



Danske Havne mener

Skibsfart og havne er en løsning på trafikkaos

Der er masser af plads på vandet, og derfor er skibsfarten en af løsningerne på det trafikkaos, som danskerne kan se frem til i de kommende år.

Ifølge Danmarks Transportforskning vil der ske en fordobling af godstrafikken indenfor de næste 20 år. Vi kan se frem til, at de danske motorveje på en ganske normal formiddag ligner en tysk autostrada i industriferien. I et så lille land er det et skrækscenarium for den enkelte borger, som skal bruge en bil for at komme frem og tilbage – og for den enkelte chauffør, som lever af det. Øget trafikkaos på det danske motorvejsnet vil også føre til en ineffektiv logistikkæde i Danmark, som er fatalt for danske virksomheder og dansk økonomi. Derfor er det uforståeligt, at der på nationalt plan endnu ikke findes nogen overordnet plan for, hvordan godstransportproblemerne kan løses optimalt i Danmark fremover.

Uden en effektiv transportløsning fra producent til kundens dør, ja så bliver Danmark overhalet både inden- og udenom. Noget skal gøres. Og der er intet nyt i, at skibsfarten er en af løsningerne på det forventede trafikkaos.

Havnene og nærsøfarten har kapaciteten og har allerede foretaget de nødvendige investeringer for at løfte de stigende godsmængder, som i dag

går med lastbil per automatik. Meget gods kan afskibes med skib og håndteres ligeså sikkert som ved rampen hos vognmanden og speditøren. Virksomhedernes valg af transportform er meget traditionsbundne. En national handlingsplan på området vil derfor være en kærkommen politisk håndsrækning for både transportkøberne, såvel som transportørerne og trafikken som helhed.

Belastningen af transportsystemet i Danmark sætter nu krav til, at der kommer handling bag de mange gode politiske hensigter, som der har været igennem årene, når man talte trængsels- og miljøproblemer og trafikkaos på danske motor- og landeveje. Hvis DTF's rapport om *Fremtidens godsstrømme* står til troende og de internationale godsmængder til, fra og gennem Danmark forventes at stige med godt 150%, fra ca. 30 mio. ton i 2000 til ca. 80 mio. ton i 2025, så er det på høje tid, at en national handlingsplan for alle former for godstransporter ser dagens lys.

Det nytter ikke noget med hurtigarbejdende kommissioner, der snævert fokuserer på trafikale problemstillinger. Der er heller ikke behov for flere planer for vejplanlægning eller investeringer, som alene tager sigte på ét hjørne i dansk infrastruktur, nemlig trængslen. Det ændrer ikke adfærden og vækstraten af gods må forventes at være stærkt stigende. Vi kommer altså i samme situation igen, selvom vejnettet udvides og der foretages nye anlægsinvesteringer i det næste par år.

Danske Havne er ikke et sekund i tvivl om, at holdnings- og adfærdændringer på godsområdet først sker den dag, hvor der er mod til at få skabt nye incitamenter, som omfordeler de massive mængder af gods, der er på danske landeveje, til andre transportformer. Søvejen og havne er en af løsningerne på det forudsigelige trafikkaos.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

National godstransportstrategi

Der bliver nu for alvor sat politisk fokus på behovet for at tænke mere i helheder, når der tales om godstransport. Det Radikale Venstre har med støtte fra Socialdemokraterne og SF fremsat beslutningsforslag (B123) om forslag til national strategi for godstransport. Beslutningsforslaget skal behandles inden folketingsårets afslutning i juni 2006.

Formålet med strategien er , at

- sikre politikere på nationalt, regionalt og lokalt niveau et afvejet grundlag for beslutning om og prioritering af investeringer i infrastruktur,
- bidrage til udvikling af rammebetingelser for erhvervene, der fremmer handel, miljø og beskæftigelse i transportsektoren uden at skabe konkurrenceforvridning mellem transportformerne,
- fremme konkurrence mellem virksomheder i transportsektoren og fremme effektivitet,
- fremme de rigtige transportløsninger for forskellige former for gods
- bidrage til at nå Danmarks miljømålsætninger med hensyn til bl.a. CO₂ -udslip og partikelforurening.

Som det politiske billede ser ud nu er det svært at sige, hvad resultatet af Folketingets behandling bliver. På den anden side så har der fra andre partiers trafikpolitiske ordføreres side også offentligt været fremsat ønsker om mere sammenhængende strategier – ikke mindst set i lyset af de trængselsproblemer på vejnettet, som bliver et stadigt stigende problem.

Derudover har transport- og energiminister Flemming Hansen (K), justitsminister Lene Espersen (K) og økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen (K) bebudet en undersøgelse, der skal sikre landtransporterhvervene bedst mulige rammebetingelser og der bebudes flere transportpolitiske problemer lagt ind i Transportministeriets Tænketank. Noget tyder derfor på, at der efter mange års snak om en mere overordnet planlægning af godstransport nu sker noget.

For flere informationer om beslutningsforslag B123 kan man gå ind på: www.folketinget.dk

Rapport om Fremtidens Godsstrømme

Væksten i den internationale godstrafik vil fortsætte i fremtiden, viser en ny rapport, som Danmarks Transport Forskning har udarbejdet for Transport- og Energiministeriet i et tværministerielt regeringsinitiativ med titlen ”Danmark, godsstrømme og vækstregioner i EU”.

Udviklingen i fremtidens godsstrømme vil være en fortsættelse af den trend, som vi har set i de seneste årtier, hvor globaliseringen har genereret en kraftigt voksende handel mellem lande og deraf en markant øget international godstransport.



Kilde: Odense Havn

Søtransporten er og vil fortsat være den dominerende transportform for international godstransport, ikke kun oversøisk, men også internt i Europa. Rapporten viser, at banetransportens andel af godstransporten ind og ud af Danmark er meget lille, mens vejtransporten i dag står for ca. en tredjedel og forventes at få stigende andel. Denne udvikling vil indebære, at den internationale godstrafik fortsat vil bidrage til det stigende pres på kapaciteten i det overordnede vejnet både i Danmark og ikke mindst i Central-europa, medmindre konkurrenceforholdene mellem transportformerne ændres væsentligt.

Rapporten Fremtidens Godsstrømme er tilgængelig på instituttets hjemmeside www.dtf.dk Yderligere information kan fås hos forsker Stéphanie Vincent Lyk-Jensen på telefonnummer 45 25 65 08 eller per e-mail svl@dtf.dk

ESPO – Europæisk havnepolitik

Europa-kommissionen har nu trukket sit forslag til direktiv om mere konkurrence i havne og mellem havne om havneserviceydelse (Havneservicepakken) tilbage. Det betyder, at det nu også er usikkert, hvad der sker med arbejdet om regler for statsstøtte til almen infrastruktur i havne.

Danske Havne var for Havneservicepakken og europæiske regler om statsstøtte til infrastruktur set i lyset af, at mere lige konkurrencebetingelser og flere serviceudbydere, fører til flere godstransportruter til danske havne. Statsstøtte er bestemt ikke i sig selv noget Danske Havne arbejder for, men det er stærkt konkurrenceforvridende, at de store europæiske havne bliver massivt statsstøttet, men ikke de danske. Danske Havne ønsker lige og fair konkurrence i europæiske havne.



Kilde: Helsingør Havn

Samtidig med Havneservicepakkens fald har Kommissionen meddelt, at man nu vil begynde et længerevarende arbejde med at beskrive de europæiske havnes udvikling og muligheder for at afhjælpe fremtidens transportproblemer. Signet er en hvidbog om europæisk havnepolitik.

For flere informationer kan der bl.a. henvises til www.espo.be og www.eu-oplysningen.dk

ESPO's Havnekonference: Statsstøtte til havne, hvidbog om transportpolitik og EU-havnepolitik

Kommissionen benytter ESPO's Havnekonference den 1. og 2. juni til at åbne dialogen med aktører og organisationer med tilknytning til havne. Desuden har man udmeldt nogle før-

ste tanker om indhold i nye retningslinier for offentlig støtte til havne.

Hovedtrækkene er, at

- offentlig støtte må gives til udbedring eller fornyelse af infrastrukturen, som flere serviceudbydere, rederier m.v. kan bruge (bl.a. kajanlæg, lagerbygninger, logistiksystemer, tilkørselsveje, oprensning af sediment i bassiner og sejlrender, isbrydning, afmærkningsbøjer, energi- og vandforsyning)
- offentlig støtte må alene anvendes til de bevilgede formål og ikke til krydssubsidiering
- reglerne skal gælde for havne med en årlig godsmængde på over 1,5 millioner tons om året (11 offentlige danske havne har mere end 1,5 mio. tons i årlig godsomsætning)

Desuden ventes Kommissionen at fremlægge de væsentligste behov for ændringer i Hvidbogen om transportpolitik, der er under revision.

ESPO vil på havnekonferencen fremlægge en ny udgave af forslaget til en europæisk havnepolitik. Særligt tre emner vil blive bragt frem: Havneadministrationen skal have fuld kommerciel frihed til at investere og indgå forretninger på kommercielle vilkår, herunder kunne tilbyde alle former for serviceydelser relateret til havneaktiviteter, enten selv eller i samarbejde med private virksomheder - og behov for klare regler om offentlig støtte til investeringer i infrastruktur samt bedre rammer for at udvikle havnens miljøforhold, også ved udbygninger af havne.

Dagsordenspunkterne på ESPO's havnekonference ligger helt i forlængelse af de synspunkter Danske Havne arbejder for. Tilbage mangler der nu at blive taget op, hvordan vi får skabt en bedre sammenhæng mellem EU-havnepolitik og EU-godstransportpolitik.

ESPO - Generalforsamling den 1. juni 2006

ESPO's bidrag til havnepolitik skal vedtages på ESPO's generalforsamling, som afholdes i tilknytning til havnekonferencen i Stockholm den 1. juni 2006. Danske Havne er repræsenteret ved havnedirektør Jens Peter Peters, ADP A/S, havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus Havn, og sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Danske Havne.

Danske Havne vil på generalforsamlingen arbejde for, at havnepolitikken koordineres med en europæisk godstransportpolitik, som i stadig stigende grad er hinandens forudsætninger i en globaliseret verden, europæiske regler for statsstøtte til infrastruktur i og ved havne samt fuld kommerciel frihed til havneadministrationen.

ESPO's havnekonference den 1. og 2. juni lukker nu meget snart for tilmeldinger, når deltager nr. 220 er registreret.

Lodslov

Så kom det - forslaget til ny lodslov. Forslaget var til første behandling den 18. april og forventes vedtaget inden sommerferien.

Effektivisering og nye samarbejdsflader har længe stået og står øverst på danske havnes ønsker til styrkelse af den maritime transportkæde. Derfor er det også tilfredsstillende, at der foreslås en konkurrenceudsættelse af i første omgang regionallodsningerne, sådan at det statslige monopol nedbrydes. Havnene har naturligvis en væsentlig interesse i dette, da det er den samlede pris og kvalitet af transporten, der bliver udslagsgivende for, om og hvor skibene kommer til at sejle.

Havnene ønsker naturligvis, at denne åbning får en afsmittende effekt på havnelovgivningen, sådan at havnene også kan få mulighed for enten alene eller i samarbejde med andre at deltage i lodsningen. Det er interessant, fordi der i nogle havne findes ressourcer, der med fordel kan udnyttes ud over den udnyttelse, der sker i dag.

Det er naturligvis væsentligt, at der med en lovændring sikres gennemsigtighed også indenfor det statslige lodsvæsen, så en fair konkurrence og forsyningssikkerheden sikres.

Danske Havne finder forslagens bestemmelser til straf helt uacceptabel. Det foreslås, at havnens ledelse skal straffes, hvis havnen modtager skibe, der ikke har benyttet certificeret lods. Strafframmen er bøde eller fængsel indtil 1 år.

Havnen hverken kan eller skal kontrollere, om skibene har certificeret lods ombord – i øvrigt hverken når de kommer eller afsejler? Det er

tilsynets opgave. Men herudover er langt fra alle havne døgnbemandet, og hvordan skal man så kunne vide, om skibet har haft certificeret lods ombord? Det rejser også spørgsmålet om, hvilke sanktioner havnen har overfor et sådant skib. Havnen hverken kan eller skal håndhæve loven. Derfor må denne bestemmelse revideres, når Folketinget nu tager hul på næste runde i forhandlingerne.

Se lovforslaget nr. L210 på Folketingets hjemmeside www.ft.dk



Kilde: Royal Arctic Line

Status på direktiv om bedre terror-sikring af havne

Danske Havnes temadag om terrorsikring den 18. april 2006 i Fredericia var startskuddet til arbejdet med at få implementeret det nye direktiv om terrorsikring af havne. Kystdirektoratet kunne på temadagen meddele, at bekendtgørelsen til direktivet inden længe vil komme i offentlig høring. På baggrund af høringssvar fra interessenter på området, vil vejledningsarbejdet gå i gang – og der forventes at være en vejledning klar i midten af juni 2006. Herefter har havnene ét år til at implementere direktivet, som skal være fuldt ud implementeret senest den 15. juli 2007.

Niels Madsen, afdelingschef hos PET, fortalte om eftermiddagen om terrorisme og hvordan

trusselsbilledet ser ud i Danmark – ikke mindst i forbindelse med havne. PET kunne i øvrigt meddele, at sikringsniveauet i Danmark stadig er på det laveste niveau, da intet tyder på, at der er øgede terrormisici i forbindelse med Danmark. 85 personer deltog i temadagen, hvor der efterfølgende blev afholdt fællesmøde i ERFA-grupperne om terrrorsikring og møde i Danske Havnes Referencegruppe om terrrorsikring.

Administrativ temadag

Danske Havne afholder temadag om administrative forhold den 22. maj 2006 i Århus.

Administrative forhold lyder måske støvet. Men det behøver det langt fra at være. Havnens administration tager sig af en lang række opgaver af vital betydning for havnens drift, effektivitet og rentabilitet.



Kilde: Thyborøn Havn

Der er mange emner at tage fat på, da det administrative personale i havnene varetager en bred vifte af opgaver. Denne gang vil der være fokus på udbud, udvidet ansvar i takt med havnens ændrede opgaver, standardlejekontrakt for arealudleje, hvordan man skal forholde sig, hvis regningerne ikke betales.

Det er søgt at samle et bredere udbud af emner med oplægsholdere, der alle er særdeles godt kendt med forholdene i havnene. Formålet er, at

havnens ansatte ved at være opmærksomme på muligheder og faldgruber kan handle hensigtsmæssigt og forhindre tab og problemer i at opstå.

Målgruppen er havnens administrative ledelse og medarbejdere.

Se program og tilmelding på Danske Havnes hjemmeside www.danskehavne.dk

Ny påtegning til Danske Havnes standardlejekontrakt

Lejere på havnearealer finansierer ofte deres bygninger med realkreditlån. Derfor er det naturligvis væsentligt for såvel lejere som havne, at der findes tilfredsstillende lånebetingelser til disse aktiviteter, og derfor har Danske Havne været imødekommende overfor Realkreditrådets ønsker til en ny påtegning af Danske Havnes standardlejekontrakt.

Påtegningen er et tillæg til standardlejekontrakten, hvor havnen tiltræder, at lejeren giver långiveren panteret i de rettigheder, herunder eventuelle erstatningssummer, som tilkommer lejeren efter lejekontrakten.

Realkreditrådet har ønsket en anden påtegning, fordi der i forholdet mellem låntager altså areallejeren og långiver – realkreditinstituttet - kan være det problem, at långiverne har haft et mere udtalt behov for at sikre långiver/panthavers adgang til at indtræde i lejers rettigheder og pligter. For Danske Havne har det naturligvis været væsentligt at fastholde, at havnen skal godkende lejer eller anden part som lejemålet er overdraget til, ligesom havnen også fortsat skal have en mulighed for mod erstatning at opsigte et lejemål, hvis havnen har en meget væsentlig interesse i at flytte lejeren.

Danske Havne har forhandlet med Realkreditrådet siden december 2004 og det er nu lykkedes at finde en for alle parter tilfredsstillende løsning. Der er derfor udsendt en ny påtegning, som kan anvendes ved indgåelse af nye lejekontrakter.

Vidste du at,

De samlede godsmængder til og fra Danmark i 2025 vil udgøre ca. 175 mio. ton, svarende til det dobbelte af i 2000, hvis transportomkostningerne ikke ændres, og den europæiske økonomiske udvikling fortsætter som hidtil med en gennemsnitlig vækst på ca. 2 % om året. Samhandlen, målt i kroner, vil i samme periode vokse endnu mere og nå et niveau, der er ca. tre gange højere end i dag.

Kilde: Rapport om Fremtidens Godsstrømme, Danmarks Transportforskning

OBS! Danske Havne får ny hjemmeside-adresse og mailadresser

Danske Havne vil nu fremover være at finde på både www.danskehavne.dk og www.danske-havne.dk

Fra den 3. maj vil alle sekretariatets medarbejdere få ny mail-adresse:

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen:

tec@danskehavne.dk

Vicekontorchef Nete Herskind:

neh@danskehavne.dk

Konsulent Helle Eckerøth:

hec@danskehavne.dk

Sekretær Birthe Iwasjow:

bgi@danskehavne.dk

Danske Havne:

danskehavne@danskehavne.dk

Møder og konferencer i maj – juni 2006

- 2. maj: Møde om de nordjyske havnes spulefelter, Frederikshavn
- 2. maj: Møde i Integrationsministeriet om VIS-ordning, København
- 3. maj: Styregruppemøde i Projekt Værditilvækst 2007-2013
- 3. maj: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 4.-5. maj: Kursus om "Havnen i dag og havnen i morgen", Randers
- 8. maj: Miljøstyrelsen besigtiger spulefelt samt arbejdsgruppemøde om

sedimenthåndtering, Aalborg & Frederikshavn

- 8. maj: Møde i Referencegruppen om terrorsikring, Århus
- 9. maj: Isbrydningsrådet, København
- 10. maj: Generalforsamling i Maritime Development Center of Europe
- 18. maj: Konference om Dansk Fiskeri og Akvakultur, København
- 22. maj: Kontaktudvalget for fiskeri, København
- 22. maj: Temadag om administrative forhold, Århus
- 30.-31.maj: BPO generalforsamling og konference, Stockholm
- 1.-2. juni: ESPO generalforsamling og konference, Stockholm
- 7. juni: Møde i Havnemiljøudvalget, Hanstholm
- 7.-9. juni: Fiskerihavnsudvalget – studietur til Skotland og Shetlandsøerne
- 13. juni: Overvågningsudvalget, København
- 15. juni: Møde i Kursus- og Konferenceudvalget, Læsø
- 28. juni: Møde i ESPO, Executive Committee, Bruxelles



Kilde: Nexø Havn