

Velkomst

Velkommen til Havnens Dag 2009.

Onsdag den 20. maj er Europas Maritime Dag. Europa-Kommissionen vil understrege, hvor vigtig de maritime erhverv er.

Faktisk er EU's havområde større end landområdet. Der er mere end 1200 havne i EU. I omegnen af 90% af EU's internationale handel og 40% af handlen mellem EU-landene foregår ad søvejen. EU's handelsflåde er den største i verden. Udnyttelsen af havområdet til blandt andet fiskeri og indvinding af råstoffer – olie, gas og byggematerialer - spiller en betydelig rolle.

Kystområderne i EU tegner sig for over 40% af EU's bruttonationalprodukt. Cirka halvdelen af Europas befolkning bor i kystnære områder. Hele Danmark er faktisk kystnært i europæisk sammenligning.

Derfor er der god grund til at sætte fokus på den maritime sektor i bred forstand.

Selv om Danmark kun er en mindre medlemsstat, er vi en af de væsentlige på det maritime område. De aktive erhvervshavne i Danmark fortjener, at der kommer mere fokus på deres aktiviteter. På deres betydning for befolkning, beskæftigelse og erhvervsliv.

Derfor har vi valgt at afholde Havnens Dag som optakt til Europas Maritime Dag. Vi vil markere havne som en vigtig del af sektoren. Vi vil gerne starte en ny tradition. Men hvert år selvfølgelig med sit fokus. I år har vi valgt at sætte fokus på havnenes bidrag til klimaforbedringer.

Derfor er jeg også meget glad for at kunne byde jer velkommen til Odense Havnsom går forrest på miljø- og klimaområdet.

Tak til direktør Carsten Aa for, at det kan lade sig gøre også at komme ud at se på tiltagene i virkeligheden.

Odense Havn vil vi komme meget mere tilbage til. Jeg vil gerne indlede med en status over, hvordan det går i havnene og hvad vores fremtidsplaner er.

Status for havnedrift maj 2009

Det er jo ingen hemmelighed, at der er blevet skruet ned for blusset og forventningerne både i produktion og forbrug i den seneste tid. Det mærker vi selvfølgelig også i havnene. Men pessimismen bør ikke tage overhånd. Der er også lyspunkter.

Danmarks Statistik har netop offentliggjort tal for havnenes samlede godsomsætning i 2008. Der er tale om en mindre nedgang fra 2007 – svarende til ca. 3 %. I kan se de præcise tal i den folder, der er delt ud.

I bør dog også bemærke, at set over en længere periode, så var 2008 generelt set et godt år. Vi er ikke på samme niveau som hverken 2007 eller 2006, men disse år var rekordår. Vi ligger stadig højere end 2005 og årene før.

Alligevel kan den globale krise selvfølgelig mærkes. Godsmængderne falder, fordi samhandelen falder. Nedgangen er især sket på råolie, kul, færgegods og containere. Til gengæld er det bemærkelsesværdigt, at

visse godstyper havde fremgang. Både landbrugsprodukter og stykgods gik frem med to cifrede procenttal i 2008 sammenlignet med året før. Der sker altså nogle forskydninger mellem de forskellige godstyper, f.eks. er vindmølledele et hastigt voksende marked på havnene. Vindmøller vil vi komme meget mere tilbage til senere.

Jeg vil også gerne lige sige et par ord om indvinding af råmaterialer fra havbunden. Det er især ral, grus og sand som suges op fra havbunden og landes i havnene. Og det boomer. Af folderen kan I se, at der er sket næsten en fordobling af mængderne på fire år. Og en tredobling på ti år.

De nye tal viser også forskelle mellem havnene. En række af de større havne kunne notere stor fremgang i godsomsætningen i 2008.

Eksempelvis gik Rønne Havn frem med 12 procent, Aalborg Havn med 15 procent og Odense Havn med 21 procent. Thyborøn Havn havde hele 42 procents fremgang.

For få år siden talte mange om, at de mindre havne var ved at dø. Det passer ikke. De lever i bedste velgående. Og det er til gavn for det lokale erhvervsliv, den regionale udvikling og for beskæftigelsen. Der bliver altså løftet lastbiler væk fra landevejen her. Det er til gavn for de andre trafikanter og for CO₂-regnskabet.

Når det så er sagt, så er det klart, at forventningerne til 2009 må blive en lavere godsomsætning i tons. Det skyldes selvfølgelig, at det generelle aktivitetsniveau i samfundet er lavere nu, end det var i store dele af 2008. Men en nedgang i godsmængderne skyldes også nogle strukturelle ændringer i markedet.

Den danske olieproduktion i Nordsøen falder. Der skal mindre og mindre kul til kraftværkerne, men til gengæld skal der sættes flere vindmøller op.

Kul vejer mere end vindmøller. Men der langt flere arbejdspladser og kroner i vindmøller. Derfor er en nedgang i godsmængderne ikke nødvendigvis ensbetydende med en dårligere forretning. Og det er jo forretningen, som betyder noget.

Havnenes omsætning i kroner og øre er ikke voldsomt påvirket af krisen. Mange havne er selvfølgelig blevet ramt på indtjeningen fra skibs- og vareafgifter. Men services og særligt arealudlejning er andre væsentlige poster. Og de er ikke faldet.

Langt hovedparten af havnene har faktisk haft fremgang i omsætningen i 2008. Danske Havne har foretaget en rundspørge blandt vores større medlemshavne. Den viser, at der var ca. 4 % fremgang i omsætningen fra 2007 til 2008 for 12 af de større havne.

Rundspørgen viser også en spirende optimisme. Det var nogle hårde første måneder af 2009 - men stabilisering ser ud til at have indfundet sig. Der synes at være forårstegn i økonomien og i havnene.

Antallet af skibsanløb er stigende. Flere havne har fået nye ruter. Vindmøller forbliver som nævnt et voksende marked. Krydstogtsæsonen bliver formentlig den bedste nogensinde samlet set.

Og så bliver havnene faktisk mere effektive. Vores undersøgelse af de større havne viser, at omsætningen pr. medarbejder steg 6 % fra 2007 til 2008. Det skyldes ikke mindst de dygtige medarbejdere på havnene. Men det skyldes også, at havnene foretager investeringer i bedre materiel.

Faktisk investerer de større havne meget store summer i disse år. Mange havne er kommet ud af de senere år med pæne overskud. Disse penge skal nu geninvesteres i ny havneinfrastruktur til gavn for sektoren og for samfundet.

Havnene stopper ikke investeringer på grund af krisen – tværtimod! 12 af de større havne investerer for mere end 800 mio. kr. alene i 2009. Det høje investeringsniveau fortsætter i 2010 hvor de store havne forventer at investere for en milliard kroner.

I 2007 og 2008 investerede de 12 havne for omkring 500 mio. kr. om året. Der er altså tale om markant stigende investeringer samlet set.

Dermed fastholder og udbygger de danske havne deres investeringsprogram. Vi forventer altså stadig at have udvidet det danske havneareal med netto 25 % i 2015.

Vi benytter lejligheden til at skabe ekstra kapacitet til, når konjunkturerne vender igen, og der vil blive behov for mere havneareal. Havnene har derfor en krisebekæmpende funktion i samfundet. Vi skaber nye arbejdspladser. Det skaber nogle af de efterspurgte jobs i bygge- og anlægsbranchen. Efterfølgende forventer vi naturligvis også, at der kommer flere jobs både i havnene og hos virksomheder på havnen.

Skibsfart og havne løser også en afgørende transportopgave for samfundet. Men der er nogle forudsætninger, der skal opfyldes. Skibe og gods skal kunne komme til havn. Bil, tog og gods skal kunne komme videre ud til virksomheder og forbrugere. Og her skal stat og kommuner hjælpe til.

Danske Havne er meget tilfredse med, at politikerne turde tænke nyt og stort med investeringsplanen og med den nye godsredegørelse. Der er tale om en vigtig og betydelig drejning i dansk transportpolitik. At lette adgangsforholdene til havnene er en nødvendig forudsætning for at opfylde visionen om at få mere gods ud at sejle. En særlig havnepakke med investeringer i bedre infrastruktur omkring havnene er derfor godt og rigtigt.

Adgangsforhold til havne var et emne ved de seneste forhandlinger om et trafikforlig. Det er meget positivt, at Trafikforliget lægger vægt på adgangsforholdene til havnene. Politikerne har set og anerkendt behovet for en række vej og baneprojekter til havne jævnt fordelt over landet .

Det styrker Danske Havnes vision om, at havne udgør et netværk af transportcentre. Jeg vil gerne kvittere for, at politikerne har set mulighederne. Nu skal det føres ud i livet. Her er det vigtigt, at alle parter følger op på løfterne og samarbejder.

Med alle parter tænker jeg på folketinget, ministerierne, vej- og banemyndighederne, kommunerne og havnene. Det glæder mig derfor også, at kommunerne klart har meldt ud om behovet for flere kommunale investeringer i veje – herunder også til havnene.

Det er vigtigt, at vi får de grå landeveje og motorveje på plads. Men det er også vigtigt, at man kan komme til fra vandsiden.

Skibene skal kunne finde sikkert og effektivt i havn. Derfor har vi lodser, farvandsafmærkning og isbrydning. Lodsning og isbrydning svarer til trafikinformation og snerydning på land. Farvandsafmærkning svarer til skiltning og lysregulering. Det er gratis på land. Men på vandet er det skibe og havne, der betaler for ydelserne. Og det er staten, der udskriver regningerne. Lovgivning og organisering er desværre ikke fuldt med tiden og udviklingen på dette område. Det er vigtigt, at det ikke stivner i gamle systemer, der er ude af trit med behovene.

Derfor er det nødvendigt at se, om lodsning, afmærkning og isbrydning kan effektiviseres og rationaliseres. Ja, måske endda er blevet overflødige. Danske Havne har foreslået forsvarsministeren, at istjenesten nedlægges.

De blå vandveje går i dybden. Danske havne renses op i havnebassiner og mange sejlløb. Det bruger vi rigtig mange kræfter og penge på. Der er utrolig mange regelsæt, der regulerer det sediment, vi graver op. Der stilles mange krav til analyse, dokumentation og opfølgning, som ikke engang myndighederne kan finde rundt i.

Det kan ikke være rigtigt, at det tager mere end 1-1½ år at få en tilladelse, når en storm kan kræve, at der skal renses op øjeblikkeligt. Det kan ikke være rigtigt, at vi ikke kan få udlagt nogle pladser til at deponere sedimentet. Som det er ved at udvikle sig, skal oprensingsfartøjerne sejle rigtig mange ekstra kilometer med sedimentet, med deraf følgende omkostninger og miljøbelastning.

Vi må ikke glemme Danmarks usynlige infrastruktur under vandet. Det er vigtigt, at vedligeholde og udbygge både blå og grå adgangsveje til havnene.

Havnene står stærkt rustede til fremtiden. Med de store investeringer havnene foretager, med den politiske opbakning, med den stærke danske maritime sektor, er vi sikre på, at selv om der vil komme en nedgang i godsomsætning målt i ton og måske i kroner og øre i 2009 for havnene set som helhed, så vil vi komme styrket ud af krisen. Havnene vil komme til at spille en stadig mere markant rolle i dansk infrastruktur, transport og økonomi.