På høje tid at flytte

Flytningen fra Containerterminal Nord til den nye terminal i Østhavnen er en kæmpe logistikopgave, men Cargo Service ser frem til at få større albuerum. Det er der hårdt brug for.

Store flyttedag – 1. maj 2007 – nærmer sig. Det er dagen, hvor Århus Stevedore Kompagni flytter fra Containerterminal Nord til den nye terminal i Østhavnen. Samtidig skifter virksomheden navn til Cargo Service, FAA Gruppens nye fælles driftsselskab, der også omfatter Condane og "det gamle" Cargo Service.

Flytningen er ifølge driftsdirektør Knud Vang Nielsen en stor og ressourcekrævende logistikopgave.

Næsten kvalt i succes

Men den er hårdt tiltrængt. I Cargo Service ser man frem til snart at kunne tage den nye Cargo Service Container Terminal i Østhavnen i brug. Pladsen på Containerterminal Nord er blevet alt for trang, og kapaciteten er spændt til bristepunktet.

"Vi har p.t. den største lagerbeholdning i Nordhavnen nogen sinde. Containerne med importvarer står fire – fem i højden og i meget store blokke. Det betyder uhensigtsmæssig håndtering og for lang ekspeditionstid. Lige nu yder vi ikke den service, vi ønsker. Vi er næsten ved at blive kvalt i vores egen omsætningssucces, så det er på høje tid at flytte", fastslår Knud Vang Nielsen.
Et importboom op til det kinesiske nytår 18. februar gav problemer, og 5. marts var den gal igen. Her stod der 2.000 fyldte containere på terminalen, og da der var et skib på vej med yderligere 1.000 containere, var man nødt til at tyvstarte på den nye terminal i Østhavnen.

Knud Vang Nielsen, driftsdirektør hos Cargo Service: – Pladsen i Containerterminal Nord er blevet for trang. Det er på høje tid at flytte.

"Allerede den dag havde vi vores første skibsanløb derude. Og det bliver nok ikke det sidste før 1. maj. Blandt andet kan det blive aktuelt i påsken", siger Knud Vang Nielsen.

Mere luft i Østhavnen

På den nye terminal får Cargo Service større albuerum. Her råder man over 330.000 m^2 eller dobbelt op i forhold til Nordhavnen.

Alligevel mener Knud Vang Nielsen ikke, at der går mange år, før man kan få brug for endnu mere plads – hvis den nuværende vækst på havnen fortsætter.

"Mellem den nye terminal og APM Terminalen er der et reserveareal på 97.000 m^2, hvor vi formentlig vil kunne leje os ind på halvdelen", fortæller han.

Han ser dog også andre muligheder, som handler om håndtering af containerne:

"Med containertrucks som på Containerterminal Nord kan vi placere 400 TEUs pr. hektar og med vores nye straddle carriers 600 TEUs. Med såkaldte stacking cranes, der kører på skinner, vil vi kunne placere 1.200 TEUs pr. hektar, da de kan stable både højere og tættere. Det kunne være en mulighed engang i fremtiden".

På forkant med logistik og teknik

Lige nu glæder Knud Vang Nielsen sig først og fremmest til at komme i gang på den nye terminal, hvor man er på forkant med gennemtænkte og tekniske løsninger, der er helt up-to-date:

"Det meste af pladsen – de 240.000 m^2 nærmest kaj – er forbeholdt gods, der skal ud og ind med skib. Altså ingen bygninger overhovedet. Dermed sikrer vi optimale ad-

Den nye Cargo Service Container Terminal med nogle af de 19 avancerede straddle carriers i baggrunden. Effektiv elektronisk styring af maskinerne vil give færre spildkilometer på det store areal og sikre kunderne en hurtig betjening.

På grund af overvældende travlhed og en overfyldt Containerterminal Nord blev det første containerskib losset på Cargo Service Container Terminal allerede den 5. marts. Århus Stevedore Kompagni lossede containerskibet "Herm J" fra Unifeeder på den nye kajstrækning i Østhavnen. Efter "Herm J" havde losset fyldte containere ved kaj 406, forhalede skibet til APM Terminalen for at losse og laste containere til København.

gangsforhold og undgår, at bygninger kommer i vejen for fremtidige udvidelser."

Administrations- og lagerbygninger samt en hal til reparation af containere er samlet i den sydlige del af terminalen, hvor der er god plads til at udvide med yderligere pakhusbyggeri. Lidt vestligere ligger gridområdet, hvor lastbilerne skal losses og lastes med containere. Det store område, der skal rumme de mange ind- og udgående containere, er klart opdelt i en sektion for reefer-containere, én for almindelige, fyldte containere og én for tomme containere.

Avancerede straddle carriers

Den nye teknik er et kapitel for sig. For eksempel de 19 nye, røde straddle carriers, som skal flytte rundt med de fyldte containere. De tomme containere tager de traditionelle containertrucks sig indtil videre af. De nye straddle carriers er eldrevne og de mest avancerede på markedet.

"Ved hjælp af computerteknik og GPS-udstyr har vi elektronisk forbindelse til samtlige straddle carriers. Jobbene tildeles efter en computerstyret jobliste, så nærmeste ledige maskine altid får det højest prioriterede job. Det giver færre spildkilometer. Desuden kan vores værksted via internettet fejldiagnosticere maskinerne, mens de kører," forklarer Knud Vang Nielsen.

Effektiv modtagelse

Også modtagelsen af lastbiler med containere foregår ved hjælp af ny teknik og dermed en høj grad af automatisering. Terminalen er underlagt ISPS-sikkerhedskravene, hvilket blandt andet betyder skrap kontrol med hvem og hvad, man lukker ind på havneområdet. Denne kontrol foregår elektronisk.

Knud Vang Nielsen i grid-området, hvor lastbiler med containere inden længe vil ankomme i en lind strøm. Ny teknik og høj automatiseringsgrad af alle procedurer skal nedbringe ekspeditionstiden til højst 10 minutter pr. container.

"Ved indkørslen passerer lastbilerne med højst 30 km i timen en fotosluse, hvor containerne bliver fotograferet og alle nødvendige data aflæst. Samtidig aflæses et kort i bilens forrude. Det fungerer som legitimation og elektronisk adgangskort. Alle oplysninger bliver sammenholdt med dem, vi i forvejen har i vores it-system. Hvis alt er i orden, får chaufføren via et firsproget informationsdisplay besked om at køre direkte til en opmarchbås i grid-området. Chaufføren bakker ind i opmarchbåsen, som lukkes af under losning og lastning. Mens det står på, har han ikke adgang til bilen, men bagefter kan han køre derfra uden at behøve at tage kontakt med nogen, vise papirer osv. Men selvfølgelig er der folk til at betjene chaufførerne og hjælpe, hvis der er problemer", siger Knud Vang Nielsen.

Proceduren sikrer lave ekspeditionstider. Målet er højst 10 minutter pr. container.

I øvrigt er der ved dimensioneringen af opmarchbåsene taget højde for det aktuelle forsøg med 25 m lange modulvogntog på de danske veje.

Jernbanespor og kaj-logistik

Den nye terminal er også forsynet med jernbanespor, der lever op til de europæiske standarder med to gange 375 m sidespor ud over hovedsporet. Det betyder, at der – modsat i Nordhavnen – kan sendes hele godstog med international maksimumlængde på 750 m til terminalen, som fuldt ud vil være i stand til at håndtere godset.

"Det har stor betydning. Efter lukningen af godsbanegården i Skovgårdsgade råder vi over det eneste sted i området, som kan håndtere både trailertog, containertog og veksellast", siger Knud Vang Nielsen. Endelig fremhæver han et nyt system til berth planning (kajplads-planlægning). Ved hjælp

af det kan man finde ud af, præcist hvor det enkelte skib skal lægge til kaj, og hvordan losse- og lasterækkefølgen skal være for at opnå størst mulig effektivitet.

Hurtigt væk fra Pier 4

Når dette læses, er udflytningen fra Containerterminal Nord tæt på. Faktisk er man allerede i gang med udflytningen til Østterminalen, idet man p.t. rømmer et areal ved Oliehavnsvej, som Condane har brugt til tomme containere. Det skal give plads til en ny trailerterminal og adgangsvej til Multiterminalen, som har oplevet en stor vækst i ro-ro trafikken.

Knud Vang Nielsen forudser en hård tid med lange arbejdsdage hos Cargo Service. At skaffe ekstra folk til opgaven er ikke nemt i disse tider. Og for at lette opgaven og minimere udgifterne har firmaet pr. brev opfordret sine kunder til at afhente importgods fra Containerterminal Nord så hurtigt som muligt og at returnere tomme containere til den nye terminal på Østhavnen. Alligevel er opgaven og tidspresset til at tage at føle på. Pier 4 skal være fuldstændig rømmet for både containere og bygninger 1. juli, hvor arbejdet med de Bynære Havnearealer går i gang.

"På Pier 3 fortsætter vi med at servicere en enkelt kunde til engang i efteråret. Det er Samskip, som er afhængig af en pakhuskapacitet, som vi ikke kan stille til rådighed lige med det samme på den nye terminal. De nye, permanente bygninger på terminalen bliver vi først færdige med hen over sommeren. Derfor beholder vi indtil videre også nogle velfærdsfaciliteter på Pier 3", siger Knud Vang Nielsen.

Cargomaster Ltd

LCL – worldwide
Cargomaster er din aktive partner

Cargomaster Ltd.
Kystvejen 17
DK-8000 Århus C
T: 87 31 49 80
F: 87 31 49 82
cargomaster@cargomaster.dk
www.cargomaster.dk

DANSIKRING

Dansikring A/S
Århus havns lokale vagtselskab

Tlf.: 8621 6311
www.dansikring.dk