

Vigtigt at koncentrere containergodset

Globaliseringen raser, og danske virksomheder har behov for optimale vilkår, hvis de skal klare sig i konkurrencen med lande, hvor arbejdslønningerne og miljøkravene er betydeligt lavere end i Danmark. I øjeblikket tænkes der tanker om nationale strategier for godstransport – altså transport af gods i Danmark – men også ind og ud af Danmark. Målet må være at sikre erhvervslivet konkurrencedygtige transportløsninger.

Bladet ÅRHUS HAVN har stillet en række spørgsmål til Kim Boyter for at afdække erhvervslivets behov og forventninger til fremtiden. Kim Boyter er formand for DI Østjylland og administrerende direktør i Pressalit Group A/S.

En betydelig del af den danske eksport har oprindelse i det øst- og midtjyske område, hvilket har været med til at gøre Århus havn til Danmarks største containerhavn. Hvad betyder nærhedsprincippet – altså det at have en afskibningshavn i nærheden – for danske industri-virksomheder?

”Det er utroligt vigtigt, at vi har en havn i nærheden. Mængden af gods, der transporteres som containergods, er kraftigt stigende, og samtidig er det miljømæssigt en fornuftig transportform. Desuden er det godt for Østjylland som region, at vi har en stor havn, idet det giver flere arbejdspladser til området.

Men nærhedsprincippet er ikke det eneste konkurrenceparameter. Det er vigtigt, at

havnen samtidig kan tilbyde konkurrencedygtige priser på transport og desuden har et godt rutenet, så der er forbindelse til så mange steder i verden som muligt.

I min egen virksomhed brugte vi tidligere Hamburg som afskibningshavn, men i dag bruger vi i højere grad Århus. Det skyldes, at der er kommet flere ruter fra Århus havn, og dermed bliver det tidsmæssigt en fordel for os at anvende Århus havn frem for Hamburg.”

Regeringen har planer om at udarbejde en national godsstrategi for at sikre de bedste transportbetingelser for dansk erhvervsliv. I den forbindelse er det relevant at tage stilling til, om det vil være en fordel for erhvervslivet at sprede containergodset – herunder transitgodset – til flere afskibningshavne. Eller om erhvervslivet får mest ud af, at der satses på en samling af godset for at sikre kritisk masse og dermed konkurrencedygtige priser på søtransport. Hvad mener du om det?

”Jeg mener, vi allerede har for mange havne i Danmark i dag. I stedet bør vi koncentrere kræfterne om én erhvervshavn, da det er nødvendigt med en koncentration af godset for at opnå den nødvendige kritiske masse. Hvis vi her i landet spreder containergodset til flere forskellige havne, bliver der færre og færre ruteforbindelser fra den enkelte havn. Og dermed vil vi ende ud med en række havne, der mangler det vigtige konkurrenceparameter – nemlig et veludbygget rutenet. Dermed vil erhvervslivet vælge at køre godset syd for grænsen for at afskibe det fra Hamburg eller Rotterdam.

Hvis vi koncentrerer søtransporten og containertrafikken ét sted, er det muligt at opnå nogle stordriftsfordele, som ikke kan opnås ved en spredning."

Langt størstedelen af verdenshandelen flyttes med skib. Men nogle vil måske hævde, at transportomkostningerne kun er af marginal betydning, når man kigger på den samlede pris på en vare. Hvor vigtigt er det for danske industrivirksomheder at have adgang til konkurrencedygtig søtransport?

"For erhvervslivet er der flere betydelige faktorer, som påvirker ens konkurrencedygtighed. Lønandelen betyder meget, men transport spiller selvfølgelig også en rolle på lige fod med de resterende omkostninger.

Danske virksomheder skal kunne konkurrere internationalt med virksomheder fra alle lande, og netop derfor er det vigtigt, at vi har adgang til konkurrencedygtig transport, så vi kan bringe varerne frem til køberne mindst lige så billigt, som de kan i andre lande."

De 10 nye EU-lande, hvoraf de fleste er østeuropæiske, 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?



"Jeg mener, vi allerede har for mange havne i Danmark i dag. I stedet bør vi koncentrere kræfterne om én erhvervshavn", siger Kim Boyter, der er formand for Dansk Industri i Østjylland og administrerende direktør i Pressalit Group A/S.

"I de seneste år har vi mærket en kraftig stigning i samhandelen med de østeuropæiske lande, når vi regner i procenter. Men samhandelen er stadig meget højere med de gamle EU-lande, og der vil gå mange år endnu, inden der går lige så mange varer øst-vest som nord-syd.

Desuden er der en kraftig outsourcing af produktion til de østeuropæiske lande, og en del af de varer, der produceres i Østeuropa, vender tilbage til forbrug på det vesteuropæiske marked. Den udvikling øger velstanden i de nye EU-lande og vil i løbet af

de næste 10 år øge mulighederne for, at vi i endnu højere grad end i dag kan afsætte fx danskproducerede kvalitetsvarer til de østeuropæiske forbrugere.”

Globaliseringen ser ud til at skabe en ny verdensorden. Arbejdspladser og produktion flytter mod øst, hvor arbejdskraften er billig. Men samtidig er produktiviteten lav, og energiforbruget til produktionen er markant højere end i vesten. Enkelte virksomheder har allerede konstateret, at det ikke er lønsomt at flytte produktionen ud af Danmark. Hvordan tror du, situationen ser ud om 10 år?

”De næste mange år vil der ske en udflytning af produktion til Østeuropa og Kina. Men dermed er ikke sagt, at industrien mister alle sine arbejdspladser her i landet. Arbejdsdelingen vil blot være endnu mere udtalt end i dag, og det skaber øget behov for transport – herunder søtransport.

Måske vil Østeuropa i løbet af en årrække nå op på det vesteuropæiske niveau rent omkostningsmæssigt, og dermed vil produktionen flytte videre østpå og måske til Afrika. Det vil igen øge transportmængderne og afstandene.”

Rådgivning og revision

– også til transport- og speditjonsvirksomheder

Værkmestergade 25 • Postboks 330 • 8100 Århus C
Tlf. 86 76 46 00 • Fax 86 19 26 77


www.kpmg.dk

*Shipping og transport
handler meget om
mennesker!*



HECKSHER LINEAGENTURER AS

Århus: 89 33 62 00 • København: 39 16 81 00 • www.hecksher.dk

