



Danske Havne mener

Tid til status

En generalforsamling er en god anledning til at gøre lidt status, og Danske Havne afholder generalforsamling den 27. februar i Frederikshavn.

Som organisation favner vi bredt over store som små erhvervshavne, trafikhavne som fiskerihavne, offentlige havne såvel som privathavnene, som vi fortsat har et fortrinligt samarbejde med. Danske Havne repræsenterer 98% af den samlede godsomsætning og 95% af den fisk, der landes i danske havne. På trods af udbredt konkurrence mellem havne er der enighed om en fælles politik.

Havnene har udviklet sig i en meget mere forretningsorienteret retning siden 2002, hvor den nuværende bestyrelse tiltrådte. Antallet af aktieselskaber er vokset fra 4 til 8. Havne under andre selskabsformer har også blikket stift rettet på den forretningsmæssige drift. Godsomsætningen er ca. 10 millioner tons større i 2006 end i 2002. Fiskerihavnene holder godt fast og udvikler sig trods de svære tider i fiskeriet.

Havnene er ved at smide det støvede image af sig. Der er fokus på havnene, der ses som en aktiv medspiller på transportområdet og ikke blot som et område for byudvikling. Havnen er

og erkendes i stigende grad som en erhvervs-virksomhed med stor betydning for det regionale erhvervsliv. Kommunalreformen kan også komme til at medføre nye samarbejder og har i alle tilfælde betydet, at flere havnes hjemkommune er blevet mere sammenfaldende med deres funktionelle opland.

Derfor har vi også set, at havnene er længere fremme i markedsføringen ikke blot af sig selv, men også af den samlede transport. Der er øget åbenhed og opmærksomhed rettet mod de parter, der tilsammen kan udgøre et attraktivt transporttilbud. Samarbejde er blevet et endnu vigtigere omdrejningspunkt.

Transportpolitik i al almindelighed er kommet i fokus. Ikke mindst havne og havneaktiviteter står nu meget længere oppe på den transportpolitiske dagsorden. Det er derfor en spændende tid, og vi skal søge at honorere den opmærksomhed, som havnene nyder. Det har været en opgave for den afgående bestyrelse, og jeg er sikker på, at Danske Havnes nye bestyrelse vil følge op.

Vel mødt til generalforsamling i Frederikshavn den 27. februar 2007.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

Modulvogntog

– nu skal der snart besluttes

Sagen om modulvogntog går nu ind i en afgørende fase. Trafikudvalget har den 25. januar skrevet betænkning. Dernæst vil 2. behandling af lovforslaget, L35, komme i Folketinget 8-12 dage efter betænkningen. Betænkningen kendes ikke i skrivende stund.

Havne har stadig meget stor sympati blandt de trafikpolitiske ordførere, og der er stor forståelse for, at havne må være med i transportudviklingen. De ti havne, som er omfattet af transportforliget mellem regeringen, R og DF er Esbjerg,

Hirtshals, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Fredericia, Kalundborg, Helsingør, København og Rødby.

Seks havne arbejder stadig meget ihærdigt for at komme med. Det er Køge, Odense, Aabenraa, Kolding, Grenaa og Hanstholm. Når kravene til sikre adgangsveje kendes, har de alle og deres beliggenhedskommuner udtalt vilje til at finde midler til at sikre, at også de kan modtage modulvogntog.



Kilde: Jan Kofod Winther

Der er to beslutningsprocesser, der skal holdes øje med:

1. Lovforslag L 35, der skal give ministeren beføjelser til at udvide det eksisterende forsøg med modulvogntog.

Det er en ren bemyndigelseslov, og indeholder intet konkret om modulvogntog til havne.

Principielt bliver det Transportminister Flemming Hansen, der på grundlag af L 35 fastsætter hvilke havne, der kan køres til i forsøgsperioden, samt om flere havne kan optages i forsøget og på hvilke vilkår. På Finanslov 2007 er der afsat 85 mio. kr. til at gennemføre forsøget. Ikrafttrædelsesdatoen er rykket til den 1. marts 2007 og forsøget starter 1. januar 2008.

2. Transportministeren har givet Trafikudvalget mulighed for at udpege de havne, der skal med i forsøget. Det er denne proces, der bliver afgørende for hvor mange havne, der vil

komme til at indgå i forsøget, og det kan blive folketingsdebatten om L 35, der vil vise hvor mange havne, vi får med.

Vejdirektoratets og Trafikstyrelsens vurdering af vejstrækninger fra motorveje til de 16 havne er stadig ikke offentliggjort. Det bliver disse beregninger, der afgør om 85 mio. kr. på Finanslov 2007 er tilstrækkelige, og om der er plads til flere havne i bevillingen. Desuden bliver det afgørende for hvilke trafikale betingelser, der stilles til de havne og kommuner, der i givet fald selv skal afholde udgifter til anlægsarbejder og modificeringer på vejnettet.

Udspil til ny norsk havnelov

Det norske fiskeri- og kystministerium sendte kort før jul et forslag til ny havne- og farvandslov i høring. Den gamle lov er fra 1984, og ministeriet erkender i begrundelsen for lovforslaget, at der siden da er sket en markant udvikling i transportsektoren, særligt søfarten.

Lovforslaget fastholder og styrker skellet mellem de såkaldt nationale havne og de øvrige havne. De nationale havne er udpegede havne, som på grund af deres nationale betydning sikres en udbygget kobling med den landbaserede infrastruktur. Det vil sige, at bestemte havne med statslig støtte i ryggen opgraderes til intermodale transportcentre. Norge går hermed i samme retning som Sverige, der i marts 2006 lancerede sin store transportstrategi, hvori der også indgik planer om opbygning af statsligt udpegede transportcentre, særligt i havne.

Der gives større lokal handlefrihed i forhold til havnens administrative organiseringsform, mens der til havnens økonomiske organisering efterlyses indspil fra høringens parter. Som den norske lov er i dag, er de fleste norske havne organiseret som de danske kommunale selvstyrehavne. Det nye lovforslag peger i retning af, at nordmændene kommer til at få flere forskellige typer af havne – herunder A/S-havne ligesom i Danmark.

Det bemærkes, at forslaget ønsker at sikre havnene - der anerkendes som en vigtig del af det nationale transportsystem - mod snævre kommunale interesser om at anvende havnen til andre formål.

Lovforslaget lægger også op til at afvikle de centralt fastsatte havneafgifter til fordel for fri prisfastsættelse. Desuden rummer det nye regler for adgang til havnen, for krav til drift og vedligeholdelse, til sikkerhed og terrorberedskab, samt til lastning og losning.

Reglerne skal også gælde for private havne.

En del af forslaget vedrører reglerne for sejlads og sikkerhed til søs.

Høringsfristen er den 2. april 2007.

Læs mere på: http://odin.dep.no/filarkiv/302831/21_desember_06_lovutkast.pdf

Havnekonference – det kan nås endnu

Danske Havne afholder havnekonference ”Havnen – forretning, liv og bæredygtighed” i dagene tirsdag den 27. februar og onsdag den 28. februar 2007 i Frederikshavn.

Konferencen vil blandt andet fokusere på havnens betydning for det regionale erhvervsliv, på havnens rolle og muligheder som transportcentre – særligt i lyset af Infrastrukturkommissionens arbejde - samt havnens miljømæssige udfordringer.

Konferencen byder også på en række temamøder, ligesom der er arrangeret en paneldebat med 5 trafikpolitiske ordførere fra Folketingets partier.

Danske Havne holder desuden sin generalforsamling i tilknytning til konferencen.

Sidst men ikke mindst vil der blive rig lejlighed for at mødes på kryds og tværs og udveksle synspunkter, knytte nye kontakter eller genopfriske kendte.

For program og tilmelding se: www.danskehavne.dk

Rusk op i jeres unge - priskonkurrence

Husk at gøre jeres egne og andre unge opmærksomme på, at der stadig er to uger tilbage af

Danske Havnes priskonkurrence, hvor unge skal give et nyt syn på erhvervshavnen. De unge skal udføre et kunstværk i plakatformat og sende det til Danske Havne inden den 15. februar. Der er flotte præmier og gode muligheder for at få vist sit værk til mange mennesker. Læs mere på www.danskehavne.dk

Sagen om havnesediment fortsætter

Oprenset slam fra havne, sejlrender og åmundinger er affald, men det er naturligt materiale, når det ligger på bunden og generer skibstrafikken. Det er den uheldige situation, danske havne står i. EU's nuværende affaldsrammedirektiv definerer nemlig affald som ”ethvert stof eller enhver genstand, som indehaveren skiller sig af med eller er forpligtet til at skille sig af med”. Og her hører oprenset sediment under. Kombineret med



Kilde: Odense Havn

meget strikte danske regler for områder til deponering af affald fører det til, at de spulefelter, hvor dele af sedimentet hidtil har været anbragt, fra 2009 skal indrettes som egentlige lossepladser. Det vil være forbundet med store udgifter for havnene og til ingen nytte, idet langt størstedelen af sedimentet er renere end det slam og jord, som man må lægge på landbrugsjord og i haver, hvis det var kompost.

Danske Havne og den europæiske havneorganisation, ESPO, arbejder derfor på at få ufarligt sediment undtaget fra EU's Affaldsdirektiv, der er i færd med at blive revideret. De danske medlemmer af Europa-Parlamentet, Anne E. Jensen og Niels Busk (begge V) har været meget behjælpelige i den forbindelse. Parlamentet har sin før-

stebehandling midt i februar. Det er dog stadig usikkert, om der vil kunne skabes flertal for at undtage sediment fra direktivet.

Parallelt med disse bestræbelser arbejdes der fortsat på at finde et sæt anbefalinger til miljøministeren, så der kan udarbejdes en vejledning for håndtering af sediment, der ikke kan klappes. Danske Havne deltager i arbejdsgruppen, der skal afslutte sit arbejde i marts.



Kilde: CMP AB

EU laver havnepolitik

Efter "Havnesevicepakken" faldt i 2006 besluttede Kommissionen at begynde arbejdet med en generel europæisk havnepolitik. Som forberedelse til et forslag afholder Kommissionen seks regionale konferencer om centrale elementer i en havnepolitik. Konferencerne afholdes i tæt samarbejde med ESPO, og de øvrige maritime organisationer deltager i møderne.

Første møde i Antwerpen den 14. - 15. november 2006 om port services, konkurrenceregler, koncessioner og havneadministrationens rolle blev meget konkret med anbefalinger fra aktørerne til Kommissionen.

Andet møde den 18. - 19. januar 2007 i Hamborg behandlede havnens økonomi og finansiering. Det vil sige statsstøtteregele, gennemsigtighed, fællesskabsregler for tariffer og gebyrer, og havnens behov for finansiel autonomi.

Resultaterne fra begge møder vidner om Kommissionens behov for flere fælles regler til fremme af konkurrence i og mellem havne. Men

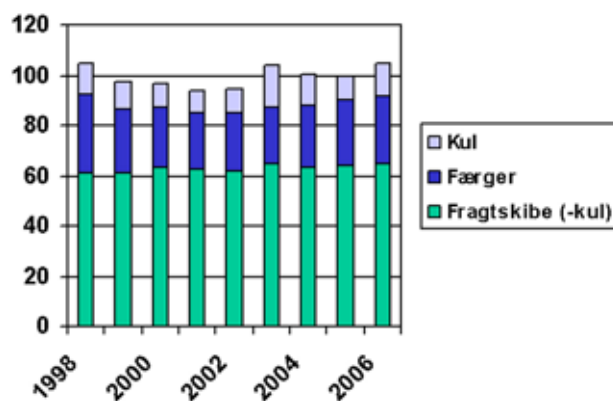
i udtalelser fra de europæiske maritime organisationer ser man ikke et stort behov for nye EU-regler for havne med undtagelse af fælles regler for statsstøtte til havne.

Møderne viser også, at vi ikke skal vente store resultater af møderækken og det kommende oplæg til en europæisk havnepolitik. Men samtidig er møderækken en god anledning til at forstå diversiteten i den opgave Kommissionen har sat sig.

På ESPO's medlemssider bringes referater fra møderne.

Det går fremad i havnene

Samlet set forudses en vækst på mindst 6 procent i de danske havnes godsomsætning i 2006 i forhold til året før. Det er stærkt oplivende, at havnene under ét har overvundet den nedgang der fulgte i kølvandet på åbningen af broerne samt den konkurrence, det også har medført fra andre transportformer.



Kilde: Danmarks Statistik - skøn for 2006 Danske Havne

Havnene slår deres rolle fast som en vigtig del af infrastrukturen med en godsomsætning på over 100 millioner tons, mere end 37 millioner passagerer, der går om bord eller fra borde på en færge i dansk havn, fiskelandinger til en værdi af 4 milliarder kroner og en voksende forståelse af havnen som transportcenter.

Selvom der kommer mere gods, er der stadig plads til meget mere. Skibsfarten og håndtering i havn er langt mere effektiv end blot for få år siden, så færre men større skibe og en hurtigere håndtering betyder, at havnene har fri kapacitet til at betjene endnu flere kunder.

Barselsvikariat i Danske Havne

Helle Eckerroth holder barselsorlov fra den 1. januar 2007 indtil den 1. juli 2007.

Sekretariatet har i den forbindelse ansat Cand. mag. Jakob Svane som barselsvikar i sekretariatet fra den 15. januar 2007. Jakob Svane kommer fra en stilling som konsulent for medlem af Europa-Parlamentet Anne E. Jensen (V).



Kilde: Kalundborg Havn

Møder og konferencer januar - maj 2007

- 30. januar: Oplæg for Norske Havne om Erfaringer med den danske havnelov, Oslo
- 30. januar: Møde i EMUC om EU-støtte, København
- 31. januar: Møde i følgegruppe om udsivningsprojekt, Miljøstyrelsen
- 1. februar: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
- 1. februar: Møde i Følgegruppen vedrørende Infrastrukturkommissionen, København
- 1. februar: Møde i Sekretariatsudvalget, København
- 2. februar: Møde om Svensk infrastruktur og havnestrategi, København
- 2. februar: Motorways of the Sea konference, Orkney Island (Skotland)
- 6. februar: Møde med Integrationsministeriet om paskontrol, København
- 8. februar: ESPO Transport Committee, Bruxelles
- 9. februar: Årsmøde i Vestlige Limfjordshavne, Lemvig
- 12. februar: ESPO Environment Committee, Lissabon

- 13.-14. feb.: Green Port konference, Lissabon
- 26. februar: Møde i Danske Havnes bestyrelse, Frederikshavn
- 27. februar: ESPO Marine Committee, Bruxelles
- 27. februar: ESPO Port Security Expert Group, Bruxelles
- 27.-28. feb.: Danske Havnes generalforsamling og Havnekonference, Frederikshavn
- 28. februar: Konstituerende møde i Danske Havnes bestyrelse, Frederikshavn
- 2. marts: ESPO Statistics Committee, Bruxelles
- 8.-9. marts: Kommissionens møde om EU's havnepolitik, Valencia
- 20.-21. mar.: Temadag for havnebestyrelsesmedlemmer, Fredericia
- 22. marts: Møde i Havnemiljøudvalget, København
- 22.-23. mar.: Baltic Container Konference, Gdansk
- 28. marts: Bestyrelsesseminar i Danske Havnes bestyrelse
- 27. april – 4. maj: IAPH-konference i Houston, Texas
- 23. maj: Møde i Sekretariatsudvalget, København
- 30. maj: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
- 31. maj – 1. juni: ESPO General Assembly og konference "A port policy for all seasons", Algeciras

