

BERETNING:

HAVNE I FORANDRING

12. november 2008

Formandens mundtlige beretning ved Danske Havnes generalforsamling den 17-11-2008 i Fredericia

Kære alle sammen.

Når I har hørt beretningen, så tror jeg, I vil være enige med mig i, at de danske erhvervshavne har haft en rigtig god udvikling siden sidste generalforsamling. Kommercielt er det gået godt stort set hele vejen rundt. Der er stor kraft på investeringerne rundt omkring. Også i foreningen har vi haft et par gode år. Lad mig bare nævne tre af de ting, jeg vil uddybe i beretningen:

- Der er stor lydhørhed overfor vores politiske mærkesager i Folketinget: Modulvogntog og Havnepakke
- Infrastrukturkommissionen, hvor havnene er med helt fremme som portene til Danmark
- Der er stor og gennemgående positiv presse om de danske havne

Men danske havne må og skal også være ganske dygtige og ganske fremsynede i disse år. Vi er vidne til drastiske ændringer i varetransporten. De vigtigste trends vi ser er:

1. Hensyn til miljø og særlig mindre CO2 udledning er ved at blive en afgørende faktor i valg af transportform.
2. Den internationale arbejdsdeling vokser i næsten ufatteligt omfang. Den aktuelle økonomiske krise kan øge denne arbejdsdeling.



3. En næsten ubegribelig teknologisk udvikling i international transport og logistik fastholder meget lave transportomkostninger.

Alle trends peger i én og samme retning: Mere transport via de danske havne.

Vores udfordring i havnene er, at det vil kræve meget mere erhvervsareal på havnene:

- Vi er parate. De danske havne udvider erhvervsarealerne med 25 % inden år 2015. Det er mere end 1000 tønder land. Ingen skibe er sejlet forgæves til danske havne. Vi skaffer pladsen. Der er erhvervsareal nok til havnevirksomhed.

Vores udfordring i havnene er, at det vil kræve investeringer :

- Vi er parate. De danske erhvervshavne investerer 10 milliarder i nye faciliteter og logistik inden 2015. Der er investeringsvilje nok.

Vores udfordring i havnene er, at det vil kræve effektivitet :

- Vi er parate. De danske erhvervshavne ligger i top i alle internationale undersøgelser. De danske erhvervshavne konkurrerer hårdt på effektivitet og service. Og vi arbejder hele tiden på at blive endnu mere effektive.

Vores udfordring i havnene er, at det vil kræve forandring :

- Vi arbejder hele tiden på udvikling. Den skarpe adskillelse mellem transportformer i Danmark er i opløsning. Vi ser fremgang i firmaer, der kombinerer transportformerne i forhold til pris, miljø og effektivitet. Vi ser, at virksomheders og butikskæders etiske værdier og grønne regnskaber begynde at påvirke måden, varer transporteres på. Havnene er klar til forandring.

Vi har også den udfordring i havnene, at det kan kræve ny organisering:

- Vi har allerede opfyldt Havnelovens ønske om at fremme mere forretningsmæssig udvikling. Vi stopper ikke her. Af programmet for havnekonferencen kan I se, at vi gerne diskuterer nye muligheder for organisering. Det er også diskussioner, vi fører i Bestyrelsen og vores udvalg. Vi er parate til at diskutere nye muligheder for organisering med Folketinget og transportens øvrige aktører. Havnene er opsat på at få rammerne for havnenes organisering tilpasset udviklingen.

Havnene er parate. Vi kan gøre det meste selv. Men der er også andre, der må I arbejdstøjet:

Regering og Folketinget kan gøre noget.

Havne har stor betydning for den nationale økonomi. Med 75 procent af dansk udenrigshandel gennem havne og med en direkte og målbar effekt på beskæftigelse og erhvervsudvikling nationalt og lokalt, er havne vigtige for dansk velfærd.

Vi er glade for den bevågenhed, Folketinget viser de danske havne, men også her er der mere at gøre:

- Danske Havne har fremlagt en liste med 15 konkrete vejprojekter og 5 baneprojekter til 16 havne. De skal med i regeringens Investeringsplan for infrastruktur. Projekterne skal sikre hurtige og trafiksikre forbindelser mellem havne og det overordnede vej- og banenet. En havnepakke på i første omgang 2,7 milliarder kr. kan aflaste det betrængte transportsystem på helt afgørende måde. Samtidig har vi afleveret en større liste med projekter af stor betydning for havne, men som primært tilgodeser andre nationale transporthensyn.
- Godsstrategi. Dansk transportpolitik er stadig præget af en stærk sektoropdeling mellem transportformerne. Danske Havne ser frem til Transportministerens udspil til en strategi for Godstransport. Den skal tage udgangspunkt i den helhed transport af varer er for producenter og forbrugere. Det har vi længe efterspurgt.
- Modulvogntog. Et bredt flertal i Folketinget viste politisk mod og saglighed med udvidelse af forsøget med modulvogntog. 10 havne kom med, og det kan kun gå for langsomt med at få de næste 9 havne med. Det vil vi følge tæt i 2009.
- Fiskerihavnene har brug for ekstra bevågenhed. De er om nogen lokale dynamoer for vækst. De nærmest betinger de lokale fiskersamfund. Flere års nedgang i fiskeriet er mødt med effektivisering og forbedring af kvalitet i fiskerikæden. Det skyldes ikke mindst havnenes koordinerende indsats. Der er brug for at bakke denne indsats op og samtidig sikre gode adgangsveje til fiskerihavnene, både fra søen og land.
- Havneloven. Den havnelov, der i 2000 var moderne, er ved at være forældet. Havne er transportcentre ved vandet, som det også beskrives i Transportministerens strategi for havne fra 2007. Derfor skal havnelovens udtryk "havnerelateret virksomhed" udvides til transportrelateret virksomhed. Havne skal kunne deltage i terminaldrift og transportvirksomhed og i udviklingsselskaber inden for byggeri og udlejning. Loven skal samordnes med anden

lovgivning, og det er påtrængende at tilpasse de generelle rammebetingelser til moderne havnedrift. Det vil vi arbejde hårdt på i 2009.

- Administrativt bøv. Danske Havne hilser med tilfredshed, at Transportministeren har nedsat et udvalg, der skal rydde op i overflødig administration og manglende koordinering i lovgivningen. Vi administreres af mindst 9 ministerier og en række styrelser, så det er tiltrængt. Danske Havne har allerede leveret mange forslag til forenklinger. Indberetning til ministerier, isbrydning, forskelle i SKATs og skatteregioners lokale praksis for blot at nævne nogle få eksempler. Vi kan love meget aktiv deltagelse i udvalget.
- EU vil gerne regulere havnesektoren i Europa, men har flere gange måtte opgive. Danske Havne ser gerne regeringen arbejde for lige og fair konkurrencebetingelser mellem havne i EU. Det vil også være et stort skridt i kampen mod overflødigt bureaukrati at få etableret et fælleseuropæisk søterritorium, så indberetning, toldbehandling og kontrol bliver enklere. Her må regeringen gerne lægge skulderen til. Det er af stor betydning.

Kommunerne må også I arbejdstøjet

Med de nye store kommuner er 80 ud af de 98 kommuner blevet havnekommuner. Danske Havnes analyse af Havnens betydning for oplandets erhvervsudvikling viser et meget stort potentiale i samarbejdet mellem havne og virksomheder med tilknytning til havne. Det er samarbejde, der skaber lokal vækst og arbejdspladser.

Kommunerne er glade for og stolte af deres havne. Men havnene kan bruges endnu mere.

- Lokal og regional erhvervsudvikling. En arbejdsplads på havnen skaber 3 til 5 afledte arbejdspladser i regionen. Det potentiale kan udnyttes meget mere i mange havne. De nye kommuners strategier for erhvervsudvikling kan bygge videre på den vækst og energi, der skabes i havneklynger rundt om i landet.
- Havne ligger i byerne, ofte i centrum. De mange forbrugere og erhverv bor i byerne. Det gør effektiv og kort distribution mulig. Derfor er det også vigtigt at sikre havne og transporterhverv de nødvendige udvidelsesmuligheder og adgangsveje. Effektiv distribution med lastbil fra havnene er nødvendig, hvis vækst og

forbrug skal fortsætte. Fremsynet planlægning og investeringer i veje er de redskaber, vi har. Vi ved, det virker.

Jeg kender selv til de følelser, der kommer frem, når der sker ændringer i den lokale havn. Men det er en debat vi er nød til at tage, og den tages bedst lokalt.

- Værn om jeres havne. Alle størrelser havne har haft vækst de seneste 8 år.
 - De små havne har stadig store muligheder som transportcentre for byggematerialer, foderstoffer og andet tungt og pladskrævende gods. Flere lokale virksomheder kan med stor fordel gøre mere brug af deres havn.
 - De mellemstore havne har samme rolle, og bliver dertil helt afgørende for fremtidens distribution af varer. Blandt andet vil de blive anløbet af de mange nye nærsøruter. Distribution fra de mellemstore havne er helt afgørende, når havne skal aflaste det overfyldte vejnet.
 - Fiskerihavne er regionale dynamoer for vækst. Vores analyser viser, at de er afgørende for fiskersamfundenes udvikling. Fiskerihavnene vil sammen arbejde på at blive Nordatlantens port til Europa for fisk af højeste kvalitet. Støt op om den strategi.
 - De store havne skal blive større. Det er nødvendigt for konkurrencen med udenlandske havne. Og det giver grundlag for økonomisk rentabel distribution af varer med skib.

Vi får brug for alle havne. Så værn om dem.

Nu til et helt uomgængeligt emne: Havne, miljø og klima

Jeg indledte beretningen med tidens måske stærkeste trend: Stærkere fokus på miljø og CO₂-udledning.

Alle skal yde deres, for at vi sammen når målene.

Havnene har allerede selv sat mange initiativer i gang. Energibesparelser, renere brændstof, energivenlige arbejdsrutiner og meget mere. Det samme gør virksomhederne på havnene. Danske Havne har netop udsendt to pjecer om havnenes indsats og mulighed for at begrænse CO₂-udslippet. Vi er også sammen med Danmarks Rederiforening og Dansk Transport og Logistik om et indstik i SAS' flymagasin Scanorama. Der sætter vi fokus på miljøfordele ved at tænke rigtig kombination af transport.

Men der ligger også et enormt potentiale lige om hjørnet: samordning af varetransport, så netop den transportform benyttes, som på en given strækning er den mindst CO2-belastende. Sagt med andre ord: Vi skal bruge skib mest muligt, gerne godstog, hvor det er muligt, og siden anvende lastbiler til distribution. Lastbiler er et fortrinligt redskab, men de skal meget mere ud og sejle – som løstrailere og ro-ro.

Skal vi organisere transport i forhold til CO2-belastning, kræver det nytænkning i måden transport organiseres på. Miljø skal ind på linje med økonomi, når varetransport skal planlægges. Det bliver konsekvensen af de internationale krav til Danmarks CO2-udledning, som vi skal leve op til. Industri og indkøbskæder skal også tænke i miljø og etik, når de bestiller transport.

Danske Havne har allerede besluttet at give miljøforbedringer topprioritet i de kommende års arbejde. De oplagte muligheder ved at bruge havnene til at opnå bedre kombination af transportformerne, kan kun motivere os endnu mere.

En anden frugt, der er klar til at blive plukket er skibenes brug af brændstof i indre farvande, og især i havnene. Med havnenes unikke placering, der hvor varerne produceres og forbrugere bor, er det vigtigt, at støv, støj, røg og udstødningssgasser begrænses mest muligt. Det skylder vi byens beboere og de, der arbejder på havnen.

Det er også vigtigt for miljø og klima, at en stadigt stigende grad af den vedvarende energi kommer fra havet. Her tænker jeg selvfølgelig særligt på havvindmøller, men også bølgeenergi og andre teknologier kan vise sig at få stor betydning. Også for arbejdspladser og samfundsøkonomi på land. Havnene er afgørende for at vi kan udnytte dette potentiale.

Men kampen for at forbedre miljøet kan også have sine vanskeligheder:

- På syvende år kæmper vi for at få nogle tålelige betingelser for behandling af det sediment, havnene graver op fra sejlrender og havnebassiner. Moderne søtransport kræver større dybgang og længere kaj anlæg. 95 % af det opgravede sediment er renere end den kompost, vi må bruge i villahaverne. Alligevel behandles det som farligt affald efter indviklede regler. Det er bøvl. Og vi får ingen miljø for pengene. Et eksempel til: Vi skal rense vand fra spulefelter til en kvalitet, der er renere end drikkevand. Det er absurd. De regler vi var lovet i dette forår, er vi ikke kommet nærmere. Det er ikke tilfredsstillende. Vi må nu bede Miljøminister Troels Lund Poulsen samle de relevante parter og få skabt et tåleligt regelgrundlag. Det er

trods alt ikke havnene, der forurener, men os der renser op efter forurenerne.

- En anden vanskelighed er mangel på miljøkrav. Miljøministeren vil nu for 3. gang dispensere fra krav om, at bundmaling til lystbåde ikke må indeholde miljøgifte. Det er stoffer, der skal forhindre alger og lignende på lystbådenes skrog. Det betyder, at samtidig med, at erhvervshavnene må tåle urimelige og uforståelige regler om sediment, der koster millioner af kr. , kan lystbåde fortsætte med at forurene vores vandmiljø og vores havne. Miljøministeren giver dispensationen med den begrundelse, at farvefabrikanterne ikke har udviklet alternativer. Men der er et alternativ: skurebørste, vand og knofedt.

Det er ikke rimeligt, at vi samtidig med et seriøst arbejde for fremtidens miljø, skal bruge tid og kræfter på love og regler, der savner en fornuftig miljømæssig begrundelse.

Hvorfor vil vi så gerne fortælle om havne ?

Det vil vi, fordi vi mener, havne tilbyder samfundet nogle helt åbenlyse muligheder. Havne kan også være med til at løse nogle af de alvorlige udfordringer, samfundet står over for. Men der knytter sig også meget romantik og forældede forestillinger til havne og til hvad der sker i havne. Forældede forestillinger og fordomme er en kæmpe udfordring for os, og den tager vi på os. For vi føler, det er den rigtige sag, vi taler for. I undersøgelser og analyser har vi belæg for at sige:

- Vi kan aflaste det hårdt trængte motorvejsnet for en stor del af varetransporten. Det begrænser andre trafikanters tidstab, og det kan udskyde anlæg af nye motorveje og broer. Samfundsøkonomisk er investeringer til bedre veje og jernbaner til havne tjent hjem på bare et år.
- Vi udveksler varer mellem skib, lastbil og tog. Udvikler vi det godt, giver det mindre CO2 udledning.
- Vi kan tilbyde industrien, byggemarkeder og butikskæder at distribuere langt flere varer fra havnene. Det betyder flere sejlede lastbiler og færre kørende lastbiler.
- Vi har 75 % af Danmarks udenrigshandel. Konsoliderer vi varetransporten i havnene, skaber vi grundlag for større effektivitet, bedre økonomisk grundlag for transportfirmaer og rederier. Vi skaber en stor samfundsøkonomisk gevinst.
- Fiskerihavnene samler fiskeri og industri om kvalitet i fiskerikæden og skaber ny dynamik i fiskersamfundene.

- Vi kan skabe nye arbejdspladser og udvikle stærke erhvervsklynger. Det har vi vist i mere end 25 analyser af havnenes betydning for oplandets erhvervsudvikling. Tilmed skaber vi lokal skatteindtægt og stor værditilvækst.
- Vi skaber meningsfulde arbejdspladser til ufaglærte, faglærte og folk med højere uddannelse.
- Sammen med kommuner og havnevirksomheder kan vi renovere nedslidte havnemiljøer og skabe nye, der er tilpasset moderne transport og moderne behov.

Så er der finanskrisen, der er ramlet ned over os.

Betyder den aktuelle finansielle og økonomiske krise ændringer i havnene? Grundlæggende nej. Selvfølgelig vil mindre gods over kaj påvirke her og nu, men havnenes planlægning, udlejningsaftaler, investeringer og forretningsforhold rækker mange år frem og er forudset til at klare udsving i konjunkturer.

Vi kan se tilbagegang på nogle segmenter i nogle havne, men samtidig vækst i de samme segmenter i andre havne. Stadig er vi ikke under rekordåret 2007, og selv om vi skulle komme det, vil de trends jeg indledte beretningen med, sikre den forventede vækst i årene, der kommer.

Jeg vil gerne sammenfatte her til sidst.

Vi kan tilbyde et netværk af transportcentre lige ud til den blå motorvej. De mindre havne føder de større. Vækst i de store havne skaber økonomisk grundlag for distribution med skib til mindre havne. Der er oceaner af plads på vandet. Lad os bruge den blå motorvej, til gavn for alle, ikke mindst miljøet.

Jeg 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 benytte lejligheden til at takke vores samarbejdspartner i ministerier, særlig Transportministeriet, og transportens øvrige organisationer. Der er særlig grund til at fremhæve opbakningen til havnenes placering i transportpolitikken, Danmarks Porte. 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 samarbejdsanden 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 sikrer vores renommé som en faglig velfunderet organisation.

Sekretariatet skal have en stor tak for en meget stor indsats og for altid at være velforberedt.

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

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

Borgmester Uffe Steiner Jensen
Formand for Danske Havne