

1 Indledning

Denne præsentation er baseret på en rapport udarbejdet for organisationen Danske Havne med titlen:

Godsstrømme gennem danske havne set i et udviklingsperspektiv

Rapporten skal opfattes som et skridt i en kortlægning af mulighederne for, at danske havne kan fortsætte den positive udvikling som omdrejningspunkt, ikke mindst for omsætningen af internationalt gods til og fra Danmark. Udviklingen i samhandlen samt den stigende globalisering parret med en tendens mod at koncentrere sine indkøb hos færre leverandører er alt sammen udviklingstendenser, der som udgangspunkt må siges at være i søtransportens favør. Når dertil lægges, at landinfrastrukturen i store dele af Europa har nået et mætningspunkt resulterende i kødannelser og forsinkelser, og mulighederne for at løse disse trængselsproblemer gennem yderligere fysisk udbygning er meget begrænsede, underbygger dette yderligere søtransportens voksende potentiale også på de kortere distancer.

Desuden har de tiltagende kapacitetsproblemer i en række af de store havne med oversøisk trafik den konsekvens, at disse trafikker muligvis omlægges til havne, der geografisk befinder sig længere væk fra Danmark. En sådan omlægning, der dog ikke vil ske uden sværds slag fra de havne, der må afgive trafikken¹, vil yderligere øge potentialet for de søbaserede løsninger, idet mere gods vil blive feedet. Dette skyldes, at eksempelvis lastbilbaseret for- og eftertransport af containergoods på afstanden ud over ca. 300 km som hovedregel anses for at være økonomisk ulønsomt.²

Der er dog ikke her tale om en udvikling, der kommer af sig selv. Selvom markedskræfterne er afgørende i denne udvikling, er det samtidig af stor betydning at få fastlagt nogle brugbare rammer og betingelser, inden for hvilke denne udvikling kan tage fart. Mulighederne i den fysiske planlægning i kombination med velfunderede analyser af sammenhængen mellem efterspørgslen efter varer og produktionen af samme i en geografisk ramme vil ligeledes give langt flere og bedre muligheder for at sammenkæde transportknudepunkter (havne) med det bagvedliggende opland og give gode indikationer af hvilke udviklingsmuligheder, de enkelte havne besidder.

Et andet element af afgørende betydning for denne udvikling er nødvendigheden af at tænke i partnerskaber med henblik på at udvikle og styrke sine kompetencer og den palet af "services" der kan tilbydes, men også - hvilket er af mindst lige så stor betydning - at undgå at alt for mange løber efter den samme ydelse og kunde, med fare for i sidste ende at nå frem til alt andet end optimale løsninger. En erkendelse af egne kompetencer og udviklingsmuligheder, gerne set i et lidt længere perspektiv - er derfor ligeledes af afgørende betydning.

Eksemplerne på succeshistorier og partnerskaber vil beklageligvis primært være fokuseret på de nationale cases, idet disse stadig synes at være langt de mest udbredte. Men der er samtidig forsøgt tegnet nogle udviklingslinjer, nemlig samarbejdet på tværs af nationale grænser, og meget vigtigt på langs eller tværs af søterritoriet. Begrundelsen for denne fokusering er relativt banal, men også af afgørende betydning: Kan havne på tværs af grænser finde hinanden i partnerskaber, baner det på en ganske anderledes måde vejen for at tiltrække de interessante skibsruiter, ligesom det åbner for tilførsel af EU midler til investeringer og forsøg inden for Marco Polo og MOS programmerne. Denne erkendelse har i høj grad rodfæstet sig eksempelvis i Sverige (Region Blekinge er et godt eksempel herpå) men har haft noget mindre gennemslagskraft i Danmark - med et forbehold for de tiltag, bl.a. Esbjerg og Århus havn arbejder med. Og det må erkendes, at der vil være tale om projekter, der primært skal initieres på lokalt eller regionalt plan; statsligt engagement i disse projekter har indtil nu været meget begrænset. Dette forhold understreger endnu tydeligere nødvendigheden af i en koordineret aktion at tage fat på de muligheder, som viser sig her.

¹ Die Welt: Arbeit im Hafen rund um die Uhr. 26.02.06

² Baseret på udtalelser fra transportører samt udtræk fra Danmarks Statistik, International Kørebog

Fokus i rapporten har været på havnenes rolle i forbindelse med omsætningen af gods. Det er dog vigtigt at huske, at søtransport af passagerer ligeledes udgør et ganske stort marked, og at der specielt inden for krydstogtsmarkedet ligger ganske store potentialer for at tiltrække og håndtere denne type af trafik i havnene. Og selvom der indtil videre er tale om et marked, der også med hensyn til sæson er afgrænset, er det vigtigt, at havnene er opmærksomme herpå. Samtidig bør det nok erkendes, at der på linje med markedet for containertrafik nok kun er basis for en enkelt eller få havne, der kan udvikle dette koncept i større stil, mens en række andre havne med attraktioner og attraktiv beliggenhed kan danne nicher på dette felt.

2 Godsstrømme

Undersøgelsen af godsstrømmene gennem danske havne har endnu en gang tegnet et billede af en sektor, der har helt afgørende betydning for Danmarks økonomiske udvikling og handelsmæssige samkvem med udlandet. Men til trods for, at havnene håndterer langt den overvejende del af godset til og fra Danmark (mere end 2/3 af den samlede omsætning regnet i tons), er havnene og skibsfarten relativt anonyme i den brede befolknings bevidsthed. Meget få vil i praksis kende noget til denne sammenhæng, og for mange fremstår havnene som relativt aktivitetsløse; som noget der hører en svunden tid til.

En meget væsentlig og stærkt medvirkende forklaring på dette billede skal søges i det forhold, at stort set al det skibsgods, vi som forbrugere kommer i nærkontakt med, transporteres på lastbil mellem havnen og det detailed, vi som forbrugere kender. Og da det er lastbilen, vi møder i gadebilledet, bliver den ganske naturligt identificeret som den måde, godset bevæger sig på.

En klassificering af havne i forskellige typer baseret på deres godsomsætning og geografiske dækningsområde/opland sætter en ydre ramme. Typebestemmelsen af havnene set i forhold til deres overordnede funktion og geografiske dækningsområde, muliggør en klarere definition af havnenes funktioner, samt en vis afgrænsning mellem de forskellige havnetyper.

Godsomsætningsanalysen fokuserer primært på 9 større havne. Inklusiv råolie var den samlede godsomsætning i de 9 udvalgte havne i 2004 på godt 46 mio. tons svarende til omkring 46 % af godsomsætningen på alle danske havne på 100 mio. tons. 93 mio. tons svarende til 92 % er imidlertid koncentreret på de større havne, det vil sige de 30 havne, der havde en godsomsætning på mindst ½ mio. tons. I omsætningen for de 30 større havne indgår desuden kraftværks- og raffinaderihavne med 22 mio. tons. Men også de mindre havne har en betydning, og ligheder og forskelle mellem de forskellige havne baseret på godstyper beskrives

For de 9 havne under et, eksklusiv råolie, peger billedet derimod helt entydigt på tre tunge områder: færgegods, mineralske olieprodukter og containere. Analyseres udviklingen i perioden 2000 til 2004 af den samlede godsomsætning for de 9 havne under et, må det konstateres, at de alle på nær København har haft en fremgang. På grund af åbningen af den faste forbindelse over Øresund den 1. juli 2000 faldt godsomsætningen i Københavns Havn de efterfølgende år, et fald der næsten udelukkende var bortfald af færgegods.

Ser man på udviklingen for samtlige havne, der registreres af Danmarks Statistik, i et lidt længere perspektiv, ses en tilsvarende udvikling, hvor især åbningen af de faste forbindelser har haft en afgørende indflydelse på faldet i færgegodset. Modsætningsvis har der siden 1984 været en konstant stigning i tank- og tørlast under et. Dog med et lille fald fra 2003 til 2004.

Udtalelser fra en række store og små havne giver imidlertid udtryk for, at 2005 (og det synes at fortsætte i 2006) både økonomisk og mængdemæssigt blev et rigtigt godt år, og der er derfor ikke grundlag for at anlægge en pessimistisk vurdering af udviklingen i den danske havnesektor.

Overflytningspotentialet fra vej til skib i et europæisk perspektiv skal i høj grad tænkes i ro/ro transporter, som evner at bevæge sig uden om de trængselsramte områder men også i muligheder for at afkorte transportafstanden, f.eks. til Baltikum. Afhængig af destination er der også en række muligheder for at kombinere ro/ro transporter med banetransporter. Til Holland/Belgien/Ruhr-området er godsmængderne af

en størrelsesorden og med en gennemsnitlig transportafstand, der kunne være en mulig udfordring for at øge den intermodale transport.

Det samme gælder de indre og centrale dele af Tyskland, der ligeledes har godsmængder af en størrelsesorden og med en gennemsnitlig transportafstand, der også kunne være en udfordring. Her sætter besejlingsmulighederne længere op af Rhinen end Duisburg dog betydelige begrænsninger for en tidsmæssig relevant transportafvikling. Desuden er der stigende godsmængder til og fra Baltikum om end fra et betydeligt lavere udgangspunkt.

Man er nødt til at gøre sig klart, at de stadige stigninger i godsmængderne i Europa endnu kan håndteres gennem brug af vejtransport. Virksomheder, der er presset af efterspørgsel og tid, foretrækker ofte vejtransport, fordi den jo kun er et telefonopkald væk. Hertil kommer, at jo nærmere transportkøbere er på de rene markedsvilkår i forhold til udbud, pris og produkter, jo mindre er engagementet for at skabe og opbygge ny transportforbindelser baseret på nærskibsfart. Udfordringen for udvikling af flere intermodale transportere kræver således en betydelig dedikeret indsats inden for de relationer, hvor der er tilstrækkelig "trade thickness". Godsstrømme og eksisterende aftaler ændres langsomt. Dette forhold er ligeledes med til at forsinke det tidspunkt, hvor nærskibsfart når en kapacitetsudnyttelse, der kan sikre en fornuftig økonomi.

Analysen har primær omfattet 9 større havne. Det drejer sig om (i alfabetisk rækkefølge) havnene i Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn, Grenå, Hirtshals, Kalundborg, København (CMP), Køge og Århus. Efter godsomsætning fordeler de 9 havne sig størrelsesmæssigt, eksklusiv råolie, jfr. Tabel 1, og den forholdsmæssige fordeling jfr. tabel 2.

Tabel 1 – Havnenes omsætning i tons, ekskl. råolie

Havn 2004	Mio. tons i alt	Heraf flydende bulk	Heraf tørbulk	Heraf i cont.	Heraf færges-gods	Heraf RoRo i øvr.	Heraf stykgods
Alle havne	83.196	14.505	33.096	4.024	24.349	2.973	4.249
Havne < 1 mio. t	12.215	1.219	4.754	58	4.498	16	1.670
Havne > 1 mio. t	70.981	13.286	28.342	3.966	19.851	2.957	2.579
I alt de 9 havne	34.900	7.837	9.000	3.769	10.490	2.569	1.235

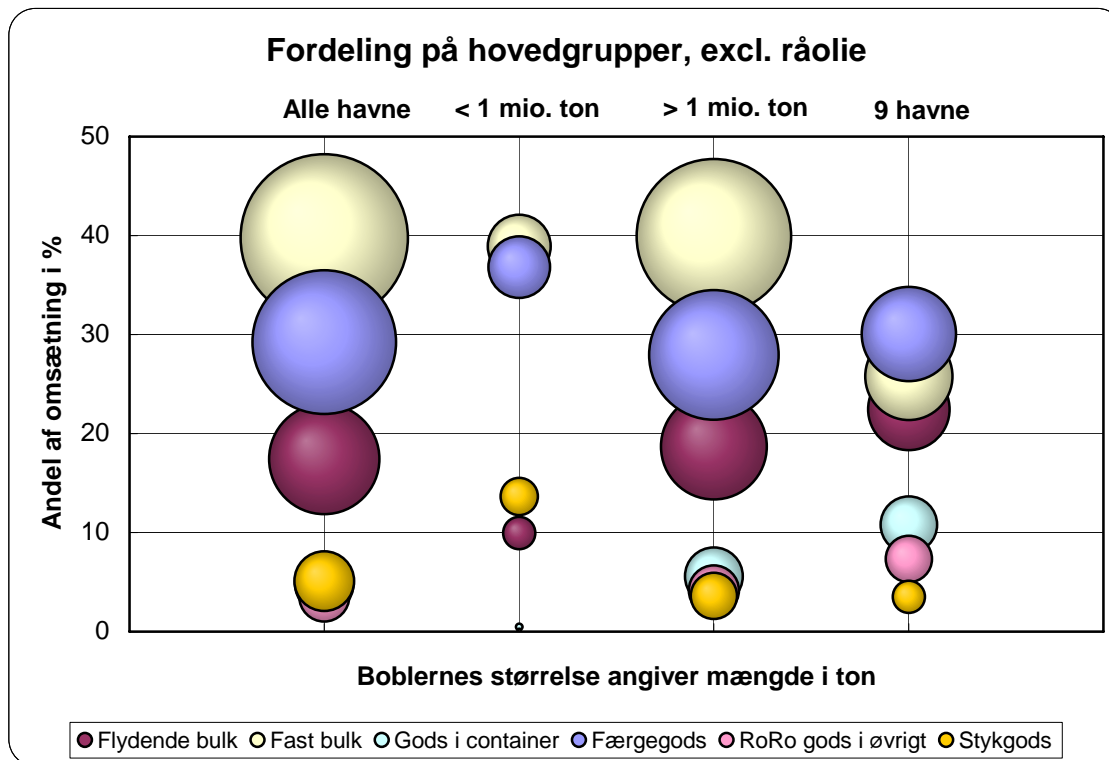
Århus	10.357	1.602	2.771	2.619	2.871	378	116
København	6.215	2.496	2.259	857	334	63	206
Fredericia	4.647	2.780	1.125	198	0	231	313
Esbjerg	3.664	639	1.024	49	52	1.567	333
Kalundborg	3.399	33	419	0	2.911	0	36
Frederikshavn	3.145	61	187	0	2.888	0	9
Køge	1.432	76	872	0	74	314	96
Hirtshals	1.291	10	172	42	1.008	0	59
Grenå	750	140	171	4	352	16	67

Tabel 2 - Havnenes forholdsmæssige omsætning, ekskl. råolie

Havn 2004	Andel af mængde	Heraf flydende bulk	Heraf tørbulk	Heraf i cont.	Heraf færgegods	Heraf RoRo i øvr.	Heraf stykgods	
Alle havne ¹⁾	100%	17%	40%	5%	29%	4%	5%	100%
Havne < 1 mio. t	15%	10%	39%	0%	37%	0%	14%	100%
Havne > 1 mio. t	85%	19%	40%	6%	28%	4%	4%	100%
I alt de 9 havne	42%	22%	26%	11%	30%	7%	4%	100%
Århus	12%	15%	27%	25%	28%	4%	1%	100%
København	7%	40%	36%	14%	5%	1%	3%	100%
Fredericia	6%	60%	24%	4%	0%	5%	7%	100%
Esbjerg	4%	17%	28%	1%	1%	43%	9%	100%
Kalundborg	4%	1%	12%	0%	86%	0%	1%	100%
Frederikshavn	4%	2%	6%	0%	92%	0%	0%	100%
Køge	2%	5%	61%	0%	5%	22%	7%	100%
Hirtshals	2%	1%	13%	3%	78%	0%	5%	100%
Grenå	1%	19%	23%	1%	47%	2%	9%	100%

I en samlet grafik kan sammenhængen mellem mængder fordelt på hovedvaregrupper, havnegruppering og varegruppens andel af omsætningen for den enkelte havnegruppe ansueliggøres, som det fremgår af Figur 1.

Figur 1 - Fordeling på hovedgrupper



Anskuet efter mængder ekskl. råolie, er den betydeligste varegruppe fast bulk efterfulgt af færgegods for såvel de små (< 1 mio. ton), som for de store havne (> 1 mio. ton) Tilsvarende ses, at stykgods og flydende bulk kun udgør en begrænset andel af de mindre havnes godsomsætning, hvor færgegodset til gengæld har en forholdsvis større betydning. Det skal for færgegodset bemærkes, at der her som hovedregel er tale om mindre, indenlandske færgeruter, hvor den enkelte havns beliggenhed er af afgørende betydning. Endelig skal det bemærkes, at gods i containere under alle havne på 5% er skjult bag de to nederste bobler.

Ser man de 9 havne under et, eksklusiv råolie, peget billedet derimod helt entydigt på tre tunge områder; færgegods, mineralske olieprodukter og containere, jfr. Figur 2.

Figur 2 - Væsentligste varearter 9 havne, ekskl. råolie

2004 i pct.	Alle - råolie
Flydende gas	
Råolie	
Mineralske olieprodukter	19
Kemikalier	
Flydende bulk i øvrigt	3
Malme og metalaffald	1
Kul	5
Landbrugsprodukter	2
Foderstoffer	6
Kemikalier	
Gødningsstoffer	1
Sten, sand og grus	7
Kalk, cement, gips mv	2
Fast bulk i øvrigt	1
Gods i container	11
Uindregistrerede mortorkøretøjer	
Færgegods	30
Ro-Ro-gods i øvrigt	7
Træ	
Jern- og stålprodukter	
Stykgods i øvrigt	2

Analyseres udviklingen i perioden 2000 til 2004 af den samlede godsomsætning for de 9 havne under et må det konstateres, at de alle på nær København har haft en fremgang, jfr. Tabel 3.

Tabel 3 - Udvikling i godsomsætning

	9 havne		9 havne - København	
	Mio. tons	Indeks	Mio. tons	Indeks
2000	46.307	100,0	38.083	100,0
2001	45.127	97,5	38.427	100,9
2002	45.826	99,0	39.831	104,6
2003	47.388	102,3	40.618	106,7
2004	46.907	101,3	40.692	106,9

På grund af åbningen af den faste forbindelse over Øresund den 1. juli 2000 faldt godsomsætningen i Københavns Havn de efterfølgende år til indeks 75,6 i 2004, et fald der næsten udelukkende var bortfald af færgegods.

2.1 Typehavne og deres funktioner

En analyse af godsomsætning i danske havne set i et udviklingsperspektiv, kan med fordel basere sig på nogle let tilgængelige klassifikationer af havne i et overskueligt antal grundtyper. En sådan inddeling gør det lettere for den enkelte havn at finde sig selv i den ganske store informationsstrøm, der nødvendigvis må knytte sig til en undersøgelse af denne type. Og det giver efterfølgende havnen mulighed for at sortere i de mange ideer og anbefalinger der gives, og dermed på den mest udbytterige måde gennemføre de tiltag, der kan sikre en fremtidig udvikling af havnen og dens funktioner.

Nedenstående illustration baserer sig på materiale fra Danske Havne suppleret med informationer fra havnedirektør Bjarne Matthiesen, Århus Havn.

Figur 1. Havnetyper

Transport og logistiknetværk	Globalt	Oversøisk Containerfart Førerløse biler Råvarer og produkter Fisk og Fødevarer	Korn, foderstoffer Kul, træflis	Krydstogt Flådefartøjer
	EU	Container og trailerfart Krydstogtskibe Bil-, passager- og godsfærger Råvarer og produkter Fisk og Fødevarer	Container og trailerfart Korn og foderstoffer Bil-, passager- og godsfærger Råvarer og produkter Fisk og fødevarer Kul, træflis, olie og benzin	Korn og foderstoffer Fisk og Fødevarer Konsumcenter (fisk) Råvarer og produkter Krydstogt
	Danmark	Godsfærger (Feedertrafik)	Korn og foderstoffer Bil-, passager- og godsfærger Råvarer og produkter Olie og benzin Sten, grus, cement	Korn og foderstoffer Fisk og Fødevarer Konsumcenter (fisk) Olie og benzin Sten, grus, cement
		Intermodalt Transportcenter (Logistikcenter)	Havne med potentiale til aflastning af veje (Terminal)	Regional erhvervshavn (Anløbsplads)

Illustrationen viser på det horisontale plan tre hovedtyper af havne, spændende fra det intermodale transportcenter til den regionale erhvervshavn. På det vertikale plan vises godsomsætningens geografi, dvs. et billede af hvilke landerelationer de "kaldende" skibe dækker. Principielt er det muligt at sammensætte godsomsætningen i en havn med elementer der plukkes på kryds og tværs fra tabellen, men en mere

stringent udvikling af de enkelte havne vil tilsige, at havnene om muligt identificerer sig med en af de tre hovedtyper, og derefter arbejder med en udvikling herfra, herunder en udvikling af den geografiske dækning.

Gennem at søge og genfinde såvel sammensætningen i havnens godsomsætning som den geografiske dimension denne godsomsætning breddes ud på, er det med afsæt i skemaet muligt at foretage en overordnet indplacering af den enkelte havn, og afledt deraf at få en række indikationer **af hvor havnens kernekompetencer ligger i dag, og hvilke udviklingslinjer havnen bør følge.**

Det er i denne sammenhæng vigtigt at understrege, at der er tale om "typehavne", hvorfor den enkelte havn nødvendigvis må bearbejde disse informationer, således at de bedst muligt passer til havnen. Denne bearbejdning kan med fordel drage nytte af en udpegning af ligheder og forskelle i godsomsætning i en række forskellige havne, ligesom succeshistorier i havne kan anvendes som en lærerig inspirationskilde til at se hvilke tiltag forskellige typehavne har gennemført.

Af afgørende betydning vil dog være, at der er tale om ideer og eksempler, som ikke nødvendigvis kan overføres direkte, men må tilpasses den enkelte havn. Det vil med andre ord være nødvendigt at gennemføre en konkret analyse af forholdene i den enkelte havn.

3 Succeshistorier

Succeshistorier i havnene er knyttet til identifikationen af tiltag, der på forskellig vis er med til at styrke udviklingen i havnene og søtransporten. Selvom der kan peges på en række forskelligartede succes tiltag, er den røde tråd overvejende knyttet til tiltag baseret på aktiv brug af organisation og udvikling af samarbejder samt evnen til at tiltrække nye aktiviteter.

Også blandt de små havne er der gode eksempler på succeser.

3.1 Nakskov havn

Et første eksempel på en mindre havn med succes er Nakskov Havn.³ Efter en reel nedtur i 90'erne med lukning af værftet og afmatning i erhvervslivet er det lykkedes at vende udviklingen, således at havnene i dag har en godsomsætning på ca 0.4 mio tons gods, såvel indenfor traditionelle bulkprodukter men i stigende grad også indenfor projektlaster, ikke mindst knyttet til vindmølleindustrien og off shore industrien. For sidstnævnte er der tale om at godset går såvel ind som ud af havnen over kaj.

En stærkt medvirkende årsag til denne positive udvikling kan henføres til, at man i havnen og dens styrelse (kommunal selvstyrehavn) har valgt en bevidst politik der peger mod fortsat udvikling i havnevirksomheden, herunder at være den mest attraktive trafikhavn for Lolland- Falster. Desuden har bestyrelsen og kommunalbestyrelsen lagt fast, at det er havnevirksomheden der har første prioritet, mens boliger mm. må komme i en evt. 2. række.

Blandt nye satsningsområder ser havnen håndteringen af sukker samt energi til en fremtidig produktion af biobrændsler baseret på bl.a sukkerroer. Håndtering af ror/ro trafik samt containere, det sidste i tilknytning til roekampagnen anses ligeledes som både realistisk og ikke mindst ønskeligt, men hidtil har de konkurrencemæssige forhold ikke muliggjort trafikker af denne type.

Havnen er derfor et godt eksempel på en mindre havn, der gennemfører bevidste satsninger dels indenfor bestemte produktgrupper som indenfor et afgrænset geografisk område, og hvor ikke mindst en bevidst erhvervs politik der har inkluderet en aktiv erhvervshavn, har båret frugt.

³ Baseret på havnens website samt samtale med havnechef Hans Borchersen

3.2 Hanstholm havn

Et andet eksempel er Hanstholm Havn, der på en række områder er en atypisk havn, der noget imod oddsene har udviklet sig succesfuldt. Havnen er Danmarks nyeste havn, anlagt i årene 1961-1967⁴, og er i dag en af Danmarks største fiskerihavne (målt på værdien af omsætningen) med en omsætning i 2004 på 121.000 tons fisk til en samlet værdi på knap 508 mio kr. Havnene udmærker sig i denne sammenhæng ved at have en ganske stor andel af konsumfisk. Herudover omsætter knap 0.6 mio tons gods, heraf godt halvdelen som færgegods på ruterne til Norge og Færøerne, mens den øvrige mængde primært omfatter våd og tørbulk.

På færgetrafikken benytter havnen sig bl. a. af sin optimale beliggenhed i forholdt til Vestnorge, hvor bl.a selskabet Master Ferries vil kunne tilbyde hurtigfærgetrafik med en overfartstid på under 2 timer til Kristianssand kombineret med billetpolitik, der med stærk inspiration fra lavprisyflyselskaber, kan tilbyde meget lave priser på bestemte tidspunkter. Herigennem åbnes op for såvel endagsturisme som forretningsrejser til eksempelvis Aalborg.

Som led i politikken for at fastholde såvel fiskeriet som færgedriften har havnen valgt inden for de seneste år at investere 80 mio kr, hvilket har resulteret i en uddybning af dele af havnen til 9 meter vanddybde, samt tilpasning af en pier. Desuden er der gennemført en række yderligere tilpasninger, primært med sigte på fiskerierhvervet. De planer, der gennemføres nu indenfor rammen på de 80 mio kr, realiserer ikke til fulde intentionerne i havnens masterplan, men tager højde for havnens status som selvstyrehavn, og de dermed tilknyttede krav til egenfinansiering af investeringer. Masterplanen, der er aftalt mellem havnens bestyrelse og et forum af havnens interessenter, anses dog stadig for at være gældende, og vil derfor kunne realiseres når økonomien tillader det.

Blandt de resultater havnen har opnået gennem et samarbejde med havnens virksomheder, er en samlet profil ikke mindst i Vestnorge, hvilket senest har givet sig udslag i en fælles deltagelse af havn og havnevirksomheder på fiskerimessen "Norway Fish & Auqua. Specielt havnens koncepter indenfor konsumfisk, herunder håndteringen af den ubrudte kølekæde er med til at profilere havnens. Men også landingen af industrifisk til fiskemelsfabrikken er af stor betydning for havnen og for omsætningen hos havnens virksomheder.

Havnen har valgt at styrke samarbejdet med kunder og virksomheder i og omkring havnen gennem dannelsen af "Hanstholm Havneforum", der med 80 medlemmer og havnen sikrer en koordineret udvikling af havnen samt en fælles markedsføring af havnen og dens aktiviteter i indland og udland. Ikke mindst deltagelse i messer mm. håndteres af Havneforum, ligesom det er lykkedes at etablere et udviklingsselskab, der med kapitalindsud fra en række private virksomheder, banker m.fl. sikrer kapital til unge fiskeres indtræden i fiskerierhvervet samt letter generationsskiftet mellem virksomhederne. Samtidig ruster en række fiskere op til fremover at kunne benytte sig af fiskerettigheder i bl.a. Østersøen gennem tilkøb af mindre tonnager.

Hanstholm havn er derfor et eksempel på hvorledes en kombination af beliggenhed, fiskeri og produktudvikling af samme i kombination med en fokuseret satsning på færgetrafik og med et stærkt fokus på samarbejde og koordinering gennem en række foraer, kan medføre en positiv udvikling og give gode resultater.

⁴ Beskrivelsen er baseret på havnens website, Danmarks Statistik, samt samtaler med havnedirektør Hans Kjær og direktør for Hanstholm Fiskemelsfabrik Peter Jensen samt Britta Vang Mikkelsen fra Hanstholm Havneforum.

3.3 Holstebro - Struer havn

Et sidste eksempel på en mindre havn med en succeshistorie er Holstebro - Struer havn⁵. Selvom godsomsætningen er relativ beskedne 0.158 mio tons (2004), fungerer havnen som et mindre logistikknudepunkt med regional betydning.

En vigtig betingelse for denne position har været overtagelsen af Statoils tankanlæg på havnen, et anlæg der nu servicerer ikke kun Statoil men også en række andre kunder. Halvdelen af havnens godsomsætning over kaj på ca .0.15 mio tons (2005) kan henføres til dette anlæg, mens den anden halvdel er sammensat af tørbulkprodukter indenfor områderne korn, foderstoffer, gødning og grus.

Selvom havnen er konkurrenceudsat fra andre havne i Limfjorden, betyder lokalisering og logistik at havnen har en eksistensberettigelse. der er ligeledes en stærk politisk opbakning i Holstebro og Struer kommuner til at opretholde havnedriften. En opretholdelse af havnedriften vil kunne foregå i sameksistens med omdannelse af visse af havnens områder til eksempelvis boligformål, men uden at nedlægge havnedriften.

Konkurrencen fra vejtransporten vil dog hele tiden være afgørende for hvorvidt havnen kan fastholde eller om muligt udvikle godsomsætningen. En uddybning af sejlrenden gennem Limfjorden til eksempelvis 5- 5.5 meter ville åbne op for anløb af større skibe, hvilket vil give større fleksibilitet og mulighed for at undgå dellastning, som tilfældet er i dag. Her ligger med andre ord en mulighed for en statslig indsats på nærsøfartens område, som vil kunne medvirke til at opretholde en lille havn, og derigennem aflaste landinfrastrukturen

4 Værdiskabelsesprocessen

Men en ting er selve godsomsætningen og muligheden for at øge denne. Et andet forhold vedrører mulighederne for at knytte en række ydelser til selve grundydelsen for derigennem at forøge værdien i hele transportkæden. Begrundelsen herfor er, at transport og logistik udfylder en afgørende rolle i forbindelse med den værdikæde, et produkt gennemløber fra producent til forbruger, ikke mindst i en verden, hvor transportafstanden pga. globaliseringen løbende forøges. Men hvorfor ikke knytte ekstra ydelser til grundydelsen? Disse ekstra ydelser kan så strække sig fra transportrelaterede ydelser, der ligger direkte i forlængelse af grundydelsen, til inspektion og tilpasning af nye biler over færdiggørelse af halvfabrikata. Og hvad med at havnen optræder som den samlede indgang til alle disse ydelser i form af en (neutral) portal, der muliggør en effektiv form for "one stop shop" ved køb af transport- og logistikydelser?

Der er derfor ingen tvivl om, at hele værdiskabelsesproblematikken i tilknytning til havnene bør undersøges nærmere. Med værdiskabelse tænkes her ikke alene på værdien af det gods, der håndteres i havnen, men nok så meget på de værdiskabelser, der er knyttet til det at håndtere godset. Det er nemlig vigtigt at se på godset som noget, der indgår i en værdikæde, hvor håndteringen og de bearbejdninger, der kan foretages i havnene, er med til at skabe merværdi. Herudover er det vigtigt at få kastet lys over de sammenhænge, der er mellem havnen og dens virksomheder, og det bagland der er knyttet til havnen, hvad enten tilknytningen er i form af et kundeforhold eller som leverandør. Hele denne problemstilling er indtil videre kun meget sporadisk belyst i Danmark.

En rød tråd gennem EU's arbejde med implementeringen af alternativer til godstransport med lastbil har været baseret på et koncept, hvor internalisering af eksterne omkostninger eller det såkaldte "polluter pays" princip skulle sikre, at hver transportform kom til at oppebære prisen for de reelle omkostninger eller det ressourceforbrug, den udsætter samfundet for. Og tanken var naturligvis, at de mere miljøvenlige (i ordets bredeste forstand) transportløsninger (skib og bane), ville komme til at stå stærkere i konkurrencen.

Teoretisk var dette en fuldstændig korrekt antagelse, men i praksis har det næppe helt overraskende vist sig, at transportkøberne vælger transport ud fra en række andre kriterier. Det afgørende for valg af transportløsning er en række forhold knyttet til kvalitet og pris. Kan sø- og bane matche lastbilen på disse kriterier, er de inde i varmen; kan de ikke, er de ude. Og så kan de være nok så korrekte på miljødimensionen, men det sælger ikke i sig selv "billetter". Og alt indikerer da også, at EU i forbindelse med

⁵ Beskrivelsen bygger på samtale med havnechef Lars Brodersen samt de to ovenstående kilder

revisionen af Hvidbogen har drejet fokus således, at dette nu mindre er på overflytning og mere på et samarbejde mellem stærke transportformer.

Det samme gør sig gældende for afgifter lagt på kørsel. Effekterne af den tyske Maut har været beskedne, dels fordi der ikke findes anvendelige alternativer til lastbiltransporten, dels fordi en sådan omkostning ofte vil kunne viderefaktureres til kunderne (i sidste ende forbrugerne). Det er derfor alt for usikkert at forlade sig på, at en overflytning af gods f.eks. vil kunne udløses af nye afgifter, såfremt de transportformer, godset skal overflyttes til, ikke samtidig leverer en pris og kvalitet, der kan matche forholdene hos den afgivende transportform.

En styrkelse af havnene må derfor baseres på tiltrækning af nye trafikker. Udviklingen i verdenshandelen baseret på den voksende globalisering giver i sig selv et godt afsæt for en fortsat udvikling af søtransportløsningerne og dermed af omsætningen i havnene. Selvom det næppe er forventeligt, at den oversøiske containertrafik i markant større omfang vil anløbe danske havne direkte, er der absolut store muligheder for at forøge feedertrafikkerne i tilknytning til disse trafikker, specielt hvis udviklingen fører i retning af, at de anvendte kontinentalhavne i Europa rykker længere væk fra Danmark, og dermed begunstiger anvendelsen af skib og bane på for- og eftertransporterne.

Samtidig er det vigtigt ikke at glemme de nye markeder i øst. Selvom der er delte meninger om, med hvilken hastighed de vil udvikle sig, viser nedenstående illustration af motorvejssystemet med stor tydelighed, hvorfor skibsbaserede løsninger kan vise sig at være ualmindeligt attraktive og konkurrencedygtige.



Selvom den ovenstående illustration i en vis udstrækning undervurderer det overordnede vejnet i de østeuropæiske stater, er det en god understregning af, at der her er ganske god basis for at benytte de skibs- og havnebaserede løsninger. Etablering af samarbejder med udenlandske havne vil være et godt udgangspunkt for dette, ligesom det er forudsætningen for at få adgang til eksempelvis Motorways of the Sea projektmidler fra EU.

Samtidig er det vigtigt, at havnen tænker sig ud over sin traditionelle rolle som "landlord", og løbende udvikler de muligheder, havnen og dens virksomheder besidder for at være med til at styre transportkædedelen af den værdikæde, transporten er en integreret del af. Dette betyder, at specielt de store havne aktivt skal udnytte de mulige potentialer, der er knyttet til kunne indgå i styringen af transport- og logistikdelen i kæden. Hermed er ikke sagt at havnen skal optræde som speditør eller mægler. Men havnen kan indgå i en udviklerrolle og måske tilbyde den indgang eller portal, der gør det muligt for kunderne at købe en samlet transportydelse i en såkaldt "one stop shop".

Sideløbende med disse tiltag bør en række havne arbejde aktivt i forhold til de store mængder af transitgods - formentlig i størrelsesordenen 160 mio. tons - der årligt sejler forbi i de danske farvande. Baseret på analyser af disse godsstrømme er det absolut tænkeligt, at der vil være mulighed for at tiltrække skibe til havne,

der kan fungere i et hub and spoke system og dermed håndtere transiterende gods, hvad enten dette alene skal over kaj eller indgå i løsninger med andre transportformer, hvor intermodale løsninger kan sikre en hurtigere eller kvalitativt bedre transportløsning end det, der opnås alene ved at anvende en løsning baseret på en transportform på hovedstrækningen, i dette tilfælde skib.

5 Konkluderende betragtninger

Samlet ses derfor en række interessante udviklingsmuligheder for de danske havne såvel i relation til det at levere ydelser i tilknytning til kerneområdet håndtering af skibe og gods, som i relation til den langt bredere emnekreds, der handler om transport- og værdikæder og den fortsatte udvikling af disse. Havnenes ofte gode lokalisering med gode fysiske arealer og kompetencer inden for mange felter af ikke mindst godstransportuniverset, er ligeledes et godt udgangspunkt for en fortsat udvikling af transportcenterkompetencerne i havnene. Og uden at overfortolke effekten skal det ikke forglemmes, at Railion Danmarks omlægning af trafikken, herunder aftrapning af mindre trafikker i Danmark kan vise sig at være en åbning for brug af småskibe til en række mindre havne.