

# Världens största containerhamn byggs ut trots krisen



*Singapore är mindre än halva Öland och hem åt världens största containerhamn. Det geografiska läget har gjort ön till en traditionellt viktig handelsplats. Sedan självständigheten 1965 har handeln exploderat, och nyligen beslutades om ytterligare utbyggnad.*

Hettan är tryckande trots att det bara är mars. Från berget Mount Faber siktas badstränder i söder och skyskrapor i norr. Och där i väster en armé av kranar och staplar av containrar så långt ögat når. Jag ser ut över de 335 hektar som utgör Pasir panjang, den största av Singapores fyra containerterminaler.

Containertrafiken i Singapore sköts i dag av två företag vid fyra hamnar. Jurong Port sköter en multisyftesterminal, medan Port of Singapore Authority är den största aktören med ansvar för fyra containerterminaler, där sammanlagt 190 kranar är i arbete. Samtliga sköts på kontrakt av regeringen, som har det övergripande ansvaret för utvecklingen och säkerheten av hamnen genom organet Maritime and Port Authority of Singapore.

En omfattande utbyggnad pågår av Singapores hamn. I slutet av 2007 beslutade regeringen att 2 miljarder amerikanska dollar ska satsas på att öka den årliga kapaciteten för containertrafik med omkring 50 procent fram till 2013. Trots lågkonjunkturen är expansionen i full gång, och under 2009 kommer kajplatserna vid Pasir panjang att ha dubblats till 26 från 13 två år tidigare.

Susan Ong vid utvecklingsenheten på Maritime and Port Authority of Singapore säger att den rådande ekonomiska situationen inte påverkar hamnens plan-

nerade utbyggnad:

– Finanskrisen pågår i max två år till. Även om den skulle pågå i fem år, förändrar det inte faktumet att Singapore i det långa loppet behöver utrymme för ytterligare containertrafik.

Hon tillägger att det heller inte är fel att expandera under rådande lågkonjunktur, då arbetskraften kan komma att bli billigare, samtidigt som Singapore inte lider någon brist på råvaror eller kunskap.

## Hela världens hamn

Singapores hamn är i dag ansluten till fler än 600 andra hamnar i 123 länder på sex kontinenter. Här sker en femtedel av världens containertrafik. Ett nytt fartyg anländer var tredje minut till detta logistiska underverk, som klarar av att lossa, lasta ur, och packa ett fartyg om 1 000 containrar på 12 timmar.

Redan kineserna insåg på 1400-talet fördelarna med Singapores geografiska läge och anlade här en viktig handelsstation. Men det är 1819 den moderna historien om världens största containerhamn tar sin början. Då anlände britterna och införlivade ön i sitt kronimperium. Några år senare drog de två kolonialmakterna Storbritannien och Nederländerna en gräns just här. Norr om Singaporesundet skulle bli briter- nas intressesfär, medan Indonesien och

andra områden söder om gränsen skulle förbli under nederländskt inflytande.

Singapore blev snabbt en knutpunkt för handel med Indien, södra Kina och Indonesien. Ön blev huvudstad i brittiska Malaya, och stora resurser lades ner på att bygga vägar och järnvägar för att förbinda området med fastlandet. Dess viktigaste uppgift var att skeppa råolja, gummi och andra resurser till Storbritannien och andra internationella marknader.

## Självständigheten en kick

Då Singapore 1963 gick från att vara en del av det brittiska imperiet till att inkorporeras med Malaysia, uppstod en stagnation i handeln. Det var på grund av dåliga handelsavtal med de omkringliggande länderna. Landet vände dock åter blickarna utåt då man nådde egen självständighet 1965. Man började nu utnyttja internationella handelsavtal för att bygga upp en ekonomi baserad på export av råvaror. Sedan dess har utvecklingen varit rasande, och bara under 2000-talet har containertrafiken mer än fördubblats (se faktaruta).

# Även facket starkt



Wilfred Thiang,  
föreståndare vid sekretariatet  
för kommunikation på SMOU.  
Foto Jojje Olsson.

Som ett resultat av den frekventa trafiken med fartyg flaggade från alla världens länder har de fackliga organisationerna i Singapore växt sig starka. Den förening som här främst verkar för att skydda sjömännens intresse är Singapores Maritime Officers' Union (SMOU), vars medlemsantal växt i takt med hamnens aktivitet. Organisationen siktar på 2011 ha över 20 000 medlemmar och är på god väg med dagens 17 000 och en växande publicitet.

Framgångarna möjliggjorde 2003 flytten av föreningens kontor till lokaler i de centrala delarna av Singapore. Vid ett besök där berättar Wilfred Thiang, föreståndare vid sekretariatet för kommunikation, om SMOUs senaste ingripande. Det gällde fartyget *Lady Belinda*, som hade grekiska ägare men seglade under nordkoreansk flagg.

Besättningen var till största del indisk och hade inte fått ut någon lön. *Lady Belinda* var heller inte sjöduelig, efter-

som hon hade ett stort hål i skrovet. Lyckligtvis var lasten värd mer än de 126 000 amerikanska dollar som ägaren till slut betalade ut i löner.

## Rådet är att stanna ombord

Wilfred Thiang säger att SMOU brukar råda besättningen att inte lämna skeppet, eftersom ägaren givetvis oftast är intresserad av att ha tillbaka både skepp och last. Under tiden kan SMOU bistå med mat och andra förnödenheter. Vid sidan av att bekämpa orättvisor anordnar SMOU också fortbildning och sociala aktiviteter för sina medlemmar.

Fackföreningar av SMOUs slag är inte särskilt vanliga i regionen, men Wilfred Thiang säger att man främst bryr sig om den egna organisationen och sörjer för de egna medlemmarna, snarare än att försöka stödja och uppmuntra facklig verksamhet inom andra områden eller yrkesgrupper.

Men utläningar är naturligtvis välkomna som medlemmar i SMOU och får då utbildning i vad fackliga aktiviteter innebär. ■

## FAKTARUTA

### Trångbodd – dynamisk

Singapore beboddes ursprungligen av malajer, som satte upp fiskebyar kring fastlandet och den ö som i dag utgör en av världens tre sista stadsstater. Redan på 1400-talet etablerade de kinesiska jätteflottorna under kejsar Yong Le en viktig handelsstation här.

Kina vände sig sedan inåt, och 1819 var det britterna som efter ett fördelaktigt avtal med den dåvarande malayiska sultanen började bedriva handel från Singapore. Britten Sir Thomas Raffles ses som det moderna Singapores grundare. 1942 invaderades ön av kejsardömet Japan, en förlust som Winston Churchill beskrev som "britternas största" under andra världskriget.

1945 återgick landet till brittiskt styre men införlivades 1963 med Malaysia. "Återföreningen" var ofördelaktig för den gamla kronkolonin, som redan 1965 blev helt självständig. Nu påbörjades en dramatisk höjning av levnadsstandarden till följd av utländska investeringar, industrialisering och export av råvaror. Det geografiska läget och hamnen har spelat en nyckelroll för de senaste fyra decenniernas smått otroliga ekonomiska utveckling, som kastat upp Singapores BNP per capita på plats 8 i världen enligt CIA Factbook 2008.

Singapore	Sverige
710 km <sup>2</sup>	449 964 km <sup>2</sup>
4,8 milj inv	9,2 milj inv
BNP 48 900 \$/inv (8e i världen)	36 900 \$/inv (24e i världen)

## FAKTARUTA

### Trafikens utveckling

Utvecklingen för containertrafik i Singapores hamn har under 2000-talet varit explosionsartad. 2005 övertog Singapore förstaplatsen från Hongkong som världens största hamn för containertrafik, och förra året behandlade man hela 8 miljoner teu mer än nuvarande tvåan Shanghai.

Total containertrafik i 1 000 teu:

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
15 571,1	16 940,9	18 410,5	21 329,1	23 192,2	24 792,4	27 935,5	29 918,2

Motsvarande siffra för:

<b>Shanghai</b>	21 710,0
<b>Göteborg</b>	862,5

I totalt antal ton behandlat gods ligger Singapore som god tvåa efter Shanghai. Även ökningen för totalt gods har från 2001 varit betydande. Då behandlade Singapore "endast" 313 miljoner ton gods.

Totalt behandlat gods 2008:

<b>Singapore</b>	515 miljoner ton
<b>Shanghai</b>	582 miljoner ton
<b>Göteborg</b>	43 miljoner ton