

Ny rapport: North Sea Baltic Hub

En gigantisk stigning i behovet for transport af gods i de kommende år. Det er de fleste sikre på.

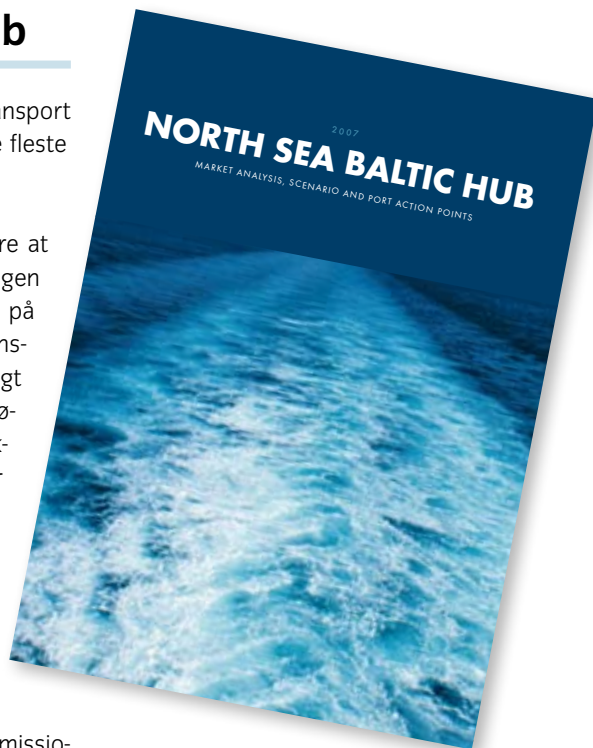
Til gengæld er det noget vanskeligere at være sikker i forhold til, om udviklingen særligt vil begunstige skibstrafikken på bekostning af den landbaserede transport. Eller omvendt. Og når det særligt handler om godstransport i Østersøregionen, er den russiske havneudvikling desuden et vigtigt parameter for andre havnes udviklingsplaner.

For at få et bedre grundlag for fremtidige strategiske beslutninger i relation til ovenstående usikkerhedsmomenter, har Göteborg Havn, Helsinki Havn og Århus Havn i samarbejde med bl.a. EU Kommissionen fået udarbejdet en helt ny rapport, der belyser de nuværende forhold i relation til søbaseret godstransport i Østersøregionen.

Rapporten bærer navnet "North Sea Baltic Hub", og har således sit udgangspunkt i de tre havnes ønske om at udvide deres hub-status.

Én af rapportens konklusioner er, at markedet for containergoods med sikkerhed vil stige markant.

Estimerer for Østersøregionen alene peger på, at de nuværende 6 mio. TEUs vil være steget til 20 mio. TEUs, når kalenderen viser 2020. Operatørerne har allerede investeret



i enorme containerskibe, der kan matche fremtidens krav. Desuden er der forventninger om, at relativt mere gods vil blive transporteres i andre indpakninger end en container, fremover blive lukket inde i den efterhånden så udbredte kasse.

Rapporten har minutøst kortlagt det nuværende flow af containere i Østersøregionen. Og her ud fra kan man fastslå, at havnene i Hamburg og Bremerhaven er de to mest benyttede transithavne for containergoods fra og til Østersøregionen, ligesom fire rederier er dominerende i regionen: Unifeeder, Team Lines, Finnlines og Maersk,

idet de tilsammen leverer tre fjerdedele af hele kapaciteten.

Desuden peger rapporten på, at det nuværende rutenet har høj frekvens, og at godsets slutdestination som hovedregel er bestemmende for, hvilken transithavn, der benyttes. Men det fremgår også af rapporten, at det er svært at ændre på gamle vaner, selv når det måske er fornuftigt at undersøge nye muligheder på markedet.

En sammenligning mellem havnene i Østersøregionen viser markante forskelle fra havn til havn. F.eks. konkluderer rapporten, at Helsinki havn (bortset fra Skt. Petersborg) er den havn, der døjer mest med is om vinteren, ligesom havnen er pålagt såkaldte farvandsafmærkningsafgifter.

Skt. Petersborg havn bliver dog bedømt som den havn, der har de højeste havneafgifter, ligesom betjeningen af skibene er både langsom og dyr.

Endelig fastslår rapporten, at den væsentligste forudsætning for udviklingen af en transithavn – eller et hub – i Østersøområdet, er mængden af gods. Nøgleordet i den sammenhæng er altså – ikke overraskende – volumen.

Rapporten, der blev uddelt på den netop afholdte konference i Århus "Baltic Sea Containers 2007-2017", beskriver desuden styrker og svagheder for de tre havne, Helsinki, Göteborg og Århus.

> We work together as one around the world and take pride in providing excellent service

www.samskip.com

- > Multimodal container logistics
- > Iceland and Faroe Islands service
- > Worldwide reefer logistics and international forwarding

samskip
TOGETHER WE MAKE THINGS HAPPEN