

NYHEDSBREV



Danske Havne mener

Leder:

Havnepakke i transportforliget

Så kom Trafikforliget, ”En Grøn Transportpolitik”, og tilmed indeholder det en Havnepakke. Det er vi i Danske Havne meget tilfredse med.

Der er tale om en ny kurs i dansk transportpolitik. Godstransport er kommet med og søtransport kobles nu til transport på vej og bane. Koblelingen sker i havnene.

Folketinget har lagt vægt på, at skal vi sikre fremtidens godstrafik uden at skade miljø og klima, kan vi satse mere på havne som knudepunkter og mere transport ad søvejen. Visionen er klar, og selv om Investeringsplan 2020 kun er et første skridt, er det et meget vigtigt og stort skridt. Vi oplever en stærk politisk opbakning nationalt og lokalt til Danske Havnes vision om havne som et netværk af transportcentre langs den blå motorvej.

Transportforliget peger på veje og baner til havne mange steder i landet. Der er afsat ca. 1,6 mia. kr., som skal udmøntes over de kommende år. Derved styrker vi mulighederne for, at et netværk af effektive havne langs den blå motorvej kan aflaste motorvejene. Det betyder øget fleksibilitet og mindre CO₂-udledning.

De statslige midler vil mange steder blive forøget med kommunale investeringer til projekterne, da de også hjælper den lokale trafik. Desuden er

der mulighed for støtte fra EU til projekter, der fremmer søtransport.

Nu gælder det om at komme i gang med alle de gode og vigtige projekter, som vil give større tilgængelighed og trafiksikkerhed i de pågældende havnebyer. Mange af vejprojekterne kan man starte med det samme. Det kan hjælpe med til at skabe arbejdspladser og bekæmpe den økonomiske krise.

Danske Havne vil gerne takke alle de politikere og organisationer, som har talt havnenes sag. Det fælles resultat ligger tæt op af den havneliste, som Danske Havne har fremlagt med havnenes egne bud på nødvendige veje og baner. Med trafikforliget er der sat en tyk streg under Danmarks status som søfarts- og havnation.

Det er nu op til os i havnene at vise, at vi også kan leve op til de politiske forventninger. Det vil vi gøre i tæt samarbejde med kommunerne og de øvrige aktører på transportområdet. Samtidig vil vi fortsætte den tætte dialog med Folketingets politikere om nye projekter og behov.

Til marts har vi den næste fælles udfordring på transportområdet; nemlig regeringens redegørelse for fremtidens Godstransport. Det nye transportforlig lægger op til at udveksle gods mellem bil, tog og skib i havne og landtransportcentre. Dermed er forliget et flot oplæg til debatten om fremtidens godstransport. Den debat ser vi frem til.

Uffe Steiner Jensen
Formand for Danske Havne

Havnepakke i transportforlig

Transportforliget, ”En Grøn Transportpolitik,” blev indgået torsdag den 29. januar af alle Folketingets partier på nær Enhedslisten. Mere end 1,6 mia. kr. er afsat til en række konkrete projekter og puljer, der skal styrke forbindelserne til havnene.

Havnene har dermed fået en ramme, som ikke blot vil kunne anvendes i forhold til de kommunale investeringer og til ansøgninger om EU-støtte, men som vil gavne havnes sag på en lang række andre felter end blot infrastruktur. Det er altså en sejr for hele havnesektoren.

Det er værd at bemærke, at de fleste af havneprojekterne i forliget ventes sat i værk inden 2014 - altså inden for relativt kort tid. Danske Havne vil selvfølgelig arbejde på, at projekterne føres så hurtigt som muligt ud i livet. Vi vil også arbejde for at de havne, der ikke er nævnt direkte i forliget, kan søge nogle af de nye puljer, og dermed komme i betragtning til senere beslutninger.

På vejområdet er der afsat penge til følgende projekter:

- Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn: 150 mio. kr.
- Omfartsvej i Rønne: 15 mio. kr. (finansieres af flaskehals-puljen i 2009)
- Bedre vej fra Helsingør Havn til motorvejsnettet: 53 mio. kr. (finansieres af flaskehals-puljen i 2009)
- Bedre vej fra Holbæk til Kalundborg Havn: 200 mio. kr.
- Afhjælpe flaskehals mellem Københavns Havn og Motorringvejen: 150. mio. kr.
- Udvidelse af motorvejen nord for Limfjordstunnelen (nordjyske havne): 70 mio. kr.
- Omfartsvej ved Nykøbing Falster (Nykøbing F. Havn og Gedser Havn): 400 mio. kr.
- Ny forbindelse over Odense Kanal (Odense Havn): 125 mio. kr. (finansieres af flaskehals-puljen)
- Genbekræftelse på tidligere tilsagn om støtte til ny tunnel under Marselis Boulevard i Århus (finansieres af flaskehals-puljen)

Desuden forbedres motorvejsbroen ved Køge og Køge Bugt-motorvejen udbygges.

Det er også værd at bemærke, at der i forliget er afsat 20 mio. kr. i 2009 til nye og bedre rastepladser. Her er der også en mulighed for havne at byde ind.

Endvidere er der iværksat en række undersøgelser med henblik på, at der kan tages beslut-

ninger om iværksættelse og finansiering inden 2013:

- VVM opdateres for det nordlige hængsel ved Randers (Randers Havn og Grenaa Havn): 5 mio. kr.
- VVM opdateres for omfartsvej ved Næstved (Næstved Havn): 5 mio. kr.
- VVM opdateres for 3. Limfjordstunnel (nordjyske havne): 10 mio. kr.
- Forundersøgelse af bedre vejforbindelse mellem Herning og Hanstholm (Hanstholm Havn og Skive Havn): 10 mio. kr.
- Forundersøgelse af motorvej mellem Herning og Holstebro (især Thyborøn Havn): 4 mio. kr.
- Forundersøgelse af ny omfartsvej ved Grenaa (Grenaa Havn): 5 mio. kr.
- Desuden er der afsat 25 mio. kr. til at lave VVM-undersøgelse på en del af strækningen mellem Holbæk og Kalundborg – den første del sættes i værk i år, den sidste del i 2011.



Kilde: Thorshavn

De fleste havneprojekter ligger under en pulje, der skal forbedre godstransporten på bane. I 2009 skal der foretages en undersøgelse af potentialet i bedre baneforbindelser til bl.a. havnene i Esbjerg, Aabenraa, Fredericia, Nyborg og Aalborg. Men også andre vil have mulighed for at være en del af undersøgelsen. Mere information herom vil følge senere.

I 2010-12 er der desuden i puljen afsat 10 mio. kr. til en undersøgelse af en kombiterminal ved Køge.

Der er særskilt afsat 10 mio. kr. til terminalprojektet i Hirtshals Havn.

Endvidere er der afsat 700 mio. kr. til at lave dobbeltsporet bane på hele strækningen mellem Vamdrup og Padborg.

Desuden er der oprettet en pulje til støtte af Ø-færger, en pulje til støjbekæmpelse, en pulje til nye cykelstier, en pulje til forbedring af sikkerhed og miljø og en pulje til bekæmpelse af flaskehalse.



Kilde: Frederikshavn Havn

Havne og kommuner, der ikke er nævnt i forliget, vil kunne søge midler her.

Ydermere bekræfter forliget, at forsøget med Modulvogntog skal fortsætte efter 2011.

Se trafikforliget på www.trm.dk under publikationer.

Forslag til skattereform

Den 2. februar loftede Skattekommissionen sløret for sit forslag til reform. Opgaven var: Lavere skat på arbejde. Et populært budskab. Fra mange sider er der udtrykt stor velvilje og åbenhed over for forslaget. Også i havne er der forståelse af bestræbelserne på at tiltrække arbejdskraft ved at gøre det økonomisk mere attraktivt at gå på

arbejde. Det kan få positiv indflydelse, når vi skal sikre tilstrækkelig arbejdskraft. Og ikke mindst den rigtige arbejdskraft. Skattereformforslaget er også et incitament til uddannelse.

Når skatten på arbejde skal ned, skal pengene findes andre steder. Det kan blandt andet være ved en højere erhvervsbeskatning. En række særordninger kan fjernes. Særlig for havne og skibsfart retter interessen sig mod de ændringer, det kan medføre for skibe registreret i DIS. Her er forslaget, at skattefriheden begrænses ved, at der skal betales arbejdsmarkedsbidrag. Også for færgefarten vil Kommissionens forslag have konsekvenser. Som noget nyt skal der moms på persontransport. Kommissionen foreslår dog, at den del der er kollektiv transport kompenseres. Men det bliver umiddelbart dyrere at tage en ø-færge eller anden indenrigsfærge. Det kan få betydning for de dele af landet og befolkningen, der er afhængige af denne transportform for at komme på arbejde eller i skole. Derfor kan det være, der må ligge nogle overvejelser om dispensation på dette område.

Energiafgifter på erhvervslivet, omlægning af bilafgifter samt ejerafgifter på varebiler vil også kunne påvirke havnenes aktiviteter. Produktion og processer kan blive omlagt som følge af de reguleringer, der indføres med øgede energiafgifter. Her kan noget gods forsvinde og andet komme til.

Forslaget både i kort og lang version kan ses på www.skattekommissionen.dk

Modulvogntog rykker frem

Nu skal alle havne, der har fået stillet modulvogntog i udsigt, være klar i 2009. Havnene vil kunne modtage de lange lastbiler efterhånden som de nødvendige vejarbejder er udført i løbet af året. Det har forligspartierne bag forliget om modulvogntog (DF, V, KF, R) besluttet. Samtidig er det besluttet, at virksomheder med store transportbehov, der ligger op til det tilladte rutenet for modulvogntog, kan kobles på forsøgsordningen.

I forbindelse med aftalen om ”En Grøn Transportpolitik” er det også besluttet, at forsøgsordningen for modulvogntog skal fortsætte ud over de tre år, som ellers var fastsat.

Administrativt bøv!l

Der skal være mindre administrativt bøv!l, og det skal være lettere at tage et initiativ. Det er alle enige om. Spørgsmålet er bare hvordan?

Det vil Godstænetanken, med Transportminister Lars Barfoed i spidsen, sætte fokus på. Der er nedsat en arbejdsgruppe, der skal identificere bureaukratiske og bøvlede regler. Gruppen skal komme med forslag til, hvordan de kan ændres eller fjernes. Det er vigtigt, at Transportministeren har taget denne opgave på sig, fordi mange regler går på tværs af ministerier og lovtraditioner.

Danske Havne deltager i to grupper. Den overordnede arbejdsgruppe, der dækker godstransporten bredt og i en underarbejdsgruppe, der særlig har fokus på aktiviteterne på havne. Og der er en stor spændvidde i de regler, der sættes fokus på: Sedimenthåndtering, veterinærkontrol, lodsning, tinglysning, isbrydning, affaldshåndtering, indberetninger etc. Flere af Danske Havnes udvalg drøfter hvilke regler, vi skal tage med i arbejdet. Medlemmer af Danske Havne kan følge med i dette arbejde på Danske Havnes [webside](#) på medlemsområdet.

Der arbejdes på fuld tryk i arbejdsgrupperne, hvor transportens organisationer er med. Sidder du med en regel, der trænger til at blive endevendt, så henvend dig til sekretariatet, neh@danskehavne.dk.

Der skal rapporteres til Godstænetanken til juni, men arbejdsgruppen vil også fortsætte derefter.

Hvad er statsstøtte – og er det ulovligt?

Der skal bygges en ny megahavn ved Wilhelmshafen i Tyskland, JadeWeserPort. Den skal finansieres af nogle offentlige selskaber. EU-Kommissionen har derfor vurderet, om der er tale om ulovlig statsstøtte. Det er der ikke, siger Kommissionen.

Vurderingen er interessant af flere grunde. Kommissionen udtaler sig principielt om finansiering og sætter nogle kriterier op for lovlig støtte. Den giver også et fingerpeg om de kommende retningslinjer for statsstøtte til havnesektoren. Og

Kommissionen laver en interessant kobling. Der er nemlig ikke tale om statsstøtte til udvikling af terminalinfrastruktur på havnen, fordi terminaloperatøren i Wilhelmshafen er fundet ved åbent offentligt udbud på lige og gennemsigtige vilkår.

Samtidig har Kommissionen i et svar til den tyske organisation for terminaloperatører kraftigt indskærpet, at koncession af havneareal til terminaloperatører er det samme som ethvert andet offentligt udbud. Derfor skal det være underlagt samme regler om åbenhed og lige adgang.



Kilde: Royal Arctic Line

Kommissionens retningslinier forventes at komme i første halvår 2009. Danske Havne er sammen med den europæiske havneorganisation, ESPO, i dialog med Kommissionen om udformningen. For Danske Havne er det vigtigt, at der kommer klare regler. Det er vigtigt, at konkurrencen mellem europæiske havne ikke skævvrides.

De danske havne skal selv finansiere infrastrukturen. Der må ikke være sammenblanding mellem havnekassen og kommunekassen. Det sikrer havneloven. Men sådan er det ikke alle andre steder i Europa. Derfor skal både danske havne og danske folketingspolitikere og parlamentsmedlemmer være på tærne. For nok kan statsstøtte være lovlig efter de kriterier, Kommissionen lægger frem. Men er det også rimeligt? Eller får nogle havne en stor konkurrencefordel

frem for andre? Danske Havne mener, der skal være lige vilkår for alle. For de kunder, der skal ind på havnene og for havnene. Derfor knytter spørgsmålet om statsstøtte sig også til spørgsmålet om koncessioner og offentlige udbud af havnearealer og -infrastruktur. Danske Havnes sekretariat følger sagen nøje.

Dårligt forlig for fiskerihavne

Midlerne i det europæiske fiskeriudviklingsprogram, EFF, var ellers fordelt for 2009. Resultatet var meget tilfredsstillende for både kommunalt ejede og private fiskerihavne. Men et forlig om Finanslov 2009 mellem regeringen og Dansk Folkeparti har ændret situationen næsten dramatisk: Midlerne kommunalt ejede fiskerihavne kan søge er næsten halveret til 33 mio. kr., og de private fiskerihavnes mulighed for at søge tilskud til investeringer er fjernet.

Årsagen er dels nedskæring af de midler staten afsætter til fiskeriudvikling, dels et ønske om at fremme kunstig opdræt af fisk endnu mere.

Det dårlige budskab kommer netop som fiskerihavnene har dokumenteret den gode samfundsnytte i at EU og staten supplerer havnenes egne investeringer. Nu bliver en af konsekvenserne af forliget, at dansk fiskeri måske ikke kan udnytte ca. 100 mio. kr. i EU's fiskeriudviklingsprogram.

SafeSeaNet – møde og fremtid

SafeSeaNet, det nye elektroniske indberetningssystem til data om skibsanløb, gik i luften den 20. november 2008. Opstarten har dog ikke været uden problemer. Søværnets Operative Kommando, der står for driften af systemet, er opmærksom på problemerne og har lovet, at der enten er eller vil blive gjort noget ved dem. Danske Havne var indkaldt til et møde den 15. januar, hvor SOK redegjorde for sine planer og tanker. Det er indtrykket, at der er blevet lyttet til de forslag og den kritik, som havnene er kommet med. Et samlet udkast til ændringer vil blive sendt i høring og ført ud i livet snarest muligt.

Og så en rettelse: Danske Havne har formuleret sig uheldigt om SafeSeaNet i nyhedsbrev nr. 10-2008. Her kan det læses, som om der kun skal indberettes udenlandsk registrerede skibe

til SafeSeaNet. Imidlertid skal der til SafeSeaNet både indberettes danske registrerede skibe med bruttotonnage over 300 tons og alle udenlandsk registrerede skibe. Fiskeskibe og fritidsfartøjer under 45 meter samt alle statskibe er undtaget. Skibe i fast rutefart kan undtages indberetning efter ansøgning til Søfartsstyrelsen.

Se også Administrativ Information nr. 25-2008 om SafeSeaNet (udsendt 3. november 2008), hvor de korrekte regler er anført.



Kilde: Aalborg Havn

Dækning af skader ved terror

Beskæftigelsesministeren har fremsat et lovforslag om terrorforsikring, så alle skal være forsikret mod terrorhandlinger.

Det betyder blandt andet, at alle, der rammes af en terrorhandling, mens de er på arbejde, skal være sikret efter arbejdsskadesikringsloven. Og det uanset om der er en sammenhæng mellem arbejdet og terrorhandlingen. Rammes personer, der ikke er på arbejde, er de sikret efter reglerne om offererstatningsloven.

Der lægges også op til, at staten skal betale alle udgifter. Men staten kan kræve udgifterne til erstatning betalt af arbejdsgiverens forsikringsselskab, hvis skaden rammer personer, hvis arbejde går ud på at forebygge, forhindre eller afværge terrorhandlinger. Blandt disse særlige grupper er sikkerhedspersonale og personale, der kaldes til stedet for at hjælpe og assistere.

Du kan se lovforslaget [her](#).

Godskonference

Krisen kradser, men det er også tid til at tænke nyt. Hvilke perspektiver og muligheder er der for godstransportbranchen? Det søgte årets godskonference, arrangeret af TØF, at besvare.

Det overordnede indtryk er, at transportbranchen i høj grad er villig til at tænke nyt. Det blev understreget fra både vognmænd, shippingvirksomheder, speditører m.fl. DSVs køb af DFDS blev flere gange nævnt som et eksempel. Budskabet var, at den aktuelle krise nok rammer hårdt, men også rummer muligheder. Det er nu, der skal lægges grundsten og guldæg til næste vækstperiode.

Se indlæg fra konferencen på www.toef.dk/konferencer/afholdte

Kystkultur

Danmark har mange foreninger, der har henholdsvis vand, strand, havne, bygningskultur, turisme, historie m.v. som emne. Men nu vil en ny forening søge at samle interesserne i kystzonen i en forening. Kystkultur skal den hedde.

Stiftende møde holdes den 19. marts kl. 13 på Lillebæltsværftet i Middelfart.

Foreningen henvender sig til foreninger og virksomheder, og vil indsamle, forarbejde og formidle viden om kystkultur. Bevaring er en vigtig aktivitet for flere af de stiftende foreninger, men alle i initiativkredsen fremhæver behovet for nyudvikling af kystkulturen. Viden om den ny kystkultur og dens muligheder skal formidles til offentligheden, myndigheder og politikere.

Blandt de foreninger, der forbereder Kystkultur, er Europas Maritime Udviklingscenter, Skibsbevaringsfonden, Dansk Sejlunion, flere foreninger for træbåde og Danske Havne.

Læsesvage på arbejde

Arbejdsmarkedet skal være rummeligt. Der skal findes plads til alle. Havne er rummelige arbejdspladser. Mange havne har ansatte med meget forskellige kundskaber og evner til at tilpasse sig. Det kræver åbenhed og fleksibilitet fra både arbejdsgiver og ansatte, og det kræver et godt arbejdsmiljø at få det til at fungere godt.

Forebyggelsesfonden yder støtte til et bedre arbejdsmiljø. Fonden er oprettet ved lov og kan yde bidrag til virksomheders initiativer. Fondens formål er at støtte projekter, der forebygger fysisk og psykisk nedslidning på arbejdspladsen. Det er også projekter, der generelt kan forbedre medarbejdernes sundhed og livskvalitet.

Lige nu opfordrer fonden til at virksomheder, der beskæftiger læsesvage, søger støtte. Dagens samfund stiller store krav til medarbejdernes læsefærdigheder. Det kan være for at løse opgaverne. Men det kan også være, at opgaverne ikke bliver løst optimalt. Det er nemlig ikke altid, at medarbejderne har lyst til at sige, at man ikke helt har forstået vejledninger. Måske fordi man ikke kan læse dem. Det er ikke kun en opgave for skolerne. Det kan også være en opgave for arbejdspladsen, der både kan øge kvaliteten af det arbejde, der udføres, og kan hjælpe medarbejderne til bedre livskvalitet.



Kilde: Fotograf Jan Kofod Winther - Nakskov Havn

Hvis havnen selv eller i samarbejde med andre har eller tænker at lave initiativer overfor læsesvage medarbejdere, er der netop nu mulighed for at få støtte. Det forventes, at årets første ansøgningsrunde starter i uge 7 med ansøgningsfrist i uge 11. Anden runde starter i uge 24 med frist i uge 33.

Se mere på www.forbyggelsesfonden.dk og særlig om læsesvage [her](#)

Danske Fiskerihavne – Nordatlantens port til Europa

Fødevareminister Eva Kjer Hansen var med, da Danske Havne den 8. december 2008 offentliggjorde sin strategifolder ”Danske fiskerihavne mod 2013 – mål og temaer for en fælles indsats” som i 2007-08 er blevet gennemført med deltagelse af medlemmer af Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg.

”Fiskens vej fra hav til bord er markant forbedret, fordi fiskere, havne, fiskeindustri og transportører bliver bedre og bedre til at arbejde sammen og sikre kvalitet og sporbarhed i alle led. Den strategi skal de danske fiskerihavne samarbejde om at fastholde og udbygge i de kommende år, så vi sikrer, at dansk fisk er anerkendt for sin høje kvalitet rundt om i Europa”, udtalte fødevareministeren.

Du kan hente strategifolderen på Danske Havnes [webside](#) under publikationer.



Kilde: Hirtshals Havn

Evaluering af effekten af tilskud til fiskerihavne

På samme pressemøde den 8. december 2008 overværede fødevareministeren også offentliggørelsen af en analyse, der viser effekten af de investeringstilskud fiskerihavne har modtaget via FIUF-ordningen i perioden 2000-2007.

”Det danske fiskerierhverv har fået et afgørende skub og kan udvikle sig endnu videre. Vores

vision er, at de danske fiskerihavne udvikler sig til Nordatlantens port for kvalitetsfisk til det europæiske marked. De danske fiskerihavne skal være fiskernes førstevalg, når de skal bestemme, hvor de vil lande deres fisk. Det kræver, at fiskerihavnene sammen udvikler kvalitet og service – og giver fiskerne den bedste pris”, sagde formand Uffe Steiner Jensen, Danske Havne. Fiskerihavneordningen har betydet et offentligt tilskud på 381 mio. kr. over de syv år. Inkluderes havnenes egen indsats er der i perioden investeret mere end 800 mio. kr. i bedre forhold og højere kvalitet. I alt er der gennemført mere end 200 projekter.

Du kan hente evalueringen på Danske Havnes [webside](#) under publikationer.

Ny søfartspolitik i EU

EU-Kommissionen har netop fremlagt en ny søfartspolitik. Det vigtigste element er et fælles europæisk søtransportområde. I dag betragtes en skibstransport mellem havne i to EU-lande som international transport. Det gør transport med lastbil og tog ikke. Det indre marked har været en kæmpe fordel for handel og transport ad landvejen. Danske Havne har derfor store forventninger til, at det ny forslag vil være det samme for søvejen.

Tanken med søtransportområdet er, at søtransport inden for EU nu også kan slippe for en masse unødigt papirarbejde og kontrol. EU vil skabe enklere procedurer og mindre administrativt bøvvl på områder som told, veterinær, sundhed, indberetninger m.m. Flere myndigheder i hvert land har i dag deres egne krav til indberetning af de samme oplysninger om skib, besætning og last. Det forsinker, koster og er ikke effektivt

Det ventes, at forslaget kan spare nærskibsfarten og havnene i EU for udgifter på op til 18 mia. kr. om året. Dertil kommer det, der kan tjenes på nærskibsfartens øgede konkurrencekraft.

De første elementer af søtransportområdet (reduktion af toldkontrol og –indberetninger) ventes indført i slutningen af 2009.

Læs mere om forslaget [her](#) (engelsk)

EU – Marco Polo II

EU-Kommissionen har foreslået at ændre Marco Polo II-programmet, som giver tilskud til at begrænse trængsel og forbedre miljøpåvirkningen ved at overføre godstransport fra vej til sø, indre vandveje eller jernbane.

Tanken er at gøre programmet mere effektivt, og det bliver samtidig langt mere interessant for danske havne. Bl.a. foreslås lavere tærskelværdier for støttetildeling, fx en halvering af de tonkilometer, der skal aflastes. Desuden fordobles støtten fra 1 til 2 € pr. undgåede eller overflyttede 500 tkm. Det har været et problem for flere danske havne at nå op på det krævede antal tkm, og Danske Havne hilser derfor det reviderede forslag velkomment. Det er håbet, at flere danske havne nu vil prøve at opnå støtte fra Marco Polo II-programmet.

Forslaget skal først vedtages i Europa-Parlamentet og Ministerrådet, hvilket ventes at ske i løbet af foråret.

Google Earth – nu også med hav

Man kan se jorden fra himlen med Googles populære program Google Earth. Men nu er det også muligt at se havet. Google har nemlig lanceret Google Ocean. Her kan man bl.a. se vanddybder, dykke ned under overfladen og udforske havbunden.

Se mere på

<http://earth.google.com/intl/da/ocean/>

Vigtige internationale havnekonferencer

Antallet af havnekonferencer i Europa er mange og muligheder for spændende indlæg og gode kontakter tilbydes daglig. Danske Havne vil i mængden gerne fremhæve to internationale konferencer i maj 2009.

Den Europæiske Havneorganisation, ESPO, holder sin årlige havnekonference den 14. og 15. maj i Marseilles, Frankrig. Titlen på konferencen er: The European Port System – Towards a sustainable network vision.

Efter ønske fra blandt andet Danske Havne vil konferencen behandle de mellemstore og mindre

havnes betydning for europæisk transport. Blandt indledere og paneldeltagere er formanden, Uffe Steiner Jensen, Bjarne Mathiesen, Århus Havn, og dir. Ebbe Bisgaard, Unifeeder.

I tilknytning til konferencen holder ESPO generalforsamling den 13. maj kl. 16.

Programmet kan ses på ESPOs hjemmeside: www.espo.be under News and Events.

Den internationale sammenslutning af havne, IAPH, holder havnekonference under titlen: Oriented to the market – Open to the future. Konferencen holdes i Genova, Italien, den 25.–29. maj.



Kilde: Fotograf Thorbjørn Hansen

Konferenceprogrammet fokuserer på de globale udviklingstendenser. Netop evnen til at præsentere holdbare trend i søtransportens og havnenes udvikling, har kendetegnet de tidligere IAPH konferencer i Shanghai (2005) og Houston (2007). Det har givet inspiration til flere danske havnes masterplaner.

Konferencens program kan ses på www.iaphconference.it

Kontakt eventuelt Danske Havnes sekretariat for nærmere oplysninger, bgi@danskehavne.dk

Stor søgning til Introduktions- og efteruddannelseskurset i januar

Introduktions- og efteruddannelseskurset var fuldt besat, da Danske Havne holdt kursus for havnens ansatte den 14.-15. januar i Middelfart.

- 23. april: EMUC. Seminar om nærskibsfart, København
- 22.-23. april: ESPO Port Governance Committee, Brügge
- 23.-24. april: Fiskerihavnsudvalgsmøde
- 28.-30. april: Multimodal 2009 – konference og messe, Birmingham
- 29. april: Møde i Danske Havnes Nautiske Udvalg, København
- 13.-15. maj: ESPO generalforsamling og konference, Marseille
- 20. maj: Europæisk Maritim Dag
- 25.-29. maj: 26th IAPH World Ports Conference, Genova, Italien
- 26. maj: Møde i Danske Havnes Administrationsudvalg, Aalborg