

Titel: Valg af Basishavn i Danmark - En undersøgelse af 6 havne for RA (Royal Arctic)

Indlægsholdere:

cand. polit. Henning L. Kristensen, Carl Bro as

cand. tech. soc., ph. d. Kristen D. Nedergaard, Institut for Maritim Forskning og Innovation,
Syddansk Universitet

Baggrund og formål:

Indlægget gennemgår og diskuterer en analyse, Carl Bro i efteråret 2004 har udført for RAL med det formål at danne beslutningsgrundlag for RAL og Grønlands Hjemmestyre af hvilken havn, der er bedst som basishavn i Danmark for besejlingen af Grønland.

Analysen er meget omfattende og analyserer en lang række forhold i de involverede havne og havneoperatører. Grundene til, at analysen er interessant i en bredere sammenhæng, er for det første de anvendte metoder, for det andet og ikke mindst de indsamlede data og for det tredje analysens resultater.

Indlægget vil være koncentreret om metoder og datagrundlag, mens resultaterne alene angives i form af højeste og laveste værdi. Dette skyldes især, at data er afgivet under løfte om fuldstændig konfidentialitet. Dette forhold diskuteres nærmere nedenfor.

Royal Arctic udbad sig, at analysen omfattede alle centrale områder for en grundig analyse, hvor der blev taget hensyn til alle væsentlige interessenter. Carl Bro havde dermed det faglige ansvar inden for disse rammer og var ansvarlig for, at beslutningsgrundlaget blev helt uvildigt.

Metode:

Generelt:

Analysen indeholder 4 forskellige analyser:

- En beskrivelse og evaluering af den nuværende besejling af Aalborg Havn
- En sammenligning, en såkaldt benchmark, af Aalborg Havn og 5 af RAL udpegede havne
- En undersøgelse af 10 vigtige kunders præferencer for de 6 havne
- Økonomiske konsekvensberegninger af, hvad det betyder for RAL, kunderne, Grønlands Hjemmestyre og samfundet som helhed.

I undersøgelsen indgår følgende 6 havne:

- Aalborg – nuværende basishavn
- Hirtshals
- Esbjerg
- Aarhus – to operatører
- Fredericia
- København.

De anvendte metoder er således vidtfavnende, meget forskellige og hver for sig tilpassede de formål, de skal opfylde. Samtidig er de anvendt til at udarbejde et beslutningsgrundlag, der er bredere end de fleste andre beslutningsgrundlag.

Metoder, specifikt

Et helt afgørende element i denne undersøgelse til forskel fra de fleste andre, vi har kendskab til, er at vi udførte analysen for et rederi), der potentielt kunne blive en reel fremtidig kunde for de involverede havne og deres operatører.

Dette indebar to ting:

For det første en langt større villighed til at oplyse om de reelle forhold i havnene, og her især de faktiske pris- og rabatforhold hos havneadministration og operatører, end man ellers ser i sammenlignende undersøgelser

For det andet et – forståeligt – krav om konfidentialitet.

Et problem som hidtidige analyser har stødt på, var at man har været nødt til at tage udgangspunkt i listepriiser, for at lave sammenligninger, og forudsætte at rabatstrukturerne var ens. Projektet har blandt andet vist, at det er de ikke. I udgangspunktet giver den anvendte metode, derfor løfte om at få et bedre vurderingsgrundlag.

AD: Beskrivelse og evaluering af den nuværende besejling af Aalborg Havn

Til denne delopgave anvendtes følgende metoder:

- Dataindsamling:
 - Gennemgang af state-of-the art inden for benchmarking af havne- og terminaloperationer
 - Statistik
 - Besigtigelser
 - Møder, herunder velforberejede dybdegående interview med administration og operatør

- Bearbejdning:
 - Statistiske analyser og sammenlignende analyser
 - Økonomiske beregninger
 - ”Produktivitetsberegninger”

AD: sammenligning, en såkaldt benchmark, af Aalborg Havn og 5 af RAL udpegede havne

Til denne delopgave anvendtes følgende metoder:

- Dataindsamling:
 - Statistik
 - Besigtigelser
 - Møder, herunder velforberedte dybdegående interview med administration og operatør

- Bearbejdning:
 - Statistiske analyser og sammenlignende analyser
 - Udarbejdelse af Stam- og Tarifblade, godkendt af havn og operatør
 - Opstilling og gennemregning af to eksempler på konkrete, karakteristiske transporter (1 nordgående og 1 sydgående)
 - Økonomiske beregninger
 - Samlede vurderinger af hver havn / operatør og opstilling af en samlet rangordning af alle muligheder

AD: 10 vigtige kunders præferencer for de 6 havne:

Til denne delopgave anvendtes følgende metoder:

- Dataindsamling:
 - Velforberedte dybdegående interview

- Bearbejdning:
 - Rangordning af kundernes præferencer

AD: Økonomiske konsekvensberegninger:

Til denne delopgave anvendtes følgende metoder:

- Dataindsamling:
 - Statistik fra RAL
 - Resultater fra de tre andre delberegninger, især oplysninger fra havnene og operatørerne

- Bearbejdning:
 - Omkostninger for RAL forbundet med flytning
 - Driftsøkonomiske beregninger af de årlige konsekvenser for RAL i de 6 havne, herunder omkostninger i havnene og sejladsomkostningerne
 - Flytteomkostninger for kunderne (kunne ikke kvantificeres tilfredsstillende)
 - Driftsøkonomiske konsekvenser for kunderne – kun i havnene
 - Omkostningerne for Grønlands Hjemmestyre og det grønlandske samfund

I beregningerne blev brugt en tidshorisont på 15 år.

Det empiriske grundlag

Som det fremgår af metodebeskrivelsen blev der til brug for analyserne indsamlet et stort og meget detaljeret datamateriale fra de 6 havne og 7 operatører. Som også nævnt er en del af materialet konfidentielt og vil derfor ikke blive refereret. Dette gælder især prisoplysninger og en række oplysninger om stevedorer og deres forhold.

Dataindsamlingen omfattede bl.a.

- fysiske forhold i havnene og hos operatørerne
- havnene og operatørernes erfaringer med lignende havneoperationer
- planer for udbygning
- priser, rabatter og andre økonomiske forhold
- kundernes opfattelser af og præferencer over for de 6 havne

Dataindsamlingen blev gennemført som nævnt ovenfor.

Det tilvejebragte datagrundlag er på en række punkter kvalitetssikret af de involverede havne og operatører gennem udarbejdelse af dels et ”stamblad”, dels et ”takstblad” for hver havn og operatør, som er godkendt af de pågældende. Dette er også gjort for at gøre datagrundlaget konsistent og ensartet havnene / operatørerne imellem. Desuden blev disse oplysninger tjekket en ekstra gang gennem gennemregning af hvad to konkrete typiske transportopgaver ville koste i hver havn.

Analyserne adskiller sig markant fra tidligere undersøgelser ved at være finansieret af en væsentlig aktør i branchen. Derved har vi haft adgang til data - både hos opdragsgiver og andre operatører i branchen som normalt ville være utilgængelige.

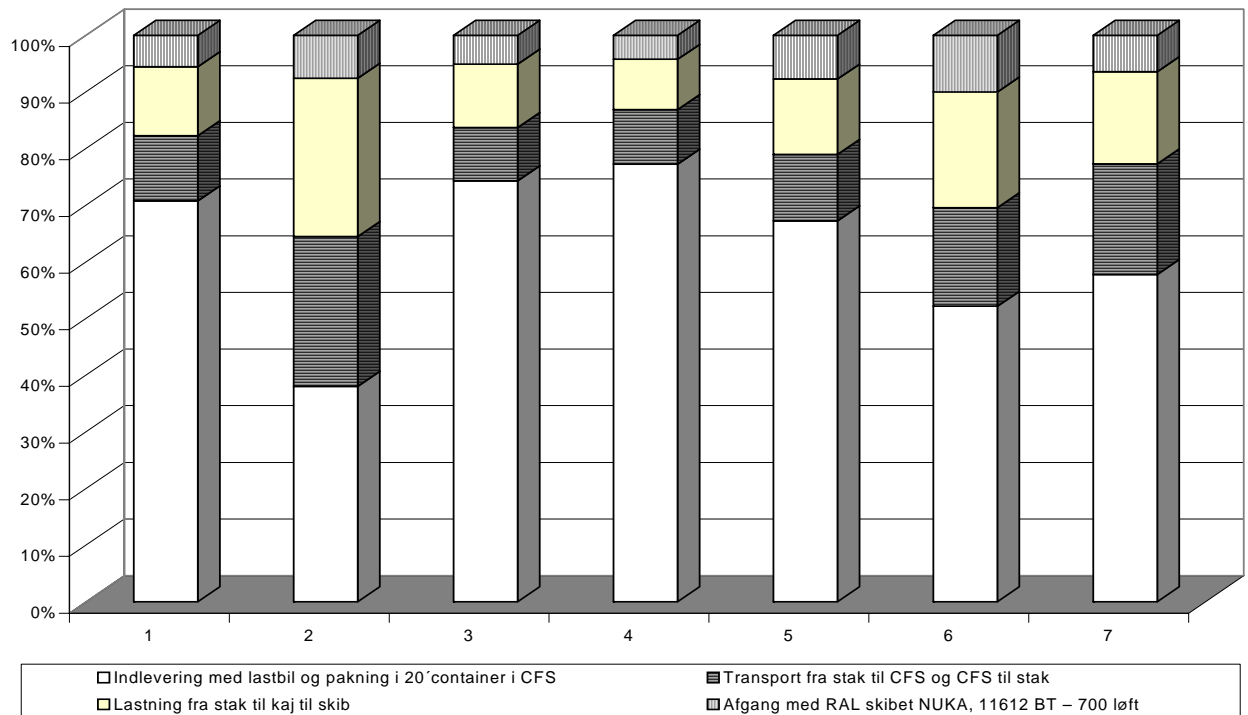
Det er vores opfattelse, at denne undersøgelse er en af de mest omfattende - i betydningen af forskellige faktorer, der er inddraget – der er gennemført i de senere år.

Resultater

Undersøgelsens direkte resultater for hver havn vil som følge af fortroligheden ikke blive refereret. En af de ting, der overraskede os i undersøgelsen var spredningen i nogle af resultaterne. Til illustration heraf er vist den relative fordeling af de enkelte takstelementer for den opstillede nordgående transport. Forsendelsen forudsættes at passere gennem følgende trin:

- Indlevering med lastbil og pakning i 20' container i CFS
- Transport fra CFS til yard
- Lastning fra stak til kaj til skib
- Afgang med RAL skibet NUKA, 11612 BT – 700 løft (skibs-, vare- og sikkerhedsafgifter).

:



Én forklaring på de stærkt varierende takster kan være, at omfanget i CFS operationerne er så meget større for alle operatører end de nuværende operationer - at der har været en del usikkerhed om, hvor prisniveauet skulle ligge. En anden forklaring på forskellene, både hvad angår stevedore/terminal og CFS operationerne, kan være, at det nationale marked for havneoperationer faktisk er meget lidt transparent og ikke særligt konkurrencepræget samt måske for visse havnes vedkommende en manglende forståelse af opgavens total indhold og forventede kompleksitet.

Endvidere er vist prisforskellen mellem højeste og laveste pris for den opstillede sydgående transport. Containeren forudsættes at passere gennem følgende trin:

- Anløber med RAL skibet NUKA, 11612 BT – 700 løft (skibs-, vare- og sikkerhedsafgifter)
- Losning fra skib til kaj til stak
- Tilslutning til reeferstik i 4 dage (tilslutning og 4 strømmdage)
- Udlevering til lastbil

Samlet takst for sydgående forsendelse i de 6 havne

Kr. pr. container	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus ÅSK	Århus APMT	Laveste tal	Højeste tal
Total, sydgående								1072	1796

Til illustration af nogle af de økonomiske beregninger er nedenfor vist forskellene i antal sejladsdøgn samt årlig forskel i sejladsomkostninger i forhold til Aalborg (positive tal angiver meromkostninger, negative besparelser)

	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirts hals	Århus
Forskæl i sejladsdøgn pr. år i forhold til Aalborg	-	19,7 døgn	14,6 døgn	-27,8 døgn	-35,4 døgn	8,7 døgn
Forskæl i sejladsomkostninger pr. år i forhold til Aalborg - mio. kr.	-	0,7	0,5	-1,0	-1,3	0,3

Det ses, at forskellen på sejladsomkostninger varierer fra meromkostninger på ca. 0,7 mio. kr. pr. år ved Fredericia til en besparelse på 1,3 mio. kr. ved Hirtshals. Det skal bemærkes, at sejladsomkostningerne afhænger af både verdensmarkedsprisen på olie og \$-kursen, og dermed var relativt høje den dag, da prisen på bunkers blev indhentet.

For så vidt angår forskellene i sejladsdøgn, er de af en sådan størrelse, at de med den gældende sejlplan ikke kan nyttiggøres ud over til nedbringelse af behov for overarbejde, specielt i Nuuk. Hvorvidt de kan benyttes i en ændret sejlplan er ikke analyseret

Det er vores opfattelse, at det beslutningsgrundlag, der er fremkommet gennem denne undersøgelse, er så godt som det kan blive, datamaterialet – især vedrørende en række økonomiske forhold – taget i betragtning.

Benchmarkingmetoden var god i forhold til at identificere de kritiske faktorer, der skulle måles på. Datamaterialet for at etablere udgangspunktet for benchmarket var særdeles godt. Til gengæld peger nogle af resultaterne af analysen på, at det kan være vanskeligt at benchmarke op imod en fremtidig operation – i forhold til både operatørerne og deres nuværende operationer og havnene og deres fremtidige faciliteter.