

MUNDTLIG BERETNING

2. marts 2010

**Formandens mundtlige beretning ved Danske Havnes
generalforsamling torsdag den 4. marts 2010**

Havnenes kurs mod fremtiden

Det talte ord gælder

Indledning

Det er kun 13 måneder siden vi sidst var forsamlede.

Den gang begyndte vi at se den økonomiske krises første tegn. Mens havnene var på vej til rekord i omsætning og i godsmængder. Politisk var der stor lydhørhed for Danske havnes argumenter om havne som transportcentre, og havnes bidrag til bedre miljø og klima.

Men krisen slog igennem. Først mærkedes det i de store havne. Da byggeriet næsten helt stoppede i sommeren 2009 kunne det også ses og mærkes i alle de øvrige havne. Paradoksalt nok, blev der fanget flere fisk og kvaliteten var højere, men priserne faldt. Kun enkelte havne har haft stigende driftsindtægter i 2009.

Året 2009 har været meget lærerigt for os alle. Vi vidste godt, at den internationale udvikling har stor betydning for havnenes økonomi og godsomsætning. Men i 2009 har vi også følt det på egen krop. Heldigvis ser det ud til, at verdenshandelen igen er stigende, og fra Kina lyder der nyheder om mere eksport. Også efterspørgslen på råmaterialer er stigende.

Men vi må spørge os selv. Er handelsmønstret stadig det samme. Sker der et skift i markeder. Vil det lykkes at tøjle den økonomiske spekulation rundt om i verden. Hvordan reagerer forbrugerne i de vestlige lande. Det vil alt sammen påvirke aktiviteterne på havnene.



Vi skal helt bestemt forberede os på nye udfordringer. Det bliver også en del af denne beretning. Det er også temaet for vores havnekonference i år: ”Havnenes kurs mod fremtiden”. Vi skal sammen søge at finde nye veje. Jeg ved, at alle havne har, eller meget snart kommer til, at stille sig spørgsmålet: Hvad skal vores havn arbejde med? Hvad får vi af muligheder? Hvad kan vi selv gøre?

Fremtidens udfordringer har også været et tema på alle bestyrelsesmøder i perioden. Hvilke organisationsformer skal være til rådighed for havnene. Hvordan organiseres andre offentligt ejede selskaber. Og markedsorientering har været et stort tema.

Markedsorientering kan man sikkert lægge mange forskellige betydninger i. For bestyrelsen har det populært sagt været, hvordan havnene kan finde og prioritere de transportbehov og ydelser, der skaber værdi for havnenes kunder.

Bestyrelsen har særlig haft fokus på hvordan foreningen Danske Havne kan arbejde med markedsorientering. Det skal være til gavn for medlemmerne.

Jeg vil vende tilbage til Danske Havnes arbejde med markedsorientering senere i beretningen, og vi skal også behandle det under indkomne forslag.

I har alle sammen i jeres materiale modtaget et eksemplar af Havnepolitisk Redegørelse 2010. Det er den skriftlige redegørelse for perioden. Den er samtidig dokumentation for vores aktiviteter. Den søger på populær måde at tage temperaturen på havnene og havnenes plads i dansk transportpolitik.

Danske Havne er med, hvor politikken lægges

Jeg indledte med at sige, at vi ved generalforsamlingen i 2008 kunne konstatere stor politisk lydhørhed. Både for Danske Havnes argumenter om havne som transportcentre. Og for havnenes bidrag til bedre miljø og klima.

Her er vi kommet et godt stykke videre på de bare 13 måneder.

Vi mærker stor interesse for det havne kan bidrage med. Det være sig blandt folketingsmedlemmer, danske medlemmer af Europaparlamentet og blandt kommunalpolitikere landet over.

Det kan være interesse for havne som porte for Danmarks udenrigshandel, som centre for transport og distribution, som en del af det samlede transportarbejde. Det kan også være havnenes mulighed for at aflaste trængsel på det overordnede vejnet, og mulighed for at begrænse CO₂

udledning fra transport. Det er også mulighederne som centre for fiskeriets udvikling. Og interessen gælder også havnenes muligheder for at være dynamoer i den lokale og regionale erhvervsudvikling.

Vi er på den politiske dagsorden, og vi bidrager til at sætte den dagsorden.

Lad mig anskuelig gøre det ved en kort gennemgang af nogle væsentlige politiske opgaver vi har deltaget i.

Infrastrukturkommissionen afleverede sin rapport i januar 2008. Danske Havne var repræsenteret ved direktør Hans Berthelsen. Det lykkedes at få havnene med som en ligeværdig del af transportsektoren. Havne som transportcentre blev slået fast. Rapporten blev også et brud med traditionel dansk transportpolitik. Den var før meget sektoropdelt. Det er den stadig, men nu handler den også om transportnetværk og samspil mellem transportformerne, det vi kalder intermodalitet. Den kommission kom til at sætte sit præg på det politiske arbejde.

Det Grønne Transportforlig fra januar 2009 bygger på kommissionens rapport. Forud for forliget besluttede Danske Havnes bestyrelse at lægge en prioriteret liste over veje og baner til havne frem for Folketingets Trafikudvalg. En vanskelig beslutning for en forening. Men det blev belønnet med 1,6 milliard til mange konkrete projekter. Dertil kom at havne blev fremhævet som indsatsområde i dansk transportpolitik. Det er en sejr for alle havne.

Flere penge til mere baglandsinfrastruktur kom der allerede i december 2009, da Folketinget i Trafikaftalen bevilgede yderligere godt 1 milliard kroner. Oven i det har vi jo også opnået 120 mio. kr. til at få modulvogntog til nu 18 havne. (Stort tillykke til Hundested havn, som netop er kommet med).

Vi har arbejdet målrettet på at få godstransport og havne gjort til en del af dansk transportpolitik. Med Transportministerens redegørelse om **Fremtidens godstransport** fra april 2009 er godstransport placeret på linje med persontransport. Transportministeren fremhæver i redegørelsen to ting vedrørende havne: ”Erhvervshavne skal have bedre forretningsmæssige vilkår”. Og det er ”Vigtigt at se på sammenhængende transportkæder. Det giver havnene en central rolle som knudepunkter for godstransport”.

En anden udløber af den grøde, vi har set i dansk transportpolitik de senere år, er at Transportministeren har ned sat en **Godstransportens Tænk tank** og en **Persontransportens Tænk tank**. Danske Havne er repræsenteret i dem begge. Det er for hvor parterne kan tale sammen på tværs af de gamle sektorer. Det skal til for at skabe den forståelse det kræver at fremme intermodalitet og netværk af transportcentre.

Det er også i Godstænk tanken, at det meget vigtige arbejde med forenkling af regler og love har sit ophæng. Danske Havne har lagt en stor indsats i **regelforenklingen**. Vi håber snart at kunne fortælle om mindre bureaukrati og bortfald af forældede regler. Der er masser af lavthængende frugter at plukke.

Fiskerihavnene yder et afgørende bidrag til udvikling af kvalitet i fiskeriet. Det er en god historie, som Danske Havne i perioden har ydet en ekstra indsats for at få fortalt til Folketinget og Fødevareudvalgets medlemmer. Det er nødvendigt for også at fastholde de tilskudsmuligheder, der ligger i den Europæiske Fiskeriudviklingsordning. Fødevareministeriet er netop ved at evaluere effekten af de senere års støtte til fiskerihavnene arbejde med udvikling af fiskeriet. Her tror vi undersøgelse og data vil vise stor samfundsøkonomisk effekt af støtten. Det viser vores egen evaluering også.

Den **kommunale bevågenhed** for havnenes betydning er også styrket i perioden. Projekt ”Havnens betydning for oplandets erhvervsudvikling” er nu gennemført for 25 havne. Det er havnene selv der gennemfører dem efter Danske Havnes model. Alle undersøgelserne har vist, at havnene har betydning langt ud over de få arbejdspladser, der er i havneadministrationen. Selv er vi klar over betydningen, men nu kan vi vise det.

For havnebestyrelserne har analyserne været gode for at få placeret havnen i byens erhvervs politik. De gør det også lettere at få taget de nødvendige hensyn til havn og virksomheder på havnen. Danske Havne har med de mange projekter kunnet vise ministerierne, at havne i dag er dynamoer for vækst. Det vil vi få at se, når næste Landsplanredegørelse kommer. Her vil vi se havne beskrevet som aktive erhvervsområder. Det kan vi kun være tilfredse med.

Som resultat af den nye transportpolitik får kommuner nu tilbudt medfinansiering til veje og baner til havne fra Folketinget. Det giver mulighed for mere sikre veje gennem byen. Der er også penge til støj dæmpning og cykelstier.

Danske Havne har i perioden gjort meget for at udbrede kendskabet til havnenes muligheder for at få støtte til veje og baner til havne blandt vore kommunale politikere. Vi vil fortsætte arbejdet med at skabe debat lokalt, i kommunekontakt råd og i regioner. For vi har noget at bidrage med. Havnene bidrager i den grad til at skabe et ”Danmark i Balance”.

Det er min overbevisning, at havnene i dag er mere centralt placeret i den kommunale bevidsthed. Det er stor modtagelighed for vores synspunkter og informationer. Det vil vi fra Danske Havne gerne arbejde endnu mere med.

Vi blander os også i den europæiske politik. Og vi bliver hørt. Fiskeripolitik, udformning af støttekriterier for projekter under Motorways of the Sea, regler for lige og fair konkurrence, regler for udlejning er alle store opgaver i EU, og Danske Havne er med. Vi er også med i flere politikforberedende grupper i ESPO, vores europæiske havneorganisation.

Men politik laves jo ikke bare af politikere. Politik bliver til i et samspil, hvor også **embedsmænd og medier** spiller en stor rolle. Danske Havne har rigtig mange gode kontakter både i embedsværket og blandt journalister. Vi gør meget ud af at dokumentere havnenes behov og muligheder. Vi søger også at vise, hvad havnene kan bidrage med når det gælder økonomi, miljø, gode arbejdspladser og kvalitetsfisk. Ordentligt forarbejde skaber respekt.

Vi har fra Danske Havne målrettet vores kommunikation til medlemmer af Folketinget og politikere i kommuner og regioner. Havnetopmøder i flere havne med lokale folketingsmedlemmer og lokale medier. Informationskampagner om blandt andet sediment og isbrydning. Jævnlig pressemeddelelser og nyhedsbreve. Det har alt sammen bidraget til en styrket politisk placering for Danske Havne. Et vigtigt element i kommunikationen har været at formidle Danske Havnes nationale synspunkter gennem lokale eksempler i medlemshavne. Havnene er blevet rigtig dygtige til kommunikation. Det høster vi nu af.

Vi har senest oplevet det med isbrydning. Danske Havne vil ikke gøre brug af de tre statsisbrydere mere. Vi har intet fået for de 365 mio. kr. vi har indbetalt siden 1996. Adskillige havne har formidlet budskabet videre. De har inviteret medlemmer af folketetinget og pressen med på isbrydning i deres små havnebåde. Når en havnechef optræder med sin havnebåd i 30 cm is og siger, at vi skal nok selv klare det, så kan det ikke gøres bedre. Det styrker Danske Havnes position i de politiske forhandlinger for at få afskaffet isbrydningsordningen. Vi har fået mange venner og stor sympati på Christiansborg for vores måde at fremme synspunkterne på. Det smitter heldigvis til andre sager.

Vi havde den glæde mandag og tirsdag i denne uge, at alle partier i TV og presse melder ud, at nu skal Istjenesten ophøre, i hvert fald for havnenes vedkommende.

Krisen kræver nye svar

Da vi på sidste generalforsamling så med fortrøstning på fremtiden, kunne vi ikke ane, at den økonomiske krise ville blive så alvorlig. Heller ikke, at den i særlig grad ville ramme søtransport. De traditionelle havneaktiviteter er ramt

af både industriens problemer og forbrugernes tilbageholdenhed. Der købes færre kvalitetsfisk, og de fisk vi eksporterer, opnår lavere pris.

Landbruget er i krise. Det er ikke bare en gældskrise, men også lavere afsætning på de fleste eksportmarkeder. Det betyder mindre udskibning. Sådan kan jeg desværre blive ved.

Det er meget svært at finde et mønster i de mange og modsat rettede tendenser. Ingen vismænd synes umiddelbart at have løsninger, som vi i havnebestyrelserne kan stole på. Vi må selv tage ansvar og finde veje frem.

Vi må nå til at erkende, at nok konkurrerer vi med hinanden. Men konkurrencen fra havne i andre lande er stor for mange havne, og konkurrencen fra andre transportformer er stor for alle havne. Meget større end vores indbyrdes konkurrence.

Hvis vi kan dele noget af den viden, vi har hver især, vil vi kunne nå langt. Vi skal dele viden om udvikling for de forskellige varearter, om nye transportbehov, om de nye politisk bestemte produkter, om nye bevægelser på de internationale markeder og om forventninger i byggeindustrien. Kan vi kombinere vores fælles viden med viden om vores kunders behov, vil vi stå meget stærkt.

Selvfølgelig gemmer vi nok også hver især lidt af vores viden i denne proces. Det er den margin, der sammen med en god portion fælles viden, skal sikre netop vores havns fremtid.

Deling af viden og kunden i centrum er kernen i **markedsorientering**. Det forventer bestyrelsen bliver et nyt og meget spændende kapitel i Danske Havnes udvikling. Vi skal høre mere om markedsorientering ved behandling af indkomne forslag, når vi får præsenteret rapporten fra den arbejdsgruppe, som bestyrelsen nedsatte til at undersøge emnet.

Der er også meget at lære fra havne og transport i andre lande. Det kan være nye måder at organisere kobling mellem transportformer. Det kan være nye måder at samarbejde på. Eller det kan være metoder til at opfange nye tendenser i markedet. I Danske Havne henter vi meget viden i vores europæiske havneorganisation, ESPO. I vores arbejde med markedsorientering skal vi søge ny international viden om de markeder, den pågældende markedsgruppe arbejder med.

Store sager vi vil afslutte i 2010

Inden vi tager fat på nogle af vores udestående sager, kan vi glæde os over, at en mangeårig sag mellem Skat og Fredericia Havn er afsluttet, med et godt resultat.

Sagen om deponier til **havnesediment**, de såkaldte spulefelter.

Det kunne være så nemt, men det bliver gjort så besværligt. Miljøcentrene skred i december til lukning af en række spulefelter. Ikke fordi de var ulovlige eller gav problemer for miljøet. De gjorde det fordi en anden del af Miljøministeriet ikke var færdige med udledningskrav. En tredje del af Miljøministeriet kræver spulefelterne behandlet som kontrollerede lossepladser med uklare modifikationer. Imens forskellige enheder i samme ministerium strides om deres kompetencer tilsander havneindsejlinger og sejlrender. Den sag vil vi give fuld opmærksomhed i 2010. Og det gælder også nye vilkår for klappning af sediment og afgrænsning af Natura 2000 områder.

Vi har lært utrolig meget om is i denne vinter. Vi fik på flotteste måde vist, at havnenes egne både kan klare langt det meste is. Se bare billederne her [Hvor havnebåde ikke kan klare isen](#), brydes den let af bugserbåde, færger eller besøgende skibe. Det er vores bestemte opfattelse, at havnene skal ud af **isbrydningsordningen** og at indbetaling af isafgift skal ophøre med det samme.

Derfor er det også glædeligt, at forsvarsordførerne på Christiansborg, så klart bakker os op. Det er nu vi skal ud. Tiden er moden.

Tilbage står en forhandling om isbrydning mellem stat, kommuner, havne og skibsfart. Hvis havnene ønsker det, skal vi arbejde for ordninger for de lavvandede områder som Limfjorden, det Sydfynske Øhav og Smålandsfarvandet. I første omgang kan aftaler for de områder betales af de 140 mio. kr., der er betalt for meget af havnene i isafgift.

Den sag vil vi give fuld opmærksomhed i 2010.

Liberalisering af **lodsvæsnet** har ikke været en succes. Underskud det første år på 100 mio. kr., som nu er væltet over på lodsninger til specielt de mindre havne. Vi har efterlyst udvikling af måden lodsning tilrettelægges på.

Landbaseret løsning og ny teknologi skal forsøges. Det haster inden det statslige lodsvæsen oparbejder nye underskud, som skibene skal betale.

Den sag vil vi give fuld opmærksomhed i 2010.

Lige nu er fiskerihavnene uden for **den Europæiske Fiskeriudviklings Fond**. De kan ikke søge om tilskud til investeringer i kajer, konsumcentre, isanlæg og andet før en ny bekendtgørelse er klar. Danske Havne presser på, for at få nogle enkle ansøgningsregler, der også gælder private fiskerihavne. Den sag vil vi give fuld opmærksomhed i 2010.

Den sidste sag jeg vil nævne, er en genganger. **Havneloven.** Det er allerede besluttet, at Transportministeriet og berørte organisationer i 2010 skal se på de muligheder og barrierer, som Havneloven byder på. I foråret 2010 skal Danske Havne selv nå frem til vores krav til en revision af Havneloven. Blandt andet må loven tage højde for, at havne er transport- og distributionscentre, og at meget gods kommer til havnen og forlader den med lastbil. Det vil også være vigtigt at se på, om loven kan åbne for flere handlemuligheder for havne. Det vil vi følge tæt i 2010 og 2011

Medlemsudvikling i Danske Havne

Og nu et kig ind i vores egen organisation. Jeg skal bare nævne nogle få ting.

Tre mindre havne har i løbet af 2009 meldt sig ud, alle med begrundelser om for dyrt kontingent. Heldigvis er Sønderborg Havn vendt tilbage, og vi siger Velkommen igen.

Bestyrelsen har noteret sig behovet for at se på kontingentstrukturen, og emnet skal behandles under indkomne forslag.

Men jeg vil gerne slå fast allerede nu, at bestyrelsen ser det som et stort aktiv, at danske Havne stadig kan være talerør for alle havne, store som små.

Der er brug for alle havne i fremtidens transport, hvor mere gods skal konsolideres i de store havne. Det vil give grundlag for rentabel distribution ad søvejen til mellemstore og mindre havne.

Danske Havnes Strategi 2015

I dag ophører en bestyrelsesperiode, og en ny skal starte. Så kan det være på sin plads at vurdere, hvor langt Danske Havne er nået i forhold til Strategi 2015. Det bliver selvfølgelig også en opgave for den nye bestyrelse at evaluere Strategi 2015. Så her bare nogle af de væsentligste resultater.

Danske Havne kan stadig være stolte af at kunne samle, inspirere og tale for alle erhvervshavne. Jeg synes idegrundlaget holder.

Vores strategiske mål: Opnå politisk indflydelse forløber også godt. Jeg tænker først og fremmest på den politiske anerkendelse af havnenes betydning og rolle i transportsektoren. Og jeg tænker på de relativt store midler til veje og baner til havne, som er kommet i hus.

Arbejdet med Havneloven synes at bære frugt. Vi har ikke noget hastværk. Men hvorfor begrænse mulige nye samarbejder mellem havne og private virksomheder med forældede begrænsninger.

Miljøarbejdet er også nået langt Det kulminerede med flere priser til havne i 2009 for en flot miljøindsats. Problemet i miljøindsatsen synes nu mere at være myndighedernes krav i godkendelser, krav der ikke er begrundet i de konkrete forhold, men i teoretiske betænkeligheder.

Vores andet strategiske mål: Information og dokumentation forløber også planmæssigt. En kommunikationsstrategi blev vedtaget i september 2009 og aktiviteterne med Nyhedsbreve, hjemmeside, Administrative Informationer, workshops og konferencer er velkendte. Meget er nået og en skærpelse af målsætning og aktiviteter på dette område kan overvejes.

Vores tredje strategiske mål: Udvikling og læring. Her har 2009 været mere stille med hensyn til udredningsprojekter, end vi havde forventet. Men flere store undersøgelsesprojekter om infrastruktur i 2008 og meget udredningsarbejde til brug for Arbejdsgruppen vedrørende markedsorientering forklarer dette.

Til gengæld synes jeg arbejdet med interne og eksterne netværk er langt fremme. Det er også mit håb, at vi med de markedsorienterede initiativer vil kunne styrke netværksdannelse og levere spændende viden og nyheder. Det skal vores netværk af journalister også nyde godt af.

Nu er jeg ved at være gennem beretningen.

Jeg vil benytte lejligheden til at takke pressen for et godt og meget seriøst samarbejde. Vi oplever stor interesse for livet i havnene, og I har bidraget til at udbrede kendskabet til moderne havnedrift. Det er vi glade for, I skal ikke komme til at gå forgæves, når I søger oplysninger om havne og holdninger til aktuelle spørgsmål. Kom gerne på besøg i havnene.

Jeg vil også gerne takke vores samarbejdspartner i ministerier, særlig Transportministeriet, og transportens øvrige organisationer. Der er særlig grund til at fremhæve jeres opbakning til havnenes placering i transportpolitikken, Danmarks Porte og Transportcentre langs den blå motorvej. Gang på gang ser vi andre organisationer fremhæve betydningen af statslige investeringer i veje- og baner fra havne til det overordnede vej- og banenet. Vi kan love, at vi ikke skal skuffe samarbejdsånden og den fælles vilje til udvikling.

En tak skal også lyde til alle vores medlemmer, medlemmerne af havneudvalg, havnebestyrelser og de mange medarbejdere. En særlig tak skal lyde til de, der har lagt arbejde i Danske Havnes udvalg og arbejdsgrupper. Det er ikke mindst jer, der har sikret vores renommé som en faglig velfunderet organisation.

Sekretariatet skal have en stor tak for en meget engageret og iverig indsats. I er altid velforberedte, og gør arbejdet lettere for os. Det er også her jeg vil takke vores nye direktør, Torben Kjærgaard, fordi du har kastet dig ind i opgaverne med ildhu og engagement. Du har allerede formået at kombinere din direktørstilling i Danske Havne og KL til en fælles styrke. Det høster vi mange frugter af.

Jeg vil også sige tak til vores tidligere direktør Hans Berthelsen. Vi takkede ved Hans' afskedsreception, men også her fra denne store forsamling, synes jeg, skal lyde en tak for en ihærdig indsats gennem 13 år.

Til sidst en stor tak til mine kolleger i bestyrelsen. Tak for mange gode og åbenhjertige diskussioner. Det er lærerigt og spændende at være til bestyrelsesmøde i Danske Havne.

Det har været tre spændende år. Men jeg kan love, at de næste fire år bliver endnu mere spændende.

Med disse ord vil jeg overlade beretningen til forsamlingens forhåbentlig velvillige behandling.

Uffe Steiner Jensen
Formand for Danske Havne