



Tale ved Havne- og Transportkonferencen den 28. november 2005 arrangeret af Transportøkonomisk forening i samarbejde med Danske Havne

Indledning

Må jeg starte med at takke for at få lejlighed til at komme her i dag på Havne- og Transportkonferencen i Odense.

Mit emne i dag er "Udvikling af danske havne og intermodal transport".

Og det emne er da også i dag særligt interessant, efter at jeg sammen med økonomi- og erhvervsministeren har offentliggjort en analyse om "Vækst i danske havne".

Havne i dag

Når jeg tænker på havne i dag så tænker jeg på lyse kajarealer, med store skibe, og med en stor transportaktivitet med traktorer, kraner og trailere, der sikrer at skibene hurtigt kan tømmes og sejle videre med nye laster.

Analyseresultaterne viser, at havnene er meget forskellige, og at havnene har haft en forskellig udvikling.

Byudvikling

Dertil kommer at boliger og erhverv trænger sig på for at komme helt ned til havnearealerne ved vandet, mens turister og fritidsaktiviteter flittigt bruger havnene.

Det er i dag endda mange steder sådan, at det er svært at skaffe havnearealer nok til at bygge de ønskede nye boliger ved havnen og vandet.

Havnene har alle dage været centrale for byerne, og de nye byudviklingsønsker giver havnene nye muligheder med nye og gamle havnearealer, men også nye udfordringer.

Emnet i dag er som nævnt udviklingen af danske havne, og centralt i de overvejelser er den transport- og erhvervsmæssige udvikling af havnene.

Analysen

Den offentliggjorte analyse "Vækst i danske havne" er foretaget for de største danske erhvervshavne og for de tilknyttede havnevirksomheder.

Analysen er et bidrag til debat om vækststrategi

Analysen er gennemført som bidrag til debatten om fremtiden for den danske havnesektor og for at skabe det bedst mulige grundlag for den løbende diskussion om, hvordan rammebetingelserne for de danske havne kan indrettes bedst muligt.

Er der behov for at ændre i havnelovgivningen eller har vi den rigtige havnelov? Det er en vigtig debat, som kræver et godt grundlag.

Analysen i sig selv lægger ikke op til forslag om konkrete ændringer i Havneloven. Men den giver grundlaget for den kommende tids diskussioner.

De generelle politikinitiativer på havneområdet bør fokusere dels på havneloven, dels på havnenes bredere rammevilkår. Målet er, at der kan opnås vækst ved lokale investeringer ud fra et stabilt og klart regelgrundlag.

Vi skal derfor naturligvis ikke gennemføre lovændringer uden at vi har tænkt os meget grundigt om og analyseret på tingene.

I analysen fokuseres på havnene og havnevirksomhedernes økonomi for at afdække ligheder og forskelle mellem havnene, dels at etablere et overordnet økonomisk billede af de nuværende forhold i den danske erhvervsmæssige havnesektor.

Opmærksomheden i analysen har været rettet mod de 27 største havne, der i 2004 havde 90% af den samlede godsomsætning i de danske havne.

**Roser til havne og
til
havnevirksomheder**

Det er jo dejligt, at jeg i dag kan rose såvel havnene som havnevirksomhederne i havnene for det går jo økonomisk godt, og langt de fleste havne er velfungerende og med dygtige havnevirksomheder.

Den økonomiske succes er værd at bemærke, når det samtidig klart fremgår af analyserne, at havnene er meget forskellige, og har haft en meget forskellig udvikling.

**Havnene udgør
tilsammen et
fintmasket net af
infrastrukturanlæg**

De mange havne i Danmark udgør tilsammen et fintmasket net af infrastrukturanlæg, som sammen og hver for sig udfylder en plads i transportkæderne.

Et væsentligt element for havnenes udviklingsmuligheder er det effektive samarbejde mellem havnene og havnevirksomhederne om at tiltrække ny trafik og løfte kerneydelserne som håndtering af skibe og gods.

Når jeg taler om vækst i havnene, må det samtidig erindres, at der også er forskel på den rolle, som havnene spiller.

Mindre havne i samarbejde med havnevirksomhederne kunne opnå gode resultater ved at dække de lokale virksomheders behov for transport.

Nogle mindre og større havne vil gennem øget specialisering i bestemte godstyper kunne finde niches, som kan øge godsmængderne.

**Specialisering i
godstyper og
transportformer**

Jeg anser det for helt afgørende for havnenes udvikling, at de i endnu højere grad end tidligere specialiserer sig i bestemte transportformer og godstyper. Herigennem får havnene mulighed for at øge stordriftsfordelene og forbedre kapacitetsudnyttelsen af de dyre infrastrukturanlæg.

Jeg vil dog gerne samtidig understrege, at det økonomiske fundament i de fleste havne også i morgen vil være bulk og stykgods.

Jeg tror imidlertid også, at vi med tiden vil se omdannelser til bolig- og fritidsformål af nogle af de godt 100 danske havne, som i dag er erhvervshavne.

Andre havne vil vokse sig større og spille en mere dominerende rolle.

Øget samarbejde

Hvor mange danske havne, der vil være tilbage om 10 år er vanskeligt at gætte på, men jeg anser det for sandsynligt, at et øget samarbejde mellem havne vil være vigtigt for overlevelse på længere sigt.

**Formelle
samarbejder**

Vi har set de første formelle tætte samarbejder mellem havnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart, og vi har så sandelig også set samarbejde på tværs af landegrænsen til Sverige ved Copenhagen -Malmø –Ports, begge steder gennem etableringen af et fælles aktieselskab.

**Uformelle
samarbejder**

Men der etableres også andre mindre formelle samarbejder i relation til godstransporter. Som eksempler kan nævnes samarbejdet mellem Køge Havn og Esbjerg Havn om udviklingen af banegodstrafik fra Baltikum via Køge og Esbjerg til England.

Som et andet eksempel på samarbejde kan nævnes et samarbejde mellem Gøteborg, Helsinki og Århus havne, der søger en udvikling og konsolidering af trafikken i de tre containerhavne med gods til og fra de nye EU lande omkring Østersøen og Rusland. Der er netop afsat midler i EU til et studie af mulighederne for en sådan udvikling.

Jeg er sikker på, at der allerede er mange andre samarbejder i gang.

Størrelse har betydning af flere grunde. Det er nødvendigt, at en havn har en vis størrelse for at kunne håndtere en række godstransporttyper, som i dag er i generel vækst inden for

søtransport, fx containertransport og Roll on Roll of transport.

Det skyldes, at disse transportformer stiller særlige krav til forskellige anlægsfaciliteter og serviceformer. Disse transportformer vil i stor udstrækning foregå som linietrafik med faste ruter.

Dette forhold giver bedre muligheder for planlægning og omkostningsminimering. Opgaven vil yderligere blive styrket, hvis havnen har gode muligheder for at disponere sin arbejdskraft mellem flere forskellige ydelser.

Størrelse betyder endvidere, at der bliver bedre muligheder for konkurrence mellem forskellige operatører.

Det bør i den sammenhæng nøjere overvejes, hvilke forudsætninger der skal opfyldes, for at de store danske havne sammen med havnevirksomheder kan spille den nødvendige større rolle i relation til transportkøbernes efterspørgsel efter effektiv og punktlig transport.

Det gælder både i forbindelse med de internationale transportere og i forbindelse med intermodale transportløsninger.

**Organisatoriske
sammenhænge**

Et væsentligt element for havnenes udviklingsmuligheder er den organisatoriske sammenhæng, som havnen er placeret i.

Erhvervshavnene er organiseret enten i forbindelse med en privat virksomhed, som et kommunalt aktieselskab eller som en kommunal selvstyrehavn.

Der var med havneloven fra 2000 lagt op til, at friheden for en havn til at udvide sit virkefelt blev snævert knyttet til i hvilket omfang, kommunalbestyrelserne er villige til at give afkald på den direkte styring af havnen.

Ved kommunalbestyrelsernes valg af organisationsform for havnene fastlagde de derfor samtidig havnenes erhvervsmæssige råderum i forhold til havneloven.

Der er ikke i havneloven begrænsninger for de private havnes aktiviteter.

De kommunale selvstyrehavne må som hovedregel ikke udføre havnerelateret operatørvirksomhed, mens de helt eller delvist ejede kommunale aktieselskabshavne gerne må.

De kommunale aktieselskabshavne må dog i modsætning til de private havne som

udgangspunkt ikke udføre skibsrelaterede ydelser.

Som en særlig regel i havneloven har nogle havne på tværs af organisationsform ret til at fortsætte med at varetage de aktiviteter, som de kunne udføre inden havnelovens ikrafttræden i januar 2000.

Grandfather rights Dette omtales som ”grandfather rights”. Det drejer sig om havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester. Med havnerelateret operatørvirksomhed forstås terminaloperatørvirksomhed, stevedoring, lagervirksomhed o.l. Med skibsrelaterede hjælpetjenester forstås bugsering, trosseføring og lodsvirksomhed.

Analyserne viser, at der ikke kan identificeres nogen entydig effekt på økonomien af tilstedeværelsen af de aktiviteter, som er et resultat af de særlige ”grandfather rights”.

**Forsøgsordning
med
skibsrelaterede
hjelptjenester**

Tillad mig her at reklamere lidt for den forsøgsordning, der blev muliggjort ved Folketingets beslutning op til sommerferien 2005.

Med ændringen af havneloven fik de største havne med en årlig godsomsætning på over 1,5 mio. tons mulighed for efter ansøgning at få

tilladelse til at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Vilkårene for at kunne deltage i denne type aktiviteter er for det første, at havnen kan dokumentere, at den i de seneste 3 år har haft en årlig godsomsætning på mindst 1,5 mio. tons gods.

Dernæst skal havnen dokumentere, at dens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke er opfyldt i privat regi. Betingelserne er nærmere beskrevet i loven og på Kystdirektoratets hjemmeside.

Som bekendt, kan der opnås tilladelse til i perioder op til 5 år ad gangen til at udføre de skibsrelaterede hjælpetjenester. Ministeriet har endnu ikke modtaget nogen ansøgninger fra havne, der ønske at anvende de nye bestemmelser. Det er der sikkert flere grunde til.

Men for at vende tilbage til analyserne i rapporten Vækst i danske havne peger de bl.a. på, at vækst i den danske havnesektor vil kunne opnås ved, at rammevilkårene stimulerer en udvikling i retning af havne, som kan udnytte stordriftsfordele og udnytte havnenes muligheder som intermodale transportcentre.

**Voksede
godsmængder**

De transporterede godsmængder i Europa forventes ifølge EU at blive fordoblet i perioden frem til 2020.

**Trængselsproblem
på vejene**

Den kraftige stigning forventes at ville medføre tiltagende trængselsproblemer på vejene, hvilket vil øge risikoen for forsinkelser og fordyrelser af transporterne.

Trængselsproblemerne har allerede været medvirkende til, at der i Tyskland er indført en kilometerbetaling for lastbilers anvendelse af de tyske motorveje.

Trængslen på de europæiske veje og de stigende omkostninger øger imidlertid behovet for andre transportformer, der kan supplere transporterne af gods med lastbiler på vejene.

**Intermodale
løsninger**

I den sammenhæng er brug af intermodale transportløsninger særlig interessant.

Intermodale godstransportløsninger har vundet frem gennem de seneste 25 år, og de er i dag væsentlige omdrejningspunkter for bidrag til en løsning på trængselsproblemerne.

Særligt anvendelsen af søtransport i de intermodale transporter har potentialer, for så vidt angår containertransporter og løstrailere.

**Esbjerg Havns
intermodale
investeringer**

Det er derfor også spændende at vi for nogle få dage siden fik præsenteret Esbjerg Havns beslutning om at etablere en ny kaj til i første omgang 56 mio. kr. og med mulighed for udvidelse for yderligere 40 mio. kr. Kajen forventes færdig allerede i 2007.

Investeringen er havnens første skridt i retning af at gennemføre sin overordnede plan for havnen, og investeringen underbygger havnens muligheder for at kunne deltage i den voksende intermodale trafik.

Esbjerg Havn har flere planer for denne short sea trafik, og står allerede stærkt i den såkaldte roll on/roll off trafik, som i Esbjerg er det væsentligste grundlag for den intermodale satsning.

Intermodalitet

Jeg vil gerne understrege, at jeg ved udviklingen af de intermodale transporter ser, at der er behov for investeringer og hårdt arbejde for at få etableret de nødvendige transportkæder.

Jeg tror ikke, at intermodalitet i sig selv er et tryllemiddel for at fjerne trængslen på vejene, men jeg finder, at det transportmæssigt set vil være nødvendigt for at opretholde effektive transportløsninger, hvor godset kan komme frem til tiden.

Modulvogntog

Jeg vil her et kort øjeblik rette opmærksomheden mod forsøgsordningen med modulvogntog, som der er truffet beslutning om at igangsætte for en treårig periode.

Hvis vi i større udstrækning skal have modulvogntog på de danske veje, så er det naturligvis vigtigt, at vi får indtænkt havnene.

Forsøgsordningen omfatter foreløbig to elementer.

Den første del vedrører kørsel over Øresundsbroen til Cargo Centeret i Københavns Lufthavn, hvor forsøget forventes igangsat medio 2006.

Den anden del vedrører adgang til, at der i havne kan etableres omkoblingspladser for modulvogntog, der modtages fra Sverige. Udarbejdelsen af en nøjere vejledning om forsøget, er endnu ikke færdig. Offentliggørelsen af vejledningen vil ske på Kystdirektoratets hjemmeside.

Hvorfor er valgt havnens organisationstype

Et væsentligt element for havnenes udviklingsmuligheder er den organisatoriske sammenhæng, som havnen er placeret i.

De erhvervsaktive havne er enten organiseret i forbindelse med en privat virksomhed, som et

kommunalt aktieselskab eller som en kommunal selvstyrehavn.

Ved overvejelserne om en fremtidig vækststrategi er der behov for at se nærmere på baggrunden for kommunernes valg mellem de forskellige organisatoriske havnetyper.

Analyseresultaterne fra "Vækst i danske havne" peger på, at havne vil kunne få bedre mulighed for at tilpasse sig markedsudviklingen ved at havne lader sig omdanne til aktieselskaber.

Ved en sådan omdannelse vil havnene kunne opnå større frihed til at påtage sig opgaver på lige fod med andre operatører.

Den analyse, vi i dag har offentliggjort, belyser de mere økonomiske forhold. Jeg vil følge debatten, og jeg er ret sikker på, at vi vil følge den op i 2006 med nye oplæg.

Kommunalreformen Kommunalreformen åbner op for en udvikling af havnene gennem samdrift af to eller flere havne. Vi vil på baggrund af de konkrete erfaringer være lydhøre over for uhensigtsmæssige blokeringer for etablering af samarbejde mellem havnene.

**Havnetjeneste-
direktiv**

Det er ikke kun i Danmark, at vi interesserer os for udvikling af søtransporten for at mindske trykket på de europæiske veje.

Europa- Kommissionen genfremsatte i efteråret 2004 en forslag til havnetjenestedirektiv med sigte på at øge adgangen i havnene til at udføre havnetjenester.

Et forslag fra Kommissionen med samme sigte blev fremsat i 2001, men faldt ved en afstemning i Parlamentet i november 2003, primært med begrundelse i bestemmelser i forslaget om selvservicering i havnene.

Fra dansk side har vi støttet forslaget, særligt fordi der i flere udenlandske havne ikke er fri adgang til at tilbyde havnetjenester, selv om de nødvendige faglige kvalifikationer hos havnetjenesteudbyderen er til stede.

**Forslaget været
drøftet i
Parlamentets Indre
Markedsudvalg og i
Parlamentets
Transportudvalg**

Forslaget har været genstand for afstemning i Parlamentets Indre Markedsudvalg, og senest tirsdag den 22. november 2005 i Parlamentets Transportudvalg.

Som optakt til mødet sidste tirsdag i Parlamentets Transportudvalg valgte havnearbejdere i Europa og i Danmark at strejke mandag.

En indikation af forslagets senere skæbne i ved Parlamentets samlede afstemning i januar måned 2006 giver måske afstemningsresultaterne i de to udvalg.

Stemmeafgivningen i det Indre Markedsudvalg endte 3 stemmer for og 22 stemmer imod.

**24 stemmer imod,
23 stemmer for og 2
blanke stemmer**

Afstemningen i Parlamentets Transportudvalg endte med 24 stemmer imod forslaget og 23 stemmer for forslaget og der blev afgivet to blanke stemmer.

Den største modvilje mod forslaget ligger nok i forslagets bestemmelser om selvservicering. Forslaget giver mulighed for skibenes selvservicering i forbindelse med godshåndterings- og passagerserviceydelse.

Jeg mener helt generelt, at det er væsentligt, at der i de europæiske havne bliver åbnet op for adgangen til at kunne tilbyde havnetjenester.

Det vil være ærgerligt, såfremt forslagets bestemmelser om selvservicering vil udskyde en beslutning om åbningen for adgangen til havnetjenester.

Der kan på nuværende tidspunkt ikke gives nogen oplysninger om, på hvilket tidspunkt og i

hvilken form forslaget vil blive præsenteret for EU's ministerråd. Vi afventer Parlamentet.

Sikkerhed i havnene

Endelig finder jeg anledning til at gøre opmærksom på, at Rådet så sent som i oktober måned i år vedtog et nyt direktiv om bedre sikkerhed i havne.

En konsekvens af dette er, at de nye regler skal være implementeret i havnene om 18 måneder.

Det giver en del mere tid end ved gennemførelsen af de første bestemmelser i 2003/2004.

Når vi taler om sikkerhed kan jeg ikke lade være med at tænke på sikkerhedsforanstaltningerne i forbindelse med flyvninger.

Jeg kan huske, at jeg fra starten fandt det ubehageligt, mens jeg i dag mere anskuer det som et væsentligt gode for min sikkerhed, at alle passagererne har været igennem den samme scanningsprocedure, som jeg selv har været.

Havnene må overveje om de vil være med

Sikkerhed i havne er kommet for at blive, men hver havn må overveje, om den ønsker at deltage i den internationale skibstrafik, og dermed afholde de nødvendige udgifter og bruge den nødvendige tid til etablering af sikkerheden.

Vi har i Transport- og Energiministeriet taget initiativ til, at vi sammen med Danske Havne får skitseret de tiltag, som er hensigtsmæssige for at kunne gennemføre de nye bestemmelser.

Der er etableret en aftale med Justitsministeriet om, at politiet lige som sidst står for vejledning om den konkrete sårbarhedsvurdering.

Drøftelserne med Danske Havne har taget sit udgangspunkt i en tidsplan for gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring.

I første omgang skal der udarbejdes en bekendtgørelse, som samler de gamle og de nye bestemmelser om havnesikring.

Dertil skal der udarbejdes de nødvendige vejledninger om havnesikring og sårbarhedsvurdering.

Arbejdet er lagt tilrette på en sådan måde, at havnene får mest mulig tid til rådighed for implementeringen i havnene.

**Tak for
opmærksomheden**

Lad mig afslutningsvis takke for opmærksomheden og på ny understrege, at debatten om fremtidens havnesektor er væsentlig, for at skabe et grundlag for, at rammebetingelserne for de danske havne kan indrettes bedst muligt.

Denne konference er et vigtigt element i denne debat, og jeg er overbevist om, at debatten vil være både livlig og lærerig. Jeg vil følge den nøje.

Må jeg med disse ord ønske en god konference.