

## Når russerne kommer (med)

Globaliseringen er en realitet. Råvarer indkøbes i vest, lønarbejde i øst, og færdigvarer flyttes på kryds og tværs af kontinenter. Her i bladet får udvalgte branchefolk mulighed for at komme med deres bud på udviklingen.

Man kan vel nærmest sige, at rederierne er en forudsætning for globaliseringen – og omvendt. Derfor har vi til dette nummer talt med underdirektør Jan Fritz Hansen fra Danmarks Rederiforening. Han repræsenterer Danmarks største eksporterhverv – rederierne – der omsætter for godt 140 mia. kr. Men branchen er ikke alene stor; den realiserer også betydelige stigninger i disse år.

***De nye østeuropæiske EU-medlemmer og Rusland spås en markant fremgang i levestandarden de kommende år. Dermed vil både eksporten og importen formentlig stige væsentligt for flertallet af de lande. Hvordan vil sådan en udvikling påvirke skibsfarten i området?***

"Vi forventer en markant stigning i trafikken i relation til Baltikum og Rusland. I øjeblikket foregår der forhandlinger med Rusland om at komme med i verdenshandelsorganisationen, WTO. Og når vi i dag ved, hvor stor betydning det havde for søfarten, at Kina kom med i WTO, skaber det da nogle forventninger. Jeg tror ikke, der vil ske helt det samme, når Rusland kommer med. Men det er klart, at hvis der bliver etableret en frihandelsrelation til det russiske marked, vil det sætte mere gang i handelen og transporten og dermed også i søfarten til og fra Rusland.

Derfor forventer vi os en del af udviklingen i relation til Rusland. Og selvfølgelig vil det også betyde noget, at de østeuropæiske lande er kommet med i EU. Men foreløbig lader resultaterne vente på sig – det første år har ikke rigtigt vist tegn på fremgang. De baltiske lande har trods alt også en begrænset størrelse i forhold til Rusland, ligesom jeg godt kan være meget i tvivl om, hvorvidt søfarten f.eks. får glæde af udviklingen i Polen. Måske vil andre løbe med den gevinst, f.eks. vognmændene, som er en konkurrent for søfarten, når det gælder Polen. Derfor tror jeg, at søfarten i højere grad skal satses på Rusland."

***Mange taler om en 28-dages-regel, som et maksimum for, hvor lang tid det må tage at sejle gods fra A til B – f.eks. fra Kina til en europæisk destination. Hvad kan man gøre for at få de stigende godsmængder til Østeuropa så effektivt som muligt?***

"Med hensyn til sejltid regner jeg ikke med, at vi kommer til at sætte farten op på skibene. Alene på grund af de høje oliepriser vil det ikke være rentabelt. Derfor ville det kræve helt ny teknologi, som vi ikke har kendskab til i dag. I øjeblikket taler nogle om at etablere en omladningshavn ved Stignæs – med henblik på at få gods til og fra Østersølandene. Men det er vigtigt at holde sig for øje, at en omladning i sig selv slet ikke er attraktiv. Enhver operation koster jo penge, og man omlader jo ikke for omladningens skyld. Derfor giver det ingen mening at etablere en omladningshavn ved Stignæs, idet der skal ske noget andet i en havn end bare omladningen. Havnen skal også kunne tilbyde noget andet. Der skal også være et bagland med nogle behov for at

modtage eller afskibe noget gods. Der skal være noget at bytte med, når skibet kommer ind.

Algeciras i Spanien er et eksempel på en containerhavn, der ligger i et kryds. Dér sker virkelig meget dernede. Der er trafik, som kommer fra øst og vest – og skal videre både mod nord og syd til Europa og Afrika.”

***Når et rederi vurderer nye forretningsmuligheder og regner på nye ruter/destinationer, må der være flere forhold, der spiller ind. Hvad er de vigtigste parametre?***

”Når vi taler containerfart handler det først og fremmest om godsvolumen. Og så skal der være et knudepunkt, hvor skibene kan komme af med noget last eller få noget nyt ombord – det er nok de to vigtigste parametre. Derefter – i næste række – kommer service og pris.

Når det er sagt, vil jeg gerne tilføje: Havnene skal passe på med helt at forlade deres læst. Jeg tror, det er vigtigt, at havnene specialiserer sig i det, de er gode til. Det er ikke sikkert, at det er den bedste løsning, at havnene forsøger at sætte sig på hele den muliti-modale kæde og både vil drive vognmandsforretning, rederidrift og lodstjeneste. Jeg tror, man skal spørge sig selv om, hvad en havns vigtigste opgave egentligt er? Og måske kigge lidt til udlandet, hvor havnene i højere grad sætser på at trække de bedste operatører til inden for hvert område. I Danmark er der lidt en tendens til, at havnene gerne vil gøre det hele selv. Og det er ikke sikkert, at den tilgang til tingene er den bedste. At sprede sig over hele den muliti-modale kæde er ikke nødvendigvis den bedste



*Jan Fritz Hansen er underdirektør i Danmarks Rederiforening, der fungerer som arbejdsgiver- og brancheorganisation for danske rederier med skibe over 500 bruttotonns.*

ste forretningsmæssige løsning for en havn, idet det er svært at have den nødvendige ekspertise på alle områder.”

***De danske rederier er Danmarks største eksporterhverv. En ikke uvæsentlig del af rederiernes omsætning er baseret på anløb af de store containerhavne som f.eks. Hamborg, Rotterdam, Antwerpen og Bremerhaven – steder, hvor der ofte er ventetid på grund af kapacitetsproblemer. Hvilke overvejelser gør rederierne/rederiforeningen sig i forhold til den tiltagende forstoppelse i de nævnte havne?***

"De kapacitetsproblemer, der er i havnene rundt omkring, er et udtryk for en usund udvikling. Det er et resultat af globaliseringen og et eksempel på, at havnen er ét af de største problemer i international handel.

Fra rederiforeningens side så vi gerne, at EU tog nogle af sine udviklingsprogrammer i brug for at afhjælpe problemerne i nogle af de europæiske havne. I stedet for at bruge penge på at støtte enkelte rederier, der etablerer nye ruter, ville vi foretrække, at EU kigger på de eksisterende flaskehalse. Og så ville de få øje på havnene og på infrastrukturen fra havnene og ud til baglandet. Men det er klart, at jo større kapacitetsproblemer, der er i de havne, jo mere tilbøjelig er man til at se på, om man kan flytte gods til andre destinationer og på den måde skabe nye mønstre i transportkæden."

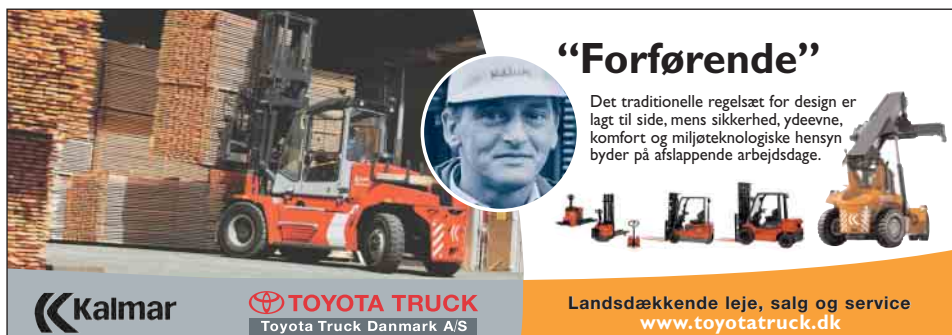
**Den politiske holdning i EU er, at den eksisterende trængsel på vejnettet i Nord-europa gør det nødvendigt at flytte gods fra landtransport til søtransport. Hvad kan Danmarks Rederiforening gøre for at påvirke den udvikling?**

"Vi ser helst, at udviklingen sker så naturligt som muligt. Vi ser det ikke som en løsning at

gå ind og brandbeskatte f.eks. landtransporten for at flytte gods fra land til sø. Og det vil heller ikke ensidigt være til gavn for vort erhverv. Vi skal også tænke på, at godset skal flyttes fra havnene og ud til kunden. Vi er som bekendt blot et led i en større transportkæde.

Beskatning og afgifter er derfor ikke vores bud på en løsning, hvis der skal flyttes gods fra land til vand. Derimod vil vi anbefale EU at kigge på landkortet og se, hvor der er meget trafik og eventuelle problemer. Se på, hvad markedets interessenter gør, og vurdere, hvor EU som myndighed kan komme ind og afhjælpe de problemer, der er opstået som et resultat af markedet.

Vi er ret kede af de her direkte subsidier til shortsea-shipping. Vi hylder havenes frihed og mener, at alle er bedst tjent med, hvis det er afskiberne, transportørerne og havnene, der optimerer søfarten og dermed gør den konkurrencedygtig. Når det private initiativ så viser sig at have for stor succes i et område, så det resulterer i flaskehalsproblemer, så kan myndighederne komme ind og være med til at afhjælpe problemerne."



**"Forførende"**

Det traditionelle regelsæt for design er lagt til side, mens sikkerhed, ydeevne, komfort og miljøteknologiske hensyn byder på afslappende arbejdsdage.

**Kalmar** **TOYOTA TRUCK**  
Toyota Truck Danmark A/S

Landsdækkende leje, salg og service  
[www.toyotatruck.dk](http://www.toyotatruck.dk)