



Danske Havne mener

Behov for sammenhængende godstransportpolitik

Havne- og Transportkonference 2005 står nu for døren. Transport Økonomisk Forening og Danske Havne er stolte af at kunne åbne dørene for 150 deltagere. I to dage skal vi diskutere de vigtigste transportpolitiske spørgsmål, og vi skal høre hvilke løsninger de vigtigste beslutningstagere arbejder med. Der er meget at forholde sig til nationalt, i EU og globalt.

Globalt vokser godstransport med 10-20 % årligt, og mindre end ti gigantiske transportfirmaer dominerer søtransport, terminaler og havneudvikling. Deres beslutninger om blandt andet transport til og fra Skandinavien, de baltiske lande og Rusland kan meget hurtigt vende op og ned på den danske transportsektor.

Hvordan kan den danske transportsektor præge udviklingen? Hvilke kompetencer skal udvikles? Hvilke globale netværk skal man knytte sig til? Er omstillingsevne en nøglekompetence og hvordan omstiller man hurtigt en havn? Det er emner, som vi gerne vil diskutere. Hvad mener folk i branchen og hvad mener politikerne?

I Europa har kommissær for transport Jacques Barrot gjort en sammenhængende transportpolitik til sit største mål. Hans vision er at overkomme havnenes trængselsproblemer og få me-

get større andele af godstransporten flyttet fra vej til sø. EU's transportpolitik skal bestå af en buket med regler for statsstøtte, afbalancerede miljøregler, udvikling af intermodale løsninger, støtte til intelligente transport- og logistikkæder, støtte til sømotorveje og frem for alt liberalisering af havneserviceydelse.

Hvordan skal de danske aktører og politikere bidrage til den europæiske transportpolitik? Hvad skal vi bruge europæisk støtte til, og vil vi overhovedet have offentlig støtte til udviklingen? Hvordan vinder danske transportvirksomheder andele af den voksende godstransport, og er vejafgifter det eneste styringsmiddel, som vi har, til at få mere søtransport?

I Danmark er transport meget sektoropdelt, og politiske løsninger findes for hver sektor. Godstransport med jernbane er ved at dø, havnenes godsomsætning stagnerer, og lastbilerne vinder stadig større markedsandele. Behovet for en sammenhængende politik for godstransport er større end nogen sinde.

Vi ved, at transportminister Flemming Hansen snart kommer med ideer til at forbedre koblingen mellem transportformerne. Men hvordan får vi koordineret de mange love, regler og initiativer, som berører transport - og som kommer fra mindst 11 forskellige ministerier med hver deres opfattelse og prioritering af tingene. Er der i Folketinget vilje til at flytte mere gods fra vej til sø?

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

Direktiv for bedre havnesikring

Danske havne har afholdt de første møder i Referencegruppen for Havnesikring og med Transport- og Energiministeriet i forbindelse med implementeringen af det nye direktiv for bedre havnesikring.

Først og fremmest kan det fastslås, at det nye direktiv ikke fører til væsentlige ændringer for havne, selvom der har været forlydender herom. Der skal dog gøres et stykke arbejde med at få udarbejdet både havnesårbarhedsvurdering og havnesikringsplan til godkendelse hos myndighederne.

I den forbindelse har Danske Havne påpeget overfor Kystdirektoratet og Transportministeriet, at krav til mere omfattende terrorsikring på havneområdet og særlig kontrol af kombinerede gods- og passagerfærger kun skal indføres, hvis det kan begrundes i konkrete trusselsvurderinger. Det er der intet, der tyder på i en dansk sammenhæng.

Den nye terrorsikring skal være iværksat inden 1. april 2007.

Lovforslag om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner

Forslag til lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner (L24) har været under første behandling i Folketinget. Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at nedlægge følgende jernbaner: Godsbanen mellem Vojens og Haderslev, Holbæk havnebane, Horsens havnebane, Nykøbing Falster havnebane, Odense havnebane og Aalborg havnebane.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at jernbanerne *kun* vil blive nedlagt, hvis de interesserede parter, herunder især kommunerne, regionerne og planlægningsmyndighederne, er enige i, at de skal nedlægges. Bliver loven vedtaget, træder den i kraft 1. februar 2006.

Er modulvogntog på vej?

De første danske forsøg med modulvogntog (25 m lange lastbiler) er nu på vej. Transport- og energiminister Flemming Hansen har i et svar til Dansk Transport og Logistik bekræftet, at der er truffet beslutning om at igangsætte en treårig forsøgsordning med modulvogntog, der foreløbig vil omfatte to elementer.

Den første del omfatter kørsel over Øresundsbroen til Cargo Centret i Kastrup Lufthavn

(igangsættes medio 2006). Anden del vil omfatte havne med færgeforbindelse til Sverige. I Sverige er modulvogntog tilladt, og tilladelse til danske havne vil kun omfatte modtagelse, omlastning og opbevaring af vogntog, der skal returnere til Sverige. Vognmændene presser stærkt på for at kunne bruge de lange vogntog og vil gerne have tilladelse til at køre på hele motorvejsnettet nu.

Danske Havne vil ikke modsætte sig effektivitetsforbedringer i andre dele af transportkæden, men inden Folketinget beslutter sig for at tillade modulvogntog, skal mindst tre forhold overvejes:

1. Modulvogntog vil øge landevejstransport på bekostning af søtransport, fordi de lange vogntog kun vil få lov til at køre til de få havne, der har motorvej til havnen.



Kilde: Odense Havn

2. Med de aktuelle vanskeligheder for gods-transport med jernbane og manglende tilladelse til modulvogntog til havne, vil transportcentre blive ensidige centre for landevejstransport, og transittrafik på landevej vil øges. Kobling og synergi mellem transportformer går tabt.

3. Det er glædeligt, at to modulvogntog kan afløse tre almindelige vogntog og dermed reducere miljøbelastningen. Men et fragtskib kan rumme 150 modulvogntog med endnu større fordele for miljøet.

Hvis den politiske vilje er til at tillade modul-

vogntog, vil Danske Havne foreslå, at det overlades til de lokale politimestre at afgøre om de lange vogntog må køre til de enkelte havne og under hvilke betingelser. For sikkerhedsaspektet er meget vigtigt ved modulvogntog.

Trafik og miljø

Trafik er energikrævende, og energiforbrug betyder miljøpåvirkninger. Transport er blandt andet derfor en integreret del af EU-politikken. En målsætning i EU-politikken er at sikre, at væksten i godstransporten er mindre end udviklingen i den økonomiske vækst. Det er ikke sket. Omfanget i godstransporten er steget næsten 50% siden 1990, mens persontransportarbejdet har bevæget sig langsommere.



Kilde: Grenaa Havn A/S

Ikke desto mindre betyder det, at transportsektoren bruger ca. 30% af det samlede danske energiforbrug. Derfor står transportsektoren også for en vægtig andel af de nationale udledninger, hvilket Danmarks Statistik har redegjort for i publikationen ”Trafik og miljøforhold 2005”. Det dækker vejtransport, jernbane, indenrigs- og udenrigslufttrafik samt indenrigssøtransport. Centrale spørgsmål er derfor, om transportsektorens miljøindsats er forbedret, og om vi er blevet bedre til at styre transportefterspørgslen og vælge transportformer ud fra den miljømæssige belastning.

Af publikationen fremgår, at udslippene fra transportsektoren til stadighed falder trods vækst i arbejdet, men det ses ikke påvist, at en

transportforms miljøvenlighed er udslagsgivende for at denne bliver tilvalgt på bekostning af en anden. Selvom der er lang vej, er det rigtige og gode tendenser, at der er fokus på miljøpåvirkningerne, og at der sker en stadig reduktion.

Læs mere på www.dst.dk - publikationen 'Trafik og miljøforhold 2005'.

Miljøtemadag

Danske Havne afholder en miljøtemadag onsdag den 11. januar 2006 i København. Som miljøansvarlig – enten dagligt eller i ledelsen – har havnens personale mange forskellige arbejdsopgaver og udviklingen i lovgivning, tilsyn og regulering går så hurtigt, at det kan være svært at følge med. Derfor sætter vi fokus på håndtering af havnesediment – både det der nu kan klappes efter klapvejledningen, ligesom der gives et rids af mulighederne for det sediment, der ikke kan klappes.

Kystdirektoratet holder et oplæg om VVM – hvorfor og hvordan, ligesom DanAkustik fortæller noget om de praktiske støjmålinger. Der vil være mulighed for dialog med Danmarks Naturfredningsforening, og en præsentation af evalueringen af vejledning til indkøb af tropisk træ.

Alt i alt en dag, der berører flere af de problemstillinger havnene står overfor. Temadagen er arrangeret med henblik på en praktisk varetægtelse i opgaverne og havnenes dagligdag. Der vil være god tid til at stille spørgsmål og diskutere indbyrdes.

Vel mødt.

Se program og tilmelding på <http://www.danske-havne.dk/Arrangementer/Kommende%20arrangementer%20i%202006.aspx>

Øget fokus på olieforurening

Søværnets Operative Kommando (SOK) skal håndhæve den danske havmiljølov. I den forbindelse søsætter SOK snart en kampagne for øget opmærksomhed mod olieforurening. SOK har ansvaret for overvågning og indsats i forbindelse med olieforurening af de danske farvande,

og der er et ønske om at skærpe alle interessenter for en hurtig indsats. Dermed er håbet at opnå bedre chancer for en begrænsning af olieforureningen.

Formålet er derfor at engagere handelsskibe, fiskere, lystsejlere og befolkningen generelt, sådan at olieudslip og -spild rapporteres hurtigst mulig. Miljøstyrelsen, Danmarks Rederiforening, Danske Havne og Danmarks Fiskeriforening bakker op om kampagnen.

Tanken er, at meldepligten indskræpes overfor handelsskibene og fiskerne, hvis de ser noget usædvanligt. Herudover ønsker man også at engagere alle andre, der færdes ved eller på havet, sådan at hurtig indsats kan sikres. Der bliver udarbejdet informationsmateriale, og der skal etableres en kommunikationsplatform, så det er klart, hvor man skal henvende sig, hvis der observeres noget usædvanligt.

Danske Havne finder det positivt, at der gøres alt for at lette kommunikationen og bakker op om SOK's kampagne for at sikre den mest effektive olieforureningsbekæmpelse.

Læs mere om SOK's opgave med at håndhæve havmiljøloven på www.forsvaret.dk/SOK/Havmiljo/Generelt

Nyt fra EU

Havneservicedirektivet i hård søgang

Europa-parlamentet behandlede den 22. november 2005 forslaget til mere konkurrence i og mellem havne, Havneservicedirektivet. Det blev en interessant og kuriøs afstemning, hvor der var flertal for 16 kompromisforslag, som udelader selvhåndtering, sikrer længere overgangstider for eksisterende serviceudbydere og mere vægt på konkurrence mellem havnene. Man vedtog også direktivforslagets indledende tekst om behovet for særlige konkurrenceregler for havne. Derefter nedstemte man det samlede direktivforslag. Alle afstemninger var med 1-2 stemmers flertal.

Konsekvensen af afstemningen er, at alle ændringsforslag bortfalder i den videre behandling, og det bliver det oprindelige forslag fra Kommissionen, der skal behandles i Europa-parlamentet den 16. januar.

Det ventes, at ændringsforslagene genfremsættes til denne behandling, men mest sandsynligt falder forslaget til direktiv.

Dermed får havnene ikke en særlov, men skal behandles efter EU's generelle konkurrenceregler. Der ligger allerede flere sager om krænkelse af EU's konkurrenceregler, og falder direktivforslaget (særloven) vil de blive ført og angive ny praksis på havneområdet.

Kommissær for transport, Jacques Barrot, gjorde helt klart, at uanset havneservicedirektiv eller ej, skal der mere konkurrence ind i de europæiske havne. MEP Anne E Jensen, der har støttet Danske Havnes ønsker til direktivteksten, deler Kommissærens opfattelse.

Regler for statsstøtte til havne

Efter domstolens accept af statsstøtte til flamske havne og generel accept af anden offentlig støtte fra delstater, regioner eller kommuner, ser det ud til, at ekstern støtte er både tilladt og meget udbredt. Danske Havne har påtalt det, og danske havne opnår som bekendt ikke offentlig støtte.



Kilde: Aalborg Havn A/S

Kommissionen søger nu at komme konkurrenceforvridning mellem havne til livs ved at opstille regler for offentlig støtte. Den slags initiativer giver Kommissionen ofte god tid, 10 – 20 år, og det må forventes, at nogen offentlig støtte bliver tilladt i de første år.

Kommissionens initiativ kan derfor få den interessante konsekvens, at Danske Havne i en periode må bede Folketinget om tilsvarende støtte-

muligheder, som gives andre europæiske havne. Det vil formentlig være støtte til infrastruktur som veje, uddybning af bassiner og sejlrender, sedimenthåndtering og molebyggeri.

Vigtige EU-sager i 2006

Danske Havne ser følgende sager som meget vigtige at følge i EU sammenhæng i 2006:

- EU – transportpolitik, hvor debat om den reviderede hvidbog om transportpolitik vil vise, om Kommissionen sætter vilje bag ønsket om mere søtransport og nærsøtransport. Motorways of the Sea tildeles ekstra midler og en ny ansøgningsrunde åbnes.



Kilde: Skagen Havn

- Havneservicedirektivet. Hvis det vedtages, skal regler om statsstøtte, anden offentlig støtte og regler om gennemsigtighed i regnskaber tilpasses. Hvis direktivforslaget falder, skal de generelle regler for konkurrence i EU overføres til konkurrence i og mellem havne.
- Vandrammedirektivet og dets konsekvenser for skibsfart, havne og sedimentopgravning vil Danske Havne bidrage til at få behandlet. Sigtet vil være at få særlige regler for sedimenthåndtering og få accept af havne som arbejdspladser med deraf følgende påvirkning af omgivelserne.
- Dataudveksling mellem myndigheder skibe, havne og virksomheder. Safe Sea Net skal øge sikkerheden, men kan også sikre anden dataudveksling. Flere lande udvikler PortNet, som også skal indgå i noget, der forhåbentlig bliver et fælles datakoordineringssystem.

ESPO

ESPO afholdt den 22. november generalforsamling med Havneservicedirektivet som det store emne. Kommissær for transport, Jacques Barrot, kommenterede den netop afholdte afstemning om direktivforslaget i Transportudvalget. Han slog fast, at uanset direktivets skæbne vil Kommissionen have mere konkurrence i havnene og mellem havne.

Præget af afstemningsresultatet foreslog ESPO, at Kommissionen skulle overveje at trække direktivforslaget og begynde på en frisk. Men det blev hurtigt præciseret af Jacques Barrot, at forslaget ikke trækkes. Skulle havneservicedirektivet falde, vil EU's generelle regler for konkurrence blive anvendt. Det kom tilsyneladende bag på mange.

På initiativ af Danske Havne vil ESPO på sit næste Executive Committee møde den 19. december tage stilling til, om sedimenthåndtering skal rejses politisk med krav om særlige regler i EU for sedimentopgravning og –håndtering.

ESPO's økonomi og medlemsudvikling er god, og sekretariatet leverer meget relevante nyheder og status på de vigtigste sager i EU.

ESPO lancerer i januar en ny hjemmeside, der i højere grad vil gøre det muligt at følge de vigtigste sagers gang i EU systemet. Se www.espo.be.

Vidste du

.. at transporterhvervet i 2003 samlet set havde 12.100 arbejdssteder, som beskæftigede i alt 132.200 mennesker. Det svarer til det samlede indbyggertal i både Esbjerg og Billund Kommune.

58 pct. var beskæftiget med landtransport, 25 pct. i hjælpevirksomheder, 8 pct. med luftfartsvirksomhed og skibsfarten stod for i alt 9 pct. af de beskæftigede, hvilket svarer til alle indbyggere i Rødekro Kommune.

Kilde: Danmarks Statistik, Transport 2005

Informationsmøde for havne om overenskomstfornyelsen 2005 på det administrative og det tekniske/maritime område

KL afholder informationsmøde for havne om fornyelser i overenskomsten 2005.

Informationsmødet finder sted tirsdag den 10. januar 2006 kl. 10.00-15.00 på Hotel Comwell, Karensmindevej 3, Middelfart.

Formålet med mødet er at give indsigt i de ændringer i løn- og ansættelsesvilkår, som følger af KTO-forliget og at informere om de specielle forhold inden for henholdsvis det administrative og det tekniske/maritime område.

Målgruppen for informationsmødet er chefer, ledere og medarbejdere på løn- og personaleområdet.

Nærmere oplysninger:

Anne G. Sørensen (KL), direkte 3370 3113,
Bent Erik Schmidt (KL) direkte 3370 3126.



Kilde: *Hanstholm Havn*

Møder og konferencer i november-december

- 28. og 29. nov.: Havne- og Transportkonference, Odense
- 29. november: Danske Havnes bestyrelsesmøde, Odense
- 29. november: Møde mellem Danske Havnevirksomheder og Danske Havne, Odense
- 1. december: Erfagruppe 2 om terrørsikring, Randers
- 2. december: Danske Havne/KL møde med kommissær for Maritime anliggender Joe Borg.
- 5. december: Kursus- og Konferenceudvalget, Århus
- 6. december: Isbrydningsrådet, Frederikshavn
- 7. december: Danske Havne møde med Transportministeriets EU-repræsentation.
- 9. december: Indvielse af Hirtshals Fiske-terminal.
- 12. december: Konkurrentanalyse - følgegruppemøde, København
- 19. december: ESPO, Executive Committee, Bruxelles