

## Notat om kapacitet

Containeromsætningen nåede det højeste niveau nogensinde i 2022. Nedenfor er udviklingen i TEU over de seneste 10 år.

År	TEU (1.000)
2012	404
2013	406
2014	424
2015	445
2016	456
2017	512
2018	540
2019	574
2020	623
2021	718
2022	757

Fremgangen i 2022 sammenlignet med sidste år skyldes primært flere containere på de store direkte anløb til og fra Asien. Derudover besluttede Royal Arctic Line (RAL) af flytte alle deres aktiviteter fra Aalborg til Aarhus medio 2022.

Det resulterede i, at der i sommer blev lukket for modtagelse af containere, fordi kapaciteten var udnyttet cirka 120 pct. Det var første gang nogensinde, at APMT tog dette skridt. Containere blev derfor sejlet til mellemdopt i Kalundborg.

I 2023 medtages hele årets omsætning for RAL, ligesom rederiet Containerships i efteråret præsenterede en ny rute mellem Spanien og Aarhus Havn, der også kommer med i 2023. Derudover har rederiet CMA CGM netop præsenteret endnu en ny rute mellem Tyskland og Aarhus Havn, der har første anløb i Aarhus på søndag. De varer, der tidligere ville være sendt til Rusland, har fundet vej til andre markeder. Dermed forventes, at en eventuel nedgang på containerområdet i 2023 vil modsvares af de mange tilkomne aktiviteter.

På nuværende tidspunkt er containerterminalen udnyttet med cirka 85 pct. Det skyldes blandt andet, at RAL er overgået til vintersejlplan og har opmagasineret deres containere uden for terminalen.

Den fuldt udnyttede kapacitet på havnen betyder, at der flere gange ugentligt er kø, hvor skibene anmodes om at sænke hastigheden på vandet, så de først ankommer nogle timer senere, end hvad der ellers er anmeldt. Der er ikke kapacitet til at kunne tage imod dem.

Det betyder endvidere, at både lastbiler og godstog, der skal aftage containerne, venter længere tid på Aarhus Havn, fordi mangel på kapacitet gør, at containerne ikke kan på- og aflæsses hurtigt nok. I efteråret var den gennemsnitlige ventetid for lastbilerne helt oppe på 1,5 time modsat 15-30 minutter, som er den normale ventetid i en containerhavn.

Der opstår forskellige flaskehalse, der gør det vanskeligt at tage imod flere skibe på nuværende containerkaj. Der er ofte situationer, hvor to skibe vil håndteres, samtidig med et skib under operation er blevet forsinket.

Hvis skibene gentagne gange oplever ventetid ved ankomst, er der sandsynlighed for, at Aarhus enten springes over eller ruten omlægges til en anden havn.

Derfor er der behov for mere baglandsareal tæt på en ny kaj samt nye effektive containerkraner, så der kan tages imod flere skibe og håndtere godset effektivt.

En ny terminal vil øge mulighederne og fleksibilitet, fordi der vil kunne opstå reel konkurrence mellem de to terminaler – uanset om det er samme operatør. Det vil åbne mulighed for at indrette og prissætte håndteringen præcis så det passer de rederier, som vælger at anløbe den ene eller anden terminal. Denne konkurrencemæssige fordel og efterspørgsel fra kunderne kan ikke opnås ved at bruge eksisterende kajer og containerkraner.