

# NEWS

TEMA Tørbulk

Præmieret sikkerhedsarbejde

Stena Recycling i Malmø

Prøvestenen udvikles

NYT FRA COPENHAGEN MALMÖ PORT ● NR 4 2013





FOTO: PERRY NORDBØG

CMP's bulkhavn Prøvestenen i København med både tørbulk- og vådbulkterminaler.

## Væk med flaskehalsene

Det gælder om at kunne identificere og håndtere de svageste led i en transportkæde. Det siger Lennart Andersson, regionschef i Trafikverke.

**Side 3**

## Sikkerheden præmieres

Virksomheden Oiltanking Copenhagen på Prøvestenen præmieres for sit arbejde med at forebygge ulykker og forbedre medarbejdernes sundhed og sikkerhed.

**Side 4**

## CMP's mest salte kunde

GC Rieber Salt er specialister i salt. Nu lægger virksomheden på lager inden den kommende vinter for at sikre, at der er tilstrækkelige mængder vejsalt på Prøvestenen.

**Side 5**

## Proffer i metalgenindvinding

Stena Recycling håndterer hvert år 150.000 ton metalskrot i Malmø. Sikkerheden kommer altid i første række i denne spændende del af genvindingsbranchen.

**Side 6**

## Stenhårde transportere

Det er verdens største bulkcarriers, som nogle gange om året leverer granit fra Skotland til Prøvestenen. Modtageren er virksomheden Dansk Natursten.

**Side 8**

## Bæredygtigheden i centrum

CMP er nu en del af SMGC- netværket, som arbejder med bæredygtig udvikling. Det kan komme til at påvirke arbejdet med både økonomi og vedligeholdelse.

**Side 9**

## Messe i Fjernøsten

I oktober var CMP med på den store logistikmesse i kinesiske Shenzhen med hele 80.000 besøgende og 1.200 udstillere fra mere end 30 lande.

**Side 10**

## Notitser

**Side 11**

## Profilen: Helle har tjek på det hele

Helle Minden har ikke arbejdet så længe hos CMP, men har allerede fået styr på kunderne, kontrakterne og aftalerne på Prøvestenen.

**Side 12**

# Tydelige satsninger på tørbulk

**TØRBULK ER ET AF DE OMRÅDER**, der giver vores anlæg en klassisk havneprofil. Masser af forskellige produkter lastes, losses og oplagres i både København og Malmø. Det kan dreje sig om salt, grus, skrot, træpellets eller måske kul og sten. Efterspørgslen plejer at skifte, hvilket betyder, at produkter hurtigt kan udfases og erstattes af andre. Desuden er håndteringen inden for tørbulk præget af sæsonvariationer. Et eksempel på dette er vejsalt, som det nu begynder at blive højsæson for, og som præsenteres i en separat artikel her i avisen. Andre vigtige områder for os er skrot, hvor samarbejdet med Stena Recycling går langt tilbage i tiden. Det er også en tørbulkaktivitet med grønt fortegn, idet skrotet genindvindes og bliver til vigtige bestanddele i nye produkter.

**I FLERE AF ARTIKLERNE KAN** i også læse om Prøvestenen. Den er et knudepunkt for vores tørbulkaktiviteter i København, som forsyner den danske hovedstad og masser af omkringliggende virksomheder med alle mulige produkter – salt og granit for blot at nævne nogle af dem! Ved siden af vores krydstogtterminal i København og Norra Hamnen i Malmø er Prøvestenen desuden et område, hvor vi satser ekstra stort med henblik på fremtiden. I de senere år har vi udvidet arealerne med 18 hektar og 650 meter ny kaj. Det nye område er især beregnet til bulkaktiviteter. Her ser vi nu frem til lidt efter lidt at byde nye kunder velkommen.

**I TO ARTIKLER I DETTE** nummer fokuserer vi på spørgsmålet om sikkerheden ved havneaktiviteterne. Vi og vores kunder kan glæde os over at have få ulykkestilfælde, og vi forsøger hele tiden at fokusere på sikkerheden – i stort og småt. Både Stena Recycling og Oiltanking Copenhagen kommer her i bladet med eksempler på, hvad dette konkret indebærer. Vi er også glade for, at den svenske trafikstyrelse Trafikverkets regionschef Lennart Andersson medvirker i en artikel. Han peger på, hvor og hvordan transportstrømmene kan forbedres fremover, og det er et arbejde, som CMP i høj grad er involveret i.

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).



Lennart Andersson, chef for Trafikverket region Syd:

# Færre flaskehalse og større udnyttelsegrad

Væk med "flaskehalsene" og de svageste led i transportkæden. Og sørg for at forbedre kapaciteten i godstrafikken. Det er to af hovedpunkterne i visionen fra Lennart Andersson, chef for Trafikverket region Syd.



FOTO: JOHAN RAMBERG

– Havnenes infrastruktur og tilslutningstransporterne i land er prioriterede områder for søfarten, siger Lennart Andersson, chef for Trafikverket region Syd.

**"EN TRANSPORTKÆDE ER ALDRIG** stærkere end det svageste led, og derfor gælder det om at identificere og håndtere disse led". Omtrent sådan kan man sammenfatte Lennart Anderssons vision for gods- og transportstrømmene. I rollen som chef for det svenske Trafikverkets region Syd ligger hans fokus i høj grad på Øresundsregionen.

– I dag har Trafikverket ansvaret for at planlægge for alle fire transportformer\* og kan dermed samle hele billedet på en måde, der gavner udviklingen af transportsystemet, konstaterer han.

Afhjælpning af flaskehalse og svage led i transportkæden sker gennem mange og forskelligartede indsatser – flere kørebaner eller til- og frakørselsramper ved større knudepunkter i vejtrafikken, men også dobbeltspor inden for jernbanetrafikken. Lennart Andersson kommer med et eksempel.

– I dag har vi lange strækninger med enkeltsporet jernbanetrafik på Ystad-banen. Med flere spor, hvor togene kan krydse hinanden, vil man kunne fordoble antallet af tog på denne bane.

**UANSET TRANSPORTFORM ER** Trafikverkets udviklingsarbejde baseret på fire forskellige trin. Først gælder det om at påvirke transportbehovene og valget af transportform – skal godset med lastbil og skal det hele ud på samme tid? Næste skridt er at forsøge at udnytte den eksisterende infrastruktur optimalt, for eksempel ved at planlægge transporterne over alle døgnets timer.

– Derefter kommer vi til trin tre og fire, der drejer sig om henholdsvis mindre ombygninger og tilpasninger af infrastrukturen og rigtigt store nybygningsprojekter, forklarer Lennart Andersson.

– Havnenes infrastruktur og tilslutningstransporterne på land er prioriterede områder, pointerer Lennart Andersson. Godset skal hurtigt overføres til vej og bane. Det forudsætter bl.a., at banegårdene på havnene er elektrificerede, så man undgår unødvendige skift af lokomotiver.

– Lige så vigtigt er det, at godstrafikken er rettidig, så transportkæden flyder rigtigt. Her er der plads til forbedring. Det samme gælder kapaciteten. Det er ikke usædvanligt, at containere eller hele togsæt indeholder 40 procent "luft". Derfor bør samarbejdet forbedres for at øge kapaciteten.

Inden for vejtrafikken fremhæver han de forbedringer, som Trafikverket og Malmö Kommune nu foretager omkring Spillepengsrundkørslen i Malmø. Når vej anlæggene udbygges, forbedres vejtransporterne til og fra Norra Hamnen.

**SIDST, MEN IKKE MINDST** slår Lennart Andersson et slag for nærskibsfarten, hvor der findes et vækstpotentiale.

– Det ville være mit ønske, at mere gods kunne transporteres med skib langs kysterne. Det har ingen værdi i sig selv, at transporterne foregår med lastbil eller godstog med alt, hvad det indebærer af støj, trængsel og øget miljøbelastning.



FOTO: TRAFIKVERKET

Lennart Andersson, chef for Trafikverket region Syd

\* Fly, vej, jernbane og vand.



Medarbejderne i Oiltanking med koncernens diplom for "Best Improvement".



FOTO: MAX MICHEL MANN

# Oiltanking hædret for sikkerhedsarbejdet

Måltrettet arbejde giver resultater for Oiltanking Copenhagen på Prøvestenen, der har fået en intern pris for at forebygge ulykker og øge H&S indsatsen.

**OLIETERMINALEN PÅ CMP'S AREALER** på Prøvestenen er en af Oiltankings 75 terminaler i 23 lande, som tilbyder uafhængig lagerkapacitet og logistikløsninger, når det gælder olie, kemikalier og gasprodukter. Den slags arbejde kræver et højt sikkerhedsniveau, og netop arbejdet med at forbedre sikkerheden har ført til, at den danske afdeling af Oiltanking er blevet hædret med koncernens årlige, interne pris.

"Den såkaldte Lighthouse-pris tildeles i kategorierne Best Overall og Best Improvement, og vi har fået den for 2012 i kategorien Best Improvement. Det skyldes, at vi på grund af vores arbejde med Health & Safety (H&S) er rykket fra 24. pladsen til 3. pladsen internt," siger Karl Henrik Dahl, Managing Director i Oiltanking A/S.

**FORBEDRINGEN BYGGER PÅ** en række forhold, som antal udslip, arbejdsulykker og fravær, hvor der er sket en klar forbedring, samt at der i de seneste tre år er investeret i og arbejdet måltrettet på at forebygge de potentielt farlige hændelser.

"Det drejer sig om at identificere og evaluere enhver risiko. Når man arbejder med olieprodukter, er der altid fare for udslip, brand og miljøskader, og derfor har vi foretaget en massiv indsats for at forebygge ulykker, og for at kunne foretage en professionel indsats, hvis ulykken er sket. Generelt kan man sige, at fokus er øget på de risici der kan opstå, og at medarbejderne er meget mere opmærksomme og rapporterer mere."

"Desuden har alle vores medarbejdere gennemgået en uddannelse som røgdykkere hos Københavns Brandvæsen, og vi har indkøbt et brandslukningskøretøj, der indgår i vores first response," siger Karl Henrik Dahl.

**OILTANKING HAR 25 ANSATTE** på terminalen på Prøvestenen og råder over lagerkapacitet på 388.500 kubikmeter.

"Prøvestenen er det bedste sted, vi kan ligge, når vi skal distribuere produkter til København og til Københavns Lufthavn."

# Salt til de glatte vinterveje

Tørbulk på Prøvestenen omfatter også vejsalt, der netop nu bliver losset for oplagring til den kommende vinter.



FOTO: MAX MICHEL MANN

En bulkcarrier losser havsaltet fra Tunesien på Prøvestenen.

**VINTEREN ER PÅ VEJ**, og de første laster med vejsalt til glatførebekæmpelse på gader, veje og pladser er ankommet til Prøvestenen i CMP. Det er GC Rieber Salt, der losser vejsalt for oplagring og senere distribution til kunderne. Hvor meget der skal bruges afhænger helt af vinterens forløb.

"Vi regner med mellem 3 og 6 skibsanløb med vejsalt. Bliver det en mild og grøn vinter skal vi selvfølgelig bruge mindre end hvis det bliver en rigtig snevinter. Saltet skal spredes på vejene på Sjælland, det meste af det dog i og omkring København," siger Jens Jakob Larsen, Country Manager hos GC Rieber Salt.

**GC RIEBER SALT HAR FLYTTET** deres anløb til Prøvestenen i CMP for at kunne bruge større skibe.

"Vi vil gerne benytte skibe på 8-10.000 tons, og de har behov for det meste af den vanddybde, 10,5 m, der er ved Prøvestenen, så vi har fordel af at anløbe her. Vores egen lagerhal på Prøvestenen er lejet ud til andre formål, så vi har en aftale med Norrecco A/S om at tage imod og udlevere vejsaltet til vores kunder på Sjælland."

Hvert år importerer GC Rieber Salt omkring 400.000 tons salt til sine kunder i Norden. Vejsaltet er oftest havsalt, der importeres fra Tunesien eller Spanien, men også fra Brasilien, Italien eller Egypten.

Havsalt bliver inddampet fra saltvand i store bassiner. Det er en proces der tager et år, og som alene er baseret på solens varme.

"Det ender med et produkt, som stadig har en restfugtighed, men så længe man ikke tilfører vand bliver saltet ikke mere fugtigt, heller ikke når det skal transporteres med skib. Fugtigheden har også den fordel, at saltet ikke støver, når det bliver spredt med saltsprederne," siger Jens Jakob Larsen.

Stensalt er et andet produkt, der kommer fra miner i f.eks. Tyskland. Det anvendes typisk i mindre spredertyper på begrænsede arealer, men også på vejene i visse kommuner.

## FAKTA: GC Rieber Salt

GC Rieber Salt er en af de ledende leverandører af salt og saltrelaterede produkter i Norden, og står for logistikken fra produktions- stedet til kunden. Hvert år importerer GC Rieber ca. 400.000 ton salt til de nordiske markeder. I Danmark ligger det på lager i København og Fredericia inden det distribueres videre. GC Rieber Salt A/S har hovedkontor i Fredericia.

[www.gcrieber-salt.com](http://www.gcrieber-salt.com)

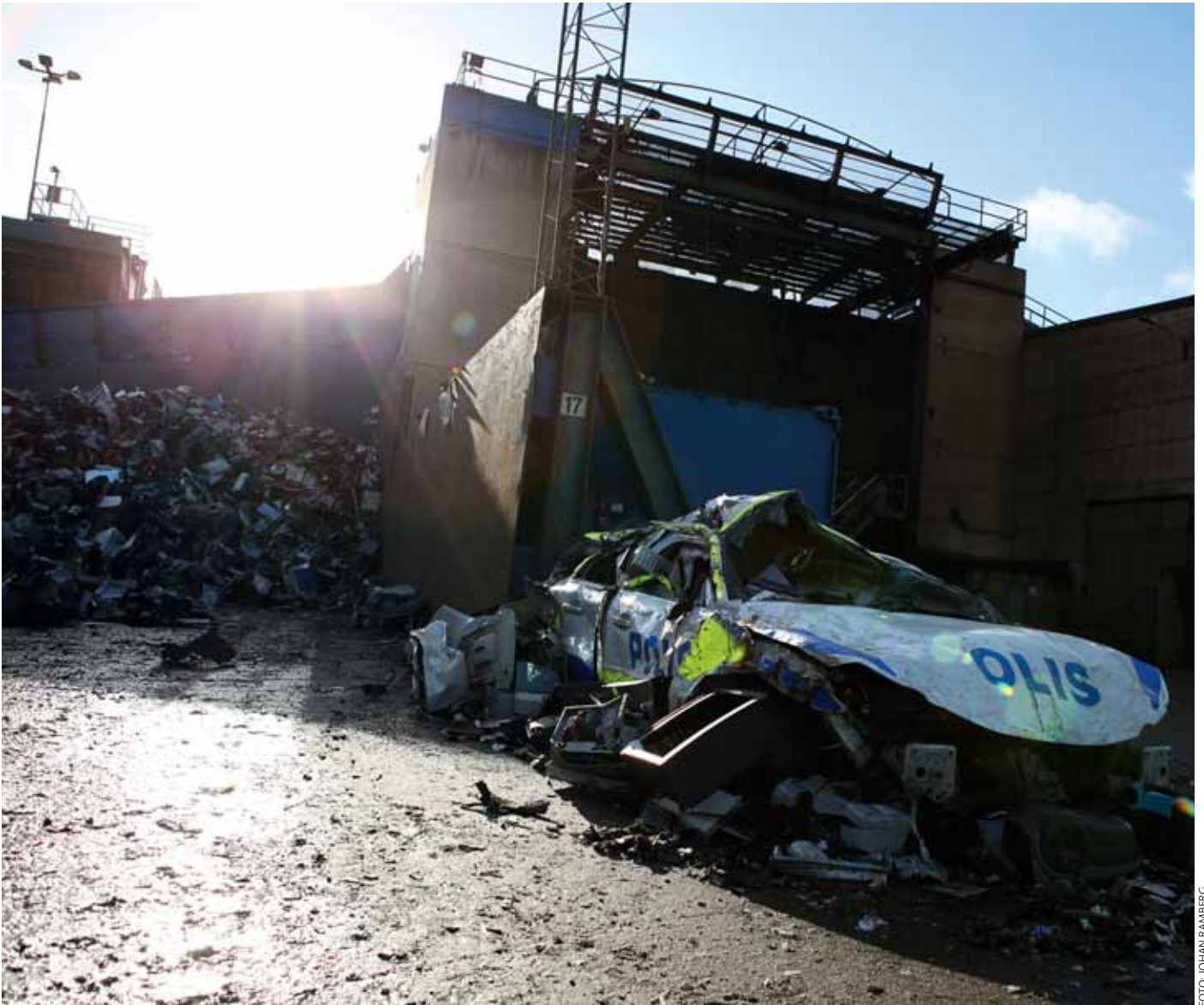


FOTO: JOHAN RAMBERG



FOTO: JOHAN RAMBERG

Perry Emchen,  
Terminal Manager Malmö

Stena Recycling i Malmö –

# Målrettet arbejde har sikret 539 dage uden ulykker

Hos Stena Recycling langt ude på Norra Hamnen i Malmö prioriteres sikkerheden højt. – Alt sikkerhedsarbejde går ud på at skabe bevidsthed, siger Magnus Persson, afdelingschef på fragmenteringsanlægget i Utögatan, en af de to afdelinger i byen.





FOTO: JOHAN RAMBERG



FOTO: JOHAN RAMBERG

Magnus Persson hos Stena Recycling prioriterer to ting – sikkerheden, og at produktionen fungerer problemfrit.

**UDEN FOR KONTORVINDUET** ligger enorme bjerge af skrottede, fladtrykte biler. Lastbil efter lastbil passerer udenfor, læsset af og kører videre. Her fragmenteres gamle biler i den kværn, der sættes i gang kl. 7 hver morgen. Bilerne, som kommer fra forskellige ophuggere, har allerede fået fjernet deres hjul og ruder samt miljøfarlige materialer som batterier og brændstof. Selve kværnen drives af en motor med 3500 hestekræfter.

Her søndermales urent skrot med henblik på genindvinding. Resultatet af processen bliver forskellige fraktioner af jern, blandede metaller, brændbare materialer og restmaterialer. Det er helt sikkert, at en del af materialet igen havner i en ny bil et eller andet sted i verden. Andet bliver til armeringsjern. Indtil det transporteres videre, oplagres den genindvundne materiale i Swede Harbour, Vestsveriges største bulkhavn.

– 150.000 ton bearbejdes på vores anlæg hvert år, siger Magnus Persson. 60-70 procent af det genindvundne materiale eksporteres. Det meste går med skib her fra havnen til lande som USA, Thailand, Indien og Tyrkiet.

– CMP har et langvarigt og godt samarbejde med Stena Recycling. Når de genindvundne produkter kommer til Swede Harbour, overtager CMP håndteringen inden den videre transport ud i verden, siger Perry Emchen, Manager Bulk Malmö.

**MAGNUS PERSSON HAR ARBEJDET** inden for genindvindsbranchen hele sit erhvervsaktive liv. Desuden er han tredje generation. Den dag i dag er han lige så fascineret af branchen som på den første dag for snart 30 år siden.

– Der er sket en kolossal udvikling inden for branchen. Der er aldrig to ens dage, og deri ligger nok en del af fryllesen. Skrot ser jo forskelligt ud hver dag.

Det er især sikkerhedsarbejdet, der er hans drivkraft.

– At uddanne mine medarbejdere i sikkerhed og sørge

for, at produktionen fungerer, det er min topprioritet.

Han taler gerne om den daglige styring af virksomheden.

– Hver morgen klokken 7 mødes alle medarbejdere og gennemgår aktiviteterne. Det giver dem et overblik og skaber et engagement. Alle ved, hvad der skal ske i løbet af dagen.

Han viser en ca. 10 meter lang white board, hvor der står overskrifter som sikkerhed, produktion og kvalitet. Her finder man information og tabeller. På et lamineret A4-ark står der med store, grønne tal: 539. Så mange dage har man været uden ulykker, der kræver mere end en dags sygefravær.

– Vi vil finde risiciene, inden der sker noget. Det drejer sig om bevidsthed. 80-85 procent af alle ulykker skyldes forkerte beslutninger hos os mennesker. Hvis man for eksempel laver noget på rutinen, er det let at falde lidt i søvn.

#### FAKTA: Stena Recycling AB

Stena Recycling AB i Malmø er en del af Stena-gruppen med aktiviteter i store dele af verden inden for blandt andet genindvinding, handel og søfart. Den familieejede virksomhed blev grundlagt i 1939 af Sten Allan Olsson. I dag er sønnen Dan Sten Olsson adm. dir. for koncernen, der har næsten 20.000 medarbejdere. Stena-gruppen består af de helejede, aktivitetsuafhængige koncerner Stena AB, Stena Sessan AB og Stena Metall AB, som Stena Recycling AB er en del af. De udgør til sammen en af Sveriges største familieejede virksomhedskoncerner. Det delejede selskab Concordia Maritime AB er noteret på Nasdaq OMX Stockholm, og 52 procent af aktierne ejes af Stena Sessan AB. Hovedkontorerne for moderselskaberne ligger i Göteborg.

[www.stenarecycling.se](http://www.stenarecycling.se)



FOTO: MAX MICHEL/MANN

En af verdens største bulk-carriere, "Yeoman Bontrup", lossers skærver ved kaj på Prøvestenen.

Skotsk og norsk granit til Danmarks udvikling

# importeres via Prøvestenen

Verdens største bulkcarriere sørger for transporten fra Glensanda i Skotland til CMP.

**DE MANGE TUSIND TONS GRANIT**, eller *aggregates*, der passerer gennem CMP's bulkterminal på Prøvestenen, vil efterhånden indgå i byggeprojekter og anlæg af veje og jernbaner i København og på Sjælland. De er et uundværligt element i vores hverdag.

Flere gange om året anløber nogle af verdens største bulkcarriere Prøvestenen med granit-skærver. Modtageren er Dansk Natursten A/S, der flyttede ind på terminalen i 2012.

"Vi så muligheden med Prøvestenen, for der er dybt nok til, at vi kan tage imod de store skibe, og det er en klar fordel," siger Réne Gosvig, Dansk Natursten A/S.

**DE STORE SKIBE ER** blandt andet "Yeoman Bridge" og "Yeoman Bontrup", hver på ca. 100.000 tons. De anløber med skærver fra Glensanda i Skotland. Glensanda er ejet af Aggregate Industries Ltd., som er i joint venture med Dansk Natursten.

"Vi modtager skærver fra 12-15 forskellige stenbrud i Europa, men især fra Glensanda og fra Halsvik i Norge.

Vi modtager et semi-finished produkt, som vi sorterer på vores sigteanlæg på Prøvestenen. Det bliver til en renere vare, som kunderne foretrækker, uden så meget filler og støv. Nu afventer vi lidt bedre konjunkturer, så der kommer godt gang i byggeriet igen. Vi er klar til at øge frekvensen," siger Kim Fynbo Nielsen, der er repræsenterer Dansk Natursten på Sjælland.

**GLENSANDA QUARRY ER ET** unikt sted. Det er et såkaldt *super quarry*, dvs. at stenbruddet ligger helt ud til kysten, hvor stenene kan lastes direkte på et skib, og der er derfor ikke behov for lang transport over land med jernbane eller lastbil. Glensanda har en kapacitet på over 9 mio. tons om året, med reserver på mere end 800 mio. tons.

Aggregate Industries har dannet et netværk af depoter og terminaler i havne i Nordeuropa. Nogle af terminalerne fungerer som "virtuelle stenbrud", der med kort varsel kan levere en række forarbejdede produkter i høj volumen til de lokale markeder.



# CMP engagerer sig i bæredygtige aktiviteter

I efteråret blev CMP medlem af det landsdækkende netværk SMGC, der arbejder med bæredygtige aktiviteter. – Vi skal påvise fordelene ved vedligeholdelse og ved hjælp af SMGC udvikle økonomimodeller, der beskriver beslutningernes bæredygtighedsværdi, siger Mats Clementz, vedligeholdelseschef i teknikafdelingen

**SMGC (SUSTAINABILITY MAINTENANCE GLOBAL CENTER)** er en svensk idealistisk økonomisk forening. Missionen består i at udbrede viden og skabe kontakter og forretninger mellem virksomheder vedrørende bæredygtige aktiviteter. I en mere generel fortolkning drejer det sig om vedligeholdelse.

I CMP's teknikafdeling studerer man vedligeholdelse og økonomi ud fra et bæredygtighedsperspektiv og inddrager derfor ressourceanvendelse i diskussionen. Ifølge Mats Clementz er et af problemerne, at teknikere og økonomer taler forskellige sprog.

- Teknikere har svært ved at udtrykke sig i økonomiske termer, og økonomer har svært ved at forstå de tekniske argumenter. De vil gerne se tingene i kroner og ører – der må vi mødes, hvis vi skal kunne påvirke beslutningstagerne til at træffe de langsigtede beslutninger.

Hvis man ser det i et større perspektiv, handler det ifølge ham om jordens ressourcer.

- Vi skal have det bedste og det meste ud af de ressourcer, vi har. Vi skal kigge på miljøaspekter ud fra både et virksomhedsøkonomisk og et globalt perspektiv. Hvis vi varetager vores ressourcer på en rigtigt intelligent måde, bliver vi billigere. Og ingen vil handle med en økonomiskurk.

De virksomheder, der har held til at træffe de beslutninger, der er bæredygtige på det længste sigt, har en konkurrencefordel. Men man skal også finde det fælles økonomiske sprog, siger Mats Clementz.

- **CMP STOD OVER FOR** måske at skulle købe to terminaltraktorer til Norra Hamnen i Malmø. Hvis vi valgte at lade være, ville det være større risiko for problemer. Denne risiko – dette produktionsudfald – forsøgte vi at kvantificere. Risikoen for badwill fra kunden var også overhængende, og det interne arbejdsmiljø ville blive påvirket negativt, fordi medarbejdere ville blive påvirket negativt, hvis de ikke kunne udføre arbejdet på det fastsatte tid.

- Derefter, fortsætter han, traf vi beslutningen om at købe maskinerne – det var den første erkendelse af en ny måde at regne på.

**MEN DET HANDLER OM MERE** end kloge beslutninger om nyinvesteringer i maskinparker.



FOTO: JOHAN RAMBERG

- Det drejer sig om effektiv ressourceanvendelse i et bredt perspektiv. Ressourcerne kan være penge, mennesker, viden, anlægsværdier og naturligvis vores planet. De, der håndterer ressourcerne mest effektivt, vil mindske miljøpåvirkningen, øge deres konkurrenceevne, befæste deres "license to operate", øge deres indtjeningsevne og blive vindere på langt sigt. 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!

Kort tid efter, at CMP gik med i SMGC, tog man kontakt til virksomheder i nærområdet. Det resulterede blandt andet i en workshop.

- Vi skal vise værdien af vedligeholdelse og ved hjælp af SMGC udforme økonomimodeller, der beskriver beslutningernes bæredygtighedsværdi.

**MATS CLEMENTZ SER CMP S ROLLE** sammen med andre virksomheder med anlægsansvar som en tydelig brik i et langt større puslespil.

- Vi skal trække os selv op ved håret og tage bedre vare på vores ressourcer for at få denne plan til at fungere.

CMP's teknikafdeling studerer vedligeholdelse og økonomi ud fra et bæredygtighedsperspektiv.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Mats Clementz,  
Maintenance Manager

# CMP på messe i Kina

80.000 besøgende og 1.200 udstillere fra mere end 30 lande. Der er tale om CILF 2013 – logistikmessen i kinesiske Shenzhen, hvor CMP og en fælles delegation fra Skåne deltog for nylig.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Ann-Charlotte Halldén-Åkeson,  
Key Account Manager



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Johan Röstin,  
CEO



FOTO: CMP

I 2012 indgik CMP en søsterhavnaftale med Port of Shenzhen, som har givet mulighed for at intensivere samarbejdet. Et eksempel på dette er CMP's deltagelse på årets logistikmesse.

**CILF STÅR FOR** China International Logistics & Transportation Fair. Det er den største logistikmesse i Asien, og den afholdes i Shenzhen, byen med mange millioner indbyggere, som nogle gange kaldes for Kinas Silicon Valley.

– Sidste forår indgik vi en søsterhavnaftale med Port of Shenzhen, som har givet mulighed for at intensivere samarbejdet. Et eksempel på dette er CMP's deltagelse i årets logistikmesse, siger Johan Röstin, CEO for CMP.

CMP havde sørget for at invitere en række svenske kunder og samarbejdspartnere med til CILF. Delegationen omfattede Ingstad & Co, teknikvirksomheden CeDe Group samt repræsentanter fra Malmö Airport, Region Skåne, Invest in Skåne og Malmø Kommune. Delegationen foretog flere studiebesøg, men holdt også møder med omkring 30 særligt indbudte gæster fra Shenzhen og den omkringliggende provins, der hedder Guangdong.

– Vi præsenterede vores virksomheder og viste, at logistik er et vigtigt område for Skåne-regionen, hvor orga-

nisationer og erhvervsliv samarbejder om at lette nye virksomhedsableringer, siger Johan Röstin.

**CMP'S STAND PÅ MESSEN** var bemandet af COO Brian Kristensen og Key Account Manager Ann-Charlotte Halldén-Åkeson.

– CILF var fantastisk. Det føles godt, at CMP – ved siden af andre satsninger på Kina – vælger at investere i et arrangement af denne type, siger Ann-Charlotte Halldén-Åkeson.

Hun og Brian Kristensen skulle besvare spørgsmål om alt lige fra CMP's strategiske placering i Europa til virksomhedens forskellige tjenester, samt hvordan havnearealerne ser ud.

– Vi kunne mærke, at der var interesse for at få hjælp i alle led af transportkæden, især hos speditører. Det viser, hvor vigtigt det er at tilbyde en helhed, hvor tjenester fra CMP og fra vores samarbejdspartnere kan kombineres.

## Stærk krydstogtsæson i København

Når krydstogtsæsonen slutter i 2013, er antallet af anløb nået op på 346 og antallet af rejsende godt 800.000. København fortsætter med at være en af de mest populære krydstogtdestinationer i Europa.

- København er blevet det naturlige knudepunkt for krydstogttrafikken i Nord-europa. Vi fortsætter med at være konkurrencedygtige og tiltrækker både nye og tilbagevendende gæster. Havnens beliggenhed i hovedstaden er perfekt, lufthavnen ligger i nærheden, og København som by tiltrækker mange forskellige slags rederier og gæster – her er der noget for alle at opleve, siger Arnt Møller Pedersen, krydstogtansvarlig hos CMP.

Den største krydstogtmåned var juni med 88 anløb, efterfulgt af 86 i juli og 74 i august. Sæsonen slutter i december med fem julekrydstogter. Af de 346 anløb er 46 procent såkaldte turnaround calls, det vil sige at krydstogtskibene tager nye passagerer ombord inden afgang, og senere sætter passagererne af, når krydstogtrejsen er ovre. Samtidig foretages der adskillige besætningskift i København i løbet af sæsonen. København er på denne måde en slags hjemhavn for disse fartøjer i løbet af sommersæsonen i Østersøen.

Resten af krydstogtanløbene er de såkaldte transit calls, hvilket vil sige, at skibet aflægger et dagsbesøg, så passagerne kan bruge mellem seks og syv timer som turister i København.

For at videreudvikle trafikken foretager CMP omfattende investeringer. En ny krydstogtkaj giver mulighed for 500 anløb om året fra og med 2014. Desuden opføres der tre nye, topmoderne terminalbygninger til turnaround-aktiviteterne.

- Vi er glade for at kunne være med og bidrage til udviklingen af turisterhvervet ved at skabe de bedst mulige forudsætninger for krydstogttrafikken, siger Arnt Møller Pedersen.

Top 6 over besøgende krydstogtpassagerer i København:

- 1 Tyskland (25 procent)
2. USA/Canada (22 procent)
3. Storbritannien (14 procent)
4. Italien (7 procent)
5. Spanien (4 procent)
6. Australien (3 procent)

År 2013 blev også første krydstogtår med turnaround calls til Malmø, hvor den spanske krydstogtarrangør Pullmantours fartøj Empress anløb ti gange med cirka 36.000 passagerer.



Arbejdet med det nye havneområde med krydstogtkajen i København i november.

FOTO: CONFIDENT AFS

## CMP får igen pris for kvalitetsarbejde

For andet år i træk er CMP blevet tildelt den prestigefyldte udmærkelse Certificate of Achievement for sit kvalitetsarbejde med godshåndtering fra biltransportskibe. Bag udmærkelsen står en af verdens største transportvirksomheder, det japanske rederi NYK Group Europe.

- At vi får prisen igen, tyder på, at vi er førende inden for skadesforebyggende arbejde på dette område, siger Björn Larsson, terminalchef hos CMP, som i sommer modtog prisen i Italien.

- Vores skadesfrekvens inden for bilhåndtering ligger helt nede på 0,006 procent af vores håndterede volumen ved lastnings- og losningsoperationerne, fortsætter han. Det drejer sig i lige høj grad om forebyggelse som om personale, der er bevidste om forhindringer og leverings-sikkerhed.

Hvert år afholder NYK Group Europe et "Safe and quality meeting" for havne, som virksomheden benytter. Formålet med, at havnene mødes, er at sikre kvaliteten af skibsoperationer og kundekrav. Dette års konference fandt sted i Gioia Tauro i Syditalien.

Han lægger ikke skjul på, at CMP's bilterminal sætser på at hente udmærkelsen hjem igen næste år. Alle gode gange tre, som man siger.

- Det ville naturligvis være utroligt sjovt at få udmærkelsen for tredje gang.

## Rekordstort tankskib i Oljehamnen

Den 14. oktober lagde et rekordstort tankskib til kaj i Oljehamnen i Malmø.

- Det er det største nogensinde, bekræfter Jens Haugsøen, chef for Oljehamnen i Malmø.

Tankskibet Overseas Redwood lagde til ved kaj 1004 mandag eftermiddag. Skibet har den maksimalt tilladte længde, dvs. 250 meter, og den maksimalt tilladte bredde på nær en enkelt meter. Den maksimale bredde er 45 meter.

- Fartøjet lastede 91.000 kubikmeter vakuumbgasolie, det vil sige cirka 80.000 ton, siger Jens Haugsøen.

CMP's kunde i denne forbindelse, STS - Scandinavian Tank Storage, håndterer netop vakuumbgasolie. Denne type olie opkøbes især af ældre og umoderne raffinaderier og blandes derefter op med råolie hos modtageren. Derefter kan produktet opgraderes til blandt andet benzin og diesel. De store skibslaster går altid til USA, og for Overseas Redwood ligger næste anløbshavn i Texas.

- Skibet forlod værftet for bare tre måneder siden og er altså helt nyt. Det er bygget i Korea, fortæller Jens Haugsøen.

**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"**



## PROFILER: HELLE MINDEN

# Har overblikket over Prøvestenenen

CMP's forretningsområde Oil & Bulk hører fysisk hjemme på Prøvestenen, men trådene bliver samlet i hovedkontoret på Containervej. Her har Helle Minden det store overblik over kundernes lejekontrakter, betalinger og aftaler. Hun blev ansat som administrativ assistent i Oil & Bulk januar i år, og er dermed relativt ny i virksomheden.

**"JEG KOM FRA ET JOB** i en mindre entreprenørvirksomhed, så det var noget af en forandring at komme til CMP, med mange flere kolleger og et meget større arbejdsområde," siger Helle Minden.

Selv om Prøvestenen er et godt stykke væk er Helle glad for at arbejde på Containervej.

"Her har jeg en stor kontaktflade til de andre afdelinger, og det er en åben og venlig arbejdsplads. Kollegerne har taget godt imod mig, og jeg følte mig hurtigt godt tilpas."

**HUN HOLDER AF AT VÆRE** i nærheden af vandet, for det tiltrækker hende også i fritiden.

"Om sommeren ror jeg i en roklub, og jeg har meldt mig ind i CMP's dykkerklub, hvor jeg er det første kvindelige medlem, der har taget certifikat i CMP-regi. Det tog jeg i en dykkerskole i løbet af august, så jeg er stadig ret ny. Jeg synes at det er utroligt spændende." Dykningen foregår dog ikke i havnebassinet, forsikrer hun.

Da vi talte med Helle, havde hun ikke mødt de andre i dykkerklubben end formanden Tonny Fasting.

"Jeg har endnu ikke været ude med dem på dykkertur, da der ikke har været planlagt nogen ture i nærmiljøet. Men jeg har indtryk af, at de



FOTO: MAX MICHEL MANN

"Jeg kom fra et job i en mindre entreprenørvirksomhed, så det var en forandring at komme til CMP, med mange flere kolleger og et meget større arbejdsområde", siger Helle Minden.

synes det er "cool" med en kvindelig dykker, selv om jeg er helt ny."

**PRIVAT BOR HELLE** med sin kæreste og deres fire sammenbragte børn på Amager, hvor hun også kan dyrke sin anden store interesse, nemlig ridning.

"Jeg rider sammen med min 12-årige datter, det er god mulighed for at være sammen med hende, og få talt sammen. Og så masserer jeg heste. De har lige så meget brug for at få masseret led og muskler, som vi har, og de synes, det er skønt."