



## Dansk havnestrategi på vej

”Det er ok at vente, hvis det man venter på er godt”.

Sådan har vi det i Danske Havne med Transport- og Energiminister Flemming Hansens længe ventede udspil til en dansk havnestrategi. Et udkast til Dansk havnestrategi 2025 er sendt i høring hos transportens organisationer. Senere i juni udsendes den til offentligheden.

I Danske Havne konstaterer vi med stor tilfredshed, at udkastet til strategi udtrykker vilje til forandring og vilje til at se havne som en integreret del af dansk gods- og persontransport.

Udkastet anerkender, at havne er mere end ”asfalt, kajer og cement ved vandet”. Havne ses og beskrives som transportcentre, med mangeartede funktioner for udveksling af gods mellem transportformerne sø, vej, luft og bane. Danske Havne hilser denne anerkendelse velkommen. Det er netop som transportcentre, havne kan yde et afgørende bidrag til samfundsudviklingen, økonomien og beskæftigelsen.

Det er også vigtigt for Danske Havne, at Dansk havnestrategi 2025 beskriver, hvor og hvordan havne kan indgå i en samlet dansk godstransportstrategi. Danske Havne har længe efterlyst en samlet dansk politik for godstransport, der ser transport på vej, bane, luft og sø i en helhed.

Danske Havne ser frem til at deltage i de mange undersøgelser og afklaringer, der lægges op til i strategien. Det vil styrke dialogen mellem ministerier og aktørerne inden for transport, og det er godt.

*Uffe Steiner Jensen*  
Formand

## Dansk havnestrategi 2025

Transport- og Energiministeriet har udsendt ”Danske havne til fremtidens transportløsninger, Dansk havnestrategi 2025”. Strategien er nu i høring og udsendes i bogform senere i juni.

Strategien for havne svarer til de strategier, der udarbejdes for luftfart og for godstransport på veje. De skal dels behandle den specifikke transportforms udfordringer og muligheder, dels skal de være et bidrag til en fælles godstransportstrategi, hvor transportformerne ses i en helhed.

Desuden er strategierne bidrag til Infrastrukturkommissionens arbejde. Kommissionen skal færdiggøres sit arbejde i oktober 2007.

Dansk havnestrategi 2025 indeholder en status over havnenes udvikling i godsomsætning og organisering og når frem til, at havnene er effektive. ”Havneloven fra 2000 har været et godt redskab”, siges det. Men samtidig skal det på en række områder undersøges, om havneloven giver tilstrækkelig gode betingelser for fremtidens havnedrift.

Den endelige tekst kendes endnu ikke, og her skal kun nævnes de vigtigste spørgsmål og opgaver, strategien peger på skal overvejes nærmere:

- Havne er transportcentre og skal have udviklingsmuligheder som transportcentre
- Havneloven skal koordineres bedre med anden lovgivning, især skattelovgivning, kommunalfuldmagt og organisering af offentligt ejede selskaber.

- Havnenes muligheder for at tilbyde transportrelaterede serviceopgaver kan udvides i takt med salg af aktier i havneaktieselskaberne til private.
- Havnedrift og ejerskab af havnearealer bør overvejes adskilt.
- Skal de statslige infrastrukturpenge fordeles efter havnenes størrelse eller efter projekternes kvalitet?

Desuden beskrives mange udrednings- og undersøgelsesprojekter, som skal medvirke til, at havnenes rammevilkår udvikles og er gode for de mange transportkæder, som havne er med i.

Danske Havne har kommenteret udkast til Dansk havnestrategi 2025. Høringssvaret kan ses her – [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk)

Desuden planlægger Danske Havne at afholde pressemøde om strategien og Danske Havnes syn på strategiens betydning.

## Infrastrukturkommissionen – møder i maj og juni

Arbejdet i Infrastrukturkommissionen tager fart. Der var møde den 16. maj, og der skal være endnu et den 20. juni. Mødet den 16. maj foregik i Københavns Havn og var positivt set fra Danske Havnes perspektiv. Danske Havnes rapport ”Havnes mulighed for at aflaste veje ved investeringer i infrastruktur til og fra havnene” indgik i mødematerialet og blev godt modtaget. Der er kommet øget fokus på helheden i infrastrukturen, så der arbejdes frem mod, at transportformerne hænger bedre sammen. Også godstransport har fået pæn vægt i arbejdet.

Desværre er det ikke udelukkende denne nyhed, som er kommet frem efter mødet. Aviserne har fokuseret på nye broer og motorvejsstrækninger. Det er naturligvis vigtigt at løse de problemer, som motorvejsnettet står over for her og nu. Men det løser ikke noget på længere sigt, at der blot laves flere spor på de eksisterende veje. For med tiden fyldes de også op med biler, og så er vi lige vidt. Derfor er det nødvendigt at se på mulige alternativer, der kan aflaste vejene. Her er søveje og havne det bedste bud. Med forholdsvis få midler til at forbedre veje og jernbaner til og fra havnene kan man forbedre samspillet mel-

lem transportformerne, aflaste motorvejene, forbedre miljøet og spare store udgifter til nye broer og motorveje. Med ordentlige forbindelser vil havnene i deres funktion som transportcentre kunne være afgørende for at forhindre motorvejs-skruen uden ende.

Infrastrukturkommissionens formand, Birgit Aagaard-Svendsen, var anledning til en uheldig debat: Trængslen i Aarhus, Fredericia og København skal begrænses ved at flytte havnene i de tre byer. Formandens ide blev vredet til det yderste i Ingeniøren og TV2/Finans.

Danske Havne reagerede med en pressemeddelelse, der afviste ideen: ”Havnene ligger der, hvor godset skal bruges. I byerne. Hvis havnene flyttes, skal godset bare køres længere med lastbil. Men det er rigtigt, at der mangler gode og sikre adgangsveje til havnene”, udtaler formand, Uffe Steiner Jensen.

Birgit Aagaard-Svendsen skrev efterfølgende en berigtigelse til kommissionens medlemmer og fremhæver her havnenes betydning. Udtalelsen kan ses på Infrastrukturkommissionens hjemmeside, hvor også arbejdet i kommissionen kan følges: [www.infrastrukturkommissionen.dk](http://www.infrastrukturkommissionen.dk) .

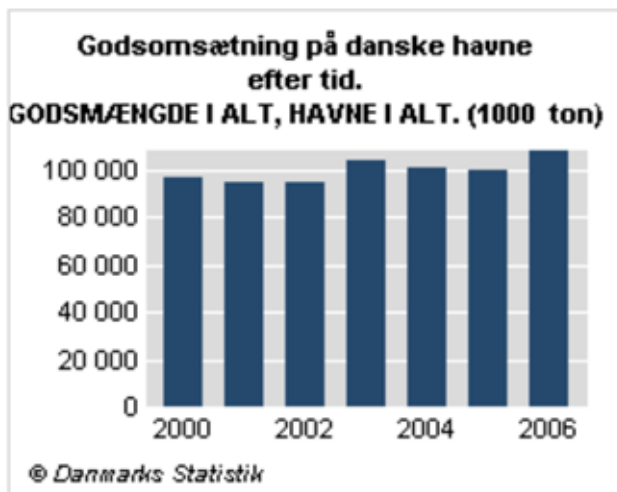


Kilde: NDR

## Godsomsætningen stiger også blandt de mindre danske havne

Så er det officielt: Det går rigtig godt i de danske havne. Danmarks Statistik har offentliggjort den samlede godsomsætning på danske havne for 2006. Den blev på 107 millioner tons, så højt har vi ikke været siden ”de gode gamle dage” uden

broer. Det er en fremgang på ikke mindre end 8 procent siden 2005.



I absolutte tal er væksten først og fremmest sket i de mellemstore og største havne. Men de små havne følger med. Den megen snak om koncentration på få havne og de små havnes snarlige død holder ikke. De kommunale havne, der er medlemmer af Danske Havne, har fra 2000 til 2006 haft en samlet vækst i godsomsætningen på 100.000 tons. Det lyder måske ikke af så meget, men det er en vækst på hele 13%. Så de mindre havne udvikler sig også.

Det er vigtigt, at de mindre havne opretholder deres havneaktiviteter, netop fordi de har en lokal betydning for erhvervslivet og bidrager til at aflaste det øvrige transportsystem.

Se mere på [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

## Godstænkertanken holdt møde 21. maj

Transport- og Energiminister Flemming Hansen indledte mødet i Godstænkertanken. Ministeren præsenterede de mange igangværende initiativer – Dansk havnestrategi 2025, Analyse af vejgodstransport, Strategi for vejgodstransport 2025, strategi for godstransport, hvor der fokuseres på sammenhængen mellem transportformerne og endelig Infrastrukturkommissionens arbejde.

Den fælles strategi for godstransport ventes udsendt inden sommerferien. Den skal medvirke til at placere godstransport centralt i Infrastrukturkommissionens arbejde.

Transportens organisationer i HTS-I og HTS-A – speditører, havnevirksomheder, jernbaner og

vognmænd – gav deres vurdering af analysen af vejgodstransport. Der er stor tilfredshed med analysen og fra begge organisationer en kraftig understregning af behovet for en godstransportstrategi, der ser transportformerne i sammenhæng. Effektivitet og lave transportomkostninger skal være det styrende i samarbejdet mellem transportformerne.

Godstænkertankens møder har en stor del af æren for det gode samarbejds-klima, der er mellem transportens organisationer. Næste møde er i oktober.

## Indkøb af lovligt og bæredygtigt træ

Miljøministeren har fremsat en 9 punkt plan for indkøb af træ. Det betyder blandt andet, at den indkøbsvejledning, der allerede er udarbejdet for indkøb af tropisk træ, skal udvides til at gælde indkøb af alt træ til offentlige institutioner, herunder en række havne. Målet er, at alt træ som indkøbes skal være lovligt og bæredygtigt.



Kilde: ADP Fredericia

Danske havne er indkøbere af store mængder træ til havnebyggeri. Danske havne er ansvarlige virksomheder, og det betyder også, at der ved havnedriften generelt tages både økonomiske, miljømæssige og sociale hensyn. Men det er et essentielt vilkår for danske havne, at de skal drives forretningsmæssigt forsvarligt. Derfor har Danske Havne haft fokus på, at der ikke sættes så høje krav til dokumentation etc., at der rent faktisk ikke kan skaffes træ på det danske marked på konkurrencemæssigt fornuftige vilkår. Derfor ønsker Danske Havne, at man gør lovlighed til et krav og bæredygtighed til en mulighed. På den måde kan man trinvist opfylde minister-

ens plan i takt med at flere skove og plantager certificeres, så bæredygtigt træ bliver tilgængeligt i tilstrækkelige mængder.

Umiddelbart lyder det jo ikke vanskeligt, at havnen som forbruger kan indkøbe træ hos de leverandører, der virker på det danske marked, og forvente, at det er i det mindste lovligt. Men det er meget vanskeligt for forbrugeren at spore træet. Danske Havne har gennem 1½ år deltaget i en arbejdsgruppe under Skov- og Naturstyrelsen for at finde en afbalanceret metode til at opfylde ministerens mål. Skov- og Naturstyrelsen har netop haft et udkast til kriterier for lovligt og bæredygtigt træ i høring.

Fastsættelse af kriterier er først skridt for at finde ud af, hvilke certificeringsmærker, der kan accepteres som tilstrækkelig dokumentation for indkøberen. Næste skridt er at udarbejde en vejledning.

Se mere på Skov- og Naturstyrelsen [www.sns.dk](http://www.sns.dk) og Danske Havnes høringssvar på [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk)



Kilde: ADP Nyborg

## Hvordan forbedres havnens image?

Det var titlen på en konference i Antwerpen den 16. maj. Danske Havne deltog og hjemtog mange gode erfaringer. Konferencens udgangspunkt er en nylig bog af den belgiske professor Erik van Hooydonk, og den har titlen ”Soft Values of Seaports”.

Bogen behandler især de udfordringer, som havne står over for, i forhold til offentlighedens opfattelse af havne. Dernæst gennemgås en

række strategier, som har til formål at øge offentlighedens forståelse for havnenes funktion samt historiske, sociale, økonomiske, kulturelle og miljømæssige betydning. Det er alle emner, havnene i stigende grad bliver nødt til at engagere sig i. Konferencen gav en række gode eksempler på, hvordan man kan gribe de forskellige områder an.

For flere informationer om konferencen og om de konkrete eksempler kontakt: Konsulent Jakob Svane, Danske Havne, [jks@danskehavne.dk](mailto:jks@danskehavne.dk)

## Havn som erhvervsdynamo

Det er ikke kun i Danmark, at havne skaber vækst og arbejdspladser. I Marokko har man også forstået havnens betydning for erhvervsudviklingen. Derfor er man nu ved at udvikle, hvad der skal blive Afrikas største havn. Den kommer til at ligge i Tanger lige ved Gibraltarstrædet – indsejlingen til Middelhavet. Der ventes investeret over en milliard Euro (7,5 milliarder kroner) i havnen og i virksomheder på stedet. Havnens areal bliver på 130 hektar, og den skal primært være container- og færgehavn. Containerhavnen, der udvikles af Mærsk, får 18 meters dybde, 1600 meter kaj og 16 portalkraner. Allerede nu er der planer om at udvide til den dobbelte kapacitet.

Men heller ikke i Marokko kan man nøjes med at investere i havnen. Infrastrukturen i baglandet skal følge med. Derfor bygger marokkanerne 61 km motorvej og 45 km jernbane til at forbinde havnen med baglandet. Det kan måske tjene til inspiration i Danmark.

*Kilde: Oplæg på ESPO's havnekonference i Algeciras*

## Debatoplæg fra ministeriet mangler sammenhæng

Transportministeriet har for nylig udsendt et debatoplæg om trafikale udfordringer i Hovedstadsområdet. Det er på 129 sider, men til trods for de mange sider angriber ministeriet alligevel stort set kun de trafikale udfordringer ud fra en klassisk sektor-tænkning. De initiativer, der foreslås, er sikkert alle nødvendige og gode. Men det er desværre betegnende, at de hver især næsten udelukkende ligger inden for én transportform (eneste undtagelse er ”parker og rejs”) - enten vej eller bane.

Ingen løsninger foreslås for at få en bedre sammenhæng mellem transportformerne på godsområdet, fx. løsning af problematikken omkring kombiterminalen i Høje Taastrup eller bygningen af en ny terminal i Køge. Ingen løsning omhandler Københavns Havn, fx en havnetunnel, så den tunge godstrafik bedre kan komme til og fra. Det enorme behov for distribution i landets største center for forbrug behandles ikke. Og der nævnes ingen indikationer af priserne på de foreslåede initiativer, så de kan vurderes mod hinanden.

Alt dette er overraskende, når ministeriet nu selv skriver i debatoplægget, at infrastrukturen ” kan opfattes som et sammenhængende net” (s. 52). For at løse fremtidens trafikale udfordringer er ministeriet nødt til at arbejde mere målrettet på samspillet mellem transportformerne.

Debatoplægget kan findes på:  
<http://www.trm.dk/sw614.asp>

## Tillykke til Dansk Vejhistorisk Selskab

Dansk Vejhistorisk Selskab kan i år fejre 25 året for sin oprettelse i 1982. I anledning af jubilæet afholdtes den 10. og 11. maj et seminar med titlen ”Vejtransport og andre transportformer - i historisk perspektiv.” Seminaret belyste sammenhænge mellem vejtransporten og de øvrige transportformer – til lands, til vands og i luften.

Danske Havne ønsker Dansk Vejhistorisk Selskab tillykke med jubilæet. Vi noterer os med glæde den fælles interesse i sammenhængen mellem transportformerne.

Læs mere på [www.vejhistorie.dk](http://www.vejhistorie.dk)

## IAPHs havnekonference

International Association of Ports and Harbours holdt havnekonference i Houston, Texas, fra 28. april til 4. maj. Mere end 50 lande var repræsenteret af havnefolk såvel som terminaloperatører, speditører, redere og konsulenter.

Konferencen bød på en faglig stærk opsamling af trends og teknologisk udvikling i transport og logistik. Desuden var der blandt indlæggene flere om den globale økonomiske udvikling, om

styrkeforholdene i den globale handel og vilkår for Short Sea Shipping. Konferencens præsentationer kan downloades fra følgende adresse: <http://www.iaph2007.com>.

Særlig et indlæg skal fremhæves her: Michael Gallis fra Gallis & Associates, USA, talte om den globale revolutions tre kendetegn:

1. Folk, varer og informationer er i stadig bevægelse rundt på kloden
2. En ny geografi, hvor udviklingen skabes i markedsområder, handelscentre og regioner (og ikke i nationer)
3. En ny økonomi med globalisering af markedspladsen og teknologiens påvirkninger af de økonomiske aktiviteter.

Efter den omfattende nedbrydning af handelsbarrierer gennem de seneste 10 år placerer de økonomiske centre og store virksomheder sig efter markedets dynamik og handelsmønstre og kommunikerer i netværk.



Kilde: Køge Havn

Indlægget illustrerer, at meget kan og skal reguleres politisk, men den egentlige udvikling, placering af havne og veje, og dannelse af transportkæder bestemmes af de globale kapital- og transportgrupper. Dansk transportpolitik bør i langt højere grad have dette i erindring.

## Samarbejde mellem europæiske organisationer

Den europæiske havneorganisation, ESPO, er gået ind i et strategisk samarbejde med den europæiske organisation for indlandshavne, EFIP. Samarbejdet kaldes Den Europæiske Havneplatform (PESIP)

De to havneorganisationer er adskilt på grund af de forskellige naturlige udgangspunkter men har erkendt, at fællesskab gør stærk. På mange områder har de to organisationer alligevel ens interesser og holdninger.

Danske Havne byder initiativet velkomment. Der kan bestemt være positive ting at hente ved samarbejde med indlandshavne – for Danske Havne som organisation såvel som for enkelte danske havne. Særlige forventninger knytter sig til indlandshavnernes erfaringer med hurtig overflytning af gods fra en transportform til en anden.

Se mere på <http://www.espo.be/pages/ezine.aspx?newsletter=683>



Kilde: Skagen Havn

## Ny europæisk havnepolitik

Den Europæiske Havneorganisation, ESPO, afholdt d. 31. maj og 1. juni sin årlige generalforsamling og konference. Det foregik i Algeciras ved Gibraltar-strædet i det sydlige Spanien. Havnen er Europas 5-største containerhavn, og det er Mærsk, der driver størstedelen.

Generalforsamlingen var positiv fra et nordisk synspunkt, idet Norske Havne blev optaget som fuldt medlem af ESPO. Også de bulgarske havne fik fuldt medlemskab, mens Rumænien opnåede observatørstatus.

ESPO har i stedet for en skriftlig beretning til generalforsamlingen fået udarbejdet en statusrapport med beskrivelse af de vigtigste markeder og udfordringer for havne. Det er interessant

læsning, som kan anbefales til alle med interesse for området.

Selve havnekonferencen var den formelle afslutning på det seneste års konsultationer om en europæisk havnepolitik. ESPO og EU-Kommissionen lancerede sidste sommer denne proces efter direktivet om havneservice faldt i Europa-Parlamentet. Der har i det sidste år været seks regionale workshops, hvor alle interesserede parter har kunnet deltage og give deres mening til kende.

Stemningen var meget positiv omkring denne åbne form for at skabe politik på europæisk plan. Kommissær Barrot samlede de vigtigste konklusioner i sin afsluttende tale, der må ses som en klar køreplan for europæisk havnepolitik i de kommende år. Der vil næppe komme et nyt forslag til havnedirektiv, men der vil komme andre tiltag, f.eks. om retningslinjer for statsstøtte, one-stop-shopping, IT-redskaber m.m. Til oktober kommer Kommissionen med en officiel udtalelse, der indeholder konkrete forslag.

Indlæg fra konferencen og ESPOs havnerapport 2006-2007 kan findes på ESPOs hjemmeside: <http://www.espo.be>

## Europæisk støjkonference den 11. juni 2007

Noice Management in European Ports (NoME-PORTS) afholder konference om ECOports projekt om støj mandag den 11. juni 2007 i Italien. På konferencen den 11. juni orienteres der om projektet og de foreløbige resultater.

Målet med projektet er at få udarbejdet en best practice guide for støj kortlægning i havne. Projektet er medfinansieret af EU. ECOport organisationen, som er en netværksorganisation, modtager derimod ikke længere EU-støtte, men er rent medlemsfinansieret. Danske Havne har tidligere afholdt et medlemsmøde om organisationen, hvor der løbende kan optages havne som nye medlemmer. CMP har netop tilsluttet sig.

Mere information om konferencen, herunder tilmelding, kan findes på Danske Havnes hjemmeside <http://www.danskehavne.dk>. For yderligere oplysninger om ECOports se [www.ecoport.com](http://www.ecoport.com)

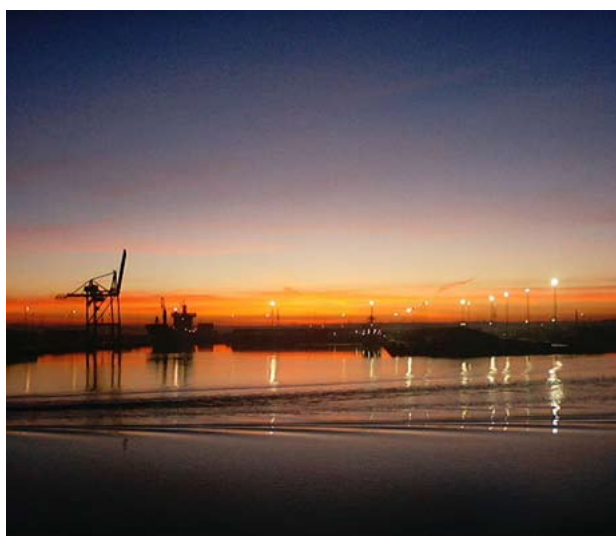
## Udstilling ”Havnen – forretning, liv og bæredygtighed” i Faaborg

Bidragene til Danske Havnes konkurrence ”Havnen – forretning, liv og bæredygtighed”, hvor unge mellem 15 og 20 år bidrog med kunstværker, udstilles i juni på biblioteket i Faaborg. For yderligere oplysninger kontakt venligst Danske Havnes sekretariat.

### Denne måneds citat:

”Ports are the crown jewels of our European transport system”

- EU’s Kommissær for Transport, Jacques Barrot, ESPO’s konference i Algeciras, 30. maj 2007



Kilde: Aalborg Havn

## Møder og konferencer

### juni - september

- 4. juni: Møde i Nautisk udvalg, København
- 7. juni: Konference om logistik i Øresundsregionen, København
- 11. juni: Møde med Forsvarsministeriet om isbrydning, København
- 11. juni: Konference om håndtering af Støjforurening i havne, Civitavecchia (Rom), Italien
- 13. juni: Statusseminar om handlingsplanen for ”Danmark som Europas førende søfartsnation” i Esbjerg, 19. juni i Århus, 22. juni i Svendborg og 26. juni i Aalborg
- 18. juni: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 20. juni: Møde i Udvalg for administration og personale i havne, København
- 20. juni: Møde i Infrastrukturkommissionen, Sprogø
- 22. juni: Seminar Evaluering af Danmark som Europas førende søfartsnation, Svendborg
- 29.-30. juni: Tordenskioldsdage i Frederikshavn
- 2. juli: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 5.-8. juli: Tall Ships Race, Århus
- 17.-19. august: Baltic Sail, Helsingør
- 22. august: Minikonference i Infrastrukturkommissionen, København
- 23.-24. august: Konference om Maritim Sikkerhed, Sundhed og Miljø, Nyborg
- 27.-28. august: Trafikdage på Aalborg Universitet, Aalborg
- 29. august: Møde i Infrastrukturkommissionen, København
- 5. september: Møde i Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg, Hanstholm
- 5. september: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, København
- 6. september: Møde i Vestkysthavnegruppen, Hanstholm
- 7. september: Fiskerikonference, Hanstholm
- 6.-7. sep.: Generalforsamling i BPO, Polen
- 19. september: Møde i Infrastrukturkommissionen, København
- 20.-21. sep.: ESPO Statistiske Komité, Lissabon
- 20. september: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 27. september: ESPO’s Transportkomité, Bruxelles