

ADPNyt

Nr. 2 / 2. årgang

juni 2006

Direktør Sven Kaas Hansen, Koppers Denmark A/S, Nyborg:

"Havnen er vores livsnerve"

Koppers Denmark A/S med 80 ansatte på virksomheden i Nyborg har det nærmest som humlebien, der ikke véd, den ikke kan flyve og derfor gør det. Det meste taler imod, at en virksomhed som Koppers kan overleve i Danmark. Men den er i god form og omsatte sidste år for 360 mio. kr.

"Vi har ingen råvarer i Danmark og heller ingen kunder. Vores produktion er ikke særlig avanceret, og vi ligger i et højtlønsområde," siger direktør Sven Kaas Hansen.

Dermed burde det være nærmest umuligt at få sorte tal på bundlinien. Men en enkelt faktor ændrer hele regnestykket:

"Vores logistik set-up gør, at vi har en berettigelse. Havnen er vores livsnerve," siger Sven Kaas Hansen.

"Vi flytter 180.000 ton om året"

Det hele starter på stålværker, hvor Koppers' råvare, tjæren, opstår som biprodukt, når kul omdannes til koks.

Koppers' tre full time chartrede skibe sejler den flydende tjære fra



"Vores logistik set-up gør, at vi har en berettigelse," siger Sven Kaas Hansen.



Sverige, Finland, Rusland og Polen til Nyborg, hvor den destilleres.

Virksomhedens hovedprodukt er den tunge fraktion, beg, der benyttes til anoder i aluminiumindustrien.

Endvidere produceres tre lette fraktioner: Carbon Black bruges blandt andet til produktion af bil-dæk. Naftalin anvendes i beton til at gøre den stærkere og tættere samt i tekstilfarver. Creosotolie benyttes til at imprægnere telefonpæle og jernbanesveller.

"Vi flytter cirka 180.000 ton rå- og færdigvarer pr. år, og 90 procent af transporten foregår ad søvejen," siger Sven Kaas Hansen.

Koppers var den første producent i verden, der leverede beg i flydende form, og logistikkæden sluttet, når ét af de tre skibe lossede 1.600 ton flydende beg med en temperatur på 130 grader på et aluminiumværk i for eksempel Norge.

Logistik som konkurrenceparameter

Ved at holde begen flydende undgås støv, som er miljøskadeligt, og håndtering og transport i det hele taget kan foregå på den mest effektive måde.

"Skibstransporten er ikke så omkostningstung som lastbil- og jernbanetransport og giver os dermed en konkurrencemæssig fordel i forhold til vore konkurrenter i Tyskland og Tjekkiet, som fortrinsvis benytter bil og bane," siger Sven Kaas Hansen.

Fakta om Koppers

- Koppers Denmark A/S er en del af Koppers Inc. med hovedsæde i Pittsburgh, USA.
- Koppers er verdens største destillator af tjære, som fremkommer ved omdannelse af kul til koks.
- Koncernen med virksomheder i USA, Storbritannien, Danmark, Australien, Kina, Stillehavsområdet og Sydafrika har i alt 2.033 ansatte.
- Omsætningen var i det seneste regnskabsår på 6 mia. kr.



Af bestyrelsesformand
Arne Tirsgaard

Mere skibstransport er vejen frem

Frem mod år 2025 forventes de samlede godsmængder til og fra Danmark at stige kraftigt - på baggrund af den fortsatte økonomiske vækst, europæisk integration og globalisering.

Forskerne i Danmarks Transport Forskning (DTF) forudsiger en stigning på 2,5 procent om året, og de konkluderer, at vores nuværende transportsystem ikke vil kunne klare presset.

Skibstransport vil fortsat være den dominerende transportform internationalt - ikke alene oversøisk men også internt i Europa. Men vejtransporten, som i dag tegner sig for cirka en tredjedel af den samlede godstransport, vil få en endnu større andel. Og dét er et problem.

Alle, der kører på motorvejene i Danmark i dag, véd, at belastningen til tider er meget stor, og man kan have svært ved at forestille sig antallet af lastbiler øget så meget, som forskerne forudsiger.

Forskningsrapporten fra DTF er bestilt af Transport- og Energiministeriet og vil naturligt give anledning til politiske overvejelser.

Hovedspørgsmålet må være, hvordan vi planlægger godsstrømmene fremover under iagttagelse af samfundets interesser, og her er det oplagt at kigge nærmere på skibstransport.

På vandet er der masser af plads. Danske havne har investeret kraftigt i infrastruktur. Fra Fredericia Havn tilbyder vi flere containerafgange til Hamborg Havn og større kapacitet på Ro/Ro ruten til Baltikum og Rusland.

For en hel del virksomheder, som traditionelt "tænker lastbil", er det værd at overveje skibstransport, og der er inspiration at hente i denne udgave af ADPNyt, hvor vi blandt andet fortæller om Kommunekemi, der strategisk har valgt at satse på skibstransport med konkurrencemæssige fordele til følge.

Havnemedarbejdere under vandlinien

To af ADP's medarbejdere har gennemgået Søværnets krævede dykkeruddannelse. De indgår nu i havneselskabets eget fuldt udstyrede dykkerteam, der har overtaget vedligeholdelsen under vandlinien.

Dykkerkurven bryder vandoverfladen med et lille plask. Lars Balleby Hansen er på vej mod bunden af det 15 meter dybe havnebassin i Fredericia Havn. Med sig har han nye beslag og zinkanoder, som skal monteres på kajens spunsvægge for at modvirke rust.

Da kurven er nået ned, banker Lars Balleby Hansen rust og søgræs af spunsvæggen. Herefter giver han besked til lineføreren oppe på havnekajen om at sætte strøm til svejseanlægget. Sekunder efter flimrer blåt svejselys gennem det dunkle havnevand.

Indtil 1. maj havde Lars Balleby Hansen, Fredericia, sin faste arbejdsplads i kranførerhuset cirka 20 meter over kajen.

Nu har han - ligesom kollegaen Knud Verner Nielsen, Nyborg - ladet kedeldragt og termokande få følgeskab af dykkerdragt og iltflaske. På længere sigt vil cirka halvdelen af deres arbejdsdag gå med vedligeholdelse under vandlinien.

delse under vandlinien.

"Jeg meldte mig til at gennemgå dykkeruddannelsen, fordi jeg syntes, det var en spændende udfordring," fortæller Lars Balleby Hansen.

Knud Verner Nielsen har dykket siden 1997 og står allerede for udskiftning af anoder i Nyborg Havn.

"Jeg er uddannet smed og ville gerne lære at arbejde under vandlinien," fortæller han.

Dykkerne højner havnenes serviceniveau

Foruden de to dykkere består teamet af i alt fire uddannede lineførere og to kranførere, der betjener den forholdsvist lille kran til dykkerplatformen.

"Dykkerteamets mest omfattende opgave bliver løbende udskiftning af de 5.600 zinkanoder i havnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart," fortæller driftsformand Peter Hermansen, ADP.

Teamet kan også inspicere kajanlæg i forbindelse med påsejling - samt skibe.

"Med vores eget dykkerteam sikrer vi effektiv vedligeholdelse med en høj grad af fleksibilitet, og vi højner havnenes serviceniveau," siger Peter Hermansen.



ADP's egne dykkere sørger for vedligeholdelse og inspektion under vandlinien.



Når en olietanker lægger til ved Jetty 2, assisteres styrmanden af et avanceret elektronisk system.

Store investeringer i havneanlæg sikrer dansk olieeksport

I løbet af de senere år har ADP investeret op imod 40 mio. kr. i vedligeholdelse og udbygning af havneanlægget ved Shell-Raffinaderiet i Fredericia. Netop nu foretages en "mindre" investering på 2,5 mio. kr., som vil gøre havnen endnu mere fleksibel.

"Uden havn kunne vi ikke drive raffinaderiet. Havnen er afgørende vigtig både for Shell og for eksporten af den danske råolie fra Nordsøen," siger administrerende direktør på Shell-Raffinaderiet, Arjan Van Dijk.

Fra sit kontor har han udsigt til raffinaderiets produktionsanlæg og de mange tanke, som produkterne opbevares i, inden de sendes gennem syv kilometer lange rør til havnen.

"Hver dag modtager vi 300.000 tønder dansk olie gennem den 320 kilometer lange rørledning fra Nordsøen. Vi renser vand ud, og sender de 230.000 tønder videre fra DONG terminalen til eksport. Resten forarbejder vi selv til færdigvarer," fortæller Arjan Van Dijk.

"De 230.000 tønder svarer til, at vi hver eneste dag eksporterer dansk råolie for 100 mio. kr. gennem det største af de to kajanlæg, Jetty 2," siger direktøren.

Hertil kommer raffinaderiets egen produktion, der er med til at forsyne hele Norden med Shell produkter.

"Lidt over halvdelen af vore egne produkter transporteres med skib - til København, Norge, Sverige, Finland og Færøerne, mens olieprodukter som benzin, diesel og fyringsolie til Jylland og Fyn køres med lastbiler.

"Vores konkurrenceevne afhænger blandt andet af, hvor meget det koster at få vore produkter frem til de nordiske forbrugere. Derfor har vi konstant fokus på logistikoptimering," siger Arjan Van Dijk.

Flere skibe ind på kortere tid

Ét af logistikprojekterne er den aktuelle investering i Jetty 2.

"Når et skib skal vente på, at et andet bliver losset, koster det mange penge. Vi er derfor interesseret i at nedbringe ventetiden så meget som muligt ved at udvide "vinduet" - altså

det tidsinterval, hvor et ankommende skib kan gå direkte til kaj," fortæller Arjan Van Dijk.

"Jetty 2 er indtil nu blevet benyttet af de store oceangående tankere. I kraft af den nye investering opnår vi øget mulighed for også at anvende Jetty 2 til mindre skibe - som supplement til Jetty 1," siger Arjan Van Dijk.

Olietankerne vokser

De store skibe kræver også investeringer. Inden for en kortere årrække er olietankerne, som sejler den danske råolie til eksportmarkederne, vokset fra 55.000 ton til 120.000 ton.

Det stiller store krav til pælesystemer og kajplatform, som løbende er blevet forstærket. Der er også investeret i brandslukningsudstyr og et elektronisk system, som assisterer styrmanden, når skibe på op til 275 meter lægges til kaj.

"Vi har et godt samarbejde med ADP og løser udfordringerne i fællesskab," siger Arjan Van Dijk.

Havnen giver Kommunekemi en konkurrencemæssig fordel

"Af strategiske årsager besluttede vi at bygge et nyt tankanlæg, så vi kan modtage store skibslaster med op til 5.000 ton flydende affald. Anlægget giver os en konkurrencemæssig fordel, da vi er blandt de eneste i Europa, der kan modtage så store mængder på én gang," siger logistikchef Søren Vindfeld Nielsen, Kommunekemi A/S i Nyborg.

Virksomheden, der ligger 300 meter fra Lindholmshavnen i Nyborg, har investeret 35 mio. kr. i det avancerede tankanlæg.

Den dybe havn ud for anlægget giver mulighed for, at relativt store tankskibe kan lægge til, og fra skibet pumpes olien via en 300 meter lang rørledning til tankene med en samlet kapacitet på 11.000 kubikmeter.

"Sidste år modtog vi to store skibslaster. Den ene var på 5.000 ton, som det tager os 24 timer at pumpe i land. Hvis den samme mængde skulle transporteres ad vej, ville det kræve op imod 170 tankvogne," siger Søren Vindfeld Nielsen.

Lavere transportomkostninger

Kommunekemi modtager årligt cirka 140.000 ton olie- og kemikalieaffald, som forbrændes i rotéovne.

Cirka havdelen af affaldet kommer fra Danmark, den anden halvdel fra landene omkring os. Med havnen og det nye tankanlæg kan Kommunekemi modtage større mængder, som virksomheder opsamler over en periode for herefter at finde den bedste og billigste løsning til bortskaffelse.

"Nogle af de anlæg, som ligger tættest på os i udlandet, er placeret forholdsvis langt fra en havn. Vores egen nærhed til havnen medfører



"Muligheden for skibstransport af store mængder flydende affald til det nye tankanlæg har styrket vores konkurrenceevne," siger Søren Vindfeld Nielsen.

forholdsvis lave transportomkostninger, og det giver vores salgsafdeling gode kort på hånden," siger Søren Vindfeld Nielsen.

Stigende mængde over kaj
Sidste år nåede mængden af affald,

som blev sejlet til Kommunekemi op over 10.000 ton.

Søren Vindfeld Nielsen forudser en yderligere stigning.

"Op til 15.000 ton pr. år er et realistisk niveau," siger han.