

Kun én dansk havn har forudsætninger for at blive et egentligt hub

Globaliseringen raser, og hvert eneste sekund døgnet rundt flyttes der varer på kryds og tværs af kontinenter. Samtidig tænkes der tanker om nationale strategier for godstransport – altså transport af gods i Danmark (og Europa), men også ind og ud af Danmark.

Både politikere og erhvervsfolk vurderer, at dansk skibsfart sejler i retning af en lys og lovende fremtid. Men hvordan skal vi forholde os til de muligheder, som globaliseringen skaber, og hvordan skal vi tackle udfordringerne. ÅRHUS HAVN har stillet en række spørgsmål til Tonny Dalhøj Paulsen, der er formand for Danmarks Skibsmæglerforening. Desuden er han direktør i og medindehaver af Unifeeder A/S.

De 10 nye EU-lande, hvoraf de fleste er øst-europæiske, er spået en markant udvikling i økonomi og levestandard de kommende år. Hvad forventer du af samhandelen med de pågældende lande de næste 10 år?

Udvidelsen med de 10 nye EU-lande er naturligvis interessant og giver hele transportindustrien nye og spændende udfordringer. Set i et søtransportperspektiv er det dog først og fremmest Polen samt de baltiske stater, der får betydning – ikke mindst som transitlande for gods til og fra Rusland.

For de nye lande i Centraleuropa vil søtransport i sagens natur have vanskeligt ved at

konkurrere med f.eks. landevejstransport, medmindre der er tale om intermodale transportere af unitiseret last.

Hvis der rettes fokus på trafik- og godsstrømme til og fra hele området fra Polen i syd, gennem de baltiske stater, Finland og Rusland via Skt. Petersborg i nord, forventes der mere end en fordobling af de søværts transporterede mængder i løbet af de næste 10 år og her er ikke medregnet flydende bulkvarer. Jeg er overbevist om, at mange af vore medlemmer er meget opsatte på og godt i gang med at positionere sig til at tage aktivt del i disse transportere.

Den politiske holdning i EU er, at den eksisterende trængsel på vejnettet i Nordeuropa gør det nødvendigt at flytte gods fra landtransport til søtransport. For Danmarks skibsmæglerforening må den holdning have en særlig vellydende klang. Hvad gør I for at påvirke udviklingen i den retning?

Det er rigtigt, at de politiske holdninger og udmeldinger fra EU tilgodeser et modalskifte fra vej til bane, og ikke mindst søtransport. Disse ønsker deles også af mange danske politikere. Der er også fra især EU's side taget initiativer til at finansiere støtteforanstaltninger, og her er der tale om meget store beløb.

I vor forening og blandt vore medlemmer har det altid været vor holdning, at enhver transportform bør bære sine egne udgifter og konkurrere på lige vilkår, og det er måske også en af grundene til, at danske rederier, operatører samt skibsmæglerne ikke har haft tradition for at drage nytte af sådanne støtteordninger. Derfor har vi også i vor forening – og ligeledes

blandt vore medlemmer – i det daglige arbejde i stedet lagt stor vægt på at orientere transportkøberne om netop søtransportens mange fordele, og ikke mindst de samfundsmæssige og miljømæssige aspekter. Det er et langt sejt træk, men der er allerede eksempler på, at transportkøberne i langt større omfang end tidligere betragter søtransporter – og især intermodale transporter, hvori søtransport indgår – som ikke kun et alternativ til landevejstransport, men som en realistisk og troværdig transportform, der kan leve op til købernes forventninger og krav. Der er meget at gøre endnu, og derfor glæder det os også, at der er et godt samarbejde mellem alle aktørerne i transportkæden for at styrke søtransportens muligheder.

Regeringen har planer om at udarbejde en national godsstrategi. I den forbindelse er det relevant at overveje, om det vil være en fordel at sprede containergodset – herunder transitgodset – til flere danske havne, eller om man i højere grad skal forsøge at samle det ét sted i Danmark. Hvad mener du?

Igennem de senere år er der udarbejdet en del materiale omkring godsstrømme, effektivitet i transportkæderne osv., og en udarbejdelse af en national godsstrategi kan måske være relevant og kan forhåbentlig også give vore politikere et godt og nødvendigt værktøj i hænderne. Dog skal man være opmærksom på, at gods har det lige som vand, nemlig at det "flyder hen", hvor det er mest hensigtsmæssigt – og er dermed ikke altid lige forudsigeligt. Det er nu en gang transportkøberne, som sidder med den endelige beslutning om, hvorledes godset skal sendes – og i givet fald via hvilken havn.



"Det er med gods, som det er med vand – det flyder hen, hvor det er mest hensigtsmæssigt," siger Tonny Dalhøj Paulsen, der er formand for Danmarks Skibsmæglerforening.

Vi har heldigvis en velfungerende havnelov i Danmark, og selv om der igennem årene fra adskillige sider har været ytret ønske om at begrænse antallet af danske havne, så er det ikke en proces, som vi fra Danmarks Skibsmæglerforening aktivt støtter. Vi er lige som andre ganske klar over, at der over de næste år fortsat vil ske en specialisering inden for havnedrift og dermed sandsynligvis også en begrænsning af havne, som kan tilbyde en all-round godshåndtering, men tager afstand fra, at det skal ske i forbindelse med en politisk proces.

Med hensyn til containere kan der i sagens natur kun være nogle få havne, som har det nødvendige godsunderlag, og hvor de drifts-

økonomiske betingelser er til stede, og det kan vel kun være 3-4 havne i Jylland og en enkelt på Sjælland. Allerede i dag ses det jo helt tydeligt, at der kun er én dansk havn, nemlig Århus, som har forudsætninger for at blive et egentligt hub. Vi mener imidlertid ikke, at det vil være en fordel for danske transportkøbere at koncentrere alle containerafgange i én havn, men at de nuværende regionale containerhavne bør have mulighed for at udvikle sig i takt med transportkøbernes ønsker og behov.

Transport- og Energiministeriet påpeger i et relativt nyt notat, at danske havnes muligheder for at overtage gods fra de belastede europæiske havne bør afdækkes med henblik på at tiltrække flere oceangående skibsaftage. Hvad mener du, der skal til for at tiltrække flere oceangående afgang til danske havne?

Der er kun et enkelt oceangående linjerederi, som p.t. anløber Danmark, og herudover har flere rederier vurderet mulighederne fra tid til anden, men endnu ikke besluttet sig. Århus Havn har gjort et forment arbejde med henblik på at tiltrække yderligere oceangående rederier, og "på den lange bane" vil det forhåbentlig også lykkes. Linjefart er i dag koncentreret om meget store globale rederier og samarbejdende alliancer, og der er meget høj fokus på containere til og fra Baltikum, og disse aktører disponerer også over et omfangsrigt netværk af afgang.

I takt med stigningen i containermængderne og udviklingen i godsstrømmene vil mulighederne for flere regelmæssige anløb af oceangående linjer blive væsentligt forbed-

rede. Også som følge af de forventede kapacitetsproblemer i de nordeuropæiske, store containerterminaler, som også vil blive påvirket af de globale rederiers indfasning af ny og større tonnage.

Hermed er der også fornyede muligheder for at tiltrække et eller flere af disse rederier for anløb af en havn i Skandinavien og/eller "lower Baltic", og dermed forbedres mulighederne for et dansk hub naturligvis også.

Imidlertid vil det være tvingende nødvendigt, at et dansk hub – og her tænkes først og fremmest på Århus – fortsat kan være konkurrencedygtigt og stille de nødvendige infra- og suprastrukturer til rådighed. Som nævnt gøres der allerede et flot markedsføringsarbejde fra Århus Havn og Foreningen af Arbejdsgivere ved Århus Havn (FÅA), og dette støttes også af de øvrige aktører i transportkæden, og derfor tror jeg heller ikke, at vor forening kan komme med yderligere anbefalinger – ud over at ønske aktørerne held og lykke i deres bestræbelser fremover.

Når ministeriet overvejer muligheden for flere oceangående afgang, må det være ud fra et ønske om at styrke det samlede transporterhverv. Hvor vigtigt er det for hele transporterhvervet, at der kommer flere oceangående afgang?

Vi er ikke overbeviste om, at flere oceangående afgang/rederier vil styrke det samlede transporterhverv, og vi stiller også spørgsmål ved, om det vil være i transportkøbernes interesse. I dag er der et stort udbud af afskibningsmuligheder til og fra de store omladningshavne, hvorfra der er flere daglige afgang til f.eks. mange fjernøstlige destina-

tioner. Hertil kommer én ugentlig afgang fra Århus direkte til Østen. Altså hermed en god balance mellem direkte afskibninger og afskibninger med omladning i Hamburg/Bremerhaven og dermed også mange valgmuligheder og kombinationer for transportkøberne.

Derimod så vor forening gerne, at der skete en samlet indsats for at forbedre konkurrenceevnen, således at flere containere bliver afskibet via de danske havne, og ikke som i dag hvor mellem 150.000-200.000 TEUs går via de danske og tyske landeveje til f.eks. Hamburg.



HÅNDTERING AF RESTPRODUKTER.....

Med et bredt containerprogram og en stor vognpark har H.J.Hansen løsninger til din virksomheds restprodukter - lokalt og internationalt. Vi kan også tilbyde kvalificeret miljørådgivning og dokumentation til brug over for myndigheder samt i miljøstyring og grønne regnskaber.

Ring og hør nærmere!



H.J.HANSEN
Udvikling gennem generationer

H.J.Hansen Genvindingsindustri A/S | Manilavej 2 | 8100 Århus | Tlf. 8693 4050 | www.hjhansen.dk | Åbningstider: Man-torsdag 7.15 - 15.30 | Fredag 7.15 - 15.00



Safmarine

Your preferred carrier to Africa, East Coast South America, Middle East and Intereuropean



Safmarine Container Lines
C/O Thor Jørgensen A/S
Østhavsvej 37, Box 438
8100 Aarhus C
Phone 89 31 62 00
Fax 89 31 62 10

www.safmarine.com