

ADPNyt

Nr. 1 / 3. årgang

marts 2007



Ny Ro/Ro terminal kan stå klar i 2010

Den politiske behandling af VVM redegørelsen forventes afsluttet i år. En ny lystbådehavn kan formentlig tages i brug i 2009. ADP's nye Ro/Ro terminal kan indvies i 2010.

Det er hovedpunkterne i den tidsplan, som Fredericia Kommune arbejder ud fra.

"Vi regner med, at VVM redegørelsen i forbindelse med den nye lystbådehavn og Ro/Ro terminalen kan behandles politisk inden sommerferien i år. Herefter skal den til offentlig høring i otte uger og til fornyet politisk behandling," siger arkitekt Jens Glerup, Fredericia Kommune.

Han fortæller, at kommunen sideløbende vil udarbejde og godkende kommuneplantillæg og lokalplan for projekterne.

"Med mindre der kommer indsigelser mod planerne, som har opsættende virkning, kan projekteringen gå i gang primo 2008," siger Jens Glerup.

Realistisk tidsplan

Arkitekt og planlægger Dan Hasløv fra Hasløv og Kjærsgaard Arkitektfirma I/S, der har tegnet lystbådehavnen, mener, tidsplanen er realistisk.

"Jeg tror, kabalen kan gå op, så sejlerne kan sætte bådene i den nye lystbådehavn ved sæsonstart i 2009, og ADP indvi Ro/Ro terminalen i 2010. Men tidsplanen er stram," si-

ger Dan Hasløv på basis af oplysningerne fra Fredericia Kommune.

Det vil tage cirka halvandet år inklusiv projektering og udbud at etablere den nye lystbådehavn.

Anlægget af Ro/Ro terminalen kan først starte efter sejlersæsonen 2008 - med opfyldning af den eksisterende lystbådehavn i vinteren 2008/2009 og etablering af selve terminalen med kaj, bygninger og belægning i løbet af 2009/2010.

"Det vil tage cirka et år at opføre randbebyggelsen mellem erhvervs- og den nye lystbådehavn, så den kan ligeledes stå klar primo 2010," siger Dan Hasløv.

Ro/Ro og container i kraftig vækst

ADP oplevede vækst langt over gennemsnittet inden for Ro/Ro og container transport i 2006. Vækstraterne inden for de to godsområder i Fredericia Havn nåede helt op på hen-

holdsvis 30 og 40 procent.

"ADP er inde i en særdeles positiv udvikling, og vi ser frem til at kunne gennemføre den planlagte strukturændring i Fredericia Havn, som

netop vil tilgodese godsområder i vækst," siger formand for ADP's bestyrelse, Arne Tirsgaard.

Mere side 2



Af bestyrelsesformand
Arne Tirsgaard

Fuld fart frem

Der er al mulig grund til at være tilfreds med godsomsætningen i 2006. ADP nåede ganske vist ikke op på rekorden fra 2005. Men det skyldtes alene faldende produktion af råolie i Nordsøen - noget som havneselskabet selvsagt ikke er herre over.

Dér, hvor vi selv kan påvirke udviklingen sammen med vore gode samarbejdspartnere, overgik vi forventningerne og skabte stærke resultater.

Enhedslasterne Ro/Ro og container viste stejle vækstrater. Grundlaget blev skabt af de to internationale aktører, DFDS Tor Line og Unifeeder, hvis øgede fokus på Fredericia i form af et større skib og flere anløb gjorde ruterne ekstra attraktive.

I 2006 tog Fredericia Havn således et stort udviklingsskridt videre mod at blive hele Fyns og Trekantområdets ind- og udskibningssted for Ro/Ro og containere. En udvikling, som vil få ekstra fart qua de multimodale transportmuligheder i samspillet mellem havnen, Taulov Transportcenter og Danmark C.

Men udviklingen stiller krav om mere plads på Fredericia Havn.

VVM redegørelsen, som skal bane vej for havnens udvikling, er på vej til politisk behandling og efterfølgende offentlighedsfase - en proces, som vil vare det meste af 2007.

Det er vigtigt, at dette forarbejde gøres så grundigt som muligt, så basis for udvidelsen er optimal.

Herefter må alle gode kræfter hjælpe med til, at udviklingsplanerne kan gennemføres uden yderligere forsinkelser.

Vi står med store vækstmuligheder på hånden, som vil gavne hele Fredericias erhvervsmæssige udvikling. Men tiden står ikke stille. Udviklingen går lynende hurtigt. Skal vi følge med, er det på tide, at ordren fra "broen" lyder: Fuld fart frem!



Både materialer til bygge- og anlægsindustrien og som her stål var i fremgang i Nyborg Havn.

Vækst og tilgang af nye kunder

Markant vækst på en række godsområder og god tilgang af nye kunder var stærkt medvirkende til den flotte godsomsætning i ADP i 2006.

På trods af, at råolien, der er ADP's suverænt største område, faldt med 1,4 mio. ton på grund af lavere produktion i Nordsøen, formåede havneselskabet "kun" at miste 1 mio. ton, idet andre områder steg med 450.000 ton.

"Det er et flot resultat, og vi forventer, at den positive udvikling vil fortsætte i 2007 på basis af den gode kundetilgang i løbet af 2006 og forøget aktivitet på en række felter," siger Arne Tirsgaard, formand for ADP's bestyrelse.

Godsmængden på alle øvrige områder end råolien steg med 10 procent, hvilket må siges at være overordentlig tilfredsstillende, idet det er sket på basis af 2005, som var ADP's bedste år nogensinde.

Blandt årsagerne til stigningen var indsættelsen af et større skib på Ro/Ro ruten til Baltikum og Rusland, og fordoblingen af antallet af container-skibsafgange til Hamborg.

Den samlede godsomsætning i ADP's tre havne i Fredericia, Nyborg

og Middelfart blev på cirka 16,9 mio. tons i 2006 mod cirka 17,8 mio. tons i 2005.

Rekordomsætning i Nyborg Havn for andet år i træk

I Nyborg Havn blev den rekordhøje godsomsætning i 2005 på cirka 545.000 ton fulgt op af et endnu bedre resultat i 2006 på 577.000 ton.

Både materialer til bygge- og anlægsindustrien og stål var i fremgang. Disse områder ligger godt for havnen, idet den rigelige vanddybde sikrer store specialskibe adgang. Endvidere er der frie arealer med tilstrækkelig lagerplads på havnens område.

"Det er et yderst tilfredsstillende resultat og udtryk for, at havnen indgår i områdets erhvervsmæssige udvikling, siger Ulrik Nielsen, medlem af ADP's bestyrelse og byrådsmedlem i Nyborg Kommune.

Også Middelfart Trafikhavn, som blev åbnet i 2003, oplevede stor succes i 2006. I løbet af de tre år er havnen stort set blevet fyldt op med aktiviteter og er blandt andet centrum for vejsalt til hele området.

ADP's årsregnskab offentliggøres i forbindelse med generalforsamlingen i april.

Møbelfabrik øger Ro/Ro import i Fredericia

En stor fragtaftale mellem den internationale Flexa møbelkoncern og Shipping.dk i Fredericia ventes at øge Ro/Ro importvolumen i Fredericia Havn med 20 procent.

"Aftalen kan også medvirke til at skabe basis for flere anløb af Ro/Ro skibe i havnen," siger salgsdirektør Mikkel S. Sørensen fra Shipping.dk, der har indgået aftalen med Flexa Group A/S.

Han mener, at den øgede godsomsætning i løbet af forholdsvis kort tid kan skabe basis for flere afgang mellem Fredericia og Baltikum. Måske er en rute fra Rusland også en mulighed.

Den konkrete aftale med Flexa betyder, at møbeldelene, som fremstilles på Flexas fabrik i Estland, sejles til Fredericia, hvorfra trailerne bliver kørt til fabrikken i Hornsyld. Her lakeres og pakkes møbeldelene, inden de sendes videre ud i verden.

Ro/Ro ruten mellem Klaipeda og Fredericia indgår således i Flexas globale logistiske system med fabrikker i Estland og Kina samt såkaldte "Lak og Pak"-enheder i Hornsyld, Suffolk, Virginia, og Suzhou i Kina.



"Den planlagte større Ro/Ro terminal vil løse de pladsproblemer, vi allerede ser i dag," siger Mikkel S. Sørensen.

Lastbiler under pres - Ro/Ro tager over

Indtil sidste år var lastbiltransporten en alvorlig konkurrent til Ro/Ro trafikken fra Baltikum til Danmark. Lave chaufførlønninger og billig brændstof fra øst i store tanke gjorde

lastbilerne attraktive - på trods af tysk vejskat og forstoppelse på motorvejene.

"Men nu vender udviklingen til fordel for Ro/Ro. Chaufførlønningerne er på vej op, og brændstoffet er blevet væsentligt dyrere. Det har gjort søtransport økonomisk attraktiv," siger Mikkel S. Sørensen.

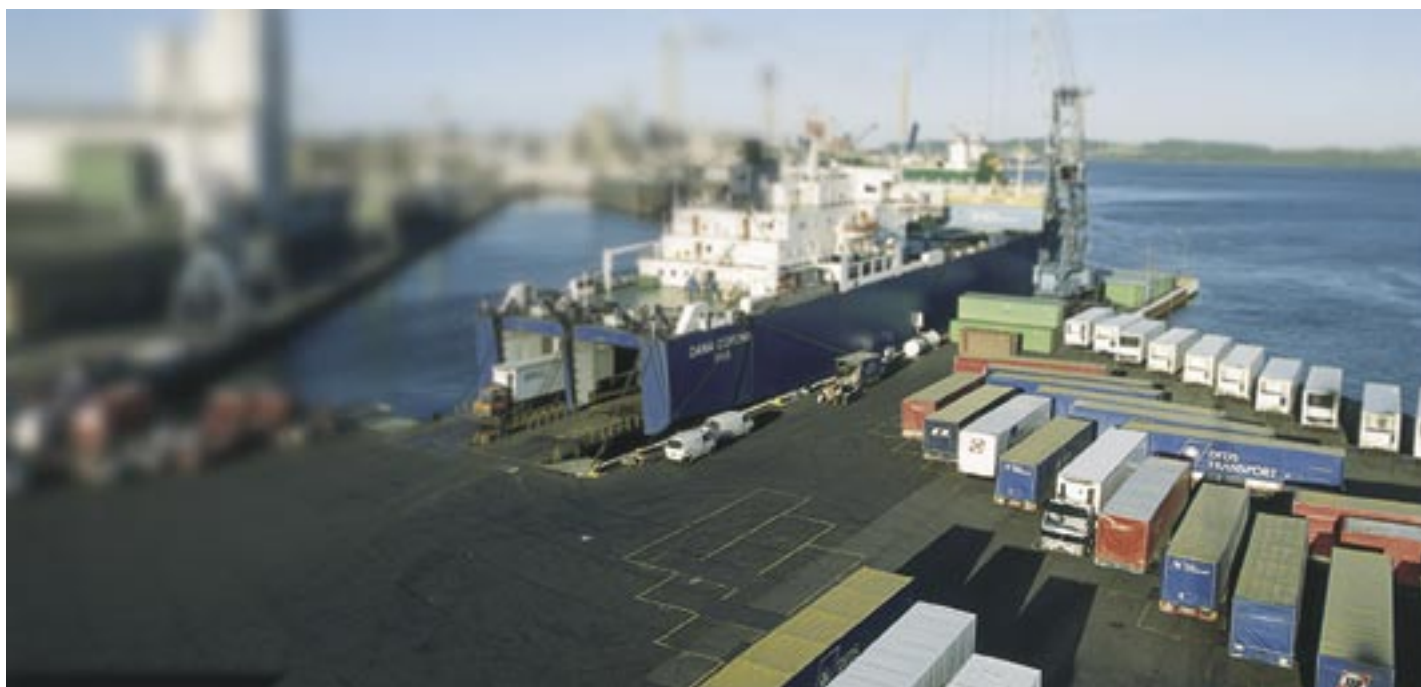
På den baggrund mener han, at Ro/Ro muligheden direkte fra Baltikum og ind i hjertet af Trekantområdet - tæt ved motorvej og jernbane - vil få vind i sejlene.

"Flere virksomheder med eksport til, import fra eller produktion i Baltikum vil med fordel kunne benytte ruten," siger Mikkel S. Sørensen.

Frekvens og plads afgørende

Han understreger, at en betingelse for den fortsatte vækst er dels øget anløbsfrekvens dels mere plads til Ro/Ro aktiviteten i Fredericia.

"Flere anløb vil imødekomme virksomhedernes ønske om fleksibilitet, og den planlagte større terminal vil løse de pladsproblemer, vi allerede ser i dag, og som truer med at blokere for væksten," siger Mikkel S. Sørensen.



Oven i væksten på Ro/Ro området i 2006 kommer Fredericia Havn til at opleve en 20 procents forøgelse af importvolumen i 2007 på grund af aftalen mellem Flexa Group A/S og Shipping.dk.

Fordobling af containerfragt i løbet af de kommende tre år

Væksten i ADP's godsomsætning inden for containerfragt var i 2006 seks gange så høj som den generelle vækst på området i Danmark. Dermed er Fredericia Havn godt på vej til at blive hele Trekantområdets og Fyns vigtigste containerhavn.

I alt blev flere end 14.000 20 fods containere (TEU) løftet over kaj mod godt 9.500 i 2005. Det svarer til en stigning på 50 procent mod den generelle stigning i markedet på 8 procent.

På basis af den eksplosive udvikling i 2006 og de positive udsigter, der tegner sig for fragt via containere, forudser administrerende direktør Klaus G. Andersen, Fredericia Shipping, at TEU over kaj i Fredericia vil stige til mellem 25.000 og 30.000 inden for de næste tre år.

"Det kræver naturligvis, at de fysiske forhold på havnen er til stede, og allerede nu er der behov for at øge kapaciteten - både hvad angår kaj- og lagerplads," siger Klaus G. Andersen, hvis firma står for containeraktiviteten på havnen i samarbejde med rederiet Unifeeder.

Importen eksploderer

Væksten i 2006 blev først og fremmest drevet af den stærkt stigende import af forbrugsvarer fra Østen. Med Unifeeder's ekstra anløb i Fredericia Havn midt på ugen blev transittiden for gods, der ankommer til Europa via havnen i Hamborg, i mange tilfælde halveret til cirka fire dage.

"Det betyder meget for detailhandelen i hele området at få varerne hurtigt frem," siger Klaus G. Andersen.

De stigende priser for lastbiltrans-



Unifeeder's ekstra ugentlige anløb i Fredericia Havn har halveret importvarernes transittid fra Hamborg til detailhandlen i Syddanmark.

port medvirkede til væksten, idet det nu er mere fordelagtigt at sejle containerne fra Hamborg end at køre dem ad motorvejen.

Også stigende eksport af varer i containere

Umiddelbart medfører det store privatforbrug en ophobning af containere i Danmark. Eksporten og dermed transporten den anden vej kan ikke følge med. Dét hænger blandt andet sammen med, at en del dansk produktion er blevet flyttet til Østen.

Overskuddet af containere har imidlertid medført, at priserne på denne fragtfom fra Vesteuropa til Østen er dalet, og det skaber mulighed for, at blandt andet godstyper, der før blev fragtet som bulk (altså løs vægt i lastrum), nu bliver containergods.

"Vi er for eksempel begyndt at eks-

portere maltbyg til bryggerier i Kina i containere, idet vi hér kan opnå den samme tonspris, som hvis vi eksporterede 50.000 tons som bulklast," siger Klaus G. Andersen.

"Ikke alene stiger importen via containere eksplosivt. Hele containerkonceptet udvides samtidig, og vi kommer også til at se andre traditionelle bulkvarer i containere fremover," siger Klaus G. Andersen.

Kommunal belægning som containerlast

Det er ikke alene havemøbler fra Østen, vin fra Chile og lammekød fra New Zealand, der fragtes i containere til de danske forbrugere.

Også granitbelægningen til Fredericia Midtby ankom i 2006 fra Kina via ADP's containerterminal og tegnede sig for cirka 300 TEU.