

Hvem kommer først med en dansk maxi-havn, Stignæs eller Glatved?

Allan Tarp, konsulent ved Mellemskolen.net, kronikforslag 22.2.2023

Nutidens maxi-skibe med 19.000 eller 24.000 containere kræver maxi-havne med 16 eller 17 meters dybgang. Alle danske havne er derfor blevet til 'halv last ind og ud' midi-havne, som snart kobles af den internationale containertrafik fra Østasien til Østeuropa. Altså den trafik, der især forventer vækst i følge hjemmesiden gcaptain.com. Og som i dag går fra den sidste maxi-havn inden Østersøen i Rotterdam over Europas tredjestørste havn i Hamborg til dennes ladepladser ved Østersøen, herunder Aarhus.

Men som indebærer en omfattende klimabelastende lastbiltransport, som strider mod EU's to transport-direktiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Hvorfor Hamborg snart vil bygge en el-bane til de tyske hansestæder mod øst.

Og så bliver Danmark koblet af det internationale rutenet. Medmindre landets største havn, midi-havnen i Aarhus, havde gjort Stockholm og Tanger ved at udvide med en maxi-havn 50 km mod øst tæt på sejlruten ved Glatved på Djursland. I stedet skal havnen nu udvides i bredden inde i bugten. Hvilket må undre, for at sende 2 skibe ind efter 1 last øger da både ventetid, omkostninger og klimabelastning, og må derfor være en uholdbar forretningsmodel i længden.

Så uden en dansk maxi-havn vil Hamborg snart overtage den lukrative rolle som porten til Østersøen. Derfor vil Danmark naturligvis snart bygge en 'fuld last ind og ud' maxi-havn ved sejlruten til direkte omladning mellem Østasien og Østeuropa. Og uden mellemliggende klimabelastende landtransport. Spørgsmålet er blot, hvem der kommer først, Stignæs på Sydsjælland eller Glatved på Djursland?

For 20 år siden var der fuld opbakning til en maxi-havn ved Stignæs på Sjælland med navnet 'Baltic Gate Terminal'. Penge var skaffet, og man havde næsten afsluttet det store forarbejde. Men planen blev skrinlagt for ikke at udkonkurrere Aarhus Havn. Men da Aarhus ikke ønsker at udvide sin 'halv last ind og ud' midi-havn i dybden, er dette hensyn nu væk. Der må derfor igen forventes fuld opbakning til en dansk Baltic Gate maxi-havn ved Stignæs. Planerne skal bare taget op af skrinet og opdateres.

Aarhus Kommune har desværre fravalgt at komme først, så nu må private investorer danne et konsortium til at bygge en Baltic Gate maxi-havn ved Glatved til direkte omladning af containere og militære forsendelser til Østersøen.

Glatved har nemlig en lang række fordele i forhold til Stignæs.

Glatved ligger først på sejlruten ind i Østersøen, og ikke langt fra den nuværende maxi-havn i Rotterdam, der er plaget af tidevand, af at være en flodhavn, af trængsel og ventetid. Og af en efterfølgende omfattende klimabelastende landtransport videre til Østersøen. Mange skibe vil derfor foretrække at sejle videre og foretage direkte omladning til søs ved Glatved. En maxi-havn ved Glatved vil derfor overtage en væsentlig del af den omfattende trafik på Rotterdam.

Videre sejlads forbi Glatved til Stignæs vil blive besværliggjort af, at det ved Samsø er vanskeligt at passere Hatter Barn og Rev. Og af at maxi-skibe skal tage vand ind for at komme under Storebæltsbroen, når de returnerer med tomme containere fra Østeuropa.

Glatved ligger på en øde kyststrækning, der i sin tid blev reserveret til et af landets første kernekraftværker. Så havnen kan bygges som en on-coast havn langt fra beboelse, som en kopi af APM Terminals 'MedPort Tangier', der blev bygget fra 2017-2019 til samme pris som den påtænkte havneudvidelse og Marselistunnel i Aarhus.

Eller havnen kan bygges som en off-coast topsikret ø-havn hvilende på den stabile kridtgrund fra juratiden og med en tørhavn i en nærliggende midi-havn. Fx i Grenaa, hvor forbindelsen til E45 har

god plads til de mange følgevirkninger, der naturligt vokser op bag en havn med direkte kontakt til Østasien og Østeuropa. Og til USA, der netop efterspørger top-sikrede havne.

Alt taler således for at bygge en 'fuld last ind og ud' maxi-havn ved Glatved i stedet for ved Stignæs. Men hvorfor blev det så fravalgt af Aarhus Kommune? I begyndelsen af februar mente kommunen, at alle muligheder nu var debatteret og beskrevet i rapporter.

Den vigtigste rapport indeholdt prognoser, der viste, at antallet af containere ville vokse i fremtiden. Desværre brugte den gennemsnitstal for forskellige typer. Og begik dermed den klassiske statistikfejl, som skolen advarer mod med eksemplet "Eleverne i første og niende klasse går i femte klasse, i gennemsnit". Rapporten burde naturligvis have udregnet prognoser for de tre typer containere hver for sig: til eksport og til import og til transit mellem Østasien og Østeuropa.

Eksportcontainere skal afsted til tiden. Så de kan ikke vente på, at der skal 2 skibe ind efter 1 last, og vil derfor typisk benytte Hamborg i stedet. Af importcontainere er der to slags, haste-containere, der igen typisk hjemtages over Hamborg, og hvile-containere, der for at spare egen lagerplads på land gerne må stå på havnen i månedsvis, indtil de skal bruges senere på året. Tilsvarende med transit-containere, hvor de fyldte går over Hamborg, medens de tomme kan stå i Aarhus i lang tid.

Med en el-bane mellem de tyske hansestæder vil der tilbage i Aarhus stort set kun være hvilecontainere. Som der også vil blive færre af, når der er bygget en dansk maxi-havn.

Med hensyn til den aktuelle ophobning i Aarhus Havn undlader prognoser rapporten at medtage containernes rejse fra start til slut. Det havde ellers vist, at Aarhus først og fremmest er en af ladepladserne for Hamborg, hvis ophobning af containere derfor også skaber ophobning i Aarhus.

Rapporten hævder desuden, at Aarhus havn kan modtage de store oceangående skibe. Men undlader at nævne, at en midi-havn kun kan tilbyde 'halv last ind og ud' for både store og mindre skibe. Samt at ophobningen vil forsvinde i en 'fuld last ind og ud' havn fx ved Glatved.

En fremtidsforsker påpegede, at rapporten ukritisk fremskriver vækstkurver i en situation, hvor verdenshandelen ændrer sig fra at være global til at være mere regional. Betegnelsen 'Kina+1' angiver således, at man fremover vil sikre sig en alternativ leverandør også og helst en regional. Forskeren fortalte også, at væksten hovedsageligt bestod af containere på vej tilbage til Østasien. En trafik, der vil blive overtaget af en kommende maxi-havn.

Under debatten var det oprindelige forslag blevet suppleret med fem alternative forslag, som der til sidst fremkom en rapport om. Der dog havde udeladt det femte alternativ, en maxi-havn ved Glatved. Det havde derfor været naturligt at udskyde beslutningen, indtil der også forelå en rapport om dette femte glemte alternativ. Hvilket kommunen dog undlod.

Man må derfor håbe, at den ombestemmer sig og deltager i konsortiet. Dels for at undgå samme konkurs som Hanstholm Havn, der også forbyggede sig. Dels for at opnå de enorme fordele, der kommer ved at en maxi-havn på Djursland vil flytte Danmarks vækstcentrum fra Køben-mini-havn til Østjylland. Så vil der hverken være behov for en Kattegatbro, en Lynetteholm, eller nye banespor. Eller en havneudvidelse eller en tunnel i Aarhus. Til stor gavn for både klima og økonomi.

Men hvad så med den nuværende ophobning af containere? Mange kommer fra eller skal til Hamborg og kan så afleveres eller sendes videre til den store tørhavn ved Taulov.

Havnen får også god plads, når de havnerelaterede virksomheder flytter for at ligge tæt på den kommende maxi-havn.

Derfor er det spændende at se, hvem kommer først med en dansk maxi-havn, Stignæs eller Glatved?