

Det stod i Danmarks Transport-Tidende

For 5 år siden:

Retfærdighed er ikke objektivt ansvar

Specialtransportvirksomheden Frank Nørgaard & Co. i Fjerritslev fik bøde på 40.000 kroner, selv om virksomheden var helt uden skyld i chaufførens grove brud på køre- og hviletidsreglerne.

Enkelte politikere i Folketinget har for nyligt erklæret sig villige til at overveje en lempelse af vognmændenes objektive ansvar i sager, hvor

virksomheden er helt uden skyld i chaufførens overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Den situation kender man kun alt for godt hos Frank Nørgaard & Co. i Fjerritslev, hvor direktør og medindehaver Mikael Schmidt beretter om en tur gennem retssystemet. En oplevelse der gav et kraftigt knæk til troen til retsvæsnen.

For 10 år siden:

Danmark bør følge op på fransk initiativ

Frankrig har i flere tilfælde lagt sig i selen for at forhindre de værste følger af globalisering og udflytning af arbejdspladser – bl.a. ved at præmiere særligt udflytnings-oplagte virksomheder skattemæssigt for at blive "hjemme", og nu melder formanden for ITD, direktør Mogens Therkelsen, H.P. Therkelsen, sig med en opfordring til den danske regering om ikke at

lade Frankrig gå enegang i denne sag.

Den danske regering bør ikke sidde passivt tilbage og sige "det er udviklingen", alt i mens danske arbejdspladser forsvinder til udlandet, siger han og opfordrer i stedet regeringen til at tage initiativ til nogle skattepolitiske reguleringsskruer, som kan bremse udflytningen.

For 15 år siden:

Frederikshavnerne vil være private

Trafikminister Sonja Mikkelsen har sat samtlige landets statshavne til salg – herunder havnen i Frederikshavn. Men ministerens pris - 507,7 mio. kr. – er uspiselig for nordjyderne. De gæve folk har afgivet et bud, der er væsentligt lavere. Og i de kommende to måneder er der udsigt til verbale slagsmål ministeriet og kommunen imellem

for at få de økonomiske ender til at nå sammen.

Frederikshavns borgmester Erik Sørensen er, som født medlem af det særlige havneråd, tæt inde i forhandlingerne. Han udtaler til Danmarks Transport-Tidende, at begge parter i forhandlingerne står i en vanskelig situation.

For 20 år siden

Flytter chauffører til Luxembourg

Situationen omkring eksportchaufførernes fradrag er nu så uholdbar, at vognmændene er begyndt at tage utraditionelle midler i brug for at holde på deres chauffører.

Det er Kim Johansen, Greve, et godt eksempel på. Efter at have mistet ni af sine danske chauffører på bare ét år på grund af fradragreglerne, har han besluttet at hjælpe de resterende chauffører med at skifte bopæls-adresse til

Luxembourg.

Den danske chauffører får ganske enkelt ikke nok ud af at køre eksportkørsel længere. Stort set alle dem vi har mistet et begyndt at køre nationalt i stedet, og det er først og fremmest de erfarne chauffører, der søger bort. Konsekvensen kan blive, at vi ender med lutter udenlandske chauffører, og det er ikke tilfredsstillende, mener Kim Johansen.

Er danske havne gearret til fremtiden?

De danske havne spiller en central rolle for dansk økonomi. Hvis de skal forsætte i den rolle, må de være villige til at omstille sig.



Debatindlæg af Ida Auken (erhvervsordfører for Radikale) og Olaf Merk (Administrator, Ports and Shipping, International Transport Forum)



Ser man på de danske havne, ser man et noget blandet billede. På den ene side er de effektive og veldrevne. Den største danske havn, Århus Havn, er ikke kun central for transporten til Østersøen, men har også en direkte forbindelse til Asien og er hjemsted for nogle af verdens største containerskibe. Københavns Havn er en stor og succesfuld havn, der var vært for mere end 1,2 millioner besøgende i 2013. Alligevel er de danske havnes transport endnu ikke kommet sig over krisen.

Lasten, der flyder igennem havnene er kun omkring 80 procent af hvad det var i 2008. Det skal vi rette op på. Og der er en vigtig indsigt, der kan bringe vores havne på ret kurs igen.

Genbrug

Verden over ser vi nu, at havnene positionerer sig som spillere i den cirkulære økonomi for at blive konkurrencedygtige. Den cirkulære økonomi er baseret på ideen om at industrielt affald og restprodukter kan blive input til andre produktioner.

Havnene er i særdeleshed strategisk velplacerede til denne deling af ressourcer.

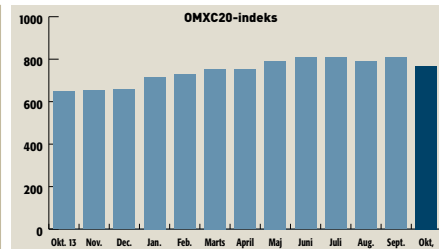
En havn samler de industrielle processer, varer flyder til og fra, og den relevante infrastruktur er til stede, så som rørdninger og opbevaringscontainere. Som et led i denne udvikling vil vi i Europa se en større import af affald, da det kan blive en lukrativ forretning for Europas havne at få ressourcerne ud af affaldet.

I Amsterdams havn er skiftet allerede ved at ske. Her bruger de overskydende varme fra havneområdet til at varme byen op. Den hollandske industri benytter sig af CO2 fra havneindustriområder i Rotterdam og Terneuzen. Og den franske havneby Dunkirk, er blevet

berømt for deres detaljerede kortlægning af de ressourcer, der cirkulerer mellem de forskellige industrier i området.

Danmarks position i denne sammenhæng er et paradoks. Den industrielle symbiose i den danske havneby Kalundborg er blevet et klassisk eksempel på cirkulær økonomi og bliver benyttet verden over. På samme tid har andre havne i verden indset potentialet i den cirkulære økonomi og kastet sig ind i konkurrencen. Måske er de endda ved at overhale Danmark?

Vi må få øjnene op for, at der ligger en guldgrube i at genanvende materialer. De danske havne har mulighederne, men er de fremsy-nede nok?



Alle indtækt er månedsgennemsnit. Kilde: Københavns Fondsbørs.

Valutakurser	4/9	17/9	16/10
EUR	757,80	757,62	757,40
USD	581,89	590,51	606,88
GBP	953,63	959,35	978,06
NOK	92,36	90,75	92,52
SEK	82,20	81,59	83,09

Kilde: Danske Bank

Autodiesel – listepreiser i kroner (kilde: Energi- og Olieforum)							
1/7	31/7	1/8	28/8	1/9	30/9	1/10	14/10
11,53	11,47	11,49	11,39	11,37	11,00	11,27	11,03

Varebiler i fortsat fremgang

Salget af nye varebiler steg i september til 2.383 nye biler.

Af Lars Myrup Lassen

til de første ni måneder af 2013.

År til dato er der skruet danske nummerplader på 19.967 nye varebiler. En fremgang på 15,8 procent.

Til sammenligning var der ved udgangen af tredje kvartal 2013 leveret 17.236 varebiler, i 2012: 17.368 og i 2011: 17.014 varebiler.

Det er en fremgang på 17,1 procent i forhold til september 2013.

Varebilerne fastholder den positive tendens, som vi har set igennem hele året. Erhvervslivet har tydeligvis haft et investeringssefter-sløb, og det er særdeles positivt, at vi nu oplever en stabil ten-dens, hvor virksomhederne med tro på fremtiden investerer i deres vognpark. Det lover godt for udviklingen resten af året, siger adm. direktør Gunni Mikkelsen, De Danske Bilimportører.

Stærk vækst

År til dato er der skruet danske nummerplader på 19.967 nye varebiler. En fremgang på 15,8 procent i forhold

Købes kontant

Lastbiler · Trailere · Entreprenørmaskiner



Kenneth Nielsen: +45 40 35 20 07
Lars Iversen: +45 40 35 20 08
Jan Low-Larsen: +45 40 55 50 90



Hermesvej 15 · DK-6330 Padborg · www.euronord.dk · mail@euronord.dk