

ADPNyt

Nr. 1 / 1. årgang

September 2005

Skærver i Nyborg giver fremgang hos ADP

ADP's halvårsregnskab - bagsiden



Velkommen til et mere åbent ADP

Mange af de ting, vi europæere forbruger i hverdagen - fra Kina, USA, Østeuropa Sydamerika, Sydafrika, Australien med mere - transporteres ad søvejen. Det samme gælder råvarer i form af blandt andet stål, korn, foderstoffer, olie og benzin.

Det globale behov for transport er i kraftig stigning, og presset på de europæiske havne øges.

For at kunne følge med efterspørgslen og give havnens kunder - og dermed kundernes kunder - en ordentlig service må mange havne derfor udvide i de kommende år.

Hos ADP har vi også udviklingsplaner, som skal sikre, at vi på længere sigt fortsat kan honorere de krav, der fra mange sider stilles til os som Danmarks største havnesystem.

Opfordring til dialog

Vi ønsker en udvikling i tæt dialog med samarbejdspartnere, kunder og lokalsamfund og mener, at information om strategier og planer samt åbenhed i det hele taget er en vigtig forudsætning for at nå dette mål.

Derfor har vi taget initiativ til dette nyhedsbrev, som vil udkomme

tre gange om året. Vi vil også udsende flere pressemeddelelser og være synlige på andre områder.

Leder af Arne Tirsgaard
- side 2

ADP's strukturplan
for Fredericia Havn
- side 3



Af bestyrelsesformand
Arne Tirsgaard

”Forstoppelse” i Europas havne

Vi lever i en hastigt foranderlig verden, hvor den internationale samhandel vokser med det dobbelte af bruttonationalprodukterne. Det sætter sig spor i udviklingen i Østen - især i Kina, der forventer mere end en fordobling af containertrafikken over de næste fem år.

På en nylig konference i Antwerpen blev det endnu engang gentaget, at de europæiske havne ikke kan følge med, og man taler åbent om ”forstoppelse”. Den udvikling vil naturligvis også smitte af på aktiviteterne i Danmark, i hele Østersøen og Baltikum - og dermed på udviklingen af ADP's terminaler.

De forudsætninger og betragtninger, som ligger til grund for ADP's strategiplan 2010, har således vist sig at holde stik, hvorfor en udvikling af havnene samt bedre udnyttelse af deres faciliteter er en absolut nødvendighed for at sikre fremtiden, og at den ikke ”kører uden om” os.

Vi borgere i Danmark mærker også udviklingen i vores dagligdag. Vi kan ikke åbne en avis, et ugeblad eller detailhandelens ugentlige annoncereblade, uden at de er fyldt med varer, som er produceret et andet sted i verden, har været transporteret en eller flere gange for at ende som et naturligt forbrugsgode eller produkt hjemme hos os.

ADP's havne indgår i denne transportkæde, og især Fredericia Havn er transportmæssigt omdrejningspunkt for jernbane-, vej- og søtransport. ADP spiller en væsentlig rolle for de store industrier i hele Trekantområdet og på Fyn. Vore havne har således en vigtig mission, og det er op til lokalsamfundene at afgøre, om de vil udnytte de store muligheder.

Area Manager Anders Refsgaard, DFDS Tor Line:

”Ro/Ro udvidelse nødvendig for at følge med udviklingen”

”Mængden af gods, som sendes med Ro/Ro færger til Rusland og de baltiske lande, vil stige i takt med væksten i primært den russiske økonomi.

Hvis Fredericia Havn skal have mulighed for at få del i de øgede godsmængder, er det klart en fordel at gennemføre den planlagte strukturændring og anlægge en ny Ro/Ro terminal. Ellers bliver pladsen hurtigt for trang,” siger Area Manager Anders Refsgaard, DFDS Tor line A/S.

Rederiet er én af de største operatører på Ro/Ro markedet i Østersøen, og Fredericia indgår som et vigtigt led i det vidtforegrene net af Ro/Ro ruter.

To gange om ugen afgår DFDS Tor Line fragtfærgen med lastvognstrailere fra Fredericia via København til Klaipeda i Litauen, hvor trailerne køres videre til deres bestemmelsessted af lokale chauffører.

Den øgede godsmængde har senest medført, at rederiet har indsat den større fragtfærge ”Tor Cimbria” på ruten, og Anders Refsgaard imødeser, at godsmængden generelt vil vokse år for år:

”Vi regner med en stigning, som afspejler væksten i bruttonationalproduktet (BNP) i Rusland, der forventes at blive på mellem 5 og 8 procent om året,” siger Anders Refsgaard.

Fredericia er det rigtige sted

Ro/Ro færgernes rutenet er under stadig udvikling. Med Fredericia Havns centrale placering i forhold til Danmarks primære industriproduktion vil den fortsat indgå som en væsentlig brik i DFDS Tor Lines strategi.

”Fredericia Havn er det eneste rigtige sted i Jylland til Ro/Ro. Den største del af industrien er placeret i Trekantområdet, og Fyn ligger ”lige ved døren”. Vi forventer at blive i Fredericia i fremtiden og vil løbende tilpasse tonnagerne efter behov,” siger Anders Refsgaard.

Han mener, at den potentielt større godsmængde på Fredericia Havn bør medføre både lavere havne- og stevedoreomkostninger og give mulighed for synergier, hvis de oplagte muligheder for at kombinere bil, bane og skibstransport udnyttes optimalt.



”Ro/Ro trafikken vil stige med 5 til 8 procent pr. år,” siger Anders Refsgaard.



Strukturplan samler brikkerne til fremtidens havn

Realiseringen af ADP's strukturplan for Fredericia Havn skal sikre, at havnen i overensstemmelse med udviklingen fortsat har plads til alle aktiviteter og kan honorere de krav, som kunderne stiller til havnen.

Lighed med andre havne har Fredericia Havn udviklet sig ved knopskydning, hvor nye aktiviteter gennem årene er blevet lagt ved siden af eksisterende. Den voksende godsmængde, specialiseringen inden for de enkelte godsområder samt den forventede udvikling skaber i midlertid behov for at lægge "brikkerne" til en ny struktur.

Fredericia Havns fem forretningsområder - Ro/Ro, containere, flydende bulk, tør bulk og stykgods - er i vækst.

Fra 1999 til 2004 steg mængden af Ro/Ro gods i Danmark med cirka 50 procent fra godt to mio. ton til næsten tre mio. ton, og stigningen vil efter alt at dømme fortsætte. Denne transportform (lastbiltrailere på færger) anvendes i stor udstrækning både til eksport af industrigods til de nye EU medlemslande og Rusland

og til import af forbrugsvarer fra de samme lande.

Den globale containertrafik forventes at ville stige inden for en kortere årrække. Det vil også medføre øget aktivitet på Fredericia Havn.

Et tredje område, som kræver plads, er landbrugsprodukter. Som én af to hovedhavne for dansk landbrug er Fredericia Havn indskibningssted for store mængder foderstoffer og gødning og udskibningssted for blandt andet maltbyg. Der anvendes større og større skibe, som kun kan anløbe havne med stor vanddybde.

Ny Ro/Ro terminal vil skabe "luft"

For at skabe luft på havnen til udvikling af ikke mindst Ro/Ro og containertrafikken indgår en ny Ro/Ro terminal i Fredericia Havns strukturplan.

Den nuværende terminal på 30.000 kvadratmeter har ikke kapacitet til det stigende antal trailere. Endvidere opstår der plads- og trafikproblemer på havnen, når store foderstofskebe skal losses, hvilket i dag finder sted lige ved siden af containerområdet.

Ved at løfte Ro/Ro terminalen ud

af den nuværende struktur og anlægge en ny dobbelt så stor terminal i havnens sydlige ende opnås en række fordele:

Ro/Ro aktiviteten får optimale forhold og plads til at vokse. Containeraktiviteten får tiltrængt plads, og der bliver mulighed for at håndtere containere, uanset at der samtidig skal losses et foderstofskebe. Effektiv håndtering er helt afgørende for, at ADP kan opretholde sin konkurrencedygtighed på dette område.

Endvidere bliver der plads til nye aktiviteter og anlæg af en jernbaneringforbindelse, som vil effektivisere logistikken på havnen og knytte bane-, bil- og skibstransport bedre sammen.

Optimalt omdrejningspunkt

Men sin centrale beliggenhed i forhold til den primære danske industriproduktion, nær det store motorvejskryds med forbindelser mod nord, syd, øst og vest og nær Transportcenter Taulov, er Fredericia Havn det optimale omdrejningspunkt.

Vesthavnen - nyt attraktivt område

Virksomheder, der håndterer stykgods, projektlaster, tør bulk - eller leder efter en grund til en havnerelateret produktionsvirksomhed - kan næppe finde en bedre placering end den nye Vesthavn i Fredericia.

Saneringen af området er ved at være færdig, og ADP indbyder interesserede til dialog om anvendelsen af det.

Vesthavnen indgår i ADP's strategi som et område, der byder på de bedste betingelser for håndtering af gods, og som på alle områder kan honorere de krav, virksomhederne stiller.

"Som oplæg til samarbejdet har vi fået udarbejdet skitser til moderne pakhuse, og der er plads til at opføre 12.000 kvadratmeter, som kan underopdeles i sektioner på 1.000 og 2.000 kvadratmeter, siger administrerende direktør i ADP, Jens Peter Peters.

"Endvidere kan vi tilbyde at indrette større, åbne arealer til projekt-



laster, og der vil være mulighed for at indgå korttidslejemål. I det hele taget lægger vi vægt på en høj grad af fleksibilitet over for vore kunder," siger Jens Peter Peters.

Den optimale placering

Foruden fleksibilitet og de bedste havnefaciliteter, som muliggør en effektiv logistik, får Vesthavns nye virksomheder en uovertruffen geografisk placering - centralt i Dan-

mark, ved Lillebælt, tæt på dybvandsruten i Storebælt og med nem adgang til Europa, Skandinavien og Baltikum.

Tilkørselsforholdene er ideelle, og Trekantområdets infrastruktur med motorveje til alle verdenshjørner er helt optimal.

Vesthavns jernbanespor på kajen er direkte forbundet med det internationale jernbanenet via Transportcenter Taulov.

Stigende omsætning og forbedret driftsresultat

En 17 procents stigning i godsomsætningen på Nyborg Havn i første halvår af 2005 var medvirkende til den positive trend i ADP's halvårsregskab.

I løbet af årets første seks måneder var de fleste af ADP's godsområder i stigning, og omsætningen voksede med fem procent i forhold til samme periode i 2004 - til 44,3 mio. kr. Driftsresultatet steg med 13 procent.

"For hele 2005 forventer vi et re-

sultat før finansielle poster på 20 mio. kr.," siger administrerende direktør Jens Peter Peters.

Omsætningen af stykgods voksede med 20 procent, mens flydende bulk gik seks procent frem.

Inden for sten, sand og grus blev omsætningen fordoblet på basis af en ny aftale om at benytte Nyborg Havn som indskibningshavn for skærver til hele Fyn.

Omsætning steg i alt fire procent

Nyborg Havn blev valgt på grund af

den rigelige vanddybde til de store moderne specialskibe samt frie arealer med tilstrækkelig lagerplads. Aftalen bevirkede, at godsomsætningen på Nyborg Havn steg med hele 17 procent i perioden.

"Totalt set steg godsomsætningen med fire procent på vore havne i Fredericia, Nyborg og Middelfart - en stigning, der blandt andet skal ses i lyset af den manglende råvaretonnage fra Kemira GrowHow A/S, som stoppede gødningsproduktionen i 2004," siger Jens Peter Peters.