

der formentlig også en tendens til, at selv hvor innovationer er opstået i periferien, er de hurtigt nået til de store byer og har så alligevel bredt sig derfra.

– For det femte har vækstcenterteorien typisk været ført som en centralt dirigeret decentraliseringspolitik, og de sidste 10 års debat har med stigende tydelighed vist, at udvikling må være lokalt funderet, hvis den skal lykkes. Den traditionelle statslige reallokeringspolitik er ikke nok. Handlingerne skal baseres lokalt.

Der er således mange grunde til at forkaste vækstcenterteorien. Alligevel mener jeg, at tiden snarere er inde til at genoplive den. Det mener jeg, fordi jeg synes, de sidste 10 års regionale erhvervsforskning viser, at teorien om, at vækst, udvikling og tilbagegang i samfundet såvel som i bysystemet er resultatet af samspillet mellem innovationsprocesser i og samhandel mellem virksomhederne – ikke bare internationalt, men i høj grad også lokalt, og det er præcis det samspil, vækstcenterteorien postulerer.

Samtidig er det naturligt klart, at de billeder, vi i dag vil tegne både af innovationsprocessen og af samhandelen mellem virksomhederne er helt anderledes, end dem vi tegnede i 1960'erne. Slutresultatet, den vækstcenterpolitik, der må anvendes på basis af vækstcenterteorien, vil derfor også blive helt anderledes.

Vi er vel stadig ikke fuldt rustet til at designe den nye vækstcenterpolitik, men jeg synes, at de seneste års regionale erhvervsforskning viser nogle af de ingredienser, der bør indgå, og ikke mindst nogle af de begrænsninger, der naturligt vil være for en sådan politik.

Det er til denne debat om, hvorledes den fremtidige by- og regional-udviklingspolitik skal formuleres, jeg ser din bog som et vægtigt bidrag, fordi du empirisk trækker nogle af de store linier op både i tid og rum.

Jeg er bange for, at jeg her har ladet mig forlede til at køre ud af mange flyvske tangenter, men de har alle været inspireret af det glimrende empiriske arbejde, du har udført. Og det er bestemt ikke den ringeste egenskab ved en bog!

Danske havne 1950-1980

John Westerholm: The Development of a National Port System – Denmark 1950-1980.

Viggo Hansen

Ikke siden dr. Aage Aagesen i 1940'erne foretog sine transportstudier har trafikken på de danske havne været underkastet en gennemgribende analyse på geografisk basis, hvorfor det må ses som en kærkommen nyhed, at et savn heraf nu er afhjulpet, idet den finske geograf John Westerholm i december 1986 ved Helsingfors universitet forsvarede sin disputats *The Development of a National Port System Denmark 1950-1980*, der nu er trykt i *Fennia* 164:2, 1986.

Arbejdet er en videreførelse af en magisterafhandling fra 1981 om Danmarks havne i Østersøens transportsystem. I begge tilfælde er arbejdet blevet til efter lange studieophold ved Københavns Universitets Geografiske Institut, hvor tiden blev brugt til materialeindsamling og bearbejdning. Der er benyttet kilder fra Danmarks Statistik, betænkninger fra Ministeriet for Offentlige Arbejder, Landshavneplanen af 1982 samt en lang række specialstudier og rapporter fra diverse arbejdsgrupper. Derudover har forfatteren berejst landet og opsøgt og interviewet lokale havneadministrationer samt ved selvsyn dannet sig et billede af havneinstallationer og -aktiviteter.

Afhandlingens hovedsigte har været at studere og beskrive udviklingen af det danske havnesystem siden 2. verdenskrig på basis af ændringerne i landets nationale og regionale, økonomiske mønstre og påvise, hvorledes havnenes placering i havnehierarkiet har været en følge heraf, men at også den teknologiske udvikling og den ændrede arbejdsdeling har ligget som baggrund for godsomsætningen. En sådan udredning forsvares bl.a. ud fra det synspunkt, at Danmarks havnesystem mere eller mindre reflekterer alle de faktorer, der har bidraget til at forme denne transportsektor med de resulterende spatiale konsekvenser i den undersøgte trediveårige periode som følge.

Udgangspunktet for den teoretiske ramme, der behandler et meget stort antal forskningsresultater og opsummerer en række grundlæggende modeller og diskussioner, er den kendsgerning, at et sub-system som et havnesystem er underkastet store forandringer, der tilmed ofte sker i en hurtig rytme, beroende dels på tekniske forhold og dels på operations-klimaet. I dette indgår ikke blot havnens fysiske forhold og kontakten med baglandet såvel som med forlandet, men også interaktionen flere havne imellem. Set ud fra skibsfartens synspunkt ville det ideelle ud fra flere forskeres mening være, hvis man kunne behandle

havnen som et operationelt system og konstruere en model, der via en kvantificering af alle funktionelle led kunne udtrykke totalfunktionen i en havn og sætte den ind i et tidsskema for et skibs optimale ophold i havn. Det er naturligtvis en kendsgerning, at både skibsfarten og den enkelte havn gerne så et sådant endemål i den herskende konkurrencesituation og i realiteten også gør sig anstrengelser for at nå frem hertil, da ophold i havn er en særdeles omkostningsbelastende faktor. Forfatteren fremholder da også, at velkendte led i denne proces har været udviklingen af mobile kraner samt introduktionen af container-systemet og af roll on-roll off skibe, hvor Danmark har haft en historisk tradition i den udbredte færgetrafik.

Afhandlingens statistiske hovedskift har været Danmarks Skibe og Skibsfart fra 1950 til 1980, suppleret med Danmarks Vareindførsel og -udførsel for samme periode. Hovedkilden opererer med 99 havne, hvortil der refereres i en figur, men forfatteren har skåret det behandlede antal ned til 38, idet han sætter en godsomsætning på 0,5% af totalomsætningen som en undergrænse for, hvad der er rimeligt at operere med. Det meget store antal havne sættes i forbindelse med landets opsplittede natur, der set i et historisk perspektiv har været fordelagtig i henseende til kommunikationen på tider, da søtransport blev foretrukket for lange landtransporter, fordi de var billigere og hurtigere. Afhandlingen bringer da også en oversigt over de forskellige havnes beskaffenhed i fysisk henseende (fjordhavne, sundhavne og åbentvandshavne), og forskellige problemer ruller op. Der konkluderes heraf, at det ville være klogere at koncentrere havneaktiviteterne til de steder, hvor profitten er størst, men at traditioner og specielle aktivitetsmønstre har skabt en konservatisme, det er vanskeligt at få bugt med, og som medfører store bevillinger til uddybning af havneløb og oprensning af bassiner. Det falder også naturligt at nævne de gener, som skibsfarten rammes af i form af isvanskeligheder og i form af de begrænsede havdybder, der sætter grænse for dybtgående skibes passage af de danske farvende, deriblandt også de bæltter og sund, der forbinder Nordsøen og Østersøen, og der gives eksempler herpå.

De danske havne har således en række fysiske problemer, der påvirker operations-klimatet i ugunstig retning for et stort antal af dem og kan medføre en konkurrenceforvridning fra de bedre udrustedes side. En sådan forvridning modvirkes dog af, at alle er underkastet visse reglementer, der bl.a. bestemmer overholdelsen af en fælles taktspolitik for havneoperationer. Dernæst skal de 60 kommunale havnes regnskaber hvile i sig selv, idet finansieringen og aktiver skal holdes adskilt fra det kommunale regnskab, ligesom havneindtægter kun må bruges til formål, der er til nytte for havnen. De samme strikse regler gælder dog ikke for de private havne, der er selvfinansierende og derfor mere frit stillede i henseende til investeringer. En gruppe for sig selv er statshavnene, der ikke

er selvbestemmende, men hvor alle investeringer skal gå gennem ministeriet. Endelig behandles for sig Københavns havn og dennes specielle bestyrelse, og der lyder visse kritiske bemærkninger fra forfatterens side.

Forfatteren nævner også de mulige konsekvenser af den nye havnelov af 1976, der fremlægger en rationel plan for de danske havne, bl.a. omfattende en central kontrol af de enkelte havnes investeringsprogrammer og munder ud i en landshavneplan. Heri sættes der også en bremse for de kommunale investeringsønsker, mens de private havne fortsætter efter nogenlunde de gamle retningslinier.

Som baggrundsmateriale for forståelsen af de skete ændringer i godsomsætningen og dens fordeling på markeder og varegrupper i den behandlede periode bringer forfatteren en ret udførlig gennemgang af Danmarks økonomiske status og den deraf afledte udenrigsøkonomi og -handel. Der er ingen grund til at gå ind i detaljer i beskrivelsen, men blot konkludere, at udredningen er fuldt tilfredsstillende i faglig henseende, så at den kan anbefales som kilde til en hurtig genopfriskning af den side af dansk økonomi, der vedrører landets materielle udveksling med den øvrige verden, og det kan tilføjes, at afsnittet er vel illustreret med grafer og tegninger. Ligeledes er det klart belyst, hvor stor en del af den danske udenrigshandelsomsætning, der foregår pr. skib.

I et mindre afsnit, omhandlende den regionale udvikling 1950-1980, kommer forfatteren ind på de stedfunde ændringer i den industrielle struktur og i industrispredningen, der har flyttet arbejdspladser fra Øerne, spec. Københavns regionen, til Jylland og fra storbyerne til de mindre bysamfund. Hvorvidt disse omflytninger vil føre til en markant ændring i det regionale transportsystem er endnu i 1980 noget uklart, men forfatteren mere at kunne forudse visse ændringer i havneaktiviteterne, og at en større del af udenrigshandelen kan forventes i fremtiden at gå over landegrænsen i syd.

Den danske skibsfartsstatistik indeholder et væld af informationer om godstransporten målt i tons og i kroner, om tonnagens fordeling i størrelsesklasser og om trafikken på de enkelte havne. Men forfatteren er flere gange stødt på det problem, at ændringerne i den internationale CTSE klassifikation i flere henseender har gjort kontinuerlige rækker af statistiske data for hele perioden næsten umulige at operere med og vanskeligt at pege på fluktuationer i en given havns trafik. En yderligere vanskelighed har været, at færgetransporter ikke registreres med samme nøjagtighed som anden maritim trafik, når f.eks. landbrugseksperten kun angives i kroner og/eller styk, eller når eksporten pr. jernbane ikke angives specifikt ved færgehavnen. Undersøgelsen er derfor henvist til alene at benytte godsomsætningens volumen som eneste kvantitative indikator, fordelt på varegrupper og på indenrigshenh. udenrigstrafik, mens forfatterens forhåbninger om at finde en brugelig kvalitativ indikator er blevet skuffet.

Således tvunget af omstændighederne måtte analysen

indskrænkes til transporten af energiråstoffer, sæd, foderstoffer og kunstgødning, men som sagt ikke af landbrugsprodukter, hvilket må beklages, da disse udgør næsten 25% af totaleksporsten og tæller en værdi af mellem 25 og 30 milliarder kroner.

Energiråstoffer udgør på importsiden i hele perioden ca. 60% af den totale havneomsætning målt i tons, men bag dette tal ligger der en voldsom vækst af olieimporten kulminerende i 1971, hvorefter der ved oliekrisen indtræder et fald, mens til gengæld kulimporten fra et minimum på kun 2 mill. tons i løbet af 1970'erne femdobles. Samtidig sker der en betydelig indskrænkning i antallet af havne, der modtager kul, selv i 1970'erne, som det fremgår af en særdeles illustrativ kortserie. En tilsvarende koncentration sker for olieimportens vedkommende, hvor de 3 raffinaderihavne Fredericia, Asnæs og Stignæs bliver helt dominerende, samtidig med at de med produkttankere forsyner landets store byer som f.eks. Prøvestenshavnen i København med flydende brændselsprodukter. Noget tilsvarende sker ved de store kraftværker som f.eks. Enstedværket, hvor der er sket en udbygning af lægtertransporten.

Tilsvarende kortserier og statistiske modeller illustrerer havneaktiviteten med kunstgødning, foderstoffer og korn. Også her er der tale om en koncentration i godsomsætningen, men den slår ikke så afgørende igennem som for energistofferne, hængende sammen med, at det landsdækkende firma D.L.G. og nogle relativt få regionale selskaber af traditionelle grunde og som et udtryk for en rodfæstet andelsbevægelse opretholder deres lagre af importeret kunstgødning og foderstoffer i de lokale havne for hurtigere at kunne forsyne den spredtboende kundekreds, som landets 80.000 landbrug er. De væsentligste ændringer skyldes nedlæggelsen af en del af D.L.G.'s produktionsanlæg og en voksende dominans af Superfoss's anlæg i Fredericia.

Som et kvantitativt mål på den stedfundne koncentrationsproces er med held benyttet Lorenzdiagrammet, der illustrerer, hvordan denne proces især har fundet sted mellem 1960 og 1970, hvor den økonomiske opgansproces i dansk erhvervsliv især har fundet sted og taget ekstra fart. Denne undersøgelse er suppleret med konstruktionen af et løbende Lorenz-index, hvorved det er muligt at identificere havnegrupper, der afviger fra det generelle mønster. Et af resultaterne af undersøgelsen er konstateringen af, at der er sket en større strukturændring i den indenrigske fart end i den udenrigske, men at også individuelle havne har ændret plads i havnehierakiet.

I et påfølgende langt afsnit om rangordningen af de danske havne kommer forfatterens dybe indsigt i emnet tydeligt til udtryk i en detaljeret udredning af forandringerne i hver enkelt havn og baggrunden herfor i løbet af de 3 decennier, som undersøgelsen omfatter. Resultaterne heraf kan opsummeres som følger:

1. Den industrielle opbygning af dansk erhvervsliv giver

sig kraftigt udtryk inden for bygningsindustrien med dens øgede behov for bygningsmaterialer af indenlandsk oprindelse som sand, sten, cement og tildels teglprodukter, hvilket trækker en del havne frem specielt i 1950-tallet.

2. Opbygningen af et net af energianlæg, dels elværker og dels olieraffinaderier sætter sine spor i importhavne for kul og olie, hvor man lægger mærke til Enstedværket ved Åbenrå, Asnæsværket ved Kalundborg og senere Studstrupværket ved Århus, hvortil kommer raffinaderihavne som Fredericia, Kalundborg og Stignæs ved Skelskør.
3. Overgangen fra de mange skibsanløb i provinshavnene til biltransporter, spec. nedlæggelsen af de førhen mange ruter, der besørgedes af D.F.D.S., har skabt et nyt transportmønster, og Frederikshavn er nævnt som eksempel herpå.
4. Nedlæggelsen af fra gammel tid etablerede eksportforbindelser, f.eks. fra Københavns havn, har favoriseret nogle få storhavne som samlingspunkter for landbrugs-eksporten som Århus og Esbjerg.
5. Etableringen af nye færgeruter, beregnet for passagerer og gods, har skabt vækst i visse havne som forbindelserne Hundested-Grenå, Sjællands Odde-Ebeltoft, Kalundborg-Århus samt Dragør-Limhamn.
6. Den voksende samhandel med nabolandene, dels E.F. lande og dels de nordiske lande, har forøget trafikken på ruterne Helsingør-Hålsingborg, mellem Gedser og Rødby og nordtyske havne, mellem Frederikshavn og Göteborg, Oslo og andre norske havne, samt Hirtshals-Kristianssand.
7. Skibenes voksende størrelse har været en medvirkende faktor for, at de mange Limfjordshavne er gledet ud af billedet, og det samme gælder andre smalle, bugtede farvande som Guldborgsund og Isefjorden. Endelig bemærkes det, at et fænomen som de ringe dybder i den sydlige del af Øresund har ændret Københavns havns status fra en sundhavn til en fjordhavn.

Detaljerne hertil og til mange andre strukturændringer er glimrende illustrerede i en række diagrammer, hvori havnene er opstillet efter deres placering i havnehierakiet på henh. importsiden og eksportsiden, hvor der yderligere skelnes mellem totalomsætningen og den udenrigske omsætning. I skemaerne kan havnenes placering direkte aflæses år for år for hvert af de tre decennier. Ved at anvende forskellig skygning efter størrelseskategori får man en rimelig let oversigt over, hvilke havnegrupper der udgør en stabil gruppe, og hvilke der er underkastet store fluktuationer. I den øverste størrelsesklasse figurerer på importsiden Enstedværket, Stignæs og Esso foruden handelshavnene København, Esbjerg og Århus, mens eksportsiden domineres af Helsingør, Esbjerg, København, Frederikshavn samt Stignæs. Heraf fremgår det, at Københavns havn stadig i 1980 dominerede som importhavn,

mens Esbjerg var vigtigst som eksporthavn. Forfatteren gør dog opmærksom på, at der siden er sket en stor udvikling af specialhavnene, bl.a. energihavnene, og at containerhavnene har haft stor fremgang, ikke mindst i Århus, der er helt dominerende i Danmark på dette punkt.

Som en slutsyntese af arbejdet har forfatteren konstrueret en aggregeret model, der med visse modifikationer har transportforskere som Rimmer og Hayut som programmører. Her får man i en overskuelig form en opsummering over kvintessensen af de mange data og forfatterens egne iagttagelser. Modellen gennemløber i 3 faser hele udviklingen af det danske havnesystem fra 1950, da arbejdsdelingen og specialiseringen endnu var ringe efter de svære krigsår, og frem til 1980. Generelt er udviklingen helt åbenbar, når man f.eks. konstaterer, at fase 2 (1960-70) især manifesterer sig ved en voksende import, både totalt og som indenrigshandel, ved fremkomsten af raffinaderier, samtidig med at der sker en koncentration, afbildet på den måde, at forbindelseslinierne mellem fødehavnene bliver færre og færre. Fase 3 (1970-80) er karakteriseret ved, at elværkerne nu kraftigt manifesterer sig samtidig med overgangen til kul. Det er da denne situation, der råder ved indgangen til 1980'erne. Forfatteren spørger da tilsidst sig selv, om den relative konservatisme, der har præget det danske havnesystem i efterkrigsårene, og som har ladet de mange havne overleve omend på et lavere niveau, kan leve op til fremtidens krav og alligevel bevare deres aktivitet. Kunsten at kunne møde nye udfordringer ligger ikke mindst i den økonomiske udvikling i retning af endnu større arbejdsdeling samt i valget af den politik, der kan skabe de rette modtræk til den store konkurrence, der er følelig, når det gælder forholdene til storhavne inden for EF som Hamburg, Amsterdam og Rotterdam.

For at afrunde afhandlingen bør det tilføjes, at udviklingen i høj grad er betinget af det fremtidige mønster i skibsfarten. Denne vil iflg. prognoser blive en round-the-world-service med valg af enkelte havne som distributionscentre, hvorfra der vil udgå en række feederservices pr. skib, bane eller bil. Iflg. den europæiske Conference, hvori Danmark er medlem, har Danmark kun to basishavne: Århus og København, mens antallet af udhavne er større som Ålborg, Esbjerg, Odense, Sønderborg og Vejle. Ordningen indeholder, at fra og til basishavn inden for Conferencen er fragtomkostningerne de samme for importør eller eksportør, hvad enten godset sendes over København, Århus eller Hamburg, Rotterdam med videre, og det uanset, at der løber omkostninger på til fortransport og indlandingsudgifter i afskibningshavnen. De danske havnes skæbne ligger således hos rederierne, der skal betale for disse omkostninger, eller hos speditørerne, når det gælder oversøisk transport.

Danmarks videnskabelige geografi 1986

Christian Wichmann Matthiessen

Dansk videnskab er for tiden udsat for stærke rystelser. Det skyldes en kombination af en række forhold.

- For det første ønsker ministerium og folketing forskningen styrket selektivt og moderniseret generelt.
- For det andet ønskes landsplanmæssige mål tilgodeset også ved hjælp af forskningsinstitutionsallokering.
- For det tredje sker der under den nuværende regering en stærk centralisering af beslutningsprocesser og bevilgningstildeling.
- For det fjerde præges tiden af, at kortsigtede mål fremmes på bekostning af langsigtede.

I praksis fører disse forhold til,

- at universiteterne har trange kår, mens handelshøjskoler og tekniske højskoler har gode vilkår;
- at ministeriets magt styrkes, mens institutionernes traditionelle selvstyre svækkes;
- at en række beslutninger, der før blev taget af fagkyndige, nu tages politisk;
- at bevillingsstrømmen til forskningsprogrammer og eksportfremme tilgodeses, mens grundforskning og traditionel, kulturelt betinget skoling hæmmes.

Til at gennemføre de forudsete, betydelige ændringer af dansk videnskab har undervisningsministeren nedsat en række udvalg med repræsentanter for mange interesser. For dansk geografi har især to rådgivende udvalg betydning. Begge afgiver indstilling direkte til ministeren:

1. Statens naturvidenskabelige Forskningsråd (SNF).
2. Det faglige landsudvalg for naturvidenskabelige Uddannelser (FLUNA).

Begge udvalg er i færd med at udarbejde planer for dansk naturvidenskab, herunder geografi, for 1987-93. Selv om der ikke er skrevet endelig indstilling, kan konturerne af planerne skimtes. Planerne er for tiden til høring på institutionerne. De to udvalg beskriver begge den videnskabelige geografi.

Ad. 1.

Forskningsrådet koncentrerer sig om naturgeografi, men påpeger, at også udviklingen af fagområder i grænseområdet til kultur-/humangeografien ønskes støttet. Rådet behandler tre danske institutioner, hvor naturgeografi udøves: Københavns Universitet, Aarhus Universitet og Roskilde Universitetscenter.