

**Danske Havne mener****”Vækst i danske havne”**

Så fik vi igen en rapport fra ministerier, der konkluderer at havne som helhed er sunde, veldrevne og effektive virksomheder.

Sidst var det Konkurrencestyrelsen, der i Konkurrenceredegørelse 2003 nåede til dette resultat, og nu fremgår det også af Transportministeriets, Søfartsstyrelsens og Konkurrencestyrelsens rapport ”Vækst i danske havne”.

Det overrasker os ikke, men det er godt at andre også kan se det.

Danske Havne forbereder et høringssvar på rapporten, og vi vil meget hæfte os ved to andre konklusioner, nemlig

- at der savnes konkurrence blandt mæglere og havnevirksomheder i visse havne, og
- at effektivitet og håndteringspris kan forbedres, hvis havne må udføre serviceopgaver.

Det er rigtige erkendelser, og vi kan tilføje, at skal havne udføre serviceopgaver, som i dag er forbeholdt private virksomheder, skal det ske på lige vilkår.

Vækst i danske havne fokuserer på de største havne. Vi anerkender selvfølgelig, at ikke alle danske havne kan være internationale trafik- og

godshavne. Lovgivning og erhvervsfremme må udvikles til at støtte havnene i forhold til de funktioner, de har. Vi deler også rapportens bemærkninger om, at også de mindre havne har en stor betydning for den regionale og lokale erhvervsudvikling.

Rapporten giver os meget at arbejde videre med, og er et godt bidrag til den videre debat mellem erhverv og ministerier, ikke mindst om lovgivning og en samlet strategi for godstransport.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

Økonomien i de danske havne

Efter et års arbejde med indsamlede data fra havne og virksomheder på havnene fremlægger Transportministeriet, Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen nu rapporten ”Vækst i danske Havne”.

Danske Havne har rapporten i høring, og høringssvaret vil blive offentliggjort på hjemmesiden www.danske-havne.dk den 27. september.

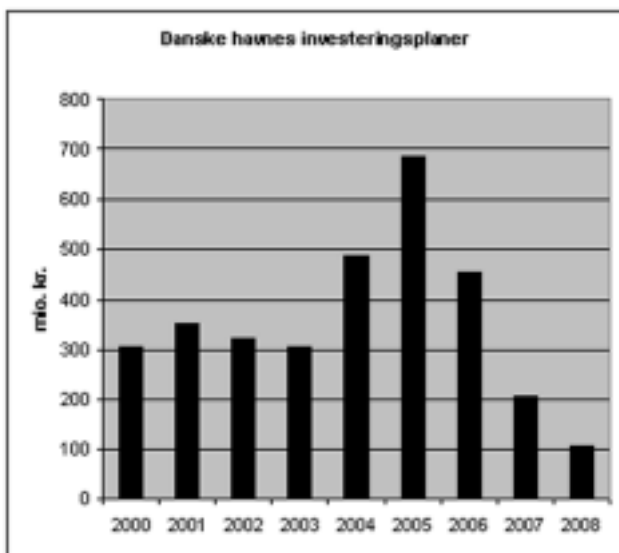
En af konklusionerne fra analysen er, at det er svært at lave sammenligninger, fordi karakteren af de forskellige havne er så forskellig. Det skyldes havnenes forskellige aktiviteter. Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke er fundet nogen klar sammenhæng mellem den økonomiske omsætning og den omsatte godsmængde eller antallet af anløb i den enkelte havn. Nogle steder slår det også igennem, at en stor omsætning hentes fra udleje af arealer, pakhuse og kraner etc., mens det andre steder er de skibsfartsrelaterede opgaver, der bidrager mest.

Der tegnes et billede af havnene som grundlæggende endog meget sunde virksomheder. Der er en høj omsætning og et højt overskud pr. ansat i

havnene. Til gengæld er forrentningen på grund af det store kapitalapparat ret lav, i gennemsnit kun 4,5% p.a.

Det kan trækkes ud af analysen, at havnen med en stor satsning på moderne håndteringsudstyr har gennemført store investeringer gennem de senere år. Men også de mere traditionelle havne har i perioden gennemført endda meget store investeringer. Derfor er det nødvendigt med en omsætning, der kan matche disse behov, og det kan også medvirke til at forklare, hvorfor havnernes afkastningsgrad ikke er bedre, end den er.

Danske Havne har udarbejdet en oversigt over medlemshavnernes foretagne og planlagte investeringer. Denne synes blot at bekræfte, at havnedrift er et kapitalkrævende erhverv.



Kilde: Danske Havne

Danske Havne møder Trafikudvalget på Aalborg Havn

Folketingets Trafikudvalg besøgte den 1. september Aalborg Havn. Efter en besigtigelse af havnen orienterede borgmester Henning G. Jensen og direktør Svend Christensen om havnens økonomi og godsomsætning. Særlig vægt blev lagt på havnens samarbejde med private virksomheder om udvikling og flere servicetilbud. Desuden blev der tid til en grundig orientering om håndtering af sediment og præsentation af spulefelterne.

Danske Havne deltog i mødet, og formanden, Uffe Steiner Jensen, præsenterede foreningens

oplæg til emner, der bør med i en dansk strategi for godstransport (omtales i egen artikel). Desuden gav formanden udvalget en orientering om Danske Havnes opfattelse af rapporten "Vækst i danske havne". Disse synspunkter fremgår af Nyhedsbrevets leder.

Trafikudvalgets medlemmer spurgte meget interesseret til synspunkterne og om fordele og ulemper ved organisering som aktieselskabshavn contra selvstyrehavn.

Strategi for godstransport

Danske Havne har længe efterlyst en dansk strategi for godstransport, som ser transportformerne vej, bane, luft, sø og havne i helhed, og trafikpolitikkerne på Christiansborg er interesserede. Derfor har Danske Havne afleveret et forslag til Trafikudvalget om de emner, der bør være behandlet i en strategi for godstransport.

Forslaget blev givet til Trafikudvalget ved deres besøg på Ålborg Havn den 1. september. Formanden, Uffe Steiner Jensen, understregede behovet for en mere offensiv dansk strategi for godstransport med at konstatere, at

- Danmark går glip af væksten i den internationale transport.
- Havne og søtransport har plads og kompetencer, der skal bruges.
- Strategien for godstransport skal udvikle og prioritere rammebetingelserne.



Kilde: Helsingør Havn

- Alle havne har forskellige funktioner og har forbindelse til forskellige netværk og transportmæglere.

Danske Havne peger på følgende indhold, som helt nødvendigt:

- Bedre statistisk beskrivelse af vareflow fordelt på transportformer, og danske havne vil selv levere en beskrivelse af det gods, der passerer havnene.
- Godstransportens direkte og afledte-samfundsøkonomiske og beskæftigelses-mæssige betydning. Danske Havne vil selv beskrive og eksemplificere forskellige havnes betydning for den regionale og lokale erhvervsudvikling.



Kilde: Hanstholm Havn

- Beskrive ændringer og konsekvenser af de omfattende ændringer i måden transportmæglere og transportvirksomheder organiserer sig på. Her vil Danske Havne bidrage med beskrivelse af havnen som intermodalt transportcenter og havnens muligheder for at formidle kundeorienteret service, som f.eks. one-stop-shopping.
- Intermodalitet og hvad der skal til for at gøre flytning af gods mellem transportformerne hurtig og sikker.
- Oplæg til strategi og politik for gods-transport. Danske Havne vil bidrage med meget konkrete forslag, som kan fremme samspil og respektere afhængighed mellem transportformerne.

Finanslov 2006

Finanslovsforslaget og den efterfølgende folketingsdebat har ikke indeholdt emner, der berører danske havne generelt. Men en udtalelse fra Danmarks Fiskeriforening om begrænsede midler til fremme af kvalitetsfisk, skabte tvivl.

Ifølge Danske Havnes undersøgelse ser bevillingen for FIUF-midler umiddelbart ud til at blive beskåret med 40 mio. kr. årligt fra 2006. Baggrunden for nedskæringen er, at regeringen i 2002 besluttede at forhøje de budgetterede FIUF-midler med 40 mio. kr. årligt i en 4-årig periode (2002-2006). Puljen har derfor været større i 2002, 2003, 2004 og 2005. Nu har Finansministeriet imidlertid besluttet at tilbagejustere FIUF-midlerne til de oprindelige 49 mio. kr. allerede fra 2006.

Hvilken effekt den reducerede FIUF-pulje vil få for fiskerihavnene er svært at sige noget om lige nu blandt andet fordi, at Danmarks Fiskeriforening arbejder på at få forhøjet FIUF-midlerne yderligere til ophug, hvilket i så fald kan komme til at trække væsentligt på det samlede beløb i puljen.

Danske Havne har derfor taget kontakt til Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, for at sikre, at danske fiskerihavnens projekter stadig kan iværksættes under 50/50-ordningen.

Erfa-grupperne holder møde om terrorsikring

Erfa-grupperne afholder møder i september og oktober. Møderne vil være en fortsat drøftelse af behovet for en mere ensartet indberetningsform og standardiserede formularer i forbindelse med skibsanløb. Diskussionen omkring enskiltning vil også fortsætte på de kommende møder. Derudover vil der blive orienteret om indholdet af det nye EU-direktiv om bedre havnesikring, hvor Kystdirektoratet har tilbudt at besøge Erfa-grupperne og komme ud og fortælle om direktivets indhold, og hvordan de danske myndigheder forholder sig. Det er også planlagt, at der fortælles og udveksles erfaringer i forbindelse med de forskellige afholdte øvelser i havnene.

Erfa-gruppe 2 Syd har holdt møde i Esbjerg den 15. september og Erfa-gruppe 3 Øst afholder sit møde i Nykøbing Falster den 20. september. Mødedato for Erfa-gruppe 1 er endnu ikke fastlagt.

Lempelse i sikringsplaner for mindre havne

Maritim Sikring har på baggrund af mange henvendelser udarbejdet et udkast til reglerne om ækvivalente sikringsplaner for mindre havne. De foreslåede regler vil blandt andet indebære, at byrderne i forbindelse med det obligatoriske 24 timers beredskab i en havnefacilitet kan reduceres til de dage, der rent faktisk er fartøjer i faciliteten. Udkastet er sendt til høring i Danske Havnes referencegruppe for sikring af havne.

Fireårs dagen for 11. september

Danske havne markerede fire års dagen for 11. september med en udtalelse af formanden, Uffe Steiner Jensen, hvori han konstaterer, at

1. USA og Europa vil have terrorsikring af havne. De havne, der ikke vil terrorsikre er ude af international skibsfart, og anløb stopper øjeblikkelig. 75 % af Danmarks import og eksport håndteres i havnene. Så vi har intet valg, hvis vi vil handle internationalt.
2. Illegalt våbensalg er større end nogen sinde, og containere og skibe er yndede transportmidler. Formentlig bruges Danmark også som transportrute. Det er politisk besluttet, at også Danmark skal yde sit bidrag til våbenkontrol.

Men der er også grund til bekymring og fleksibilitet:

3. Nogen udnytter vores frygt og bekymring for terrorangreb til at optrappe terrorsikringen. US Coast Guard, Europa Kommissionens kontor for terrorsikkerhed og sikringsfirmaer har forsøgt at gøre trusselsbilledet større, end det er begrundet.
4. Reglerne for terrorsikring er for omfattende for små havne. Det belaster hav-

nens økonomi urimeligt. Vi må have mere fleksible regler, så terrorsikring lever op til kravene de gange om året, hvor skibe i international fart anløber.



Kilde: Nexø Havn

Terrorsikring – 24 timers beredskab

Havnefaciliteternes sikringsplaner beskriver tiltag og procedurer, der skal iværksættes på sikringsniveau 1, 2 og 3. Kystdirektoratet/PET udmelder sikringsniveau. Normalt opererer havnene på niveau 1.

Kystdirektoratet har netop udsendt en mini-vejledning i organisering af beredskab. Vejledningen kan ses på www.maritimsikring.dk

Et væsentligt element i terrorsikring er effektiv kommunikation og hurtig reaktion. Det skal være muligt at komme i kontakt med en nøgleperson 24 timer i døgnet. Denne person behøver ikke nødvendigvis være havnens PSO/PFSO.

Et 24-timers beredskab kan arrangeres på indtil flere måder:

- Havne, som har en fast havnevagt med et 24-timers nummer.
- Havne, som bruger det lokale/kommunale beredskab, hvor der uddannes én eller flere personer som PFSO'er. Havnens 24-timers nummer viderestilles til vagten i det lokale/kommunale beredskab.
- Havne, som går sammen (geografisk eller organisatorisk) og opretter 24-timers beredskab med en fælles PSO.

PIANC konference i København

Bag PIANC gemmer sig International Association of Navigation. Det er en international teknisk orienteret organisation, som søger at binde myndigheder, havne, rådgivere og forskningsinstitutioner sammen. Der udgives en række publikationer og udstedes guidelines til best-practices, som har en bred udbredelse. Der er danske deltagere i en række arbejdsgrupper, ligesom der er danske bidrag i form af offentliggørelse af forskningsresultater til PIANC's årsmøder.

Der er en tradition for, at der mellem de nordiske lande, Island og Estland hvert andet år afholdes et møde for at knytte tættere bånd mellem de nordiske afdelinger og om nødvendigt koordinere indsatsen. I år var den danske afdeling vært. Der var tale om et 3 dages arrangement med en blanding mellem teori og tekniske besøg ved Amager Strandpark, Københavns Havn, Force og DHI.



Kilde: Grenaa Havn

Som noget nyt blev der under mødet afholdt en åben konference også for de danske medlemmer af PIANC. Omdrejningspunktet var havn-by. Der var spændende indlæg om byudvikling, sedimenthåndtering, havneudvidelser, vandrammedirektiv samt tilblivelsen og ideerne bag Amager Strandpark.

Læs mere om PIANC og arrangementet på www.pianc-aipcn.org eller kontakt Danske Havne, hvis der er ønske eller spørgsmål om medlemskab.

Årsmøde i Vestkysthavnegruppen 2005

Vestkysthavnegruppen, som består af fiskerihavnene i Esbjerg, Hvide Sande, Thyborøn, Hanstholm, Hirtshals og Skagen, mødtes den 8. september i Hirtshals. Deltagerne var havnebestyrelser og ledere samt Danske Havne.

Mødet blev indledt af borgmester Knud Størup og efterfulgtes af flere spændende oplæg omkring danske havnes nuværende og fremtidige vilkår for at drive virksomhed både nationalt og internationalt. Særlig vægt blev selvfølgelig lagt på fiskerihavnenes særlige forhold. Mødet blev afsluttet med en rundvisning på Hirtshals Havn og FiskeTerminal Hirtshals.

Familie- og forbrugerminister Lars Barfoed indvier Hanstholm Seafood Center

Hanstholm Havn indvier anden etape af "Den ubrudte Kølekæde" og bliver derved Danmarks mest moderne fiskehåndteringssystem i det nye Hanstholm Seafood Center.

Indvielsen sker som et led i havnens løbende udvikling og forbedring af sine faciliteter for fiskere, fiskeeksportører, havnens øvrige brugere og dermed i den sidste ende forbrugerne ude ved køledisken. Hanstholm Havn forventer, at sorteringsanlægget giver både højere kvalitet og effektivitet i sorteringen samt et bedre arbejdsmiljø for de ansatte.

Indvielsen fandt sted den 9. september. Læs mere på www.portofhanstholm.dk.

Havnekonference i Odense den 28. og 29. november

Danske Havne og Transportøkonomisk Forening (TØF) afholder havnekonference på Hotel H.C. Andersen i Odense den 28. og 29. november.

Konferencens program er næsten færdigt. Det kan siges, at konferencens første dag planlægges indledt af transportministeren efterfulgt af en repræsentant fra Europa Kommissionen.

Om eftermiddagen får deltagerne 6 workshops, som de kan vælge imellem. De er allerede fastlagt, og de fleste oplægsholdere har givet os deres tilsagn. De ser ud, som følger:

- Workshop 1: "Markedssituationen for havne- og containerfart"
- Workshop 2: "Markedssituationen for havne og bulkfart"
- Workshop 3: "Markedssituationen for passager-, krydstogt- og godsfærger"
- Workshop 4: "Nye regler og rammebetingelser for havne (herunder EU-direktiver, havnelov)"
- Workshop 5: "Udvikling i temperaturregulerede transporter"
- Workshop 6: "Havnenes rolle i transportkæden"

Dagen bliver afsluttet med en festlig middag for alle deltagere.

Programmet for den 29. november er stadig i planlægningsfasen, men generelt kan det siges, at der planlægges en paneldebat omkring "havne i transportpolitikken". Derudover opsamles der henholdsvis på rederens, afskiberes, speditørers og havnenes konklusioner.

Alt i alt et spændende og bredspektret program, som forhåbentlig vil trække fulde huse.

EU

Havneservicedirektivet har været til første behandling i Europaparlamentet. Trods kraftige udtalelser for og imod ser det ud til, at direktivet vil kunne vedtages i en form, der søger at regulere konkurrencen mellem havne (ensartede støtteregler og gennemsigtighed) mens konkurrencen inden for den enkelte havn først vil blive reguleret i et senere direktiv.

Danske Havne arbejder for mere, lige og fair konkurrence mellem havnene, og ser det som en klar fordel, at direktivforslaget bliver vedtaget, også i den begrænsede form.

Direktivforslaget ventes endelig vedtaget i marts-april 2006.

Møder i ESPO

Executive Committee holdt møde den 19. september og behandlede som de vigtigste emner Havneservicedirektivet og nye retningslinier for statsstøtte og offentlige tilskud til havne.

Technical Committee holder møde den 23. september og drøfter udvikling af intermodalitet. Desuden skal Kommissionens forslag til regler for statsstøtte og offentlige tilskud drøftes samt udkast til Grønbog om Maritim Politik.

Marine Committee holder møde den 27. september og drøfter sikkerhed, systemet til indberetning af skibsdata Safe Sea Net, direktiv om Affaldsmodtagelse og udkast til Grønbog om Maritim Politik.

Møder og konferencer i september-oktober

1. september: Folketingets Trafikudvalg, Aalborg
8. september: Vestkysthavnenes årsmøde, Hirtshals
9. september: Indvielse af Konsumcenter Hanstholm
14. september: Danske Havnes bestyrelse, København
14. september: Møde med Søfartsstyrelsen om Maritime Task Force, København
15. september: Erfa gruppe 2 om terrorsikring, Esbjerg
19. september: ESPO Executive Committee, Bruxelles
20. september: Erfa gruppe 3 om terrorsikring, Nykøbing Falster
21. september: Havnemiljøudvalget, Fredericia
23. september: ESPO Transport Committee, Gdynia,
27. september: Marine Committee, Bruxelles
12. oktober: 2nd Maritime Security Status Conference, København
14. oktober: Overvågningsudvalget, Aalborg
25. oktober: DAKOFA, Acceptkriterier for affald til deponering, København