferries





FOTO: MAX MICHEL/MANN

DFDS Pearl Seaways på väg in till Köpenhamn i juni 2013

## DFDS blandar trafiken med framgång

DFDS sätter nytt fraktrekord på "Crown Seaways" och "Pearl Seaways", som svarar för den dagliga förbindelsen mellan CMP och Oslo.

DFDSs rutt Köpenhamn-Oslo slog i april rekord vad gäller antalet fraktade lastbilar och lastbilsläp. Den dagliga förbindelsen från CMP är en populär passagerarrutt, som marknadsförs som en minikryssning med ett stort semester- och underhållningsinslag. Ändå har DFDS lyckats att även öka försäljningen på ruttens fraktdel till norra Skandinavien.

"Det nya månadsrekordet för ruten ligger på 1 552 lastbilar och lastbilsläp, fördelat på de två fartygen "Pearl Seaways" och "Crown Seaways". Det ska jämföras med det tidigare rekordet från september 2009 på 1 547 enheter. Tillväxten beror både på en ökad tillgång till nya kunder och ett ökat samarbete med de befintliga kunderna", säger Rasmus K. Hansen, Line Manager Freight.

Den dagliga förbindelsen ingår i DFDSs omfattande Ro-Ro-nätverk i Nord-europa. "Vi har alltid en synergi mellan passagerare och frakt på våra fartyg", säger Gert Jakobsen, kommunikationschef inom DFDS.

"På vissa rutter är fartygen främst avsedda för frakt eller så är de kombinerade frakt- och passagerarfartyg, t.ex. på ruten Esbjerg-Harwich. Men på Oslorutten, som bland annat marknadsförs för minikryss-

ningar, är det främst passagerare och fraktdelen begränsas naturligt av de 1 000 längdmeter som finns att tillgå på fordonsdäcket. Därför gäller det att lasta effektivt."

## Trailerverkstad etablerad vid Frihamnen i Malmö

En ny trailerverkstad är etablerad på Lodgatan strax utanför Frihamnen i Malmö. Det är PNO Sverige AB, Sveriges ledande traileruthyrningsföretag, som förutom att bygga en verkstad för reparation av trailers även kommer att bygga en lastbilsbesiktningshall och kontor. Eventuellt kommer det också att finnas möjlighet för chaufförer att övernatta. Fastigheten är på drygt 1.600 kvm och ytan utomhus är på 11.000 kvm.

– På sikt hoppas vi kunna ta hjälp av PNO till att reparera skadade trailers som vi lossat från fartygen och eventuellt även för reparation av containers för våra kunders räkning, säger Göran Sjöström, Marketing Coordinator på CMP.

## CMP går med i nätverk för ökad hållbarhet

Sedan snart ett år tillbaka är CMP medlem i nätverket SMGC vars uppgift är att få företag att arbeta mer hållbart. Ett 50-tal fö-

retag i Sverige är engagerade i nätverket.

- Vi vill skapa nätverk och engagemang i vår region, säger Mats Clementz, underhållschef på CMP's teknikavdelning, som redan hunnit med att arrangera den första workshopen.

- Vi påverkar hållbarheten genom beslut vi fattar i normal drift varje dag och när vi står inför större renoveringar, modifieringar eller utbyten. Precis det som underhållsfolket har gjort hela tiden!

För att kunna arbeta mer hållbart inom området underhåll, krävs dock att tekniker och ekonomer finner ett gemensamt språk.

- Tekniker har svårt att uttrycka sig i ekonomiska termer och ekonomer har svårt att förstå de tekniska argumenten.

Med hjälp av SMGC använder man sig av ekonomiska modeller som beskriver hållbarhetsvärdet i olika beslut, exempelvis gällande investeringar.

- De företag som lyckas fatta de mest långsiktigt hållbara besluten har en konkurrensfördel. Ingen vill handla av en som slösar med resurser.

Vill du få e-postnyheter? Skicka ett e-postmeddelande med ditt namn till [cmpport@cmpport.com](mailto:cmpport@cmpport.com). Skriv "ja tack till e-postnyheter" på ämnesraden

## PROFILEN: SAMIR HAMZIĆ

# Samir vill vara med på hela Norra Hamnen resan

**SAMIR SER GLAD UT** när han pratar om sitt jobb.

– Jag kan se mig själv här i Norra Hamnen även om 30 år. Det kommer att hända så mycket spännande. Utvecklingspotentialen är enorm.

Samirs engagemang lyser igenom när han pratar om Norra Hamnen där det finns stora utvecklingsmöjligheter både för hamnen och för Malmö Stad.

– Jag vill vara med när Norra Hamnen blommar upp till en stor, modern och attraktiv terminal.

1994 kom han till Sverige som 15-åring från ett krigshärjat Bosnien. På frågan om han idag känner sig mest svensk eller bosnier, drar han på svaret. Men om han går på en fotbollslandskamp mellan länderna då?

– Ha ha ha. Då har jag bosnisk tröja på mig.

Han är nog så med datum och år när han berättar om sin CMP-resa. Det är nu tio år sedan, en januaridag, som Samir arbetade sin första dag på CMP. Då som hamnarbetare, idag är han arbetsledare i Norra Hamnen i Malmö.

**2005 BLEV SAMIR UTSEDD** till teamleader på bilar.

– Två år senare blev jag arbetsledare inom samma område. Därefter, 2009, blev jag arbetsledare på containeravdelningen.

När så arbetet med Norra Hamnen drog igång var Samir med på tåget redan från start.

– Vi öppnade 2011. Den 16 maj startade RoRo trafiken med Finnpartner till kaj 703. Den 21 september samma år kom det första containerfartyget Ceres till kaj 706.

Samir trivs väldigt bra. Han beskriver sitt jobb som spännande och med stora utvecklingsmöjligheter.

– Som arbetsledare ansvarar jag för den dagliga driften här i Norra Hamnen. Det innebär att jag har ständig kontakt med teamleaders och sköter produktionen.



Samir betonar att utvecklingsmöjligheterna i Norra Hamnen är enorma.

Han tar hand om containerfartyget och planerar lossning och lastning. Dagen innan anlop beställer han folk med rätt kompetens och ser till att containerkranen är i trim.

– Jag är jättepedant. Jag gillar ordning och reda, ja, jag har ett stort kontrollbehov, säger han och ler. Det gäller att hitta rätt balans – kunden ska vara nöjd med operationen och de vill gärna att det går fort och smidigt. Samtidigt måste jag tänka på säkerhet och arbetsmiljö.

Parallellt med det dagliga arbetet är Samir mycket involverad i utvecklingsarbetet med infrastrukturen i Norra Hamnen.