

ADPNyt

Nr. 4 / 2. årgang

november 2006

Fredericia Havn størst på træpiller

Importen af træpiller via Fredericia Havn er stærkt stigende, og med en forventet mængde på mere end 150.000 tons i 2007 bliver havnen landets største på dette felt.

"Vi har nu fem lagerhaller til træpiller. Fra årsskiftet kan vi også tilbyde opsækning af pillerne," siger salgsdirektør Mikkel S. Sørensen fra Shipping.dk.

Importen af træpiller startede i 2000, da firmaet Flex Heat begyndte at udnytte savsmuldet fra Flexa Møbler A/S' produktion i Estland.

"Tidligere betalte møbelfabrikkerne for at komme af med smuldet. Nu kunne de tjene på det, og Flex Heat startede en produktion," fortæller Mikkel S. Sørensen.

Siden er to øvrige firmaer, TPI Bioenergy og GEE Bioenergy, kommet til, og den stigende oliepris har skabt et boom.

"Med de nye brændeovne til træpiller er det blevet nemt at fyre med dem. Prisen for at opvarme et hus er cirka det halve i forhold til olie," siger Mikkel S. Sørensen.

Den primære kundegruppe er dog fortsat mindre kraftvarmeværker og landbrug.

Øget RO/RO aktivitet
Træpiller i sække transporteres fra Estland med Ro/Ro ruten til Fredericia på terminalvogne, som kan medtage 60 tons. I løs vægt sejles træpillerne med bulkskibe fra såvel Baltikum som Nordamerika.

"Den stigende import kan meget vel medføre øget Ro/Ro aktivitet og vil yderligere understrege behovet for den nye terminal på Fredericia Havn," siger Mikkel S. Sørensen.

"Fra at være et affaldsprodukt er savsmuld blevet en eftertragtet vare i form af træpiller," fortæller Mikkel S. Sørensen fra Shipping.dk.



VVM redegørelse er på trapperne

VVM redegørelsen, som skal vurdere virkningerne på miljøet af ADP's nye Ro/Ro trailerterminal og Fredericias nye lystbådehavn, er ved at være klar.

Carl Bro A/S har - i samarbejde med Hasløv & Kjærsgaard samt Rambøll - arbejdet på de mange del-

redegørelser i cirka et år, og den færdige redegørelse vil formentlig blive afleveret til Vejle Amt inden for kort tid.

Herefter sendes den videre til Fredericia Kommune, som skal forestå den politiske behandling, herunder den offentlige høring om redegørel-

sen.

"VVM undersøgelsen har analyseret alle forhold særdeles grundigt og er dermed et vigtigt led i planerne om en ny havneterminal og lystbådehavn," siger formand for ADP's bestyrelse, Arne Tirsgaard.



Af bestyrelsesformand
Arne Tirsgaard

Vi skal følge med udviklingen

For nylig havde jeg fornøjelsen af at deltage i navngivningen af nybygning L 204 fra Odense Staalskibsværft.

"Estelle Mærsk" er det andet skib i serien af verdens største container-skibe, som skal sejle for Maersk Line.

Det 397 meter lange skib kan medtage 11.000 20 fods containere. Det svarer til en togstamme på 71 km. 1.100 af disse containere kan være kølede.

Motoren er på 110.000 hestekræfter og giver "Estelle Mærsk" en marchhastighed med fuld last på cirka 25 knob - 46 km/t.

På årsplan regner man med, at "Estelle Mærsk" vil tilbagelægge 170.000 sømil, hvilket svarer til 7,5 gange rundt om jorden.

Når man står over for én af disse havets kæmper, kommer man uvilkårligt til at tænke på den rivende udvikling, som søtransporten har været og fortsat er inde i.

Ikke alene er skibene blevet større, de kan også sejles af en forholdsvis lille besætning, og logistikken er optimeret, så store mængder containere kan lastes og losses på få timer.

Det er effektiv transport, det er miljøvenlig og sikker transport.

Et skib som "Estelle Mærsk" minder os ligeledes om, at havnene skal følge med udviklingen. For når de store oceangående containerskibe bliver større og mere effektive, stiller det krav til alle de havne, som indgår i rutenettet.

Fleere danske havne, herunder havnen i Fredericia, er led i den globale containertrafik.

Også derfor ser vi frem til at kunne gennemføre vores strukturplan på havnen. Den vil både give os en ny Ro/Ro trailerterminal og samtidig nødvendig plads til det stærkt stignende antal containere inde på havneområdet. Dermed tilgodeser vi to transportområder i vækst.



Af formand for Danske Havne,
borgmester Uffe Steiner Jensen (S)
Fredericia

Transportformerne skal samarbejde

Alle kan se og mærke, at trafikken på vejene bliver tættere og præges af køer og forsinkelser. Det skyldes både en generel forøgelse af trafikken samt det faktum, at godstransport i stigende grad finder sted med lastbiler.

I løbet af de kommende to årtier vil godstransporterne til og fra Danmark vokse med mere end 75 procent.

Hvis vi vil undgå det trafikale kaos, som eksperterne forudser, er det vigtigt at godstransport prioriteres, koordineres og planlægges langsigtet.

På den baggrund støtter Danske Havne Godstransportens Tænketank, som er nedsat af transport- og energiminister Flemming Hansen.

I Tænketanken er alle transportformerne repræsenteret, og hensigten er at udvikle dialogen om fremtidens rammer for udviklingen af transporterhvervet.

Godstransportens Tænketank er dermed et vigtigt led i at få "vendt" de forskellige delelementer, som vil danne baggrund for en samlet transportstrategiplan.

Transportcentre er fremtiden

På det seneste møde i Tænketanken kunne ministeren oplyse, at der nu er nedsat en infrastrukturkommission. Den skal analysere fremtidens krav til infrastrukturen og komme med forslag og strategier til håndte-

ringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen.

I forbindelse med strategiarbejdet, som intensiveres i 2007, vil Danske Havne opfordre ministeren til at prioritere samarbejde mellem transportformerne sø-, vej-, jernbane- og flytransport. Moderne transportudvikling i Europa går ud på at kombinere en given transport af gods mellem flere transportformer.

Fremtidens transportløsninger bygger på transportcentre, hvor gods hurtigt skifter mellem de transportformer, der giver den mest optimale transport.

I dag håndteres 75 procent af Danmarks im- og eksport via erhvervs-havnene. De er transportcentre fra naturens side, og i de fleste af dem kan der omlastes gods mellem bil, jernbane og skib.

Transport ad søvejen kan være med til at aflaste vejtransporten nu og i fremtiden. Der er masser af plads på vandet.

Vigtigst i strategiarbejdet er det imidlertid, at man i beslutningsgrundlaget kan se en afvejning af de konsekvenser, ændring af én transportform får for de øvrige transportformer og for infrastrukturen.

Kun derved kan politikerne vurdere og vedtage en investeringsplan for infrastrukturen, som vil sikre os effektiv person- og godstransport i de kommende 20-30 år.



"Vores lagerkapacitet til vejsalt på Middelfart Trafikhavn er nu oppe på over 45.000 tons og betjener vore kunder i hele Jylland/Fyn-området," siger Per Nygaard, som her ses ved saltbjerget, der er klar til at blive kørt ud på glatte vinterveje.

Middelfart Trafikhavn center for vejsalt til hele Jylland/Fyn

Efter ADP's overtagelse af Middelfart Trafikhavn har aktiviteterne hér været i kraftig vækst. Salt er ét af de store godsområder, og Brøste A/S har netop udvidet virksomhedens vejsaltlager på havnen, som betjener kunderne i hele Jylland/Fyn området.

"Vi har nu taget hele den blå hal, som tidligere husede NKT's lager, i brug. Det giver os en lagerkapacitet på over 45.000 tons," siger Senior Business Manager Per Nygaard, Brøste A/S.

Saltet kommer fra Tunesien og Tyskland. Det tunesiske salt er havsalt fra Middelhavet. Mens saltet fra Tyskland kommer fra saltminer.

Vejsaltet fra såvel Nordafrika som Tyskland sejles til Middelfart i skibe, som kan medbringe op til 9.000 tons. Shipping-aktiviteterne er lagt i hænderne på Shipping.dk.

"Den store vanddybde i Middelfart Trafikhavn gør, at vi uden problemer kan modtage de store skibe fra Tunesien, og ADP har investeret i nyt

lossegrej, som gør losningsprocessen meget effektiv," siger Per Nygaard.

"Når man handler med salt, gælder det i særdeleshed om at holde omkostningerne nede, for avancerne er ikke store."

Brøste A/S har en markedsandel på cirka 30 procent af det danske vejsaltmarked. Blandt kunderne er i sagens natur en hel del kommuner og amter samt store og små virksomheder, der beskæftiger sig med sne-rydning.

Private er også en stor kundegruppe hos Brøste, og de fleste vil nok nikke genkendende til 25 kilos sækken med navnet "Strada Vejsalt". Sækkene bliver produceret på Brøstes anlæg i Køge og herfra distribueret til hele landet.

Vejsaltet udgør op imod 70 procent af Brøstes omsætning i tons. Den resterende tredjedel er fødevarer salt og industrisalt.

Disse typer salt ekspederes via Brøstes afdelinger på henholdsvis Fredericia Havn og i Hvidovre.

"Der er tale om både ét kilos pakker til detailhandelen og sække til

blandt andet slagterier og fiskeriet.

Krav om effektivt logistiksystem

Brøste har beskæftiget sig med salt siden grundlæggelsen i 1915, og salt er fortsat et centralt forretningsområde.

I starten var industrien og private husholdninger de største aftagere. Men den kraftige forøgelse af trafikken og hastigheden på vejene har gjort vejsaltet til det største enkeltprodukt.

"Inden for vejsalt stilles store krav til logistikken, for saltet skal være til stede netop, når der er behov for det - og leveres til tiden," siger Per Nygaard.

"Med omkring halvdelen af vores samlede lagerkapacitet til vejsalt placeret i Middelfart Trafikhavn er havnen af stor strategisk vigtighed for os, og den indgår i et effektivt logistiksystem, hvis fornemste opgave er at holde trafikken kørende og fodgængerne sikkert gående gennem hele vinteren," siger Per Nygaard.

Søtransport af stålroller styrker IAI's konkurrenceevne

Nyborg Havn indgår som et vigtigt strategisk led i Ib Andresen Industris virksomhed. Muligheden for at modtage oceangående skibe samt lave omkostninger i det avancerede lager i Nyborg er medvirkende til at effektivisere logistikken, øge fleksibiliteten, når det gælder råvareindkøb, og dermed styrke konkurrenceevnen.

En virksomhed, som importerer alle råvarer og forarbejder dem i forholdsvist enkle processer, er pr. definition sårbar i den stigende globalisering. For at kunne konkurrere med lave lønninger i lande, som for nylig vedkommende ligger endda temmelig tæt på Danmark, er det nødvendigt at have fokus rettet mod såvel effektivitet som fleksibilitet.

Da Ib Andresen Industri for godt seks år siden besluttede at investere op imod 30 mio. kr. i et avanceret lager til stålroller på Nyborg Havn, var det derfor ikke mindst med henblik på fortsat at kunne tilbyde kunderne konkurrencedygtige priser.

Investeringen bærer nu frugt på flere måder:

"Det er en klar fordel at transportere stålroller med skib," siger direktør Tom Andresen fra Ib Andresen Industri A/S.

"I de senere år er lastbiltransporten blevet markant dyrere, mens søtransporten ikke er steget nær så meget. Endvidere opnår vi en større fleksibilitet med søtransport. Det er for eksempel blevet lettere for os at købe stålroller i lande uden for Europa, idet den store vanddybde i Nyborg Havn gør det muligt at modtage oceangående skibe," siger Tom Andresen.

"Fleksibiliteten og en mere effek-



"Nyborg Steel Terminal og havnen i Nyborg medvirker til at holde vores logistikomkostninger nede og øge fleksibiliteten," siger direktør Tom Andresen fra Ib Andresen Industri, som her ses sammen med logistikmedarbejder Claus Schmidt.

tiv infrastruktur samt løbende investeringer i avancerede maskiner kompenserer for det højere lønniveau i Danmark," tilføjer direktøren.

Øget pladsudnyttelse på fuldautomatisk lager

Ib Andresen Industri lever af at forarbejde stålroller til emner, som indgår i produktioner, der spænder fra persienner til Volvo forskærme.

Med en årsproduktion på 600.000 tons har logistikken selv sagt stor betydning.

Lageret i Nyborg - Nyborg Steel Terminal - forsyner IAI's stålforarbejdningsscenter i Langeskov med cirka 100.000 tons stål årligt. Målet er at få to tredjedele af stålet til IAI's produktion i Langeskov igennem Nyborg, det vil sige cirka 150.000 tons pr. år. Det vil sikre en optimal udnyttelse af lageret og dermed nedbringe

omkostningerne til et minimum.

I det avancerede lager kan der opbevares cirka 30 procent mere stål pr. kvadratmeter end i et konventionelt lager.

"Det skyldes den fuldautomatiske kran, som lægger rullerne tættere," fortæller Claus Schmidt, der ene mand styrer stålterminalen og kører rullerne det sidste stykke vej til Langeskov.

"Kranen holder også selv styr på, hvor rullerne ligger, og henter de rigtige ruller frem ved bestilling.

Da ADPNyt besøgte Nyborg Steel Terminal lå der 18.650 tons stål på lageret, i alt 1.648 ruller. De er mellem én og 1,5 meter brede og vejer fra fem til 20 tons pr. stk.

"Lageromsætningen er stigende, og vi er i gang med at ansætte endnu en medarbejder," siger Tom Andresen.