

KUNDTIDNING
FRÅN HELSINGBORGS HAMN
NR 1 VÅR 2023



TURLISTAN



Oden mot Antarktis

expedition förbereds i Helsingborg

En kraft att räkna med
på en ny tjänst för hamnen

Året som gick
lämnade dystra utsikter efter sig

Vi börjar 2023 i en brant uppförsbacke

Efter ett antal riktig turbulent åar hopades vi på en stabil och lugn tid men krig i Europa, höga energikostnader och hög inflation är alla faktorer som gjort att volymerna började minska under fjärde kvartalet 2022. Och i ännu snabbare takt under de första månaderna i år. Utöver lägre volymer kämpar vi även med de höga energikostnaderna som gör att lönsamheten i vissa delar av bolaget är hotad.

Vi har startat en process för att hitta tillbaka till lönsamhet. En resa där vi snabbt måste hitta rätt för att kunna fortsätta vår resa att bli Nordens modernaste hamn. Tyvärr innebär alla de här utmaningarna att vi måste effektivisera vår organisation.

Utöver en omorganisation har vi fortfarande fullt fokus på våra framtidsplaner med en ny containerhamn. Först i raden är implementationen av vårt nya Terminal Operating System, NAVIS N4, som är planerat till oktober 2023. Målet med det nya systemet är att öka effektiviteten i vår terminal och öka servicen till våra kunder.

Vårt fokus framåt är att bibehålla och balansera godsvolymer, vara en säker, flexibel och konkurrenskraftig länk i logistikflödet samtidigt som arbetet mot den gröna omställningen och hamnens hållbarhetsmål om en fossilfri verksamhet 2024 fortsätter.

Bart Steijaert
CEO, Helsingborgs Hamn



Mörka moln på himlen över hamnen



2022 var året allt skulle återgå till det normala och det såg ljus ut. Men så blev det inte. Krig med oroligheter, lågkonjunktur och höga energipriser slog till som en perfekt storm. Med ökade omkostnader och vikande godsvolymer stängde Helsingborgs Hamn trots allt året 2022 med ett bra resultat. Utmaningar för nuvarande år kvarstår dock med dystra utsikter.

Läs mer på sidan 4-5

Oden förbereds för supertidig expedition

Normalt åker Polarforskningssekreteriatet på expedition när isförhållandena är som mest tillåtande på Arktis. I år blir det annorlunda. Expedition förbereds för fullt i lokalerna i Helsingborgs Hamn just nu. Avresan går nämligen betydligt tidigare än vanligt då syftet är att ta del av hur vintern övergår till sommar på dessa nordliga breddgrader.



Läs mer på sidan 6-7

Ny tjänst för hamnens framtid tillträdd



I porträttet får vi lära känna Pär Kraft, hamnens nya projektledare inom logistik. Med fokus på logistikflöden och utrustning ska Pär se till att hamnen satsar rätt i bygget av den nya containerhamnen i Helsingborg.

Läs mer på sidan 20-21

TURLISTAN

Vår 2023

Kundtidning från Helsingborgs Hamn AB
Utgivning: 3 ggr / år
Nästa utgåva: Höst 2023
Upplaga: Tryckt och digital webbpublicering
Redaktion: Zandra Lindell, Catharina Lind
Ansvarig utgivare: Nicklas Romell
FOTO: Helsingborgs Hamn, Polarforskningssekreteriatet, Höganäs AB och Adobe Stock

Helsingborgs Hamn AB
251 89 Helsingborg
Telefon: 042-10 63 00
e-post: info@port.helsingborg.se

 **HELSINGBORGS HAMN**
PORT OF HELSINGBORG

www.port.helsingborg.se

LEDARE

Vi börjar 2023 i en brant uppförsbacke 2

HÄNT I HAMNEN

Bra start med dystert slut på 2022 4-5

MILJÖ

ARTofMelt - en unik expedition med Oden 6-7
Projekt ny containerterminal fortskrider 9

KUNDFOKUS

Pellets i lasten för säkrare el 10-11
Batterielektrisk högkapacitet 15
Hamnens kunder har tyckt till 16-17

SAMHÄLLE

Helsingborg - näst bästa logistikläget i Sverige 12-13

PORTRÄTT

Pär, en projektledare för framtidens hamn 20-21

BILDREPORTAGE

Besök 18-19
Lastat & Lossat 22-23

TÄVLING

25

NOTISER

26

KONTAKTER

27

INBJUDAN SHIPPIS

28

Bra start men dystert slut på 2022

2022 såg länge ut att kunna bjuda på ett all time high resultat i Helsingborgs Hamn. En välkommen utsikt efter tuffa pandemiår. Men krig med oroligheter, inflation och höga energipriser i kölvattnet drabbade orubb- ligt hamnen under årets senare hälft. Samtidigt som verksamheten kämpade med att hålla nere kostnader sågs en avmattning i containervolymer till följd av den höga inflationen.

Till skillnad från starten på fjolåret ser 2023 ut att bli ett utmanande år med bland annat minskad köpkraft till följd av höjda räntor och en hög inflation globalt vilket påverkar både export- och importflödena till och från Sverige.

Godsvolymer 2022

Inom containersegmentet hade hamnen en bra stabilitet under större delen av året, trots att Helsingborgs Hamn förlorade ett veckoanlöp i samband med

blockaderna mot ryssrelaterade fartyg under första halvan av 2022. Det fjärde kvartalet blev tyvärr en riktig besvikelse med vikande volymer och fortsatt höga kostnader. Hamnen hanterade totalt 272 000 TEUs* sjöledes som ligger i nivå med tidigare års hantering.

Intermodal trafik ökade

Helsingborgs Hamn såg en ökning med 17 procent på gods som anländer eller lämnar hamnen landledes via järnväg.

– Detta är vi självklart jättegglade över och vi ser möjligheter att öka volymerna via järnväg ytterligare då vi har kapaciteten, kompetensen och infrastrukturen på plats, säger Nicklas Romell, CCO i Helsingborgs Hamn.

Att transportera containergods på järnväg blir allt vanligare, både långväga som pendeln Helsingborg - Boliden och mer kortgående som pendel Helsingborg - Älmhult. Intermodal trafik ökar generellt och i Helsingborgs Hamns kombiterminal ökade antalet med 4000 hanterade TEUs förra året och resulterade i totalt 28 000 TEUs via järnväg.

Återhämtning av färjetrafiken och kryssningsanlöp

Efter några tunga pandemiår återhämtar sig färjetrafiken till nivåer pre-covid med ökade volymer i alla kategorier.

Lastfordon ökade blygsamt med en procent, personbilar med över 45 procent och antalet passagerare som tog sig över sundet ökade med 57 procent från strax över fyra miljoner till över sex miljoner passagerare. Helsingborgs Hamn var den hamn i Sverige som hade både flest anlöp och mest passagerare under föregående år.

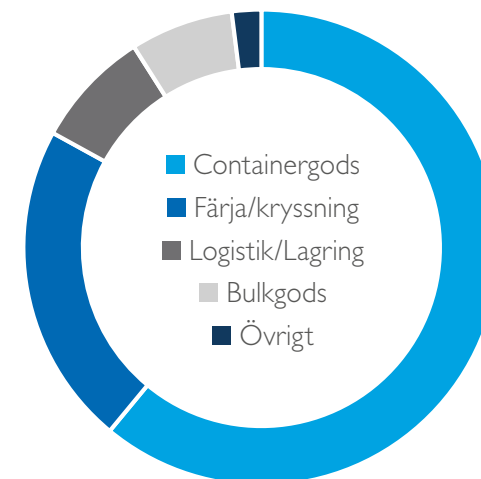
– Det är förstås otroligt glädjande för våra rederier som trafikerar sundet mellan Helsingborg och Helsingör att både trafiken och passagerarna har hittat tillbaka efter ett par år i motvind. Detta tyder på trogna kunder och resenärer som uppskattar servicen, säger Nicklas.

Totalt anlöpte fem lyxkryssare Helsingborgs Hamn samt Ostindiefararen som besökte Helsingborg för första gången under stadens H22 City Expo.

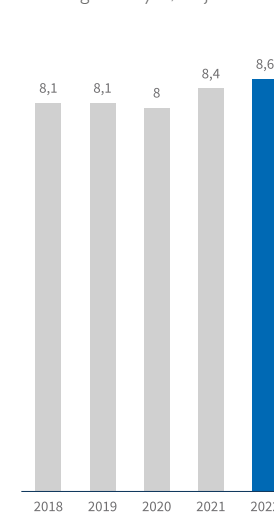
Bulkgodshantering

Omsättningen för bulktrafiken ökade från 23 till 28 miljoner kr under 2022 jämfört med föregående år. En av förklaringarna till ökningen är att energibolaget Öresundskraft ökade sin import av träpellets på grund av situationen på elmarknaden. Med skyhöga elpriser i södra Sverige ökade pelletsanvändningen i Öresundskrafts kraftvärmeverk för produktion av både el och fjärrvärme. ■

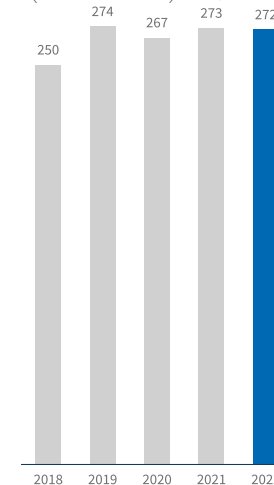
Verksamhetsområden i andel av omsättning



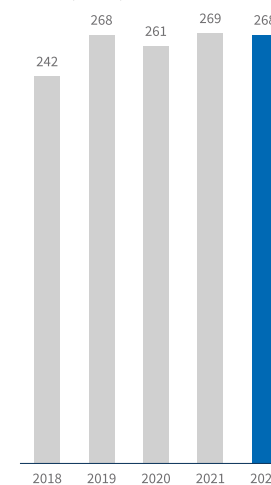
Total godsvolym, miljoner ton



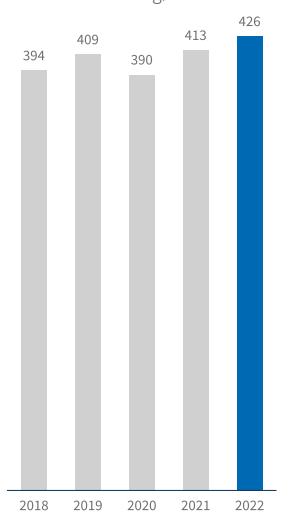
Totalt sjöledes enhetshantering (LoLo och RoRo) TEU, tusen



Sjöledes containerhantering LoLo, TEU, tusen



Nettoomsättning, mnkr



Sveriges mest hållbara hamn

Helsingborgs Hamn har målet att vara Sveriges mest hållbara hamn. Hamnens ambition är att gå före i alla frågor som innebär att hamnverksamheten drivs ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart.

Genom att hamnen kan erbjuda säkra, effektiva och energisnåla arbetssätt som ger låga utsläpp, motverkar global uppvärmning och som ger en säker samt trygg arbetsplats, medverkar Helsingborgs Hamn till näringslivets konkurrenskraft i Helsingborgsregionen och södra Sverige.

Helsingborgs Hamns årsredovisning med en integrerad hållbarhetsrapport kommer att publiceras i mitten på april på: www.port.helsingborg.se/nyheter-media/arsredovisning



ART of MELT

– en unik expedition med Oden

Årets expedition har fått namnet "ART of MELT". Det är första gången Oden styr mot Högarktis innan sommaren och syftet är att ta del av hur vintern övergår till sommar och studera hur det sker. Den data som forskarna vill samla in är viktig för att mer säkert kunna bedöma klimatet i framtiden – både i Arktis och globalt.

Vanligtvis åker inte forskare och Polarforskningssekretariatets medarbetare på expedition förrän sommaren kommit till Arktis och isförhållandena på de nordliga breddgraderna är mer gynn-

samma, men i år är det en annorlunda expedition.

– Forskarna som är med ska på nära håll studera hur säsongen skiftar, när sommaren kommer och hur det sker. Därför är årets forskningsexpedition med Oden rekordtidig, berättar Alex Lüdge, tekniker på Polarforskningssekretariatet.

Fram till avgång i slutet av april arbetar de fyra teknikerna på Polarforskningssekretariatets fartygsbaserade enhet med att bygga den infrastruktur som behövs under expeditionen. Detta sker i Lantmännens lokaler vid sidan av Odens kajplats i spannmålsterminalen. Teknikernas arbete är att tillsammans med forskare, både svenska och internationella, ta fram och förbereda unik teknisk utrustning som krävs för de olika expeditionerna. Alla expeditioner

har ett specifikt område eller tema som de studerar och årets tidiga expedition fokuserar på smältsäsongen.

Metrologi och forskning

När Oden kastar loss från Helsingborg seglar hon mot Svalbard och Longyearbyen som är Svalbards enda större ort med drygt 2 000 invånare. Världens nordligaste bebodda plats.

Den 7 maj lämnar Oden Longyearbyen för att segla till Högarktis med hela expeditionsteamet som består av Chief Scientist Michael Tjernström, professor i meteorologi, och Co-Chief Scientist Paul Zieger universitetslektor i experimentell atmosfärvetenskap, båda från Stockholms universitet. Totalt deltar 39 forskare från 19 lärosäten i tio länder i expeditionen. Under cirka sex veckor

kommer forskarna samla in data och ta luft-, vatten-, snö och isprover.

– Det ska bli jättespännande att få vara med på en så här tidig expedition. Den kommer innebära nya erfarenheter både vad gäller köldläget och ismassorna. Oden har aldrig varit så här långt norrut så tidigt på säsongen så det kan bli en utmaning att ta oss fram i isen, berättar Alex.

Smältsäsongens inledning har inte studerats i detalj sedan i slutet av 1990-talet och det var under förhållanden som skiljer sig dramatiskt från nu.

– Vi måste ha fler och bättre observationer från platser och tidsperioder som är dåligt dokumenterade. Ytterst är målsättningen att öka kunskapen om Arktis klimatsystem. Det gör vi genom att åka dit under en tid på året som har mycket få direkta observationer, berättar Michael Tjernström i en artikel på Polarforskningssekretariatets hemsida.

När Oden väl befinner sig i den nordatlantiska delen av Norra ishavet är målet att ta sig till de områden där varmluft tränger upp söderifrån. Det kräver en flexibel planering och att med utgångspunkt från väderprognoser kunna

förflytta Oden till platser där varm luft kommer in över Arktis. Sedan kommer detaljerade observationer att göras med ett fokus på att förstå viktiga processer i den arktiska miljön.

Ombord på Oden

Under en expedition är det 75 personer ombord på Oden som alla har sitt specifika ansvarsområde. Förutom forskarna och personalen från Polarforskningssekretariatet som har spetskompetensen på den tekniska utrustningen finns även driftsbesättning och sjukpersonal. Områdena som besöks är så isolerade så händer det något är det väldigt långt till närmsta stad och sjukhus varpå olika kompetenser behövs ombord, nära till hands för oförutsedda händelser.

– Min roll ombord på Oden är tekniker. Det innebär att jag ska bistå forskarna med att köra vinschar, se till att alla system fungerar, transportera och sätta upp utrustningar på isen och stå isbjörnsvakt när forskarna är ute och jobbar på isen, berättar Alex.

Oden beräknas vara tillbaka till kaj i Helsingborgs Hamn vid midsommar. ■



FAKTA

Polarforskningssekretariatet är en statlig myndighet med uppgift att samordna och främja svensk polarforskning. Myndighetens huvudsakliga uppgift är att organisera och stödja forskningsexpeditioner till polarområdena och ansvara för forskningsinfrastruktur.

Polarforskningssekretariatets övergripande mål är att verka för ökat internationellt genomslag av svensk polarforskning.

Polarforskningssekretariatet och Sjöfartsverket har genom ett framgångsrikt samarbete utvecklat isbrytaren Oden till en av de främsta plattformarna i världen för forskning i polarområdena.

Polarforskningssekretariatet och Sjöfartsverket har i samverkan sedan 1991 regelbundet genomfört forskningsexpeditioner med Oden i polarområdena.



ODEN

Isbrytaren Oden är en av världens mest kraftfulla icke-atomdrivna isbrytare och Sveriges största isbrytare.

108 m lång

31 m bred

8,5 m djupgående

Toppfart 16 knop

Isbrytarkapacitet 1,9 m tjock is

Helikopterplatta för mindre helikoptrar

Har högsta isklass - polarklassad

Alla bilder: Polarforskningssekretariatet

Your vital link from Helsingborg to the rest of the world – and vice versa

As an independent feeder company Unifeeder acts as a vital link for international container shipping lines by **extending the deepsea liner's reach**. Our efficient utilization of our network enables us to provide flexible, reliable and cost-effective transport solutions.

Unifeeder is a dynamic company with the largest and **best-connected feeder network in North Europe and beyond**. Our extensive and flexible network easily connects **Helsingborg to Poland, UK, Germany, Holland and Portugal**. Via Hubs ports in Hamburg, Bremerhaven and Rotterdam, the rest of the world is also easily reached.



Let's get started!
Contact us at:
se-feeder@unifeeder.com
+45 88 38 03 00
unifeeder.com

Projekt *ny containerhamn* i Helsingborg fortskrider

Arbetet med att undersöka och skapa underlag som ska ingå i Helsingborgs Hamns miljökonsekvensbeskrivning fortgår och i april ska utredningen angående hantering av dagvatten inkluderas med tidigare geotekniska undersökningar.

Dagvattenutredningen granskar olika tekniska lösningar på hur skyfall och yttlig vattenavledning kan utföras på bästa sätt med minimal påverkan på det marina livet i Öresund. Detta är en del i arbetet mot en ny containerterminal och en del i det globala klimatanpassningsarbetet som sträcker sig långt bortom Helsingborg.

Andra delar i framtidens klimatanpassning är havsnivåhöjningar vilket innebär att havsnära nybyggnationer bör ligga minst 3,5 meter över dagens havsnivå.

Under sommaren kommer Helsingborgs Hamn fortsätta sina tekniska undersökningar. Sundets strömmar kommer att kartläggas ur ett naturvärdesperspektiv inför framtida muddring. Av muddringsmassorna, som beräknas uppgå till 1,3 miljoner kubikmeter, hoppas hamnen kunna återanvända en del i byggnationen av den nya containerterminalen.

Omlokalisering och omgivningspåverkan

Pågående arbete sker även med en riskanalys där Helsingborgs Hamn tittar

på risker med en hamnflytt, både ur ett enskilt perspektiv, men också på ett övergripande plan där staden, Kemira och hamnen gemensamt belyser vilka potentiella risker som finns och hur dessa kan mildras.

Andra delar av riskanalysen är olika utsläpp och hur dessa ska hanteras, samt brand och explosionsrisker. Riskanalysen följs av en åtgärdsutredning, vilken tar fram planer på vad som måste göras vid olika scenarion.

Den nya containerterminalen beräknas under rådande omständigheter vara i drift 2029. ■



Pellets i lasten för säkrare el

I över 160 år har Öresundskraft arbetat för att bidra till ett bättre samhälle och en bättre värld. Att skapa gynnsamma förutsättningar för en hållbar framtid genom att erbjuda smarta, effektiva och miljökloka energilösningar.

Öresundskraft ägs av Helsingborgs stad och är ett av de tio största energi- och kommunikationsbolagen i Sverige. De äger bland annat elnätet i Helsingborg, Ängelholm, Bjuv och Åstorp, fjärrvärmenäten i Helsingborg och Ängelholm, Helsingborgs fiberstadsnät, två kraftvärmeverk och en handfull vindkraftverk. Genom intensivt arbete och innovativa lösningar jobbar Öresundskraft för en hållbar utveckling som hjälper till med klimatutmaningarna både lokalt och globalt.

Samarbete för hållbarhet

I Helsingborgs Hamn lossas träpellets varje vintersäsong till Öresundskraft. Pelletsen transporteras direkt från kaj in till Västhamnsverket, ett av Öresundskrafts kraftvärmeverk, och förbränns där till både el och fjärrvärme. Den hamnnära anläggningen är en avgörande faktor för helsingborgarnas el och fjärrvärme, särskilt när kylan kommer. Elproduktionen blir extra viktig när det är ostabilt på elmarknaden vilket varit fallet under 2022 med historiskt höga elpriser.

- Vi måste producera massor med el annars blir priserna ännu högre i Sverige och Västhamnsverket är den stora produktionsanläggningen vi har i Helsingborg för att producera egen el. Den har varit superviktig och vi har kört så mycket vi har kunnat hela vintern, berättar Anders Östlund, vd på Öresundskraft.

Bolagets avfallseldade kraftvärmeverk på Filborna genererar runt 20 Megawatt el medan Västhamnsverket genererar cirka 65.

Hållbara fokusområden

Öresundskraft har strategiskt arbetat fram fyra fokusområden där man anser att företaget kan göra störst nytta. Dessa är:

- Laddningslösningar för transportsektorn
- Carbon Capture and Storage (CCS) eller koldioxidavskiljning som är en del i att förbättra processen vid förbränningen av plast i avfall
- Utbyggnad av den hållbara fjärrvärmen
- Kapacitetsproblematiken när fossila bränslen ska fasas ut

Där utöver ska Öresundskraft vara med och bidra till utvecklingen av vätgas som en hållbar energilösning för framtiden genom att agera som en möjliggörare för olika aktörer, både de som behöver vätgas och de som vill producera den.

- Inom energiområdet just nu händer allt samtidigt och vi kan inte springa på alla bollar utan måste fokusera. Vi har i mångt och mycket satt vår utvecklingsagenda efter vad de stora utsläppsutmaningarna är idag och som är kopplade till klimatet, förklarar Anders Östlund.

Laddlösningar för transportsektorn

Satsningar på laddlösningar för tung trafik och transportsektorn har tagit fart och här går Öresundskraft i spetsen. Tillsammans med Jönköping Energi och Mälarenergi har de beslutat att bilda företaget Gito Heavy Charging Solutions AB som ska skapa laddlösningar för transportsektorn i södra halvan av Sverige.

De tre aktörerna verkar i logistik-tunga delar av landet och tanken är att utveckla ett ladd-nätverk för logistiksektorn som är välplanerat.



- Att enbart möjliggöra laddning i Helsingborg när lastbilen ska till Jönköping löser inte uppdraget. Därför måste vi arbeta nationellt och tillsammans precis som vi gjort på elbilssidan, säger Anders.

Det finns många utmaningar på vägen för stora infrastrukturprojekt. Lämpliga och tillgängliga markytor för laddstationer för tunga transporter är en utmaning, tillgång till tillräcklig effekt på platsen är en annan.

- Med effektbrist i nuvarande elnät är det viktigt att bygga rätt sak på rätt ställe och det är därför vi startar Gito. Om 20 år är vi i en annan situation, men i nuläget är det trångt i näten och då är det viktigt att vi löser uppgiften tillsammans, säger Anders.

Helsingborgs Hamn kommer under 2023 installera två snabbaddare för tung trafik vid Centralgaten för hamnens lastbils kunder och detta projekt leds av Öresundskraft vars hållbarhetsarbete sträcker sig långt bortom sina egna kunders ändamål.

CCS en hållbar lösning

Koldioxidavskiljning eller Carbon Capture and Storage (CCS) är en process där

koldioxid tas bort ur rökgaser. Den koldioxid som plockas bort kan antingen lagras i exempelvis berg där den över tid återgår och mineraliseras eller så kan koldioxidmolekylerna användas till att producera förnybara bränslen.

Tekniken för koldioxidavskiljning finns och fungerar, men logistiklösningarna kring CCS undersöks fortsatt.

- Affärsmodellen, vem som betalar för vad och vilka kostnader som finns gör att det fortfarande är otydligt. Intresset från våra kunder, både avfallslämnare och fjärrvärmeköpare, kring CCS och möjligheten för dem att tillgodoräkna sig negativa utsläpp när koldioxiden plockas bort har varit övervuldigande positiv, säger Anders.

Effekt- och kapacitetbrist

En av de viktigaste frågeställningarna på Öresundskrafts bord är hur man ska lösa effektbristen när elanvändningen fördubblas i och med utfasningen av fossila bränslen inom industrin och transportsektorn samt för att nå stadens mål att vara klimatneutrala 2030.

- Redan nu är vi i kapacitetstaket av vad vi kan plocka ut från det överliggande nätet. Så det vi gör är att titta på vad vi kan göra för att själva producera mer el i våra anläggningar, hur vi kan få våra kunder att producera mer el, och hur vi kan hjälpa dem att bli mer flexibla i sin elanvändning och styra ner sin belastning på nätet under högt belastade tidpunkter, berättar Anders vidare.

Effektkapaciteten från det överliggande nätet ligger på gränsen framför allt när det är kallt ute och på morgontimarna.

Vad kan hamnen hjälpa med i en sådan här situation?

Batterier, både inbyggda i fordon och i laddlösningar kan i framtiden att få en viktig roll och bli en tillgång till elsystemet. Batterier och maskiner kan laddas då el är billig och belastningen i nätet låg, för att sedan användas eller säljas till nätet när effektbehovet är högt. Lag-

ring av el skapar förutsättningar för en hållbar och mer balanserad försörjning.

- Hamnen driver en fantastiskt spännande verksamhet, framför allt då ni börjat elektrifiera era maskiner. Ni är en av de absolut viktigaste intressenterna i framtidens energisystem i Helsingborg. I framtiden kan det finnas tillfällen då ni har laddade maskiner som inte används och då vi kan få använda era batterier och köra tillbaka elen in i elnätet. Stora elanvändare som hamnen kommer vara otroligt viktiga för Öresundskraft. Hur vi tillsammans med våra kunder kan styra effektbehovet kommer vara avgörande för att elnätet ska klara elektrifieringen, berättar Anders.

Storskaliga batterilösningar som gör att energi kan flytta i tid och rum kommer vara viktigt för att klara effektbehovet framöver. Batterier av olika storlek för energilagring kommer få en central roll i den gröna omställningen.

- Jag tror i princip att varje solcellsanläggning som finns kommer ha ett batteri där man kan flytta elen som har producerats till en annan tidpunkt, antingen för att sälja eller själv använda den. Över tid kommer det andra lösningar, vätgas till exempel. Vätgas kommer att vara en jätteviktig del i det hållbara energisystemet i på längre sikt. Vätgas kan lagras i jättestora kvantiteter och man kan producera vätgasen på sommaren med vind- och solenergi och sedan lagra och använda den på vintern. Så kan man inte använda ett batteri, berättar Anders.

Förnybara energikällor och grön omställning

Där finns en tidsfaktor med den gröna omställningen och utfasningen av fossila bränslen inom industrin och transportsektorn som gör att vissa energilösningar på kort sikt fungerar bättre än andra. Förnybar energi behövs och det är flera alternativ i kombination som kan lösa efterfrågan. Vindkraft till havs är en relativt liten investering som går fort att ta i bruk, likaså mikroproducenter av el via solcellsanläggningar, både privat och kommersiellt. Men dessa är väderberoende och här kommer gas-

turbiner och vätgas in. På sikt behövs även kärnkraft för att balansera näten när elanvändningen stiger.

- Det vi står inför är nytt och det är många frågor som ska besvaras och utmaningar att möta. Vi måste jobba tillsammans, omfamna varandras kunskap och dela risk på ett helt annat sätt än vad vi gjort tidigare. Vi måste samarbeta för att täppa till kompetensgap och ha ledare på plats som törs och vill samarbeta, avslutar Anders. ■



På bilden syns Anders Östlund, vd på Öresundskraft.

"Tillsammans för 17" är Öresundskraft ledstjärna. Det är också mål nummer 17: Genomförande och globalt partnerskap, i FNs 17 globala mål för hållbar utveckling.



Helsingborg - näst bästa logistikläget i Sverige 2023

Intelligent Logistik har genomfört sin årliga ranking av Sveriges bästa logistiklägen. Helsingborgsregionen är fortsatt i topp. Med samma poäng (93) som förra året blev det en stark andra placering.

Sedan 2001 har tidningen Intelligent Logistik listat de 25 bästa logistiklägena i Sverige. Listan kombinerar både hårda kriterier som infrastruktur, godsflöden, marktillgång logistikstock och etablering, med mjukare värden som logistikkompetens samt regionalt samarbetsklimat. En sammanvägning av alla parametrar bidrar till ett slutgiltigt betyg och placering på listan.

Med 93 poäng av 100 möjliga kniper Helsingborgsregionen andra platsen med 168 000 kvm nya ytor som bidrar till att regionen ser ännu ett starkt tillväxtår ytmässigt, en utveckling som ser ut att hålla i sig även 2024 när DSVs jätteanläggning på 150 000 kvm i Landskrona beräknas stå klar.

Den samlade logistikvolymen i regionen är cirka 450 000 kvm. Nowaste Logistics och Greenfoods anläggningar på 71 000 respektive 44 000 kvm vid E4 i Långeberga, är idag de två största.

En kugge i logistiknavet

Helsingborgs Hamn planerar bygga en ny containerterminal som ska dubbla containerkapaciteten och därmed säkerställa hanteringen av containrar under lång tid framöver. Med i motiveringen för Helsingborgsregionens placering finns bland annat byggnationen av hamnens nya containerterminal.

Gemensamma satsningar i regionen visar att resurserna och kompetensen finns just här. Runt om i Helsingborgs-

regionen verkar exportföretag som har hela världen som sin marknad. Att de ligger i Helsingborgsregionen är ingen slump. Historiskt sett har läget vid Öresund alltid varit av stor betydelse för handeln, och staden är en etablerad logistikstad med fina förgreningar av både land- och sjöinfrastruktur.

- En väl fungerande hamn som länkar samman Skandinavien med Europa och världen är en förutsättning för fortsatt utveckling och tillväxt inom det regionala näringslivet. Regionens redan starka position inom logistik skapar bra förutsättningar även för nya logistik-satsningar, säger Nicklas Romell, CCO i Helsingborgs Hamn.

Ungefär 90 procent av all frukt och grönt som äts i Sverige transporteras via Helsingborg. Hamnen är störst i Sverige inom segmentet kylcontainers

vilket bidrar till regionens starka position inom livsmedelshantering.

Konjunktur och framtidsutsikter

2022 var ett rekordår inom byggnation av logistikanläggningar. Totalt rörde det sig om 1,3 miljoner kvm lagerytor. Om alla planer för nya anläggningar 2023 fullföljs blir det ytterligare ett rekordår med nästan 1,5 miljoner kvm ny logistik. Konjunktoren gör det dock osäkert om alla planerade byggnationer kommer genomföras 2023 enligt uppgifter från Intelligent Logistik. ■

Helsingborgregionens placering i Intelligent Logistiks ranking de senaste åren:

2023	2
2022	1
2021	2
2020	2
2019	3
2018	4

Spedition
Tullhantering
Containers
Klarering

www.haegerstrands.se



HAEGERSTRANDS
SHIPPING & LOGISTICS

Tel: 070-7384902 E-post: paul.hernestam@haegerstrands.se

Bedömningskriterier 2023 – Förklaring och viktning:

YTA (max 25 poäng) – Helsingborgsregionens poäng 22 Lägets samlade logistikstock, tillkommande logistikyta de senaste fem åren och särskild vikt för årets logistiketableringar.

FLÖDEN/GEOGRAFI (max 20 poäng) – Helsingborgsregionens poäng 18 Godsflöden för konsumentvaror i och genom läget/regionen och avstånd till Sveriges demografiska tyngdpunkt. Närhet till konsumentmarknader och starka godsstråk premieras.

INFRASTRUKTUR (max 20 poäng) – Helsingborgsregionens poäng 19 Allsidighet, tillgänglighet och hållbarhet i logistisk infrastruktur; vägar, järnvägar, hamnar, fraktflyg, kombi- och paketterminaler. Starkt sjö- och järnvägsnät är styrkor ur hållbarhetssynpunkt. Även el-kapacitet vägs in i bedömningen.

KOMPETENS (max 15 poäng) – Helsingborgsregionens poäng 15 Samlat utbud av logistikkompetens, arbetskraft samt relevant forskning & utbildning.

NÄTVERK/FÖRETAGSKLIMAT (max 10 poäng) – Helsingborgsregionens poäng 10. Samarbetsklimat, näringslivsklimat och aktiva regionala logistiknätverk.

MARK (max 10 poäng) – Helsingborgsregionens poäng 9 Samlad tillgång till och pris på etableringsbar logistikmark. Extra vikt för aktivt skapad, byggklar mark.

Intelligent Logistiks motivering till Helsingborgsregionens 2:a plats:

"Med 168 000 kvm tillkommande ytor 2023 har läget ännu ett starkt tillväxtår ytmässigt, en utveckling som ser ut att hålla i sig även 2024 när DSVs jätteanläggning i Landskrona beräknas stå klar. Regionen satsar starkt på att skapa ny etableringsmark för logistik men möter växande utmaningar i att hitta mark i konkurrens med höga jordbruksvärden. Läget i Öresundsregionen präglas av en logistikfastighetsmarknad med låga vakansgrader och aktiva lokala fastighetsaktörer. Helsingborgsregionen har en väletablerad hantering inom frukt- och färskvaror men utvecklas även inom segmenten Tredjepartslogistik (TPL) och e-handel. Helsingborg är motorn i ett starkt regionalt näringslivssamarbete med elva kommuner i Familjen Helsingborg och har spetsutbildning inom bland annat förpacknings- och returlogistik vid Campus Helsingborg. Landets näst största containerhamn planerar en miljardinvestering i en hamnflytt, en satsning som kommer att fördubbla containerkapaciteten."

JAS Sweden is committed to providing service at a level of excellence that exceeds every industry standard and we do so at a competitive price.

We accomplish this by creating an environment that encourages and rewards our employees on reaching their full potential by emphasizing quality service to our customers.

Gothenburg

Torgny Segerstedts gatan 80
Box 1037
405 22 Gothenburg
Sweden
Telephone: +46 (0) 31 85 79 00
Email: SE-pricing@jas.com

Helsingborg

Strandbadsvägen 13d
Box 945
251 09 Helsingborg
Sweden
Telephone: +46 (0) 42 400 41 50
Email: SE-pricing@jas.com

Jönköping

Klubbhusgatan 15
553 03 Jönköping
Sweden
Telephone: +46 (0) 031 85 79 66
Email: SE-pricing@jas.com

Luleå

Handelsvägen 11
973 45 Luleå
Sweden
Telephone: +46 (0) 920 24 77 50
Email: SELLA-office@jas.com

Skellefteå

Verkstadsvägen 1
931 61 Skellefteå
Sweden
Telephone: +46 (0) 910 73 22 86
Email: SE-ALL-SFT@jas.com

Stockholm

Söderbyvägen 1
195 60 Arlandastad
Sweden
Telephone: +46 (0) 8 470 49 70
Email: SE-pricing@jas.com

Sundsvall

Skönsbergsvägen 63
Box 75
851 02 Sundsvall
Sweden
Telephone: +46 (0) 610 14 19 80
Email: SESDL-Office@jas.com

THE HIGHEST STANDARDS

JAS prides itself on its exceptional service and competitive pricing that comes about through the hard work and skill of the people who make up the JAS organization. The mission of JAS is to focus on innovation and maintain a commitment to deliver the product securely and on time.



AIRFREIGHT



CUSTOMS BROKERAGE



OCEAN FREIGHT (FCL & LCL)



SHORT SEA



ROAD FREIGHT



RAIL FREIGHT

Services Offered:

Air
Ocean
Sea/Air
Short Sea
Rail
Customs Brokerage
Project Logistics: Door-to-Door
Supply Chain Management
PO Management Activities
National & Int'l Road Transport
Pharma & Healthcare Support
Marine Services



Batterielektrisk högkapacitet

Tillsammans med GDL Sjöcontainer och Scania effektiviserar Höganäs AB sina transporter mellan Höganäs och Helsingborgs Hamn. En batterielektrisk lastbil trafikerar sträckan vilket minskar både klimatpåverkan och ljudnivåerna från transporter.

Tidigare har vi skrivit om Höganäs och GDLs satsning på högkapacitetstransporter (HCT) som innebär att fordon får ta en totalvikt på 74 ton istället för 64 ton. Detta betydde att Höganäs

kunde halvera sina transporter mellan fabriksområdet och Helsingborgs Hamn eftersom de kunde lasta två containrar i stället för en på varje lastbil.

– Nu tar vi nästa steg och utökar med ett tredje HCT fordon som drivs med el. Att kunna bidra till klimatomställningen, genom att i ett så här tidigt skede köra väldigt tunga transporter med eldrift, känns viktigt och spännande, säger Johan Walther, Supply Chain Manager på Höganäs AB.

Företaget uppskattar att koldioxidutsläppen kan sänkas med upp till 130 ton/år, vilket blir en total minskning med 98 procent under lastbilens livslängd jämfört med en dieselbil. Höganäs ABs mål är att nå netto noll klimatpåverkan i hela värdekedjan till 2037 och i den egna produktionen till 2030.

Testkörning

I december genomfördes en testkörning till och från hamnen med den batterielektriska lastbilen som är den enda i sitt slag då den kan hantera vikten på 74 ton. Testkörningen gick bra och högkapacitetstransporterna med den nya batterielektriska lastbilen trafikerar dagligen 111:an mellan Höganäs och Helsingborgs Hamn.

Laddning av tunga fordon

För att främja den gröna omställningen av transportsektorn kommer två laddstationer för tunga fordon att byggas vid Centralgatan i Helsingborgs Hamn. Öresundskraft leder detta arbete som påbörjas under sommaren och beräknas vara driftklar runt årsskiftet. ■

Hamnens kunder har tyckt till

Varje år skickar Helsingborgs Hamn ut en webbaserad kundundersökning. Både resultatet och deltagarnivån är hög under 2022. 53 procent av alla tillfrågade genomförde undersökningen och resultatet blev ett NKI-värde (Nöjd Kund Index) på 77. En siffra som blir extra betydelsefull då 2022 var ett år med många utmaningar både lokalt och globalt.

NKI-värdet för Helsingborgs Hamn har legat stabilt högt sedan 2018:



Undersökningen bidrar med viktig information och underlag i hur hamnens service och tjänster fungerar, samt områden som kan utvecklas och förbättras. Resultatet från kundundersökningen utgör en viktig del i hamnens arbete med att identifiera och utveckla tjänster, serviceutbud och hållbarhets-

arbetet. Men det handlar inte bara om att förbättra inom de områden som identifieras i undersökningen, utan även att underhålla och bibehålla de verksamhetsområden som redan fungerar bra.

– Nöjda kunder är en av de viktigaste pelarna i vårt uppdrag som bygger på ett nära och långsiktigt samarbete. Resultatet visar att majoriteten av våra kunder är som helhet nöjda och att vårt resultat är starkt, trots att året bjudit på många oväntade utmaningar. Men vad som än sker så är kunderna och deras behov fortsatt vårt fokus, säger Nicklas Romell CCO Helsingborgs Hamn.

Undersökningen och kundlojalitet

Sedan 2018 har samma undersökningsmetod använts, vilken är en metod som är anpassad för att kunna se kontinuerliga mätvärden över tid. Kundundersökningen genomförs årligen och innehåller bland annat grunden för ett NKI-värde, ett standardiserat och etablerat mått på nöjdhet, NPS-värde, ett standardiserat och etablerat mått på lojalitet samt ett hållbarhetsavsnitt.

Net Promoter Score, (NPS) är en måttstock på kundlojalitet som baserar sig

på frågan ”Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera Helsingborgs Hamn till en kollega eller annat företag?” 2022 uppgår NPS till 42 vilket är en minskning från föregående år och en fråga som hamnen kommer arbeta vidare med.

– Jag vill passa på att tacka alla kunder som tog sig tid att svara på vår kundundersökning. Era åsikter är oerhört värdefulla i vårt arbete och NPS-resultat visar hur viktigt det är att vi fortsätter värna och vidareutveckla våra relationer samt nätverk, säger Nicklas.

Hållbarhetsarbete

Undersökningen bidrar även med viktig information till hamnens hållbarhetsarbete och senaste undersökningen visar att infrastruktur som kajer och vägnät, samt utsläpp av olika former bör prioriteras. I årets undersökning infördes en ny fråga ”Hur nöjd är du med Helsingborgs Hamns hållbarhetsarbete generellt?” där svaren indikerar ett högt förtroende för hamnens hållbarhetssatsningar.

Varje år rangordnar deltagarna i undersökningen vad de anser att hamnen ska fokusera på och 2022 års hållbarhetsområden ser ut enligt nedan tabell:

Hållbarhetsområden rangordnade av de svarande

Placering i prioritetsordning	2022	2021	2020
Infrastruktur - kajer och vägnät	1	1	2
Utsläpp – Luftföroreningar	2	3	5
Utsläpp - växthusgaser, global uppvärmning	3	4	7
Teknisk utveckling	4	5	3
Nöjda kunder	5	2	1
Energianvändning	6	6	9
Informationssäkerhet	7	10	10
Näringslivsförutsättning i verksamhetsregion	8	7	4
Arbetsmiljö	9	9	6
Indirekta utsläpp dvs. kunders och samarbetspartners klimatpåverkan	10	8	8

Besök

i Helsingborgs Hamn



Under slutet på mars bjöd Green Cargo och Helsingborgs Hamn in till en gemensam intermodal frukostträff på hamnkontoret i Helsingborg. Ett uppskattat och givande nätverk för hållbara logistiklösningar.



Långväga gäster från Boliden Skellefteå kikade in på Skåneterminalen. Från vänster: Anders Paulsson, Ingela Stenmark, Nils Lindkvist, Dennis Nilsson och Henrik Stranning.



Anders Paulsson (v) tog emot Håkan Andersson (h) från TriLog.



Anders Paulsson (v) tog emot ett besök från Geodis Sweden AB som hade med sin kund Affäri AB, Osby.



Urban Williamsson (h) från Containerships kom till Helsingborgs Hamn för att träffa Nicklas Romell (v).



Under besöket från Södra Sveriges Trävaruexportförening bjöd Anders Paulsson på både föreläsning och rundtur i hamnens operativa hamndelar.

Pär, en projektledare för framtidens hamn



På hamnens resa mot en ny containerhamn skapas nya kompetensbehov och tjänster. Möt Pär Kraft som är ett av hamnens nya ansikten och som har axlat hamnens nya titel — Projektledare Logistik.

Det var via LinkedIn Pär fick veta att Helsingborgs Hamn sökte projektledare inom logistik till den nya containerterminalen. Lockelsen i att få arbeta med produkter han redan kände till, få se resultatet av sitt arbete på hemmaplan och bidra till Helsingborgs utveckling gjorde att Pär skickade in en ansökan.

Maskiningenjör

Pär kommer till hamnen efter många år på Bruks-Siwertell AB i olika positioner. Första rollen var som konstruktör, sen vidare till Team leader inom konstruktion, Teknisk projektledare, Offertingenjör för fartygsslossare och bulkterminalanläggningar, Projektledare på serviceavdelningen och 2021 blev han chef över företagets Fältserviceavdelning med ett team på nio personer.

– På Bruks-Siwertell AB har jag arbetat och utvecklat produkter och maskiner som används i bulkhamnar över hela världen. Där konstruerades, producerades och levererades lösningar för lossning, lastning och transport av torra bulkmaterial. Erfarenheterna från att se djupgående tekniska detaljer kombinerat med övergripande utrustningsmål kommer väl till pass i min roll som Projektledare för Logistik i hamnflytten, säger Pär.

Logistikflöden och utrustning

I sin roll som projektledare för logistik arbetar Pär under Tekniska avdelningen och fokuserar på logistikflödena och utrustningen som är förknippad med flödet i den framtida containerterminalen. Initialt arbetar Pär med ett delprojekt som inleds med informationsinsamling, undersökningar och en utredning i syfte att hitta en optimerad lösning för att uppfylla behoven i den nya containerhamnen.

I hamnen arbetas det just nu intensivt och på bred front med att implementera ett nytt Terminal Operating System (TOS) som är ett första viktigt steg mot den framtida kapacitetseffektiva terminalen. Trots att Pär inte är direkt

inblandad i implementeringen ser han fram emot när det tas i drift.

– Det är ett nödvändigt och viktigt steg som tas i hamnen både gällande driften av vår befintliga produktion och som förberedande åtgärd inför den nya hamnen, säger Pär.

Natur och musik

Pär växte upp i en pittoresk liten by utanför småländska Vetlanda med rödhusknutar och "Emil-känsla", men bor nu utanför Helsingborg i Viken tillsammans med sin fru och två barn.

När Pär gick i tredje klass började han spela saxofon. Genom hela livet har instrumentet följt honom, till och med i lumpen där han blev antagen som saxofonist i Armens musikkår. Intresset för att spela i blåsorkester håller fortfarande i sig och Pär är en aktiv medlem i Höganäs musikkår.

På fritiden ägnar sig Pär gärna åt att fiska havsöring och han är glad att naturen även lockar resten av familjen med utflykter till Kullaberg nära till hands. Övrigt intresse är att spela tennis, något han delar med sin fru. ■



Fyra snabba med Pär:

Kaffe eller te?

– Kaffe.

Morgon- eller kvällsmänniska?

– Kväll.

Sverige eller utlandssemester?

– Sverige.

Finns det något speciellt få personer vet om dig?

– Jag har spelat saxofon för kungen.



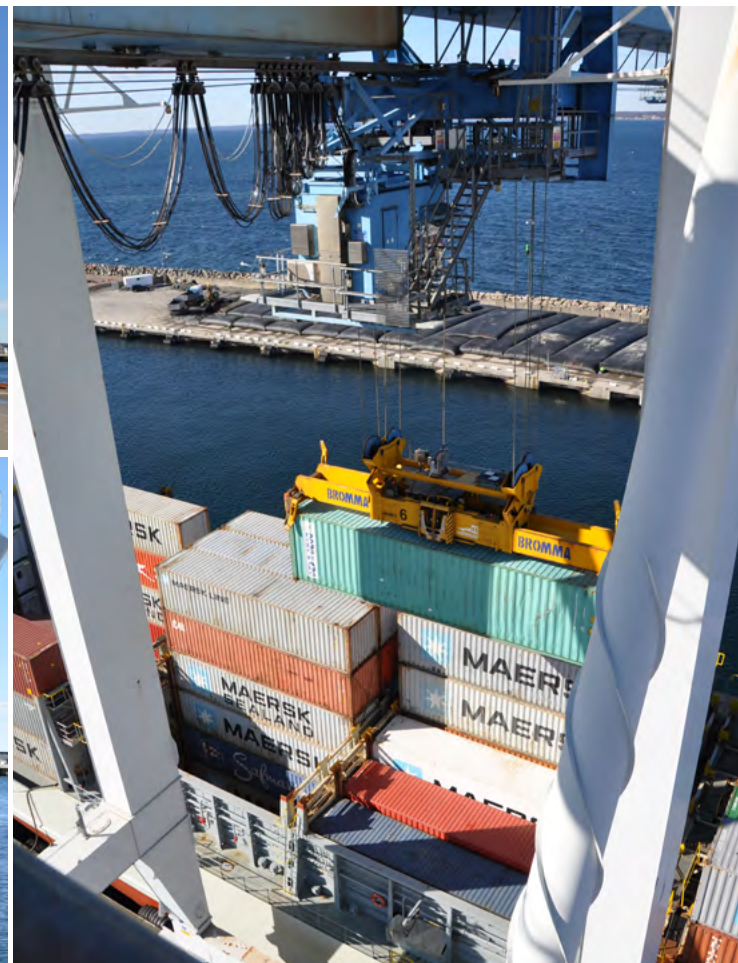
Lastat & lossat



Elbwinter som trafikerar Containerships slinga med ett fönster i Helsingborg varje onsdag ses här vid kaj 906 i Västhamnen. Bild: Lennie Nordin.



Bianca Rambow seglar på en av Unifeeders slingor med Helsingborg som destination. Denna dag hade hon 267 containrar med sig som skulle lossas och lastades sedan med 171 nya för vidare transport på slingan. Bilder Catharina Lind.



MV Latika Naree lastas med spannmål för Lantmännen i Spannmåls-terminalen innan avfärd mot slutdestination San Juan i Puerto Rico. Fartyget klarerades av Citadel Shipping som även fotograferade tillfället med bilden nedan.



Vid kaj 904 ligger MSC Amy (v), ett av 730 containerfartyg i MSCs flotta som trafikerar en av rederiets 260 slingor och bidrar till att MSC nu är världens största containerrederi. Samtidigt lossas MV Floragracht (h) vid kaj 903 som har pellets i lasten. Floragracht klarerades av Citadel Shipping. Bild: Citadel Shipping.



MV Norvind låg vid kaj 600 i Spannmålsterminalen med timmer i lasten, klarerades av Citadel Shipping.



Den snabbaste vägen till Danmark



Välj
elfärjan!

Helsingborg — **FORSSEA** — Helsingør

www.forsea.se

TÄVLING I TURLISTAN NR 1 2023

1:a pris

Tur/returresa med ForSea, Helsingborg-Helsingør samt Rødby-Puttgården för bil och 9 personer.

2:a & 3:e pris

Tur/returresa med ForSea över Öresund för bil och 9 personer.

4:e & 5:e pris

Tur/returresa med ForSea över Öresund för två personer

Vinnare i Turlistan nr 3 / 2022

1:a pris:
Marita Andersson
Hamburg Süd

2:a pris:
Yuphin Odbang
Resturang Assistans

3:e pris:
Robin Christensen
MSC

4:e pris:
Alexandra Jagrell
Camp Scandinavia AB

5:e pris:
Tony Ernstsson
Hansaverkehr AB

1. Öresundskraft har arbetat för ett bättre samhälle och en bättre värld länge. Hur länge har Öresundskraft funnits?

- A. 150 år B. 160 år C. 170 år

2. Höganäs AB tillsammans med GDL har utökat med ytterligare en högkapacitetslastbil, tillverkad av Scania. Vad är det som är speciellt med den?

- A. Den är batterielektrisk
B. Den kan transportera ännu tyngre laster
C. Den drivs på vätgas

3. I den årliga kundundersökningen som Helsingborgs Hamn utför mäts olika standardvärden. Ett av dem är NPS. Vad står det för?

- A. Not Persistent Score B. Net Percent Score C. Net Promoter Score

4. Hamnens nya projektledare inom logistik, Pär Kraft, spelar ett blåsinstrument. Vilket?

- A. Klarinett B. Trumpet C. Saxofon

5. Hur många bedömningskriterier ingår i Sveriges bästa logistikläge?

- A. Sex B. Fem C. Sju

NAMN: _____

FÖRETAG: _____

ADRESS: _____

POSTNR/ORT: _____

Skicka eller mejla svaret till:
Turlistan/Tävling 3 / 22
Helsingborgs Hamn AB,
251 89 Helsingborg.
kontakt@port.helsingborg.se

Go-live för Navis i Helsingborgs Hamn

Testning, integrering och implementeringen av hamnens nya TOS, Navis N4 är pågående och den 2 oktober förväntas terminalsystemet tas i drift. Detta är senare än först planerat, men då hamnen vill säkerställa att övergången sker med minimal inverkan på verksamheten, samt att användarvänligheten för hamnens kunder ska vara säkerställd har beslutet tagits att senarelägga driftsättningen.

Information om senareläggningen av driftsättningen skickades i ett nyhetsbrev den 27 februari.

Arbetet med att sammanställa instruktionsmanualer är i full gång. Mer information, inloggningsuppgifter och instruktioner kommer delas med alla kunder i god tid innan "go-live" datumet den 2 oktober.

Föravisera din ankomst!

Under våren kommer Helsingborgs Hamn ta nästa steg i föraviseringen. Redan idag använder majoriteten av alla chaufförer som besöker hamnen tjänsten som gör att in- och utpasseringen genom Centralgaten går snabbt och effektivt.

I strävan mot att alla kunder ska föravisera kommer en avgift att införas för de som väljer att inte använda tjänsten utan behöver assistans från personal i gaten. Detta gäller inte de som hämtar eller lämnar gods som kräver speciell hantering, så som till exempel farligt gods.

Detaljerad information om hur man skaffar ett konto för att föravisera kommer skickas genom nyhetsbrev till speditörer och åkerier. All information kommer finnas tillgänglig på hamnens hemsida, med steg för steg manualer på både svenska och engelska hur man går till väga med att föravisera.

För mer information kontakta:
gate@port.helsingborg.se
eller 042-10 63 26.

Annonsera i Turlistan!

Vill du annonsera i Turlistan eller har du ett tips på vad du tycker att vi ska skriva om?

Hör av dig till oss på
kontakt@port.helsingborg.se

HAMNa rätt i Helsingborgs Hamn

Port & Terminal Operations

BERTH PLANNER

For questions concerning vessel arrival and departure, as well as operational issues.

operations@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 73 13 (office hours)

Duty: +46 732 31 58 69

VESSEL PLANNER (weekdays 6:00 – 20:00)

For questions concerning discharge/loading files, EDI, depot issues, cleaning, PTI and depot release orders.

vessel@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 66 34

RAIL PLANNER (weekdays 6:00 – 20:00)

For questions concerning train operations, depot issues, cleaning, PTI and depot release orders.

rail@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 66 21

CENTRAL GATE (weekdays 6:00 – 20:00)

For questions concerning pre-notification of units.

gate@port.helsingborg.se

Phone: + 46 42 10 63 26

IMPORT SERVICE (weekdays 7:30 – 16:00)

For questions concerning import units and customs clearance for imports.

import@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 63 27

EXPORT SERVICE (weekdays 6:00 – 20:00)

For questions concerning export bookings and documents.

export@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 66 34

Booking

CARGO SERVICE (weekdays 7:30 – 16:00)

For bookings and questions concerning stuffing and stripping.

cargoservice@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 63 59

CUSTOMER SERVICE (weekdays 7:30 – 16:00)

For questions concerning invoices, etc.

customerservice@port.helsingborg.se

Phone: +46 42 10 62 57 Catharina Andersson

Phone: +46 42 10 63 59 Susanne Johansson

Port of Helsingborg

Postal address: SE-251 89 Helsingborg

Visit address: Oceangatan 3, Helsingborg

Phone: +46 42 10 63 00

Email: info@port.helsingborg.se

www.port.helsingborg.se

Sales



Mark Wieden
Key Account Manager / Cruise Manager,
Helsingborgs Hamn
förnamn.efternamn@port.helsingborg.se
070-870 15 18



Nicklas Romell,
CCO, Helsingborgs Hamn
förnamn.efternamn@port.helsingborg.se
070-627 64 07



Anders Paulsson
Key Account Manager, Helsingborgs Hamn
förnamn.efternamn@port.helsingborg.se
072-961 17 91

SHIPPIS

I HELSINGBORG 27/4



Varmt välkommen till Shippis i Helsingborg!

Det krävs ingen föranmälan och du får gärna sprida inbjudan vidare inom din organisation.

Vi ses på Hamnkrogen torsdagen den 27/4, drop-in från kl. 17.00



H A M N K R O G E N

