

Rambølls analyse indeholder data på godsarter fra Danmarks Statistik samt Eurostat, som går tilbage til henholdsvis år 2000 og 2003.

Da analysen ikke er en simpel fremskrivning baseret udelukkende på historisk data fra Aarhus Havn, er der yderligere medtaget historisk data fra både det danske marked samt det europæiske marked, for at få et bredere perspektiv på udviklingen i de forskellige godstyper. Dette data er medtaget i analysen, da vækstraterne på Aarhus Havn bestemmes ud fra udviklingen i markedet. At basere vækstraten på markedet ud fra én enkelt havn vil ikke være retvisende, da vækstraten således vil være påvirket af tilgang/fracald af aktører og ruter på den respektive havn. Der er yderligere medtaget tendenser som observeres i markedet, som enten påvirker vækstraterne for de respektive godstyper positivt eller negativt. I tabellen kan man se nogle af fremtidige tendenser som vores analyser har taget med.

Tabel 1: Tendenser som er blevet brugt til fremskrivning

	Økonomisk udvikling	Regulatoriske forhold	Bæredygtighed	Teknologi	Ændrede forsyningskæder
Trendprognoser	Stigende inflation, geopolitisk usikkerhed og længerevarende COVID-19 effekter på samhandlen forventes at skabe et signifikant fald i trafikmængderne i de kommende år.	De politiske udsigter for den maritime trafik er hidtil under uset pres fra sanktioner mod Rusland samt stigende miljøkontrol og handelsrestriktioner.	Med IMO's* emissionsmål og indførelsen af cirkulær økonomi, som er muliggjort af teknologi, vinder bæredygtighed frem og vil påvirke mange aspekter af den maritime sektor.	Kernen i den teknologiske udvikling inden for havne og containertrafik omfatter øget optimering af processer og datatransaktioner, hvilket muliggør øget volumenkapacitet.	Forskellige drivers, der påvirker den måde, varer traditionelt har bevæget sig på, vil udvikle sig på lang sigt. Dette skaber ændrede prioriteter, som vil øge regionaliseringen af samhandelen. Afgang til råmaterialer
Drivers	BNP Forbruger efterspørgsel Produktion Arbejdskraft	Handelsrestriktioner Geopolitik Maritim sikkerhed Miljøpolitik	Klimamål Product-as-a-service Synchromodality Optimering af volumen	Automatisering Digitalisering Sikkerhed	Lavtlønnet arbejdskraft Klimatilpasning

Dermed er fremskrivningen af godsmængden i analysen blandt andet baseret på et 20-årigt historisk perspektiv af godsmængden på Aarhus Havn. Det observerede dyk i godsmængden (opgjort i vægt) **er dermed medregnet** i Rambølls analyse.

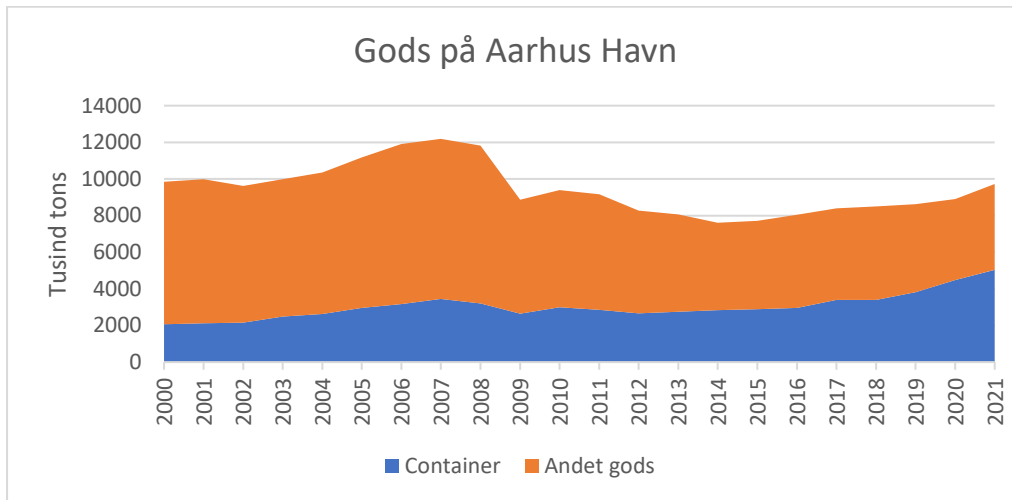
Årsagen til at det 20-årige perspektiv ikke er vist i rapporten, skyldes at man ikke kan sammenligne godstyperne for 20 år siden, med de godstyper som er på havnen i dag. Vi har derfor valgt kun visuelt at vise de seneste 10 år, for at vise et mere retvisende billede af hvordan Aarhus Havn ser ud i dag.

I forhold til kommentaren om "at alt andet end containeraktivitet tilsammen er faldet 47%", er der forskellige forudsætninger for de forskellige typer af gods der er aggregeret i den medsendte graf. Udspecificerer man den medsendte graf fra deltageren (repliceret i figur 1, udspecificeret i figur 2 og 3), kan man se at det primært er faldet i Ro-Ro gods, som forårsager det markante fald i den samlede godsmængde på Aarhus Havn. Da godset er opgjort i ton, har faldet i Ro-Ro godset en væsentlig betydning for opgørelsen af den samlede tonnage på Aarhus Havn.

Tidligere var de største Ro-Ro aktører færgerne til Kalundborg, herunder DSB, Scandlines, Molslinjen og Førde Rederi. Faldet i Ro-Ro godset skyldes således ikke en overordnet nedgang i markedet, men en lukning af færgeruter. Da Aarhus Havn for nuværende ikke har kapacitet til anløb af flere fragtfærger, har Ro-Ro godset siden hen været stagnerende.

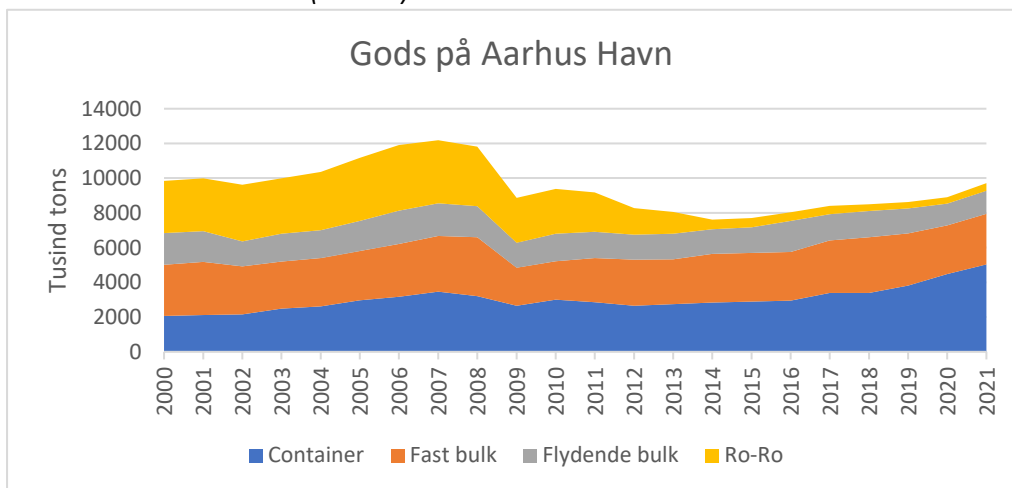
Figur 1: Repliceret graf af den tilsendte graf fra deltageren

Data: Danmarks Statistik (SKIB72)



Figur 2: Gods på Aarhus Havn fordelt på godstyper

Data: Danmarks Statistik (SKIB72)



Figur 3: Gods på Aarhus Havn fordelt på godstyper

Data: Danmarks Statistik (SKIB72)

