

# NEWS

TEMA Torrbulk

Prisat säkerhetsarbete

Stena Recycling i Malmö

Prøvestenen utvecklas

NYTT FRÅN COPENHAGEN MALMÖ PORT ● NR 4 2013





FOTO: PERRY NORDBENG

CMPs bulkhamn Prøvestenen i Köpenhamn med både torrbulks- och våtbulksterminaler.

## Bort med flaskhalsarna

Det gäller att kunna identifiera och hantera de svagaste länkarna i en transportkedja. Det säger Lennart Andersson, regionchef på Trafikverket.

**Sid 3**

## Säkerheten prisas

Företaget Oiltanking Copenhagen på Prøvestenen prisas för sitt arbete med att förebygga olyckor samt förbättra hälsan och säkerheten för medarbetarna.

**Sid 4**

## CMP:s saltaste kund

GC Rieber Salt är specialister på salt. Nu laddar företaget inför den kommande vintern genom att säkra att det finns tillräckliga mängder vägsalt på Prøvestenen.

**Sid 5**

## Proffs på metallåtervinning

Stena Recycling hanterar varje år 150 000 ton metallskrot i Malmö. Säkerheten sätts alltid först i denna spännande del av återvinningsbranschen.

**Sid 6**

## Stenhårda transporter

Det är världens största bulkcarriers som några gånger om året förser Prøvestenen med leveranser av granit från Skottland. Mottagare är företaget Dansk Natursten.

**Sid 8**

## Hållbarheten i centrum

CMP ingår numera i nätverket SMGC som arbetar med hållbar utveckling. Det kan komma att påverka arbetet med både ekonomi och underhåll.

**Sid 9**

## Mässa i österled

I oktober var CMP med på den stora logistikmässan i kinesiska Shenzhen med hela 80 000 besökare och 1 200 utställare från fler än 30 länder.

**Sid 10**

## Notiser

**Sid 11**

## Profilen: Helle har kollen

Helle Minden har inte arbetat så länge inom CMP, men har redan kopplat grepp om kunderna, kontrakten och avtalen på Prøvestenen.

**Sid 12**

# Tydliga satsningar på Torrbulk

**TORRBULK ÄR ETT AV DE OMRÅDEN** som ger våra anläggningar en klassisk hamnprofil. Mängder av olika produkter lastas, lossas och lagras i både Köpenhamn och Malmö. Det kan handla om salt, grus, skrot, träpellets eller kanske kol och sten. Efterfrågan brukar skifta, vilket innebär att produkter snabbt kan fasas ut och ersättas av andra. Dessutom präglas hanteringen inom torrbulk av säsongvariationer. Ett sådant exempel är vägsalt som det nu börjar bli högsäsong för och som presenteras i en egen artikel i tidningen. Andra viktiga områden för oss är skrot där samarbetet med Stena Recycling går långt tillbaka i tiden. Det är också en torrbulksverksamhet med gröna förtecken eftersom skrotet återvinns och blir viktiga beståndsdelar i nya produkter.

**I FLERA AV ARTIKLARNA** kan ni också läsa om Prøvestenen. Det är en knutpunkt för vår torrbulksverksamhet i Köpenhamn, som förser den danska huvudstaden och mängder av kringliggande företag med allhandla produkter – salt och granit för att nämna några! Vid sidan om vår kryssningsterminal i Köpenhamn och Norra Hamnen i Malmö är Prøvestenen dessutom ett område där vi satsar extra stort för framtiden. På senare år har vi utökat arealerna med 18 hektar och 650 meter ny kaj. Det nya området är främst tänkt att användas för bulkverksamhet. Här ser vi nu fram mot att successivt välkomna nya kunder.

**I TVÅ ARTIKLAR I DETTA NUMMER** lyfts frågan om säkerheten i hamnverksamheten. Vi och våra kunder kan glädjas åt att ha få olyckstillbud, men försöker ändå hela tiden ha säkerheten för ögonen – i stort och smått. Både Stena Recycling och Oiltanking Copenhagen ger i tidningen exempel på vad detta konkret innebär. Vi är också glada över att Trafikverkets regionchef Lennart Andersson medverkar i en artikel. Han pekar på var och hur transportflödena kan förbättras i framtiden och detta är ett arbete som CMP i hög grad är involverat i.

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).



Lennart Andersson, chef för Trafikverket region Syd:

# Färre flaskhalsar och ökad fyllnadsgrad

Bort med "flaskhalsarna" och de svagaste länkarna i transportkedjan. Och se till att förbättra fyllnadsgraden i godstrafiken. Det är två av hållpunkterna i utblicken från Lennart Andersson, chef för Trafikverket region Syd.



FOTO: JOHAN FRANBERG

– Hamnarnas infrastruktur och anslutande landtransporter är prioriterade områden för sjöfarten, säger Lennart Andersson, chef för Trafikverket region Syd.

**"EN TRANSPORTKEDJA ÄR ALDRIG STARKARE** än i sin svagaste länk, därför gäller det att identifiera och hantera dessa länkar". Ungefär så kan man sammanfatta Lennart Anderssons utblick kring gods- och transportflöden. I rollen som chef för det svenska Trafikverkets södra region ligger hans fokus i hög grad på Öresundsregionen.

– Trafikverket har idag ansvar för att planera för alla fyra trafikslagen\*, och kan därmed samla hela bilden på ett sätt som gynnar utvecklingen av transportsystemet, konstaterar han.

Att komma tillrätta med flaskhalsar och svaga transportlänkar handlar om många och skiftande insatser – fler filer eller på- och avfartsramper vid större trafikplatser i vägtrafiken, men också dubbelspår i järnvägstrafiken. Lennart Andersson ger ett exempel.

– Idag har vi långa sträckor med enkelspårig järnvägstrafik på Ystadsbanan. Med fler spår där tågen kan mötas skulle det gå att fördubbla antalet tåg på denna bana.

**OAVSETT TRAFIKSLAG BYGGER** Trafikverkets utvecklingsarbete på fyra olika steg. Först gäller det att påverka transportbehoven och valet av transportsätt – måste godset gå med lastbil och måste allting ut på en gång? Nästa steg är att försöka dra maximal nytta av nuvarande infrastruktur, exempelvis genom att planera transporterna över dygnets alla timmar.

– Därefter kommer vi till steg tre och fyra som gäller mindre ombyggnader och trimningar av infrastrukturen respektive riktigt stora nybyggnadsprojekt, förklarar Lennart Andersson.

– Hamnarnas infrastruktur och anslutande landtransporter är prioriterade områden, poängterar Lennart Andersson. Godset måste snabbt föras över till väg och järnväg. Det förutsätter bl a att bangårdar i hamnarna är elektrifierade så det inte behöver göras onödiga lokbyten.

– Lika viktigt är det att godstrafiken är punktlig så det blir flyt i transportkedjan. Här finns utrymme för förbättringar. Detsamma gäller fyllnadsgraden. Det är inte ovanligt att containrar eller hela tågset innehåller 40 procent "luft". Därför borde samarbetet bli bättre för att öka fyllnadsgraden.

I vägtrafiken lyfter han fram de förbättringar som Trafikverket och Malmö stad nu gör kring Spillepengsronellen i Malmö. När trafikplatsen byggs ut förbättras vägtransporterna till och från Norra Hamnen.

**SIST MEN INTE MINST** slår Lennart Andersson ett slag för närsjöfarten som har potential att växa.

– Om man får önska fritt så borde mer gods gå med fartyg längs kusterna. Det är inget egenvärde att transporterna går med lastbil eller godståg med allt vad det innebär av buller, trängsel och ökad miljöbelastning.



FOTO: TRAFIKVERKET

Lennart Andersson, chef för Trafikverket region Syd

\* Flyg, väg, järnväg och sjö.

Medarbetarna på Oiltanking med koncernens diplom för "Best Improvement".



FOTO: MAX MICHEL MANN

# Oiltanking får pris för sitt säkerhetsarbete

En målmedveten satsning har gett utdelning för Oiltanking Copenhagen A/S på Prøvestenen, som har fått ett internt pris för sitt arbete med att förebygga olyckor och förstärka hälsan och säkerheten i verksamheten.

**OLJETERMINALEN PÅ CMP:S MARK** på Prøvestenen är en av Oiltankings 75 terminaler i 23 länder. Terminalen erbjuder oberoende lagerkapacitet och logistiklösningar för olja, kemikalier och gasprodukter. Arbetet kräver en hög nivå på säkerheten. Nyligen belönades just säkerhetsarbetet i den danska delen av Oiltanking med koncernens årliga, interna pris.

"Lighthouse-priset delas ut i kategorierna Best Overall och Best Improvement, och vi har fått 2012 års pris i kategorin Best Improvement. Det hänger samman med att vårt arbete med hälsa och säkerhet gått från tjugofjärde till tredje plats på den interna rankningen", säger Karl Henrik Dahl, Managing Director på Oiltanking A/S.

**FÖRBÄTTRINGARNA RÖR** en rad aspekter, t.ex. mängden utsläpp, arbetsplatsolyckor och frånvaro, där det skett stora förändringar i positiv riktning. Man har dessutom under de tre senaste åren gjort investeringar i och arbetat målinriktat med att förebygga farliga händelser.

"Det handlar om att identifiera och analysera alla risker. I arbetet med oljeprodukter finns det alltid en risk för utsläpp, eldsvåda och miljöskador. Därför har vi gjort en stor insats för att förebygga olyckor och kunna ingripa på rätt sätt om olyckan ändå skulle vara framme. Rent allmänt kan man säga att vi fokuserar mer på de risker som kan uppstå och att medarbetarna blivit mer uppmärksamma och rapporterar mer."

"Alla våra anställda har genomgått en rökdykarutbildning hos Köpenhamns brandkår, och vi har köpt en brandbil som sätts in som första åtgärd vid brand", säger Karl Henrik Dahl.

**OILTANKING HAR 25 ANSTÄLLDA** på terminalen på Prøvestenen och förfogar över en sammanlagd lagerkapacitet på 388 500 kubikmeter.

"Prøvestenen är den enda ställe vi kan lägga till på om vi vill distribuera produkter till Köpenhamn och till flygplatsen i Kastrup."

# Salt till de hala vintervägarna

I torrbulken på Prøvestenen ingår vägsalt, som just nu håller på att lossas för att lagras inför vintern.



FOTO: MAX MICHEL MANN

Ett bulkfartyg lossar havssalt från Tunisien på Prøvestenen.

**VINTERN ÄR PÅ VÄG** och de första lasterna med vägsalt för halkbekämpning har kommit till Prøvestenen. Det är bolaget GC Rieber Salt som lossar vägsalt för förvaring och senare distribution till kunderna. Hur mycket som går åt beror på hur sträng vintern blir.

"Vi räknar med mellan 3 och 6 fartygslaster med vägsalt. Om det blir en mild vinter med barmark går det förstås åt mindre salt än om vi får rikligt med snö. Saltet ska spridas på vägarna på Själland – det mesta i och utanför Köpenhamn," berättar Jens Jakob Larsen, som är Country Manager på GC Rieber Salt.

**GC RIEBER SALT HAR FLYTTAT** till Prøvestenen hos CMP för att kunna utnyttja större fartyg än tidigare.

"Vi vill helst använda oss av fartyg på 8–10 000 ton och då behöver vi vattendjupet 10,5 m vid Prøvestenen. Vår egen lagerbyggnad på Prøvestenen har hyrts ut till annan verksamhet så vi har ett avtal med Norrecco A/S om att ta emot och leverera saltet till kunderna på Själland."

**VARJE ÅR IMPORTERAR** GC Rieber Salt omkring 400 000 ton salt till sina kunder i Norden. Vägsaltet består i regel av havssalt, som importeras från Tunisien eller Spanien, men även från Brasilien, Italien eller Egypten.

Havssaltet avfuktas i stora bassänger, saliner. Processen tar ett år i anspråk och bygger helt på solens värme.

"Slutprodukten har en viss, resterande fukt, men om man inte tillför vatten blir saltet inte fuktigare än så, inte ens när det transporteras med fartyg. En fördel med den kvarvarande fukten är att saltet inte dammar när man sprider ut det på vägarna", förklarar Jens Jakob Larsen.

Bergsalt är en annan slags saltprodukt som utvinns i gruvor i bl a Tyskland. Det används för det mesta för halkbekämpning på mindre ytor, men det finns kommuner som använder bergsalt också ute på vägarna.

## FAKTA: GC Rieber Salt

GC Rieber Salt är en av de främsta leverantörerna av salt och saltrelaterade produkter i Norden och ansvarar för hela processen från produktionsanläggningen till kunden. Varje år importerar GC Rieber Salt cirka 400 000 ton salt till den nordiska marknaden. I Danmark lagras saltet i Köpenhamn och Fredericia innan det distribueras vidare. GC Rieber Salt A/S har sitt huvudkontor i Fredericia.

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

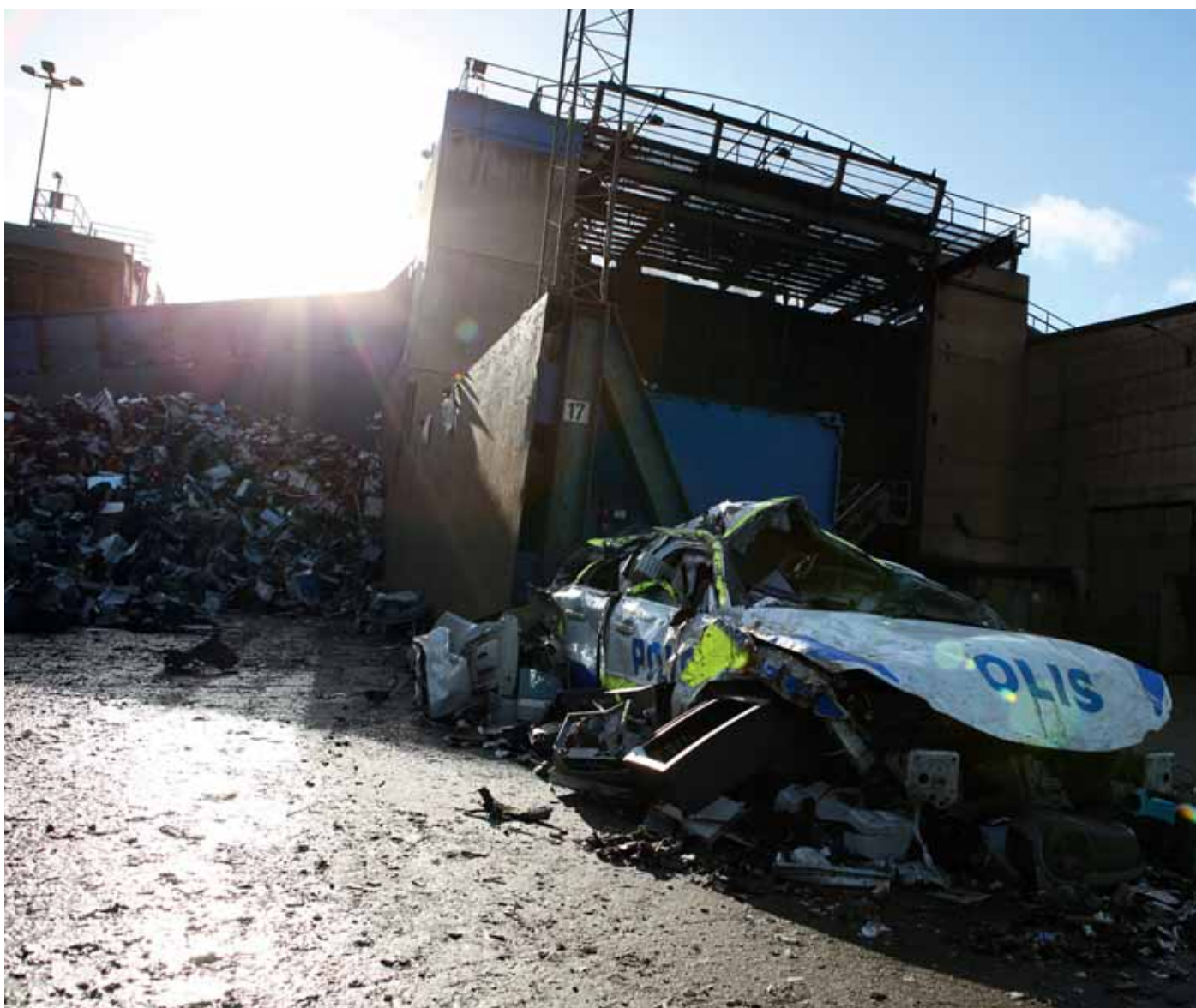


FOTO: JOHAN RAMBERG



FOTO: JOHAN RAMBERG

Perry Emchen,  
Terminal Manager Malmö

## Stena Recycling i Malmö – **Målinriktat arbete har säkrat 539 dagar utan olyckor**

På Stena Recycling långt ut i Norra hamnen i Malmö är säkerheten hög-prioriterad. – Allt säkerhetsarbete handlar om att skapa medvetenhet, säger Magnus Persson, filialchef vid fragmenteringsanläggningen på Utögatan – en av två filialer i staden.



FOTO: JOHAN RAMBERG



FOTO: JOHAN RAMBERG

Magnus Persson på Stena Recycling prioriterar två saker – säkerheten och att produktionen fungerar friktionsfritt.

**UTANFÖR KONTORSFÖNSTRET** ligger enorma högar av skrotade, tillplattade bilar. Lastbil efter lastbil passerar utanför, lastar av och kör vidare. Här fragmenteras gamla bilar i den kvarn som sätts igång klockan sju varje morgon. Bilarna, som kommer från olika bilskrotar, är redan plockade på hjul och rutor liksom på miljöfarligt material som batterier och drivmedel. Själva kvarnen drivs av en 3 500 hästkrafter stark motor.

Här mals skrot ner för återvinning. Ut från processen kommer olika fraktioner av järn, blandade metaller, brännbart material och restmaterial. Helt säkert hamnar en del av materialet åter i en ny bil någonstans i världen. Annat blir till armeringsjärn. I väntan på vidare transport lagras det återvunna materialet i Swede Harbour, västra Sveriges största bulkhamn.

– 150 000 ton bearbetas på vår anläggning varje år, säger Magnus Persson. 60 till 70 procent av det återvunna materialet exporteras. Det mesta går via fartyg här i hamnen till länder som USA, Thailand, Indien och Turkiet.

– CMP har ett långt och gott samarbete med Stena Recycling. När de återvunna produkterna kommer till Swede Harbour tar CMP över hanteringen innan materialet vidaretransporteras ut i världen, säger Perry Emchen, Manager Bulk Malmö.

**MAGNUS PERSSON HAR JOBBAT** inom återvinningsbranschen i hela sitt yrkesverksamma liv. Han är dessutom tredje generationen. Än idag är han lika fascinerad av branschen som den dag för snart 30 år sedan som var hans första.

– Det har skett en enorm utveckling inom branschen. Den ena dagen är aldrig den andra lik, det är nog lite av tjušnjungen. Skrot ser ju olika ut varje dag.

Säkerhetsarbetet är det som främst driver honom.

– Att utbilda mina medarbetare i säkerhet och att se

till att produktionen fungerar, det är min högsta prioritet.

Han pratar gärna om den dagliga styrningen av verksamheten.

– Varje morgon klockan sju träffas alla medarbetare och går igenom verksamheten. Det ger dem en överblick och skapar ett engagemang. Alla vet vad som ska hända under den kommande dagen.

Han visar en omkring tio meter lång white board där det står rubriker som säkerhet, produktion och kvalitet. Här finns information och tabeller. På en inplastad A4 står det med stora gröna siffror; 539. Lika många dagar har de varit utan olyckor som krävt mer än en dags sjukfrånvaro.

– Vi vill hitta riskerna innan något sker. Det handlar om medvetenhet. 80 till 85 procent av alla olyckor handlar om felaktiga beslut av oss människor. Om man till exempel gör något på rutin är det lätt att somna till.

#### FAKTA: Stena Recycling AB

Stena Recycling AB i Malmö är en del av Stenasfären med verksamhet i stora delar av världen inom bland annat återvinning, handel och sjöfart. Det familjeägda företaget grundades 1939 av Sten Allan Olsson. Idag är sonen Dan Sten Olsson VD för koncernen med upp emot 20.000 anställda. Stenasfären omfattar de helägda verksamhetsoberoende koncernerna Stena AB, Stena Sessan AB och Stena Metall AB, där Stena Recycling AB ingår. Tillsammans utgör de en av Sveriges största familjeägda företagsgrupper. Det delägda bolaget Concordia Maritime AB är noterat på Nasdaq OMX Stockholm och är till 52 procent ägt av Stena Sessan AB. Huvudkontoren för moderbolagen är placerade i Göteborg.

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



FOTO: MAX MICHEL MANN

Ett av världens största bulkfartyg, Yeoman Bontrup, lossar makadam vid kajen på Prøvestenen.

Skotsk och norsk granit till dansk infrastruktur

# importeras via Prøvestenen

Världens största bulkfartyg svarar för transporten från Glensanda i Skottland till CMP.

**DE MÅNGA TUSEN TON** makadam som passerar genom CMP:s bulkterminal på Prøvestenen kommer så småningom att användas i de järnvägar och vägar som byggs i Köpenhamn och på Själland. Därmed blir stenen en omistlig del av vår vardag. Flera gånger om året anlöps Prøvestenen av några av världens största bulkfartyg med makadam. Mottagaren är Dansk Natursten A/S, som flyttade in på terminalen år 2012.

"På Prøvestenen är det så djupt att vi kan ta emot de riktigt stora fartygen, och det är en fördel för oss", säger Réne Gosvig på Dansk Natursten A/S.

**BLAND DESSA STORA** fartyg finns Yeoman Bridge och Yeoman Bontrup, som var och en är på cirka 100 000 ton. De kommer till Köpenhamn med makadam från skotska Glensanda, som ägs av Aggregate Industries Ltd, ett företag som ingår i ett joint venture med Dansk Natursten.

"Vi tar emot makadam från 12–15 olika stenbrott i Europa, men störst är Glensanda och norska Halsvik. Vi tar

emot en halvfärdig produkt, som vi sorterar på vår siktanläggning på Prøvestenen. Det blir därmed en renare vara – vilket kunderna föredrar – utan så mycket fyllning och damm. Nu väntar vi bara på en lite bättre konjunktur, så att byggandet får fart igen. Vi har kapaciteten att öka leveranserna", säger Kim Fynbo Nielsen, som representerar Dansk Natursten på Själland.

**GLENSANDA QUARRY ÄR EN** unik anläggning. Det är en så kallad *super quarry*, vilket betyder att stenbrottet ligger ute vid kusten så att stenen kan lastas direkt på fartygen utan långa landtransporter med järnväg eller lastbil. Glensanda har en kapacitet på mer än 9 miljoner ton om året och har stenreserver på mer än 800 miljoner ton.

Aggregate Industries har skapat ett nätverk av depåer och terminaler i de nordeuropeiska hamnarna. Några av terminalerna fungerar som "virtuella stenbrott" som på kort varsel kan leverera en rad olika bearbetade produkter i stora volymer till de lokala marknaderna.



# CMP engagerar sig för hållbar verksamhet

I höstas blev CMP medlem i det landsomfattande nätverket SMGC som arbetar med hållbar verksamhet. – Vi ska visa på nyttan av underhåll och med hjälp av SMGC ta fram ekonomimodeller som beskriver hållbarhetsvärdet i besluten, säger Mats Clementz, underhållschef på teknikavdelningen.

**SMGC (SUSTAINABILITY MAINTENANCE GLOBAL CENTER)** är en svensk, ideburen ekonomisk förening. Uppdraget är att sprida kunskap och skapa kontakter och affärer mellan företag kring hållbar verksamhet. I en mer generell tolkning handlar det om underhåll.

På teknikavdelningen på CMP studerar man underhåll och ekonomi ur ett hållbarhetsperspektiv och lyfter därför in resursanvändning i diskussionen. Enligt Mats Clementz är ett av problemen att tekniker och ekonomer pratar olika språk.

– Tekniker har svårt att uttrycka sig i ekonomiska termer och ekonomer har svårt att förstå de tekniska argumenten. De vill gärna se det i kronor och ören – där måste vi mötas om vi ska kunna påverka beslutsfattare till att fatta de långsiktiga besluten.

Om man ser det i ett större perspektiv, menar han, så handlar det om jordens ändliga resurser.

– Vi måste göra det bästa och det mesta av de resurser vi har. Vi måste titta på miljöaspekter ur både ett företagsekonomisk och ett globalt perspektiv. Om vi sköter om våra resurser på ett riktigt smart sätt så blir vi billigare. Och ingen vill handla av en ekonomibov.

De företag som lyckas fatta de mest långsiktiga hållbara besluten har en konkurrensfördel. Men då måste man också hitta det gemensamma ekonomiska språket, enligt Mats Clementz.

– **CMP STOD INFÖR ATT** eventuellt köpa två terminaltraktorer till Norra Hamnen i Malmö. Om vi valde att avstå ökade risken för problem. Denna risk – detta produktionsbortfall – försökte vi kvantifiera. Risken för badwill från kunden var också överhängande och den interna arbetsmiljön skulle påverkas negativt genom att våra anställda skulle bli frustrerade om de inte kunde göra ett jobb på utsatt tid.

– Efter det, fortsätter han, fick vi beslut om att köpa maskinerna – det var det första erkännandet av ett nytt sätt att räkna.

**DET HANDLAR OM MER** än kloka beslut kring nyinvesteringar i maskinparken.

– Det handlar om effektiv resursanvändning i ett brett



FOTO: JOHAN RAMBERG

perspektiv. Resurserna kan vara pengar, människor, kunskap, anläggningsvärden och givetvis vår planet. De som hanterar resurserna mest effektivt kommer att minska miljöpåverkan, öka sin konkurrenskraft, befästa "license to operate", öka sin intjäningsförmåga och bli vinnare på lång sikt. 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!

Ganska snart efter att CMP gick med i SMGC togs kontakter med företag i närområdet. Det resulterade bland annat i en workshop.

– Vi ska visa på nyttan av underhåll och med hjälp av SMGC ta fram ekonomimodeller som beskriver hållbarhetsvärdet i besluten.

**MATS CLEMENTZ SER CMP S ROLL**, tillsammans med andra företag med anläggningsansvar, som en tydlig pusselbit i ett mycket större spel.

– Vi måste lyfta oss själva i håret och ta hand om våra resurser bättre för att få den här planeten att fungera.

CMP:s teknikavdelning studerar underhåll och ekonomi ur ett hållbarhetsperspektiv.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Mats Clementz,  
Maintenance Manager

# CMP på mässan i Kina

80 000 besökare och 1 200 utställare från mer än 30 länder. Det handlar om CILF 2013 – logistikmässan i kinesiska Shenzhen, där CMP och en gemensam delegation från Skåne nyligen medverkade.



FOTO: JOHAN RAMBERG

Ann-Charlotte Halldén-Åkeson,  
Key Account Manager



FOTO: DENNIS ROSENFELDT

Johan Röstin,  
CEO



FOTO: CMP

Under 2012 tecknade CMP ett systerhamnsavtal med Port of Shenzhen, som öppnat för ett djupare samarbete. Ett exempel på detta är CMP:s medverkan på årets logistikmessa.

**CILF STÅR FÖR** China International Logistics & Transportation Fair. Det är den största logistikmässan i Asien och hålls i Shenzhen, mångmiljonstaden som ibland kallas Kinas Silicon Valley.

– Förra våren tecknade vi ett systerhamnsavtal med Port of Shenzhen, som öppnat för ett djupare samarbete. Ett exempel på detta är CMP:s medverkan på årets logistikmessa, säger Johan Röstin, CEO för CMP.

Till CILF passade CMP på att bjuda med ett antal svenska kunder och samarbetspartners. I delegationen ingick Ingstad & Co, teknikföretaget CeDe Group samt representanter från Malmö Airport, Region Skåne, Invest in Skåne och Malmö Stad. Delegationen gjorde flera studiebesök, men hade även möten med ett trettiotal särskilt inbjudna gäster från Shenzhen och den omgivande provinsen som heter Guangdong.

– Vi presenterade våra verksamheter och visade att logistik är ett viktigt område för Skåne-regionen, där or-

ganisationer och näringsliv samverkar för att underlätta nya företagsetableringar, säger Johan Röstin.

**CMP:S MONTER PÅ MÄSSAN** bemannades av COO Brian Kristensen och Key Account Manager Ann-Charlotte Halldén-Åkeson.

– CILF var ett storslaget. Det känns bra att CMP – vid sidan av andra satsningar på Kina – väljer att investera i denna typ av arrangemang, säger Ann-Charlotte Halldén-Åkeson.

Hon och Brian Kristensen fick ta emot frågor om allt från CMP:s strategiska läge i Europa till företagets olika tjänster samt hur ytorna i hamnarna ser ut.

– Vi märkte att det fanns ett intresse för att få hjälp i alla delar av transportkedjan, särskilt bland speditörer. Det visar hur viktigt det är att erbjuda en helhet, där tjänster från CMP och från våra samarbetspartners kan kombineras.

## Stark kryssningsäsong i Köpenhamn

När kryssningsäsongen avslutas 2013 uppgår antalet anlöp till 346 och antalet resenärer till drygt 800 000. Köpenhamn fortsätter att vara en av de mest populära kryssningsdestinationerna i Europa.

- Köpenhamn har blivit den självklara knutpunkten för kryssningstrafiken i norra Europa. Vi fortsätter att vara konkurrenskraftiga och lockar både nya och återkommande gäster. Hamnens läge i huvudstaden är perfekt, flygplatsen ligger nära och Köpenhamn som stad lockar många olika typer av rederier och gäster – här finns något för alla att uppleva, säger Arnt Møller Pedersen, kryssningsansvarig på CMP.

Den största kryssningsmånaden var juni med 88 anlöp, följt av 86 i juli och 74 i augusti. Säsongen avslutas i december med fem julkryssningar. Av de 346 anlöpen är 46 procent så kallade turnaround calls, det vill säga att fartygen tar ombord nya passagerare före avgång och sedan lämnar av passagerarna när kryssningsresan är slut. Samtidigt sker åtskilliga besättningsbyten i Köpenhamn under säsongen. Köpenhamn är på så sätt en slags hemmahamn för dessa fartyg under sommarsäsongen i Östersjön.

Resten av fartygsanlöpen är så kallade transit calls, vilket innebär att fartyget gör ett dagsbesök, då passagerarna kan spendera sex till sju timmar som turister i Köpenhamn.

För att vidareutveckla trafiken gör CMP omfattande investeringar. En ny kryssningskaj möjliggör 500 anlöp per år från och med 2014. Dessutom byggs tre nya, toppmoderna terminalbyggnader för turnaround-verksamheten.

- Vi är glada att få vara med och bidra till utvecklingen av besöksnäringen genom att skapa bästa möjliga förutsättningar för kryssningstrafiken, säger Arnt Møller Pedersen.

Topp sex besökande kryssningsresenärer i Köpenhamn:

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

År 2013 blev också första kryssningsåret med turnaround calls för Malmö där den spanska kryssningsarrangören Pullmanturs fartyg Empress anlöp tio gånger med drygt 36 000 resenärer.



Arbetet med det nya hamnområdet med kryssningskajen i Köpenhamn i november.

## CMP prisas återigen för kvalitetsarbete

För andra året i rad har CMP tilldelats den prestigefyllda utmärkelsen Certificate of Achievement för sitt kvalitetsarbete inom godshanteringen för bilfartyg. Bakom utmärkelsen står ett av världens största transportföretag, det japanska rederiet NYK Group Europe.

- Att vi återigen prisas tyder på att vi är ledande inom skadeförbyggande arbete inom detta område, säger Björn Larsson, terminalchef på CMP som i somras tog emot priset på plats i Italien.

- Vår skadefrekvens inom bilhantering är så låg som 0,006 procent på vår hantlade volym vid lastnings- och lossningsoperationerna, fortsätter han. Det handlar lika mycket om förebyggande arbete som om personal som är medveten om hinder och leveranssäkerhet.

Varje år håller NYK Group Europe ett "Safe and quality meeting" för hamnar som företaget anlitar. Syftet med att hamnarna träffas är att säkerställa kvaliteten på fartygsoperationer och kundkrav. Årets konferens ägde rum i Gioia Tauro i södra Italien.

Han sticker inte under stol med att CMP:s bilterminal satsar på att ta hem utmärkelsen nästa år igen. Tredje gången gillt, heter det som bekant.

- Det hade förstås varit enormt roligt att få utmärkelsen ett tredje år.

## Rekordstort tankfartyg i Oljehamnen

Den 14 oktober anlände ett rekordstort tankfartyg till Oljehamnen i Malmö.

- Det är det största någonsin, bekräftar Jens Haugsöen, chef för Oljehamnen i Malmö.

Tankfartyget Overseas Redwood la till vid kaj 1004 under måndagseftermiddagen. Fartyget har maximalt tillåten längd, dvs 250 meter, och bara en meter tillgodo på bredden. Max bredd är 45 meter.

- Fartyget lastade 91.000 kubikmeter vakuumgasolja, det vill säga cirka 80.000 ton, säger Jens Haugsöen.

CMPs kund i det här fallet, STS - Skandinavisk Tank Storage, hanterar just vakuumgasolja. Denna typ av olja köps först och främst upp av äldre och omoderna raffinaderier och blandas därefter upp med råolja hos mottagaren. Produkten kan sedan uppgraderas till bland annat bensin och diesel. De stora fartygslasterna går alltid till USA, för Overseas Redwood blir Texas nästa anhalt.

- Fartyget lämnade varvet för bara tre månader sedan och är alltså helt nytt. Det byggdes i Korea, berättar Jens Haugsöen.

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

## PROFILEN: HELLE MINDEN

# Har koll på Prøvestenen

CMP:s affärsområde Oil & Bulk hör rent fysiskt hemma på Prøvestenen, men arbetet samordnas från huvudkontoret på Containervej. Här har Helle Minden kontroll över kundernas hyreskontrakt, betalningar och avtal. Hon anställdes som administrativ assistent på Oil & Bulk i januari i år och är alltså ganska ny i verksamheten.

**"JAG JOBBADE TIDIGARE** på ett mindre företag, så det var en ganska stor förändring att börja på CMP. Jag fick många fler kollegor och ett mycket större arbetsområde", säger Helle Minden.

Även om Prøvestenen ligger en bra bit bort så är Helle nöjd med att kontoret ligger på Containervej. "Här får jag lätt kontakt med de andra avdelningarna, och det är en öppen och trivsamt arbetsplats. Arbetskamraterna tog väl hand om mig när jag började här och jag trivdes med en gång."

Helle gillar att arbeta nära vattnet, och det spelar också en viktig roll för fritiden.

"På sommaren rör jag i roddklubb och jag är också med i CMP:s dykarklubb, där jag blev den första kvinna som tog dykarcertifikat i CMP:s regi. Jag tog certifikatet i augusti så jag är verkligen nybörjare. Jag tycker att det är fantastiskt kul!" Men vi dyker inte i hamnbassängen, försäkras Helle.

**NÄR VI PRATADE MED HELLE** hade hon inte hunnit träffa andra dykarklubsmedlemmar än ordföranden Tonny Fasting. "Jag har inte varit ute och dykt med klubben ännu, för det har inte stått någon tur här i närheten på programmet. Men jag tror att de andra tycker att det är lite häftigt med en kvinnlig dykare, även om jag är helt ny."



FOTO: MAX MICHEL-MANN

"Jag jobbade tidigare på ett mindre företag, så det var en ganska stor förändring att börja på CMP. Jag fick många fler kollegor och ett mycket större arbetsområde", säger Helle Minden.

Helle bor med sin partner och fyra barn på Amager, där hon kan ägna sig åt sitt andra stora fritidsintresse – ridning "Jag rider med min 12-åriga dotter. Det ger oss en möjlighet att umgås och pratas vid. Och så masserar jag hästar. De har lika stort behov som vi av att få leder och muskler masserade, och de njuter verkligen av det."