

Destination Karlshamn (december 2016)

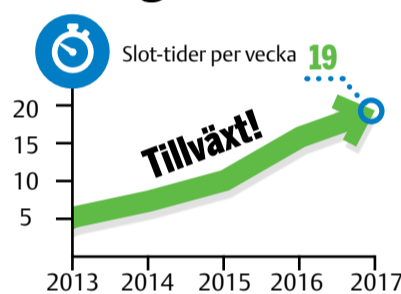
NEWS

Destination Karlshamn NEWS kommer från Karlshamns Hamn AB. Här informerar vi om hamnen och Karlshamn som växande komplett logistiknod i södra Sverige.

Tillväxt!

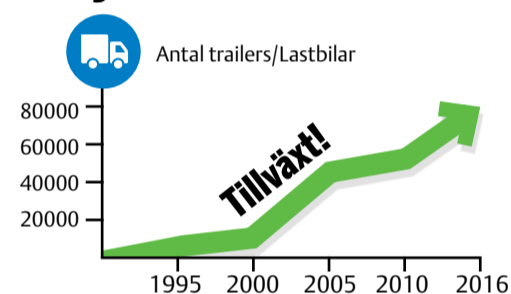
Karlshamns Hamn har tillväxt! Det finns många exempel på fina tillväxtkurvor. Genomgående är en förskjutning från "ton till kronor"- d v s det sker nu fortlöpande en ökning av gods med högre värde och mer kvalificerad hantering. Här är några konkreta exempel till tillväxtområden;

Järnvägen ökar!



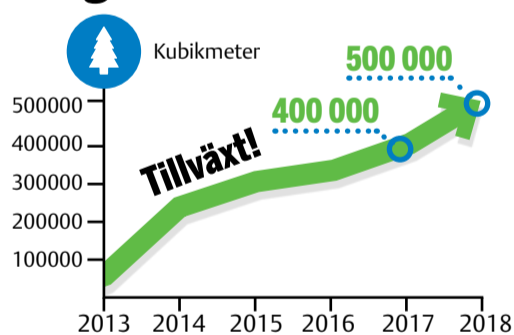
Green Cargo ser nu Karlshamn som "main hub" i Blekinge och trafikerar Karlshamns Hamn 10 gånger i veckan. VIDA:s eget tåg angör Karlshamn 5 gånger i veckan. SCT Transport trafikerar Karlshamn-Göteborg 1 gång/vecka med tågpendel för containers.

Färjetrafiken ökar!



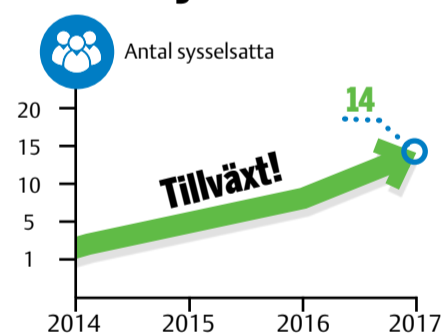
Karlshamn – Klaipeda är en verklig framgångslinje! Stabil tillväxt sedan starten 2001 med fortlöpande rekordnoteringar. 2016 går mot nya rekord och utvecklingen pekar mot tillväxt på 15 procent! En tredje färja sattes i trafik i år och i början av nästa år påbörjas projekt i hamnen för fortsatt tillväxt av färjetrafiken.

Sågade trävaror ökar!



2013 gjorde Karlshamns Hamn en strategisk satsning på att med stort kundfokus öka volymerna sågade trävaror. VIDA var först i raden av företag som sedan dess valt att ha sin utskeppning i Karlshamn. Enligt VIDA Wood:s VD Måns Johansson är Karlshamns Hamn bäst för VIDA:s behov och "en hamn med positiv framtidstro, affärstänk och vilja att investera".

Värdehöjande hantering ökar!



Sedan 2014 har Karlshamns Hamn haft god tillväxt inom området Terminalarbete eller "värdehöjande hantering". Det är kvalificerad hantering med helhetsåtagande där Karlshamns Hamn är en aktiv del i kundens logistik och arbetar direkt i kundens datasystem.



Mats Olsson
VD Karlshamns Hamn AB

Nu startar Wood Tech Port of Karlshamn: Impregnering gör Karlshamn till komplett virkeshamn

Tryckimpregneringsanläggning i direkt anslutning till hamnen!

Det blir nu verklighet i Karlshamns Hamn när Lars Åström och hans kompanjon Per-Erik Liljenberg och deras medhjälpare inom kort drar igång den nya impregneringsanläggningen i "Magasin 5", som ligger inom hamnområdet i direkt anslutning till kajer.

-Det kan inte bli mer rationellt. Virket transporteras hit direkt från sågverken, trycks och lastas sedan direkt på hamnens trailers och körs till kaj med hamnens terminaltraktorer för lastning på fartygen. I pengar sparar man upp till 20 -30 kr per kubikmeter på att ta bort en transport/hantering till en separat impregneringsanläggning, säger Lars Åström. Förutom att hanteringen blir enklare, flexiblere och mer miljöanpassad.



-Här ska byggas en spårövergång så att det blir optimal direktanslutning från impregneringen till kajerna, säger kompanjonerna Per-Erik Liljenberg, tv, och Lars Åström som nu startar tryckimpregnering i Karlshamns Hamn – Woodtech Port of Karlshamn AB!

Mer på nästa sida!

Nationell uppmärksamhet på hamnens affärsfokus!

-Nord Stream 2-projektet har gjort att Karlshamn och Karlshamns Hamn fått väldigt stor uppmärksamhet den senaste tiden.

-Vår hållning har hela tiden varit att vi "ser det som vilken affär som helst". Vi har, som alltid, fokus på affären och på att åstadkomma en optimal lösning för kunden. Det är där vi har kompetens och resurser. Nord Stream 2-projektet skulle vara en mycket stor och bra affär för Karlshamns Hamn.

-Men vi är givetvis medvetna om att Nord Stream-projektet har både nationella och internationella politiska och säkerhetsstrategiska dimensioner, som hanteras på politisk nivå. I det avseendet är Nord Stream 2 inte "vilket projekt som helst".

Ett projekt som engagerar politiker som Merkel, Putin, Biden, Löfvén, Wallström och Nato, EU etc är inte vilket projekt som helst. Men det är enligt vår uppfattning inte rimligt att en fråga som nationella och internationella ledare har olika uppfattningar om, ska kunna hanteras av Karlshamns Hamns ledning.

-Karlshamns Hamn är en stor hamn, som verkar i en internationell miljö. Genom alla stora hamnar strömmar hela tiden en mängd gods med en mängd olika ursprung, ägare och användningsområden.

-Karlshamns Hamn är angelägen om att följa alla regler och lagar och överenskommelser som gäller. Men Karlshamns Hamn skapar inga egna lagar. Inte heller driver vi egen politik.

-Vårt fokus på affärer och att åstadkomma optimala lösningar för kunderna bär frukt. Vi har god tillväxt inom många områden och har de senaste åren genomfört en tydlig förändring av tyngdpunkten i vår verksamhet "från ton till kronor" i nära samarbete med våra kunder. Traditionell hantering av texten har fortlöpande ersatts av mer kvalificerad och för kunderna värdehöjande hantering. Vi har fortlöpande stärkt och graderat upp våra resurser och vår kompetens inom sådana områden. Och vi kan med glädje se att dessa satsningar ligger väl i linje med våra kunders behov.

-Vi jobbar vidare med stort affärsfokus!

Mats Olsson
VD Karlshamns Hamn AB



Nu byggs för fortsä

Ökad kapacitet, rationellare hantering, snabb automatiserad incheckning, förbättrad komfort och ökad säkerhet vad gäller parkering och trafik. Det här blir resultatet av den utbyggnad och uppgradering av färjeterminalen i Karlshamns hamn som ska göras med start i början av nästa år.

-Vi har jobbat med planeringen av utvecklingen av färjeterminalen en ganska lång tid. Tillväxttakten i trafiken och prognoserna för framtiden innebär att kapaciteten måste ökas. I denna etapp investerar hamnen cirka 25 miljoner kronor.

-I mycket nära samarbete med DFDS har vi i detalj studerat process, funktion och affär. Arbetet har lett fram till att vi har hittat lösningar som känns mycket bra och som är väl anpassad till förutsättningarna här. Vi har också en plan för ytterligare utbyggnadsetapper som ökar kapaciteten i takt med den förväntade trafiken, säger Peter Samuelsson, projektledare på Karlshamns Hamn.

BLIR RIKTIGT BRA

-På DFDS är vi glada över den här lösningen. Det blir riktigt bra, säger Lars Malmström, DFDS Seaways platschef i Karlshamn.

-Nu får vi kapacitet för fortsatt tillväxt under ett antal år framöver, vi kan erbjuda bättre komfort för kunderna, smidigare hantering och högre säkerhet.

AUTOMATISK INCHECKNING

Det första man kommer att möta i den nya färjeterminalen blir en automatisk inchecknings-gate där alla förbokade bilar enkelt och snabbt checkas in.

DFDS-verksamhet med kontor och utrymmen för förare och passagerare kommer att samlas och graderas upp i anslutning till det befintliga DFDS-kontoret. I terminalbyggnaden får också chaufförer och passagerare serviceutrymmen i nära anslutning till bilarna.

-Det här blir bättre och smidigare för chaufförer och passagerare. Att ha hela vår verksamhet samlad ger fördelar både för kunder och för oss själva, säger Lars Malmström.

ÖKAD SÄKERHET

Det inhägnade terminalområdet kommer att utökas så att fler bilar och trailers får plats och säkerheten ökas, nya ytor ska asfalteras och området omdisponeras så flödena blir rationellare, säkrare och mer kundanpassade.

STÖRRE KAPACITET

Angöringskapaciteten i färjeläget ökas också. Redan pågår uppgradering så att större färjor kan användas vid bägge roro-ramperna. Planeringen för ytterligare utökning av angöringskapaciteten pågår.



Forts från sid 1

"Bygger den perfekta anläggningen"

PERFEKT ANLÄGGNING

-Och äntligen får man bygga "den perfekta anläggningen", fortsätter Lars. Han kommer från Alvesta, är välkänd i branschen och har jobbat med tryckimpregnering sedan 1986, både som tryckimpregnerare, driftchef och delägare. Nu startar han privatägda företaget Wood Tech Port of Karlshamn AB och är väldigt optimistisk inför utvecklingen.

-Det här är vad kunderna vill ha, säger Lars. Intresset från både stora och små kunder är jättestort. Jag har varit på gång att dra igång här sedan ett par år tillbaka och kunderna har närmast varit otåliga. Det har funnits några olika alternativ till lösningar och placering, men den vi nu fått är verkligen optimal på alla sätt. Jag bedömer att vi kommer att

köra minst 50.000 kubikmeter de första åren.

GODA UTSIKTER

Marknadsutsikterna för impregnering är goda. Av totalvolymen som exporteras är andelen som impregneras nu 15-20 procent och ökar fortlöpande. Till Storbritannien, som är den dominerande virkesdestinationen från Karlshamn, ska allt konstruktionsvirke skyddsimpregneras.

SVERIGES STÖRSTA TUB?

Anläggningen har två trycktuber. En tub med årskapacitet på cirka 30.000 kubikmeter vid normaldrift (20 m³ per körning). Den andra tuben är av de största enskilda i landet, om inte den största, med kapacitet på 60 m³ per körning eller 100.000 m³ per år.

-Med den här kapaciteten och vår flexibilitet kan vi på kort tid ta fram stora volymer när kunderna behöver det, säger Lars Åström.

UPPFYLLER HÖGA MILJÖKRAV

-Det känns också bra att bygga en anläggning som uppfyller och, i flera avseenden, överträffar gällande miljökrav. Det är viktigt för oss och blir allt viktigare för våra kunder. Här bygger vi nytt från scratch, har ett slutet system med hela anläggningen invallad.

BRA SAMARBETE

-Både Karlshamns kommun och Karlshamns Hamn har varit fantastiskt bra att ha att göra med hela tiden, säger Lars Åström. Det har diskuterats några olika alternativ,



Tryckimpregnerarna som byggt "den perfekta anläggningen"; (fr v) Robin Åström, Lasse Åström, Per-Erik Lilienberg och Mikael Ågren.

hela tiden i positiv och konstruktiv anda.

-Med Karlshamns Hamn har vi nu ett nära och kontinuerligt samarbete på alla nivåer. Impregneringen blir

en integrerad del i logistiken kring virkesexporten. Alla berörda kommer att vinna på det; kunderna, vi och hamnen.

Järjeterminal att tillväxt



-Det blir riktigt bra, säger Lars Malmström, DFDS Seaways platschef i Karlshamn, t v, och Karlshamns hamns projektledare Peter Samuelsson.

Sydostlänken viktig för Volvo Olofström

-Utbyggnaden av Sydostlänken är mycket viktig för vår verksamhet i Olofström! Karlshamn är vår hamn för Skandinavien med öppning för järnvägs möjlighet till Kina via Transsibiriska järnvägen, säger Magnus Nilsson, platschef för Volvo Cars verksamhet i Olofström.

-Vi ligger där vi ligger. Effektiva och säkra transporter är grundläggande för att vår fabrik ska klara konkurrensen på sikt. Det är också avgörande för vår position inom koncernen, där kraven på transportkvalitet är stora.

-En utbyggnad av Sydostlänken ger oss två viktiga fördelar. Dels blir det en nödvändig upprustning av den befintliga järnvägen till Älmhult och Södra Stambanan, som nu varken håller tillräcklig kvalitet eller är elektrifierad. Den andra fördelen, genom utbyggnad av järnvägen till hamnen i Karlshamn, blir att vi får attraktiva förbindelser både till de växande fabrikena i Kina och till den nya fabriken i USA, säger Magnus Nilsson, som är en av flera tunga förespråkare i regionen, som IKEA och samtliga berörda kommuner, för utbyggnad av Sydostlänken.



Arbetet med att förverkliga Sydostlänken har pågått i många år och engagerar många företrädare för regionen. Många politiker är också engagerade. Bilden är från ett informationstillfälle i Karlshamn där Karlshamns kommunalråd Per-Ola Mattsson, regionrådet Christina Mattsson och Volvo-chefen Magnus Nilsson träffade Karin Svensson Smith, som är riksdagsledamot och ordföranden i Trafikutskottet.

Stort Kinesiskt intresse för gods via Karlshamn

Från kinesiskt håll finns ett stort intresse för att få igång transporter mellan Kina och Sverige och Norden via Karlshamn-Klaipeda. En stor delegation från Kina besökte Karlshamn i somras och nyligen var ytterligare en delegation på plats.

-Det är givetvis mycket positivt och intressant på många sätt, om det kommer igång, säger Peter Samuelsson, Karlshamns Hamn.

DAGLIGA FÖRBINDELSEN

Från kinesiskt håll är man intresserade av Karlshamn, med den utmärkta infrastrukturen för järnväg till Klaipeda och den dagliga förbindelsen mellan Klaipeda och Karlshamn. Från Karlshamn kan sedan operatörer som Green Cargo nå hela Sverige och även Norge inom ett par dygn. Det ger förutsättningar för konkur-

renskraftiga ledtider från dörr till dörr med miljöprofil.

STÖRST HANDEL

Sverige är det land i Skandinavien som har störst handelsutbyte med Kina. Containerar från Sverige som transporteras till Kina via Karlshamn-Klaipeda kan skickas med järnväg direkt från Klaipeda eftersom Litauen har rysk spårvidd. Skickar man via t ex Tyskland, måste man lasta om i östra Polen, eftersom det är olika spårvidd i västra Europa och forna Sovjetunionen.

De kinesiska delegationerna, som besökt Karlshamn, har också fått möjlighet att skapa intressanta kontakter med svenska exportörer och transportörer via presentationer och nätverkande. Många svenska företag har behov av ett komplement för en del av sina transporter, med en ledtid som ligger mellan sjötransport och flyg.



I somras besökte en stor delegation från Kina Karlshamns Hamn och nyligen gjordes ett uppföljningsbesök i Karlshamn. Gruppen i somras bestod av representanter för bl a Kinesiska järnvägen Sinotrans, kinesiska speditörsförbundet, logistikaktörer och hamnagenter. Deltog gjorde också representanter för några av de största exportörerna i Sverige, Skandinavien största järnvägsoperatör Green Cargo och rederiet DFDS Seaways som trafikerar linjen Karlshamn-Klaipeda.



Karlshamns Hamn

Port of Karlshamn – for tomorrow's business

Karlshamns Hamn AB, Box 8, 374 21 Karlshamn
tel. 0454-30 50 00 e-post: info@karlshamnshamn.se

Besök gärna vår hemsida för mer information:
www.karlshamnshamn.se
Frågor, förslag och synpunkter är alltid välkomna.

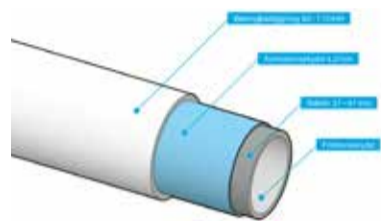
Produktion:
Incitamentet, Mats Håkansson
Foto: Hans Peter Bloom,
Lena Ehring BLT samt Ulf Sandevärn.

Nord Stream 2 – en gigantisk logistikapparat med Karlshamn som viktig nod

Karlshamns Hamn har valts ut som en av två svenska hamnar för Nord Stream 2-projektet. Avsikten är att rör till naturgasledningen, som planeras läggas i Östersjön mellan Ryssland och Tyskland, ska lagras och skeppas ut från Karlshamn.

Totalt för hela den 1 200 km långa dragningen mellan Narvabukten i Ryssland och tyska Lubmin vid Östersjökusten behövs 200 000 stålrör till de två ledningarna. Varje rör är 12,2 meter långt, väger upp till 24 ton och har en inre diameter på drygt 1,1 meter. Stålrören skyddas ytterst av en 60-110 mm

tjock betongbeläggning. Planen är att cirka 30 000 rör ska hanteras via Karlshamn.



INOM 100 SJÖMIL

-Karlshamn har valts för dess idealiska läge i förhållande till läggningen och för att det finns tillräckliga lagerytor där, säger Ludwig von Müller, Senior Engineer Logistics vid Nord Stream 2. Målet är att det

inte ska vara längre än 100 sjömil (185 km) från de olika hamnarna längs Östersjön som planeras att användas för projektet ut till läggingsfartygen. Karlshamn kommer alltså att leverera rör för den södra delen av ledningen inom svensk ekonomisk zon.

Projektets utförare är projekt företaget Nord Stream 2 AG med säte i Zug i Schweiz. Projektet som beräknas kosta ungefär 8 miljarder euro är privatfinansierat och leds av ett team på uppåt 200 experter från mer än 20 länder. Nord Stream 2 har valt holländska Wasco Coatings Europe BV som samarbetspartner för logistik och betongbeläggningsarbete.

LOGISTIK I TVÅ FASER

Logistiken via Karlshamn är uppdelad i två faser, som sannolikt inte kommer att ske parallellt. Under den första fasen kommer rör att transporteras med fartyg från Mukran i Tyskland till Karlshamn där de

sedan lagerhålls. Under den andra fasen kommer rören att transporteras med rörtransportfartyg från hamnen ut till utläggningsfartyget. Sträckan motsvarar vad ett rörtransportfartyg kan ta sig på en dag, tur och retur. Hanteringen i hamnen kommer i huvudsak att utföras med specialutrustning från Wasco Coatings. Läggningsarbetet kommer att pågå dygnet runt.

PLANERAD START I MITTEN AV 2017

Tidplanen, som den för närvarande ser ut, innebär att det kommer att lagras in rör från och med mitten av 2017, för att sedan skeppas ut till monteringsplatsen i Östersjön i olika omgångar under 2018 och 2019. Totalt handlar det om en intensiv tvåårsperiod för Karlshamns Hamn. Ingen fortsatt verksamhet för projektet kommer att skötas från Karlshamn när gasledningen väl lagts och tagits i drift.

STOR AFFÄR FÖR KARLSHAMNS HAMN

-Det här kan bli en stor affär för Karlshamns Hamn. Det är också ett projekt som innebär att vi kan nyanställa minst 50-60 personer under delar av projektiden. Och att ytterligare personer kommer att sysselsättas i kring- och serviceverksamheter i lokala företag, säger Mats Olsson, VD på Karlshamns Hamn.

-Tidigare i år köpte vi drygt 200 000 kvadratmeter mark av kommunen. Det är en strategisk investering för framtiden. Vi måste ha den marken för att kunna fortsätta expandera. Den marken kan också snabbt komma till nytta för Nord Stream 2-projektet och för den planerade vindkraftsparken vid Hanö, säger Mats Olsson.



Rören i de 1 200 km långa ledningarna är 12,2 meter långa, har en yttre diameter på ca 1 300 mm, en inre diameter på 1 153 mm och väger upp till 24 ton. 30 000 av de totalt 200 000 rören planeras gå via Karlshamns Hamn.

Ulf Sandevärn, Karlshamns Hamns marknadschef, här vid ett "prov-rör".

Certifierad del i kundens logistik

Detta är en verksamhet som skiljer sig mycket från traditionell hantering i en hamn. Det kräver annan kompetens, t ex när det gäller datavarna. Här krävs mer logistikkunskaper än sjövana. Nästan alla som jobbar med detta är nyrekryterade, säger Peter Andersson, arbetsledare inom Terminal på Karlshamns Hamn.

-För oss är det väldigt stimulerande att jobba integrerat med kunden.

SÅ HÄR KAN ETT UTVECKLAT SAMARBETE FUNGERA;

-Vår personal är certifierad av kunden för att kunna arbeta direkt i kundens datasystem.

-Vi utför en komplett del i kundens logistikkedja; vi tar emot gods i hela batcher, lagrar, stuffer (packar) containers enligt kundens plocklistor och leveransplaner och utför all dokumentation som krävs

MÅNGA ARTIKLAR LAGRAS

-Det handlar om 2-300 olika detaljer som vi lagerhåller. Gods kommer direkt till oss från kunden eller kundens underleverantör. Därmed behöver kunden inte ha något eget mellanlager. Containers skickas till olika destinationer, både i Sverige och på andra håll i världen.

FLERA FÖRETAG INTRESSERADE

Sedan 2014 har denna verksamhet ökat väsentligt. 2014 sysselsatte den två personer, 2016 är 7-8 personer sysselsatta och nästa år beräknas ytterligare 5-6 personer behövas. Intresset från marknaden för den här rationella lösningen är stort.

KRÄVER LOGISTIKKUNNANDE

-Det är attraktiva jobb för dem som vill arbeta självständigt och med stort personligt ansvar. Noggrannhet i vår hantering är helt avgörande för kunden och för produktionen dit delarna går.

Karlshamn Hamn stuffer (packar) containers enligt kundens plocklistor och leveransplaner och utför alla dokumentation som krävs.

-Det här är rationellt på många sätt. Vi har både resurser och upparbetat kunskaper, säger arbetsledaren Peter Andersson, Karlshamns Hamn.

