

„Wir sind für die Zukunft gerüstet“

Dänemark Hafenverbandschef Jensen sieht auch Bedarf für die kleinen Umschlagplätze

Von Andreas Knudsen

Der dänischen Hafenlandschaft wurde wegen ihrer Zersplitterung keine große Zukunft prophezeit. Dank der Bereitschaft zu Innovationen und Wettbewerbsorientierung konnten sich die Umschlagplätze jedoch fangen und haben ihre Rolle in der Transportkette gefunden. So lautet das Fazit von Uffe Steiner Jensen, Vorstandsvorsitzender des Branchenverbandes „Dänische Häfen“, auf dem diesjährigen Verbandstag in Århus.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat auch vor der Hafenwirtschaft nicht haltgemacht und zu Einbußen im Geschäft der Umschlagplätze geführt. Dennoch blickt die Branchenvereinigung optimistisch in die Zukunft. „Bis 2015 werden unsere Mitgliedsbetriebe ihre Flächen um 25 Prozent erweitern und, wenn die Prognosen für eine Zunahme des Seeverkehrs eintreffen, zwischen 2015 und 2020 noch einmal 20 Prozent drauflegen“, sagte Jensen in einem Gespräch mit der DVZ.

Für das laufende Jahr haben die Mitglieder etwa 120 Mio. EUR an Investitionen in die Suprastruktur wie Kräne und andere technische Ausrüstung eingeplant. Das sind trotz Krise gut 6 Mio. EUR mehr als im Vorjahr. Bei so umfassenden Investitionen komme es auf das richtige Timing an, sollte sich die Konjunkturentwicklung als nicht so stabil wie angenommen erweisen. Dennoch sieht Jensen auch für diese Krise ein Ende, und „dafür wollen wir gewappnet sein“.

Weitere Transportzentren. Für die zukünftige Entwicklung der Häfen ist ihre Erreichbarkeit sowohl von Land als auch von See aus entscheidend. Jensen zeigt sich mit den vom Staat zugewiesenen Mitteln für die Hinterlandinfrastruktur zufrieden. „Die Autobahn- und Eisenbahnbindungen werden immer besser. Dennoch lassen wir in unseren Bemühungen nicht nach, das Erreichte noch zu steigern.“

Hier sieht der Vorstandsvorsitzende des Hafenverbandes vor allem noch Potenzial in der Bündelungsfunktion von Ladung. „Die Zukunft liegt in der Einrichtung weiterer Transportzentren mit den Häfen als Herzstück. Diese können aber nur so gut funktionieren, wie es ihre Anbindung an das Hinterland zulässt.“

Nicht eindeutig festlegen will sich Jensen beim Hafentyp. Ob ein Spezi-



Wie hier in Fredericia sind dänische Häfen zunehmend auch Transportzentren für nicht schiffsgebundene Ladung.

alhafen oder ein Universalhafen die besseren Voraussetzungen für ein Transportzentrum mitbringt, hänge von Forderungen ab, die das angrenzende Binnenland an die Häfen stellt. „Die Entwicklung kann in beide Richtungen gehen. Universalhäfen haben den Vorteil, saison- oder konjunkturbedingte Schwankungen besser ausgleichen zu können. Der Spezialhafen benötigt eine bestimmte ritische Masse eines Gutes, um bei Nachfrageeinbrüchen nicht zu sehr in seinen Umschlagaktivitäten berührt zu werden.“

Trotz zunehmender Schiffsgrößen, die auch Einfluss auf die Hafenrotation haben, glaubt Jensen, dass auch kleine Häfen eine Zukunft haben. „Vor zehn Jahren war die vorherrschende Meinung, dass die Konzentrationstendenzen unweigerlich zum großen Hafensterben führen werden und die Kleinen im Großen und Ganzen verschwinden werden. Das ist nicht eingetreten, sie spielen heute sogar eine wichtigere Rolle als vorher. Entscheidend sind die Effizienz des Güterumschlags und die Hinterlandanbindung.“ Für die Rolle der Häfen als Transportzentrum spricht, dass

große dänische Häfen im Durchschnitt 500 000 t Güter umschlagen, die nie über den Kai gehen, sondern per Lkw oder Bahn weitertransportiert werden.

Grüne Technologie. Logistik, die mit dem Seeverkehr in Verbindung steht, gilt als umweltfreundlich. Nach der Klimakonferenz in Kopenhagen, wo grüne Technologien im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses standen,

ist es um diesen Bereich wieder ruhiger geworden. Das bedeute aber nicht ein Ende der Anstrengungen. Im Gegenteil: Schon aus Eigeninteresse tüfteln die Häfen an umweltfreundlichen Lösungen. „Gesparte Energie ist gleichbedeutend mit gesparten Ausgaben“, sagt Jensen.

Wenn die Schifffahrt weiter auf ein grünes Profil setzt, dürften die Häfen als landseitiges Bindeglied nicht hinterherhinken. „Unsere Häfen werden auch weiter in energie- und damit CO₂-sparende Lösungen investieren oder auch die Möglichkeiten der Abfalltrennung verbessern. Rund Dreiviertel aller Häfen haben eine formulierte Umweltpolitik, und knapp die Hälfte benutzt Managementsysteme

wie Iso 14000 oder das EU-Öko-Audit Emas für deren Durchsetzung.“

Darüber hinaus beschäftigt den Hafenverband derzeit das Thema eines verbesserten Zusammenspiels zwischen Häfen und Städten. Ein Workshop während der Jahrestagung erbrachte rund 200 Vorschläge, wie sich die Häfen insgesamt noch besser entwickeln können. Die Vorschläge wurden in einem Weißbuch zusammengefasst und allen Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Ein Bewertungskomitee, das aus Fachleuten der Branche sowie den verkehrspolitischen Sprechern der wichtigsten Parteien bestand, kürte schließlich eine Gruppe zum Sieger, die Unterrichtsmaterial für Schulkinder vorbereitet hatte.

Die Vereinigung dänischer Häfen hat 80 Mitglieder einschließlich der Umschlagplätze auf Grönland und auf den Farøer-Inseln. Ihr Vorstandsvorsitzender Uffe Steiner Jensen ist zugleich stellvertretendes Vorstandsmitglied der Associated Danish Ports A/S (ADP) in Fredericia. Jensen wurde auf dem Verbandstag für weitere vier Jahre zum Vorsitzenden gewählt. Auch die Stellvertreter Iver Enevoldsen und Jens P. Hedevang wurden im Amt bestätigt.

DVZ 10.4.2010
www.danskehavne.dk

Andreas Knudsen, Fachjournalist, Kopenhagen.
Kontakt über naumann@dvz.de



»Bis 2015 werden die Hafenflächen um 25 Prozent erweitert«

Uffe Steiner Jensen, Vorstandsvorsitzender „Dänische Häfen“

Marktanteil der RZD schrumpft auf ein Drittel

Russland Ausgliederte RZD-Töchter und private Bahnunternehmen legen 2009 zu

Der Anteil der russischen Staatsbahn RZD am Schienengüterverkehr ist von 52 Prozent im Jahr 2008 auf 32 Prozent 2009 gefallen. Das berichtet das Nachrichtenportal transport.com unter Berufung auf eine Studie der Unternehmensberatung Dis-

cover Research Group. Grund sei vor allem die Ausgliederung der Ersten Frachtgesellschaft (PGK) aus der RZD-Holding in eine Tochtergesellschaft gewesen. Die für 2010 geplante

Ausgliederung der Zweiten Frachtgesellschaft (VGK) werde zu einem weiteren Rückgang des Marktanteils führen. Sowohl PGK als auch VGK sollen langfristig privatisiert werden. Die RZD selbst soll nur noch eine strategische Reserve an Wagen vorhalten. Private Bahnunternehmen – außerhalb des RZD-Konzerns – hatten 2009 einen Marktanteil von 44 Prozent, besaßen allerdings nur 37 Prozent des gesamten Wagenparks in Russland. Rund 2200 Unternehmen sind derzeit als Wagenbesitzer registriert. Anders als in West- und Mitteleuropa gelten die Lokomotiven in Russland allerdings als Infrastruktur und befinden sich ausschließlich in der Hand der RZD.

Als größte private Wagenbesitzer gelten die United Transport and Forwarding Company (Oteko), BaltTransService, Transgarant, N-Trans, Novaya perevozchnaya kompaniya (NPK), Gazpromtrans, Evrosib CPB, Far East Transport Company (DVTG) und Rusagrotrans. Gegenwärtig sehen sich die Privaten unter Druck durch weitere Ausgliederungen von

Bahnunternehmen aus dem RZD-Konzern. Zusätzliche Sorgen bereite die Verteuerung der Leasingraten durch den gestiegenen Dollarkurs bei gleichzeitig gesunkenen Erlösen.

2009 ist die Verkehrsleistung des russischen Schienengüterverkehrs

(tkm) der Studie zufolge gegenüber dem Vorjahr um 11,8 Prozent gesunken. Die Tonnage ging sogar um 15 Prozent zurück. Die Verkehrsleistung sei damit unter das Niveau von 2003 gefallen, die Tonnage auf das Niveau von 2005. DVZ 10.4.2010 (roe)



Containerzug in einem russischen Rangierbahnhof.

covery Research Group. Grund sei vor allem die Ausgliederung der Ersten Frachtgesellschaft (PGK) aus der RZD-Holding in eine Tochtergesellschaft gewesen. Die für 2010 geplante

DEISENENKURSE

1 EUR	Länder	Valuta	7.4.2010		8.4.2010	
			Geld	Brief	Geld	Brief
	Australien	AUD	1,4414	1,4418	1,4383	1,4386
	Dänemark	DKK	7,4438	7,4441	7,4438	7,4448
	Estland	EEK	15,6435	15,6495	15,6435	15,6495
	Großbritannien	GBP	0,8767	0,8768	0,8769	0,8771
	Japan	JPY	125,6200	125,6600	124,2300	124,2800
	Kanada	CAD	1,3348	1,3378	1,3409	1,3415
	Neuseeland	NZD	1,8986	1,9017	1,8910	1,8925
	Norwegen	NOK	7,9940	8,0005	7,9756	7,9821
	Polen	PLN	3,8280	3,8310	3,8340	3,8400
	Schweden	SEK	9,6448	9,6528	9,6935	9,6965
	Schweiz	CHF	1,4319	1,4324	1,4326	1,4328
	Tschechien	CZK	25,1870	25,2370	25,2130	25,2430
	Ungarn	HUF	264,4500	264,9500	267,1700	267,3700
	USA	USD	1,3371	1,3375	1,3319	1,3320
Sonderziehungsrechte in EUR			6.4.2010		7.4.2010	
	1 SZR			1,13079		1,13353

Quelle: DVB/Reuters (ohne Gewähr)

RCA beschleunigt Schadenbearbeitung

Österreich Die Rail Cargo Austria AG (RCA) hat ihr Schadens- und Reklamationsmanagement umgestellt. Sie nutzt jetzt das neue Software-Tool Disponent QS von Weber Data Service. „Damit können wir mehr Qualität, eine vollständige Dokumentation sowie eine schnellere Bearbeitung der einzelnen Fälle garantieren“, verspricht Robert Blum, im RCA-Unternehmensbereich Kontraktlogistik für die Produktion Standorte/Schiene zuständig.

Mit dem System müssen keine Daten mehr doppelt erfasst werden. Es greift auf die vorhandenen Auftragsdaten des Speditionsmanagement-Systems Disponent-plus zu, das RCA bereits seit Jahren nutzt. Jeder Schadensfall erhält unabhängig vom Ort der Eingabe eine fortlaufende Auftragsnummer und ist mit den jeweiligen Auftragsdaten verknüpft. Wichtige Dokumente wie Bild- oder Textdateien können direkt eingebettet werden. DVZ 10.4.2010 (hrc)

GUS

BAHN-TRANSPORTE

MULTIMODAL Tel. +49 (0) 69 - 94 13 71 - 0
www.multimodal.de

Regierung untersucht Winterverkehrschaos

Schweden Die umfassenden Störungen im schwedischen Eisenbahnverkehr durch den harten Winter haben ein politisches Nachspiel. Die Regierung in Stockholm hat auf Vorschlag von Verkehrsministerin Åsa Torstensson einen Gutachter eingeschaltet, der die Angelegenheit beleuchten soll. Schnee in Kombination mit Wind und Kälte hatten den Eisenbahnverkehr erheblich beeinträchtigt und zu Versorgungsengpässen in der Industrie geführt.

Der bestellte Gutachter Per Unckel soll den Umgang mit den Betriebsstörungen untersuchen und Vorschläge unterbreiten wie das Transportsystem sich besser auf witterungsbedingte Extremsituationen einstellen kann. „Der Winter hat Kunden der Bahn eher abgeschreckt, das Gegenteil sollte eigentlich der Fall sein und jetzt ziehen wir unsere Lehren daraus“, meinte Torstensson. DVZ 10.4.2010 (jpn)
www.regeringen.se

JD DETENDORFER

Spedition seit 1825
www.dettendorfer.de • Tel.: 08034/30 00 -665

Tunnellösung für Antwerpener Ring

Belgien Der flämische Ministerpräsident, Kris Peeters, macht sich für eine Tunnellösung stark, um die Stadtumgehungen von Antwerpen zu komplettieren. Dies gab er Ende März bekannt, nachdem sich der Ministerrat der flämischen Regionalregierung dafür ausgesprochen hatte. Sollte sich herausstellen, dass ein Tunnel teurer als eine Brücke über die Schelde kommt, ist die „Lange Wapper“ genannte Brückenoption wieder im Rennen.

Umweltverträglichkeit und Machbarkeit sollen noch vor dem Sommer geprüft werden. Ebenso wichtig ist, dass sich das Projekt schnell umsetzen lässt. Für das fehlende Teilstück des Antwerpener Autobahnringes im Norden steht ein Budget von 5 Mrd. EUR zur Verfügung. Die Bauarbeiten wird das Konsortium THV Noriant durchführen. Ziel ist, dass sich Fahrzeuge im Süden und Osten des Antwerpener Rings künftig nicht mehr permanent stauen. DVZ 10.4.2010 (mfjkk)