



Danske Havne mener

Først og fremmest endnu en tak til de delegerede, gæster og ikke mindst oplægsholdere, der var med til at gøre Delegeretmøde 2004 og Havnepolitisk Konference til en god begivenhed.

Delegeretmødets budskab til politikerne var klart:

Danmark, og de danske havne, har brug for en samlet transportpolitik, hvor alle led i transportkæden ses under ét.

Gennem de seneste årtier er der vedtaget mange gode transportpolitikker, men altid kun på delområder. De er ikke led i en samlet politik og strategi for transport af gods og passagerer. Derfor fejler de.

Havne er vigtige i transportkæden, både som infrastruktur og som transportcentre. 75 % af Danmarks import og eksport håndteres i havne. Derfor skal havne med i en samlet transportpolitik.

Havne reguleres næsten på samme måde som undervisningsinstitutioner med kontrol og statslig styring, uanset de danske havne med stor succes har udviklet sig i en proces med stadig konkurrenceudsættelse til moderne og effektive virksomheder. Havne har brug for mere frie

rammer til at finde deres plads i den ekspansive globale transportudvikling. Havne er i dag transport- og logistikcentre, men det kniber stadig for lovgiverne at erkende det.

De øvrige transportformer reguleres også af mange ministerier og styrelser, hver med deres indgang. Lovforslag koordineres for lidt, og love og regler om miljø og fødevarekontrol vedtages uden hensyntagen til de berørte parter.

Reguleringen matcher ikke de forskellige transportformers integration i logistikkæder. Det er først og fremmest forskellige logistik og transportkæder, der konkurrerer med hinanden, og de opererer internationalt. Det er sådanne udviklingstræk, vi ønsker, en dansk transportpolitik skal forholde sig til.



Gantrykran, Aalborg Havn

Danske Havne vil gerne yde sit, og fremlægger til februar et oplæg til transportpolitik og håber berørte ministerier og transportens øvrige organisationer vil medvirke i arbejdet for en samlet dansk transportpolitik.

Det fortjener transportsektoren!

Formand Uffe Steiner Jensen

Ny havnelov alligevel

Danske Havne hilser det velkomment, at trafikministeren tilsyneladende er indstillet på at ændre havneloven, så også havne kan udføre maritime tjenester som bugsering og trosseføring. Det er formentlig et beslutningsforslag fra Socialdemokratiet, der nu får trafikministeren til at fremlægge et forslag.

Hvor omfattende forslaget bliver er endnu uvist, men Danske Havne vil gøre sit til at også den forventede liberalisering af havnelodsning og andre serviceopgaver kan komme med i revisionen. Desuden må de muligheder, kommunalreformen giver for at effektivisere havnedriften, indpasses i lovarbejdet.

Havne i vækst

Så har de 20 største erhvervshavne modtaget et revideret spørgeskema fra Trafikministeriet og Konkurrencestyrelsen. Det er opfølgning på den analyse, der blev sat i gang i maj under titlen ”Vækst i havne”. Det er, som det måske huskes, et projekt startet af Trafikministeriet, Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen. Det er målsætningen, at projektets analyser skal bidrage til at skabe det bedst mulige beslutningsgrundlag for eventuelle ændringer i rammevilkår, der kan styrke den danske havnesektors konkurrenceevne.



Rønne Havn

Så langt så godt. Men som det også fremgik af sidste nyhedsbrev, er en havnelovrevision ikke indeholdt i regeringens lovprogram. Socialdemokratiet har efterfølgende fremsat forslag til fol-

ketingsbeslutning, der pålægger trafikministeren at fremsætte forslag til en liberalisering af havneloven.

Selvom der altså ikke er klare indikationer af analysens præcise mål, er den fortsat i gang. Der er mange spørgsmål, der skal besvares. Der har siden første spørgeskema blev sendt ud været afholdt en række møder mellem opdragsgiverne og Danske Havne for at sikre, at havnen bliver betragtet under ét, nemlig hvor de enkelte aktører på havnen kan bidrage til en effektivisering af den samlede transportkæde.

Det har været vigtigt at søge garanti for, at konkurrencefølsomme data fra den enkelte havn ikke kan identificeres, at der er forståelse mellem konsulent og havn om, hvilke svar der gives og sidst men ikke mindst, at havnen ikke alene kommer til at indgå i analysen, men at alle aktører bidrager på ligeværdige vilkår og på samme detaljeringsniveau.

Det er Danske Havnes opfattelse, at spørgeskema og analyse nu har fået et mere fornuftigt omfang, så havnene kan indsende data uden at risikere at afsløre forretningshemmeligheder. Danske Havne vil nøje følge, at også andre aktører indsender data på tilsvarende detaljeringsniveau, og vi arbejder stadig for at få klarhed over, hvilke hypoteser og hvilke mål ministerierne forfølger med analysen.

Revision af Lodsloven?

Der har gennem flere år været sat spørgsmålstegn ved, om lodstjenesten kan organiseres på en måde, der i højere grad tilskynder til effektivisering, og dermed også får flere til at tage lods. Det er på regeringens lovprogram, at der efter nytår skal fremsættes et lovforslag til ændring af lodsloven. Dermed lægges op til en modernisering af lovgivningen vedrørende lodsvirksomhed.

Et mål er at øge sejladsikkerheden bl.a. ved øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning. Der lægges også op til en delvis konkurrenceudsætning af lodsvæsenet. I dag må lodsning i danske farvande kun udføres af lodsvæsenet og autoriserede havnelodser. Med lov-

ændringerne er det håbet, at der kan ske en yderligere effektivisering af udnyttelsen af ressourcerne, så flere tager lods. Danske Havne hilser en liberalisering af lodsvæsenet velkomment.

Før der kan udarbejdes et konkret lovforslag, er der nedsat et udvalg, der skal afgive betænkning, hvor alle aspekter af lodsudøvelsen skal beskrives og vurderes. Danske Havne er repræsenteret i udvalget.

Nødhavne og kompensation

Danske Havne holdt møde den 12. oktober med Søfartsstyrelsen vedrørende kompensation for indirekte og direkte tab. Søfartsstyrelsen, som er medlem af bestyrelsen for European Maritime Safety Agency (EMSA), oplyste, at EMSA vil have redegørelsen for dækning af kompensationsordninger parat inden udgangen af 2004.

I mellemtiden kan det vise sig, at løsningen på spørgsmålet om kompensation kommer fra anden side. IMOs Juridiske Komité holdt møde sidst i oktober måned. Komitéen overvejer aktuelt vedtagelsen af en international konvention om kompensation i forbindelse med forurening og om obligatorisk forsikring for alle skibe. Konventionen skal lede til etablering af en fond, der skal dække hullerne i eksisterende kompensationsordninger.

Ydermere har P&I klubben, som er en gensidig forsikringsordning for skibe, udarbejdet et udkast til et standardbrev om en garanti til nødhavne om kompensation for tab op til 10 mio. \$.

Møder og konferencer i november-december

12. november: ESPO Executive Committee, Bruxelles

23. november: ESPO Executive Committee, Bruxelles

24. november: ESPO General Assembly, Bruxelles

29. november: Brugermøde om Transport 2005, Danmarks Statistik

29. november: Følgegruppe om alternative bundmalinger, Miljøstyrelsen

1. december: Danske Havnes Havnemiljøudvalg, Aalborg

2. december: Temadag 3 om sikring af havne, Odense

7. december: Isbrydningsrådet, Århus

Tillæg om Havnepolitisk Konference den 2-3. november 2004

Alle oplæg kan findes på <http://www.danske-havne.dk> (i højre side af hjemmesiden under linket "Indlæg fra Havnepolitisk Konference").

Havnens betydning i dansk transportpolitik

V/afdelingschef Claus Baunkjær, Trafikministeriet.



Afdelingsleder Claus Baunkjær, Trafikministeriet

Claus Baunkjær forudså en stadig vækst i transport til og fra Danmark som en af globaliseringsens følger. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i godshåndtering vil der blive behov for udbygning af de intermodale transportcentre, herunder havne. Samme strategi har fra EU ført til støtteprogrammer, der bl.a. kan forbedre infrastruktur i havnenes opland. Det er vigtigt at kombinere nationale tiltag med EU's TEN-T og Motorways of the Sea programmer.

CB udtrykte tilfredshed med, at havneanalysen nu blev gennemført, så grundlaget for en revision af havneloven bliver bedst muligt. Revisionen er dog udsat, med mindre trafikministeren imødekommer beslutningsforslaget fra Socialdemokratiet om havnes mulighed for at udføre bugsering, trosseføring og måske lodsning. En revision af havneloven skal også imødekomme de behov, som Kommunalreformen måtte vise.

Samarbejdet med havnene om terrorsikring var omfattende og godt, og CB opfordrede til at fortsætte dette samarbejde, hvis direktivforslag om terrorsikring af havne vedtages. Det er ministeriets forhåbning, at terrorsikringen stadig kan begrænses til det mest nødvendige.

Havnens betydning i europæisk transportpolitik

V/formand David Whitehead, ESPO.

Formand David Whitehead, ESPO var af den opfattelse, at med den almindelige stigning i efterspørgsel på international transport fra 1960'erne gennemgik havnene en meget voldsom udvikling. Men udviklingen var ukoordineret og betød, at det var vanskeligt at opnå enighed på tværs af forskellige medlemslande om veje for ny udvikling af den europæiske havnesektor. Alt sammen skabte det behov for, at man vedtog lige konkurrencevilkår på tværs af havne i medlemslandene.

Og hvilken politik skulle så sørge for det? Det bedst kendte eksempel på politikforslag var Direktivforslaget om markedsadgang for havnetjenesteydelser, som faldt i november 2003. Den kommende debat om det nye direktivforslag vil sandsynligvis handle om, hvorvidt der er behov for ny lovgivning, eller om markedet og medlemslandenes regeringer er i stand til at skabe en balanceret udvikling i den europæiske havnesektor uden hjælp fra Bruxelles.



Formanden for ESPO, David Whitehead

Workshop 1: Hvad er der brug for i en ny havnelov?

V/borgmester Anker Boye, Odense Havn og dir. Finn Lauritzen, Konkurrencestyrelsen.

FL indledte debatten og påpegede visse mangler på konkurrence i havnesektoren. Der henvises til, at visse havne har muligheder for at udføre operatorvirksomhed og skibsrelaterede hjælpe-tjenester. Andre havne har ikke de muligheder. Det skaber ulige konkurrencevilkår. Derfor rejstes spørgsmålet om de kommunale selvstyre-havne og A/S'er kan udvide deres arbejdsområde, uden at der skabes ulige konkurrencevilkår i forhold til private havne og havnevirksomheder. Den anden indleder, borgmester Anker Boye, påpegede, at der i havnene er et udbredt ønske om at effektivisere og udnytte ressourcerne bedre. Det blev dog understreget, at de kendte organisationsformer var nyttige og skulle bevares, og at særligt selvstyrehavnen som model havde overrasket positivt.



Forsamlingen - workshop

Der blev i diskussionen særligt fra havneside rejst ønske om, at man evt. forsøgte at gøre det kommunale aktieselskab mere attraktivt med flere frihedsgrader. Mæglerne og de store rederier udtrykte bekymring for, at der skabes nye havnemonopoler. Eksisterende virksomheder måtte ikke bukke under for havnenes konkurrence, så kun havnen sidder tilbage med opgaverne og dermed har skabt et nyt monopol. Omvendt er den mindre skibsfart interesseret i, at der skabes yderligere konkurrence i havnene og ser havnen som en velkommen aktør.

Der var ikke hos oplægsholderne tvivl om, at man ville være i stand til at håndtere eventuelle

problemer i forhold til krydssubsidiering, ligesom der måtte tages højde for, hvis havnene lavede "tekniske" benspænd overfor andre udbydere på havnen.

Alt i alt var der enighed om, at havneloven i udgangspunktet er en god lov, hvilket ikke er det samme som, at den ikke kan moderniseres og tilpasse de stadig skiftende behov.

Workshop 2: Fiskerihavnens muligheder for udvikling

V/partner Tomas Vedsmand, GEMBA Innovation og Havnedirektør Jørgen Buhl, Thyborøn Havn.

Ringekoncentration i fiskeindustrien og stigende konkurrence på prisen på grund af øget pres fra detailledet bevirker, at masseforarbejdning og -indfrysning af fisk bliver kraftigt reduceret i Danmark og udflyttet til enten Østeuropa, Nordafrika eller Kina i den nærmeste fremtid. Derfor er det ikke på arealleje-afgifter på fiskeindustrivirksomheder, der baserer deres forretning på disse aktiviteter, at danske fiskerihavne skal basere indtjeningen i fremtiden.

Snarere vil det være på aktiviteter forbundet med afsætning af fersk fisk på europæiske markeder og afsætning af forskellige typer forarbejdede (og i nogle tilfælde indfrosne) fisk på europæiske og oversøiske nichemarkeder, danske fiskerihavne kan basere forretningen.

På kort sigt kan fiskerihavnene fremme udviklingen ved at etablere "den ubrudte kølekæde", opdyrke passager- og godsruiter, udnytte fordele ved øget specialisering, og samarbejde om auktioner og markedsføring over for fiskere, fiskeindustrier og tradere.

På længere sigt kan fiskerihavnene gennemføre en internationalisering, enten ved at samarbejde med udenlandske fiskerihavne om auktioner og markedsføring over for fiskere, fiskeindustrier og tradere, eller gennem at drive dele af eller hele værdikæder i udenlandske fiskerihavne i eksempelvis lande beliggende omkring Nordsoen eller Det Gule Hav.

Workshop 3: Havn og transport mod år 2010

V/dir. Peder Gellert Pedersen, DFDS Godsdivision og dir. Søren Villumsen, DLG Drift og Logistik.

Med billedet af et godsskib i åben sø set i bakspejlet på en lastbil, der holder i en lang kø, slog PGP en positiv tone an for skibstransport. Der er grund til positive forventninger til udviklingen i Østeuropa. Investorer inviteres til landene på meget gunstige vilkår, og kan danske havne konkurrere med især finske havne, er der mulighed for vækst.



Forsamlingen - konference

Meget transport fra Baltikum vil stadig ske med lastbil på grund af ekstrem konkurrence og udflagning af danske vognmandsforretninger, men danske havne er veludstyrede og konkurrencen om havnetjenester har ført til lavere priser end f.eks. i Sverige.

Vigtigt at havne til stadig får udbygget infrastruktur i deres bagland og kender deres styrker i konkurrencen. Specialisering er en af vejene frem for havne.

DLG har aktiviteter i mange havne – gødning, korn, kul og råvarer. Virksomheden arbejder til stadighed med at forbedre sin transportlogistik, men oplever, at for mange havne er for dyre.

SV finder det vanskeligt at give præcise forventninger til vækst i transport, da verdenshandel med landbrugsprodukter er meget ustabil. Ser behov for et større samarbejde med havne om udvikling af transportlogistik, så de samlede transportomkostninger kan reduceres løbende.

Workshop 4: Havn og By

V/redaktør og forfatter Georg Metz og havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus Havn.

Danmark har helt op til nyere tid vendt ryggen til havnen og havet. Livet på havnen var ikke for de pæne og toneangivende. Havnenes bygninger og pladser skifter funktion med nye skibstyper og skift i typer af varer, der eks- og importeres.

Med udgangspunkt i Københavns Havn fortalte GM om skiftet i havnens udseende, hvor containertrafik har flyttet havneaktiviteterne ud til mere plads og større dybdegang, og boliger er rykket ind i den gamle havn. Meget boligbyggeri i havne virker godt og funktionsløst – ”Havnen er blevet et tomt postulat”. Det er bygninger, ikke havnen man besøger, og husene virker forkert med den funktionsløse placering.

Det radikale bud var at rive havnen ned, lade sig vokse frem og lad noget nyt blive skabt i en funktionel sammenhæng.

BM skelnede mellem byhavnen og trafikhavnen. Der er stort politisk pres for at flytte bynære funktioner ud på trafikhavnen, men det er vigtigt at erkende, at by og moderne erhvervshavn ikke som tidligere kan udvikle sig sammen. Moderne havnedrift er støj, støv og aktivitet i døgn-drift.



Forsamlingen - konference

Trafikhavnen er også store lastbiler, tog, kraner og andet, der gør havnen som udflugtsmål farlig. Dertil kommer nye krav til afspærring på grund af terrorsikring og forebyggelse af tyveri.

Havnen i europæisk transportpolitik

V/medlem af Europa-parlamentet Anne E. Jensen (V).

Indledte med oversigt over beslutningsprocessen i EU-systemet vedrørende europæisk transportpolitik.

AEJ opfordrede til mere samarbejde med parlamentsmedlemmer og blandt andet bruge 1. behandling af direktivforslag til at markere holdninger. Hun støtter fremlæggelse af Havneservicepakke II, uanset der vil være modstand mod især selvhåndtering og ny godkendelsesordning for havneservicevirksomheder. Ser gerne omfanget af direktivforslag om terrørsikring af havne begrænset, så terrørsikring griber mindst mulig ind i havnenes aktiviteter.

Opfordrede til at følge og påvirke de nye støtte- og strukturprogrammer, der iværksættes fra 2006.

One-stop-booking

V/Adm. dir. T. B. Larsen, Danske Havnevirksomheder og FAA Holding.

Havnevirksomheder er ved at udvikle et nyt koncept for enkel bestilling af en total transportydelse. Som med havnenes "One – Stop – Shopping" er sigtet, at det skal være enkelt og effektivt for transportkøber at booke en transport af varer fra et sted til et andet.

Konceptet er udviklet i FAA Holding, Århus, men kan hurtigt brede sig til de transportnetværk, havnevirksomheder, mæglere, redere og havne deltager i. Konceptet giver en betydelig forenkling af kommunikation og dataudveksling mellem de mange involverede aktører i en transportopgave.

Havne og ny kommunestruktur

V/direktør Hans Berthelsen, Danske Havne.

Kommunalreformen byder på mange udfordringer for havnebestyrelser og kommunalbestyrelser. Blandt andet vil flere havne med kommunalreformen få samme kommunale ejer, og de amtskommunale havne og færgeruter skal overføres til hjemkommunerne.

Vigtige spørgsmål i den sammenhæng er: Hvilken organisationsform skal lokale beslutningstager vælge for havnen? Kan én havn overlades administrationen af flere havne? Hvilken organisationsform skal man vælge for færgefart til øer? Hvilke statslige midler forventes til eksempelvis drift af sociale færgeruter? Hvad er lovligt efter havneloven, og hvilke krav til ændringer af havneloven medfører kommunalreformen.



Forsamlingen - konference

Med besvarelsen af disse spørgsmål løftede Danske Havne sløret for de foreløbige resultater af projektet "Råd og Vink for havne ved ny kommunestruktur". En pjece om emnet ventes udsendt i begyndelsen af 2005.

Tillæg om delegeretmøde den 3. november 2004

Formandens mundtlige beretning

V/formand Uffe Steiner Jensen, Danske Havne.

Transport er en grundlæggende forudsætning for den økonomiske vækst og den "globalisering", som i disse år ændrer verden. Men transport er også omdrejningspunktet for erhvervsudvikling og vækst - såvel regionalt som lokalt.

Danske Havne efterlyser en helhedsorienteret dansk transportpolitik. Med fokus på godstransport, der placerer dansk transport i den europæi-

ske og internationale transportudvikling, fremmer miljørigtig transport og sikrer lige og fair konkurrencebetingelser mellem transportformerne.

Formanden beklagede, at Trafikministeren ikke fremlægger forslag til ny havnelov, der kan sikre havnene mulighed for at udføre lodsning, bugsering, trosseføring og stevedorevirksomhed.

Andre vigtige temaer var miljø og terrorbeskyttelse.



Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen, Danske Havne



Forsamlingen - konference



Workshop



Borgmester Anker Boye, Odense - Workshop



Havnedirektor Jørgen Buhl, Thyborøn



Kaffepause



Kaffepause



Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, DH



Sekretariatet



Direktor Finn Lauritzen, Konkurrencestyrelsen