

två
tusen
nio

At your service!



Oxelösunds Hamn AB



● Erik Zetterlund, VD
Oxelösunds Hamn

Närmare Gud

VD HAR
ORDET/
A MESSAGE
FROM THE
MANAGING
DIRECTOR

Kranen blev årets höjdpunkt

2009 påminde oss brutalt om att ingen fest varar för evigt eller att marknaden är styrbar. Med 2008 avslutades en lång serie framgångsrika år med en fantastisk tillväxt för Oxelösunds Hamn. Finanskras, lågkonjunktur och en halverad produktion i världens stålindustri resulterade i ett tapp på 44% i producerad volym över kaj jämfört med rekordåret 2008. Tyvärr blev vi tvungna att dra ned organisationen för att möta en sådan nedgång.

En av årets stora höjdpunkter blev mottagande, drifttagning och invigning av vår nya stora skeppslöslare från Kina. Oxelösund har fått en ny "skyline". Kranen är to m högre än St Botvid, kommunens stora kyrka, som står som ett sjömärke mitt i staden. Den lokala nyårsrevyn toppade med ett fantastiskt sång- och dansnummer till kranens ära under rubriken "Närmare Gud".

En annan höjdpunkt var starten för Powerlines rorofärja mellan Åbo, Oxelösund och Travemünde. Rederiet visar stort mod och beslutsamhet som drar igång en sådan verksamhet mitt i en lågkonjunktur. Men nu blir vi medvetna om sjöfartens svaghet. I benet mot Travemünde skall vi konkurrera med railcombitrafiken som rullar på en av staten kraftigt subventionerad infrastruktur. Det finns all anledning att lägga stor kraft på informationsarbete från sjöfartsbranschen till landets transportpolitiker. IVA drev under året ett vällovligt framtidsarbete att belysa de olika transportslagens framtidsutsikter under temat Transport 2030. Ett inspel om en vision för sjöfarten växte fram. Vi refererar den på sidan 13.

Miljööverdomstolen har slagit fast beslutet att ge tillstånd för våra utbyggnadsplaner av en ny hamnanläggning på Stegeludden. Regeringen har slagit fast detaljplanen som ger oss rätt att exploatera våra markytor längs gamla Oxelösundsvägen. Vi har lämnat in ansökan till miljödomstolen om att få bredda hamnbassängen för att kunna ta in större kol- och oljefartyg. Planen för 2010 ligger i nivå med utfallet för 2008. 2009 framstår alltmer som ett krondike i vår utvecklingskurva som vi nu har tagit oss över, lägger bakom oss och blickar framåt.

Det ser ljusst ut. Oxelösunds Hamn har rustats väl för att fortsätta att växa. Till sommaren kommer ytterligare en spårbunden hamnkran till den inre kajen. Det är ett stort nöje för oss att tillsammans med våra kunder fortsätta utveckla hamnen till ett förutseende logistikföretag som bryr sig om.



Erik Zetterlund
VD



Sometimes wine, sometimes water

In 2008 a series of successes ended with fantastic growth. The financial crisis, recession and halved steel production resulted in a drop of 44% production volume over the quayside, which also led to a reduction in the organisation.

One of the high points of the year was the arrival, commissioning and inauguration of our new ship unloader from China – Oxelösunds new "skyline".

Another high point was the start of Powerline's roro ferry between Turku, Oxelösund and Travemünde. This has also made us aware of the vulnerability of shipping as the leg to Travemünde competes with the state subsidised rail combined traffic.

The environmental High Court has given its permission for the extension of the port's area to Stegeludden. The government has given us the right to exploit the area and we have applied to widen the harbour basin.

We are well equipped for continued growth with a further rail crane ordered for the inner quay. It is with pleasure we, together with our customers develop into a forward looking logistic company.

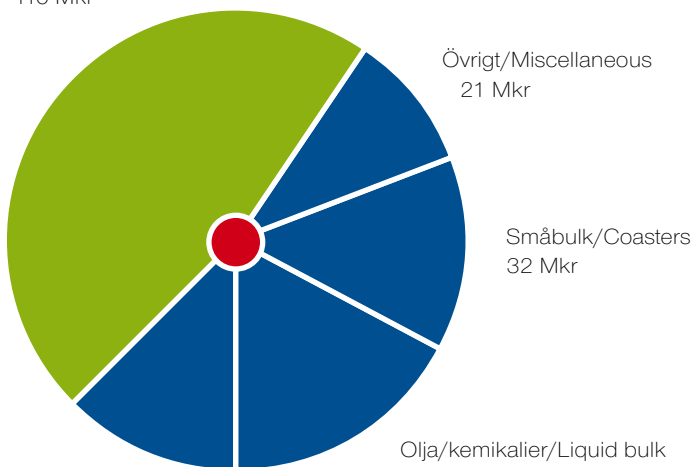


● Cent Forsman, Hammoperatör
Oxelösunds Hamn

Intäkter

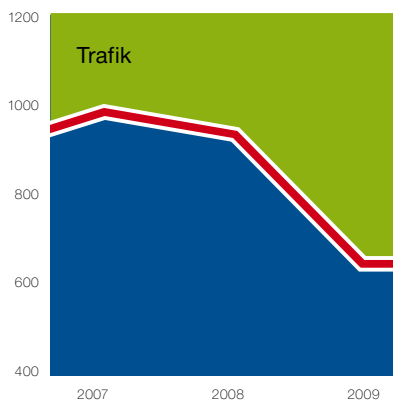
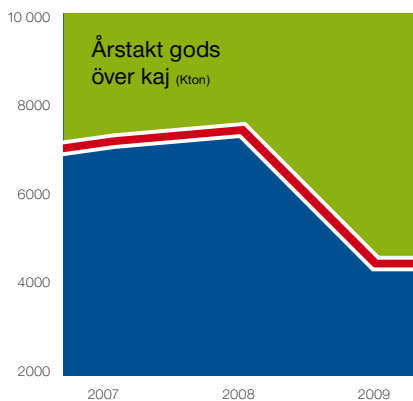
FÖRDELNING
INTÄKTER MSEK/
DIVISION OF
INCOME MSEK

Storbulk/Ocean going vessels - drybulk
110 Mkr



Stålprodukter/Steel products
29 Mkr

Summa 232 Mkr



Gods/Cargo

Hanterat gods (kton)/Handled cargo (kton)

	2007	2008	2009
Lastat via kaj/Loading	2689	2661	1961
Lossat via kaj/Discharging	4558	4878	2285
Total	7247	7539	4246

Fartygstrafik/Traffic

Antal anlöp/Number of calls

	2007	2008	2009
Oxelösunds Hamn	542	526	416
SSAB Stålhamn/ Steelterminal	454	417	223
Total	996	943	639



● Patrick Aulin, Hamnoperatör
Oxelösunds Hamn

Ny kran PK481

INVESTERINGAR/
INVESTMENTS

Pinglan

2009 blev ett märkligt år ur många aspekter med den globala kreditkrisen och påföljande störtning i konjunkturen.

Ur driftsynpunkt betydde det stora omställningar när SSAB:s masugnar stannade med stora lageruppbyggnader som följd på vissa godsslag och en kraftig minskning av inkommande gods för andra. Detta, tillsammans med den kraftiga nedgången i stålleveranser från SSAB och annat gods, gjorde att vi behövde anpassa organisationen till denna nya verklighet som ingen kunde spå hur länge den skulle vara, men tongångarna var dystra.

Som en ljusglimt i mörkret levererades äntligen Pinglan, vår nya bulkkran, efter ett års försening pga det famösa haveriet i Felixtowe som innebar en returresa till leverantören i Shanghai för reparation innan hon kunde anlöpa Oxelösund med "Zhen Hua 10" den 18 april 2009.



Kranen landades och driftsattes under våren/sommaren. Driftsättningen genomfördes tillsammans med personal från leverantören och blev tyvärr lite lidande av den låga beläggningen på kajen så att tester under verklig drift inte kunde genomföras i den utsträckning som varit önskvärt. Pinglan är ett smeknamn för Xiao Ping som kranen heter medan den i våra system har den något mindre romantiska beteckningen PK481 efter bl a lyftkapaciteten på 48 ton.

Kranen är nu i full drift och ska efter inkörningsperiod nå sin fulla kapacitet under våren. Vi lider, som många andra vid uppstart av stora system, av oförutsedda flaskhalsar i framförallt den efterföljande kedjan av bandtransportörer och dessa måste identifieras och åtgärdas så att Pinglan får visa vad hon kan.

Ulf Bäckman
Driftchef



Pinglan

The severe drop in trading in 2009 led to many changes. Swedish Steel's furnaces stopped which caused a dramatic reduction in steel deliveries and incoming goods but an increase in stock piling. This abnormal gloomy situation demanded organisational adjustments.

A ray of hope was the delivery of our new bulk crane, Pinglan, which after a year's delay arrived on the 18 April 2009. The decreased activity meant that testing during commissioning was not completely satisfactory which delayed detection and rectifying of unforeseen bottlenecks in mainly the subsequent chain of conveyor belts.

The crane is now fully commissioned and will reach its full capacity in the spring of 2010. Pinglan will then show us what she can do.



● Douglas Heilborn, Affärsutvecklingschef
Oxelösunds Hamn

Förbifart Stockholm!

LINJE-
ETABLERING/
NEW LINER
TRAFFIC

Roro till Åbo och Travemünde

År 2012 börjar Förbifart Stockholm byggas för att avlasta Essingeleden. Byggtiden beräknas till åtta år. År 2009 startade vi tillsammans med PowerLine en alternativ Förbifart Stockholm – sjövägen till och från Åbo för rorogods, t ex trailers, containers och lastbilar.

Rorolinjen marknadsförs under namnet PowerLine och trafikerar sträckan Åbo-Oxelösund-Travemünde. Söderut är linjen en utmanare till de många tågpendlar som trafikerar Tyskland och hamnarna på väst- och sydkusten, samt bilfrakter genom Sverige och vidare till Tyskland.

Linjen trafikeras av rorofartyget M/V Global Carrier med 1 700 längdmeters lastkapacitet. Fler och fler transportörer utvecklar löstrailersystem även på korta sjöresor, därmed undviks kostnaden för dragbil och chaufför. En stor del av transportererna mellan Sverige och Finland kommer från, eller ska till, söder om Mälardalen. Oxelösund blir därmed ett mycket konkurrenskraftigt val i och med att transportören sparar många landsvägsmil.

Linjen passar väl in i hamnens produktportfölj. Hamnens fokus är tunga godsflöden till och från Mellansverige. Roro-linjen är en ny möjlighet som bidrar till hamnens utveckling. Vi kan marknadsföra systemtrafik med trailer eller annan typ av lastbärare till våra kunders viktiga exportmarknader i Finland och Tyskland, liksom systemtrafik för importflöden tack vare möjligheten att omlasta från/till järnväg.

Vi ser fram emot att arbeta vidare med vår finska partner för att utveckla linjen och produkten.

Douglas Heilborn
Affärsutvecklingschef



Roro to Turku and Travemünde

During 2009 we and PowerLine established a roll on-roll off ferry line between Finland and Germany. This was a vigorous effort to challenge other shipping traffic covering the same route and road haulage through Sweden on to Germany.

The vessel which serves the route is the M/V Global Carrier with a load capacity of 1 700 metres. The line began during the recession and holiday season but despite this freight companies were very interested in the route. More transport companies are now only shipping trailers without drivers and trucks as a way of cutting their costs.

A large part of the transport volume between Sweden and Finland comes from or is destined for the area south of Lake Mälaren. Our geographical position saves many road miles and the possibility for loading and unloading to and from rail makes us a very competitive choice.

We look forward to developing our products further with the shipping line.



● Rosel Sundberg, Löneadministratör
Oxelösunds Hamn

Personal

HUMAN
RESOURCES

Kompetens för framgång

Minskad beläggning under hösten gjorde att vi satsade fullt på kompetensutveckling för att vara beredda när konjunkturen vänder. Vi samverkar mycket med TYA som bedriver utbildning i arbetsmiljö och yrkeskunskap inom transportsektorn. En stor fördel vid extern utbildning är att få utbyta erfarenheter med kolleger från andra hamnar och yrkesområden.

Projektledare, produktionsledare och gruppsamordnare och andra i företaget som till vardags kan ha en arbetsgivarroll men inte ett personalansvar har fått möjlighet att utveckla sitt ledarskap, vilket inte bara ökar deras egna förutsättningar för att känna att man gör ett bra jobb utan även gruppernas. Lärande i det egna arbetet har varit en viktig grundbult i utbildningarna. Samma gäller för våra instruktörer som har fått en fördjupad kunskap i praktisk pedagogik.

En mycket omtyckt utbildning är "Mänskliga faktorn", en arbetsmiljöutbildning som syftar till att minska antalet olyckor och tillbud och stärka lagspelet i grupperna. Mänskliga faktorn är ett begrepp som vi alla känner till men vars konsekvenser vi kanske inte så ofta tänker på. Målet med utbildningen är att ge ökad insikt i hur värderingar, attityder och beteende kan påverka individer och grupper på arbetsplatsen, ge ökad medvetenhet om vad fel kan bero på och få insikt om och förståelse för hur fel kan undvikas. En tredjedel av personalen har gått utbildningen under 2009 och målet är att alla medarbetare ska ha gått utbildningen innan sommaren 2010.

Stora Lönepriset

Det strålar glädje och energi kring vår "lönetjej" Rosel som tycker jobbet med lön är roligt. En uppmuntran för hennes slit i vardagen fick hon i december när hon åkte till Stockholm och hämtade ett hedersomnämmande vid utdelningen av det Stora Lönepriset.

Juryns motivering var

"Rosel Sundberg har framgångsrikt drivit fram och på egen hand infört tidredovisningssystem för drygt 200 anställda i Oxelösunds Hamn. I stark motvind har hon på sitt öppna sätt och med sin vilja till förändring lyckats övertyga alla medarbetare om fördelarna med det nya systemet. Införandet som tog ett år är nu accepterat av medarbetarna. Det nya tidredovisningssystemet har också lett till en effektivare löneadministration då Rosel i dag hanterar all löneadministration själv".

AnnBritt Gustafsson
Personalchef



Competence for success

Reduced capacity during autumn enabled us to concentrate on skills development so we are prepared when the recession is over. The focus was on the working environment and occupational know-how within the transport sector. Employees such as project leaders and production leaders who usually have a job assignment roll without the responsibility for personnel have had the chance to develop their leadership qualities. In addition our instructors have intensified their practical pedagogic knowledge.

A very well received training course was 'The human factor' with the aim of reducing the amount of accidents and incidents and to strengthen teamwork. The training gave staff an increased insight into how valuations, attitudes and behaviour can effect individuals and groups in the workplace and how mistakes can be avoided. During 2009 a third of employees went through the training our aim is for all to have the training before the summer of 2010.

Congratulations Rosel!

Our congratulations go to our 'wages girl' Rosel who went to Stockholm in December to collect a citation at the Great wages Prize awards ceremony. Rosel has promoted the introduction of a new time accounting system which staff have now accepted.



Summary of the future

Vision for shipping in 2030 – reproduced from IVA's enquiry Transport 2030, prepared 2009.

"The trend within shipping points to an increase in standardised unit loads. Although a considerable amount of transportation will still be carried within the bulk section where raw materials for industry cannot be standardised; metallurgical coal, iron ore, steel, forestry products, bio-fuel, oil, scrap metal and grain."

"Coastal shipping will dramatically increase. Waterways have an unlimited capacity, are inexpensive, maintenance free and can provide an alternative to ease the pressure on road and rail networks. It will therefore be able to compete on equal terms with these forms of transport. Shipping has a stronger position in political debate and a greater part of society's research resources."

"The large port terminals will become larger and the smaller ones become specialised or phased out. The demand will be for 24 hour service and efficient mechanical equipment. Tightened laws no longer allow local authority ports and stevedore companies to compete, all must now bear their own costs. The business model is to be able to offer storage and distribution combined with terminal services."

The statement above points to scope for extensive reforms. To achieve results it is important we in the shipping industry be clearer in our information to the politicians concerned. We must be aware of this in our work.



Referat från framtiden

HAMN-
INDUSTRINS
FRAMTID/
THE FUTURE
OF PORT
BUSINESS

Sjöfartens betydelse ökar

Fritt refererat ur IVA:s utredning Transport 2030 som utarbetades under 2009 så innehåller en vision för sjöfarten bland annat följande komponenter:

"Godstransporter till sjöss är allt från hårt standardiserade enhetstransporter för containers, trailers och bilar till en industriell bulksjöfart på den öppna spotmarknaden eller i en organiserad systemtrafik. Trenden inom sjöfarten fram till 2030 pekar mot en ökning av standardiserade enhetslaster men en väsentlig del av godstransporterna kommer att utföras inom bulksegmentet då basindustrins laster inte är standardiseringsbara. Exempel på bulktransporter är metallurgiskt kol, malm, stål, pappers- och skogsprodukter, biobränslen, olja, skrot och spannmål."

"Kustsjöfarten kommer dramatiskt att öka eftersom vattenvägen har en obegränsad kapacitet. Den är billig och underhållsfri. Farledshållningen har effektiviserats påtagligt under de senaste tjugo åren. Transporter till sjöss har en stor volymfördel vilket ger kustsjöfarten en hög utvecklingspotential och fungerar som alternativ för att avlasta väg och järnvägsnätet."

"Samtliga transportslag behandlas lika i hur externa kostnader skall internaliseras inom de olika transportslagen. Sammantaget med sjöfartens miljöanpassning innebär det att kustsjöfarten får en ökad betydelse då den kan konkurrera med bil- och järnvägstrafik på lika villkor."

"Sjöfartsklustrets samverkan och gemensamma vision leder till att sjöfarten får en starkare ställning i den politiska debatten. Vattenvägarnas fördelar

blir synliga, utvärderas och prioriteras. Sjöfarten blir en naturlig del av transportdebatten och får en större del av samhällets forskningsresurser."

"Inför varje större infrastrukturinvestering och transportplanering utvärderas alltid vattenvägslösningar som en del i beslutsunderlaget."

"De stora hamnterminalerna blir ännu större och de mindre hamnarna avvecklas eller specialiseras. Efterfrågan leder till dygnet-runt-service och en effektiv maskinpark i de stora fullservicehamnarna. Samtliga hamnar måste bära sina egna kostnader utan subventioner."

"En skärpt konkurrenslagstiftning tillåter inte längre kommunala hamn- och stuveriföretag att konkurrera med det privata näringslivet. Privata aktörer har köpt upp och konsoliderat stuveribolagen i större hamn- och stuverikoncerner. Affärsmodellen bygger på att ta ansvar inom hela transportkedjan som att erbjuda lagring och distribution i kombination med terminaltjänsten."

Arbetet pekar med tydlighet på utrymme för kraftiga reformer och betydelsen av att vi i sjöfartsklustret måste bli mycket tydligare i vårt informationsarbete till transport- och infrastrukturpolitikerna. Det tar vi med oss i vårt arbete.

Erik Zetterlund
VD



● Martti Vistinmäki, Hamnoperatör
Oxelösunds Hamn

Marknad

MARKNAD/
MARKETING

Affärsutveckling

Vi fortsätter att utveckla våra befintliga affärer såväl som nya. Stor fokus har under året lagts på bränslevolymer till värmeverken runt Mälardalen. Under 2009 hanterade vi bränsleved, skogsflis, returträflis och träpellets för olika värmeverk i regionen.

Även översjötonnage anlöper Oxelösund med biobränsle. Pinglans backreach på 40 meter över Lageryta F vid storbulksterminalen möjliggör effektiv lossning av större tonnage.

När det gäller transporter till och från hamnen så går mycket idag på lastbil, vi strävar alltid efter att utnyttja returlaster i möjligaste mån för att nå effektiva logistiksystem. Samtidigt ökar intresset för tåg till och från hamnen och vi arbetar aktivt för att hitta system där tåg passar in. Fler och fler kunder upptäcker fördelen med att anlöpa en effektiv kusthamn med bra öppettider och service.

Douglas Heilborn
Affärsutvecklingschef

Marknadsutveckling under året

Trots vikande volymer har det funnits glädjeämnen. Skrothantering har slagit all time high med ca 150 000 ton i både smått och stort tonnage – den största lasten var 30 000 ton. Containertrafiken har lidit av konjunkturedgången – ca 38% ned. Trots det har containerbåten troget ankommit under året. Volymerna började öka i slutet av 2009. Omlastning av stora bulkklaster har varit stabila – och vi ser utvecklingspotential särskilt med vår nya 48 tons kran PINGLAN som nytt verktyg.

I slutet av året startades projektet med en ny gate/entréfunktion som både ska tillgodose myndighetskraven på kontroll av främst inpassage av gods och människor, men även tillgodose vårt och våra kunders behov av bättre styrning av in- och utgående lastbilar.

I slutet av året kände vi ett ökat tryck från marknaden – en utmaning att ställa om från låg- till högkonjunktur med kort varsel som i stort har fungerat mycket bra. Vi tackar för det gångna året och ser fram mot ett fortsatt gott samarbete med både nuvarande och kommande kunder. Ett spännande 2010 ligger framför oss.

Bo Ytterström
Marknadschef



Business Development

The volume of fuel to power stations has been in focus resulting in the handling of forestry woodchips, recycled woodchips and wood pellets. Bio fuel volumes arrive to Oxelösund even from ports overseas. Pinglan's backreach of 40 m makes unloading of large tonnage efficient.

To make our logistics more efficient we have as far as we are able found return loads for incoming lorries. Moreover we have found a system to provide transport by train. The demand for this service has increased.

Market Development during the year

Despite receding markets, there have been bright times; scrap metal handling reached an all time high with approx. 150 000 ton, we had the confidence to load a 30 000 ton cargo with our crane Petronella. Container traffic fell by 38% when affected by the downturn but recovered by the end of the year. A project "New Gate" has begun which will satisfy the demands from the authorities for the control of incoming goods and people as well as improved administrative routines.

All our business areas experienced an increase in pressure at the end of the year and at short notice we had to rearrange production from low to intense. We thank you for your faith in us during 2009 and look forward to an exciting 2010.

Resumé 2009 Oxelösunds Hamn AB

84 dygn till sjöss

Den nya kranen Xiao Pings sjöresa gick från Shanghai till Oxelösund via Bremerhaven. Fartyget lämnade hamnen i Shanghai den 26 januari, vilket var den första dagen på det Kinesiska nyåret 2009 med löftet; Buddha kommer att beskydda fartyget och kranen under resan till Oxelösunds Hamn.



84 days at sea

The new crane, Xiao Ping, began it's voyage from Shanghai to Oxelösund on the 26 January 2009, the first day of the Chinese New Year. With it came the promise that Buddha would protect the ship and the crane to the Port of Oxelösund.



Kontakta oss

Erik Zetterlund VD/MD

Tel: +46 (0)155 - 25 81 10 Mobile: +46 (0)70 - 545 84 77
E-mail: erik.zetterlund@oxhamn.se

Håkan Folkesson Ekonomi/Finance

Tel: +46 (0)155 - 25 81 75 Mobile: +46 (0)70 - 314 28 52
E-mail: hakan.folkesson@oxhamn.se

Bo Ytterström Marknad/Marketing

Tel: +46 (0)155 - 25 81 13 Mobile: +46 (0)70 - 671 48 88
E-mail: bo.ytterstrom@oxhamn.se

Douglas Heilborn Affärsutveckling/Business Development

Tel: +46 (0)155 - 25 81 16 Mobile: +46 (0)70 - 399 70 84
E-mail: douglas.heilborn@oxhamn.se

Ulf Bäckman Drift/Operation

Tel: +46 (0)155 - 25 81 30 Mobile: +46 (0)70 - 562 77 30
E-mail: ulf.backman@oxhamn.se

Svante Thorhuus Teknik/Technique

Tel: +46 (0)155 - 25 81 42 Mobile: +46 (0)70 - 640 97 00
E-mail: svante.thorhuus@oxhamn.se

Jens Jacobsen Underhåll/Maintenance

Tel: +46 (0)155 - 25 81 34 Mobile: +46 (0)70 - 218 16 78
E-mail: jens.jacobsen@oxhamn.se

AnnBritt Gustafsson Personal/Personnel

Tel: +46 (0)155 - 25 81 17 Mobile: +46 (0)70 - 640 90 71
E-mail: annbritt.gustafsson@oxhamn.se



Oxelösunds Hamn AB