



Danske Havne mener

Hvor er sammenhængen?

Danske Havne venter spændt på Transportministeriets udspil til en strategi for intermodalitet. Ministeriet vil sætte fokus på sammenhængen mellem de forskellige transportformer. Det ser Danske Havne som en anerkendelse og forståelse af, at havnen udgør et center for en kæde af transportformer. Da det væsentligste for valg af transportform er tid og økonomi, er det vigtigt, at fokus bliver rettet mod skiftene fra den ene transportform til den anden. En effektiv sammenhæng er selve forudsætningen for, at de intermodale transportere kan blive en succes.

Vi ved, at akilleshælen er den tid og de omkostninger, der er forbundet med omladninger. Danske Havne er, ligesom alle andre, ikke interesseret i, at der holdes liv i noget, der allerede er dødt. Hvis faciliteter ikke anvendes, bør der ikke ofres ressourcer på at give kunstigt åndedræt. Det gælder også opretholdelse af jernbanespor, hvor der ingen trafik er. Men hvordan og hvornår ved vi, at der ingen trafik er? Hvornår ved vi, at der heller ikke kommer nogen trafik?

Transportministeriet har lige sendt et udkast til lov om nedlæggelse af en række havnebaner i høring. Hvis alle parter er enige, er der intet behov for at kaste gode vedligeholdelseskroner i en ”død” bane. Men ønskerne er måske mest

kommet frem, fordi der er ydret ønske om benyttelse af arealerne til andre formål, herunder især byfornyelse og rekreative formål.

Det er også i orden. Men hvis en transportkøber ønsker at benytte jernbanen til en del af transporten, vil uhensigtsmæssig nedlæggelse af havnespor føre til, at ekstraomladninger skal indeholdes: i stedet for jernbane – skib, skal det være jernbane - bil - skib.

Hvis vi skal trængselsproblemerne på Europas veje til livs, så skal vi måske hellere satse på det arbejde, der er i gang med at undersøge de behov, der er for innovation og omstillingsvilje, når der skal tænkes i multimodale transportere.

Derfor ser Danske Havne frem til en god debat og proces om udformning af en dansk godstransportstrategi.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

Esbjerg undersøgelsen

Havnen er dynamo for egnens erhverv

En ny undersøgelse fra Center for Maritime og Regionale Studier i Esbjerg har sat nyt lys på havnes betydning for den regionale og lokale erhvervsudvikling. Undersøgelsen bygger på dataindsamling og interview med virksomheder, der direkte og indirekte har aktiviteter på Esbjerg Havn. Resultatet er overbevisende og kan illustreres ved, at Esbjerg Havn har 64 ansatte og en omsætning på 90 millioner kr. Den afledte effekt af havnen er beskæftigelse af mindst 6.700 årsværk og en omsætning på 8.2 milliarder kr.

Tilsvarende analyser fra blandt andet Erasmus Universitetet i Holland viser endnu større effekt af havneaktiviteter. Det konkluderes også, at den offentligt ejede havn, der samarbejder med

private servicevirksomheder, skaber den største vækst.

Havnens dynamo-effekt gælder ikke bare de største havne, men også mindre havne. Det bør interessere de nye regionale vækstfora, som skal udvikle den regionale og lokale erhvervspolitik.

Danske Havne arbejder på at få undersøgt dynamoeffekten af havne med forskellige geografiske betingelser og af forskellig størrelse. Det skal dels bidrage til havnebestyrelsernes strategiske overvejelser og dels til de regionale erhvervsforas erhvervspolitik. Desuden kan det vise hvorfor Danmark bliver ved med at have så mange levedygtige havne.

Link til undersøgelsen fra Esbjerg:
www.fimus.dk/aarets.htm

Vejledning om klappning

En ny vejledning om klappning af sediment fra havnebassiner og sejløb er på trapperne. Dermed imødekommer miljøministeren et ønske om, at amterne får et ensartet administrationsgrundlag, når de behandler havnenes klappesøgninger. Ministeren nedsatte i foråret en arbejdsgruppe, som skulle komme med et udkast til en klappvejledning. Et udkast blev sendt i høring i slutningen af juni.

Det er et meget bredt sammensat udvalg, hvor såvel Danske Havne, KL, lystbådehavne og sejlere, Kystdirektoratet og Danmarks Naturfredningsforening er med. Amtsrådsforeningen var også inviteret men fandt, at det aftaleudkast, der tidligere var nået mellem miljøministeren, Danske Havne, KL og amterne, var udmærket. Det var også holdningen fra Danske Havnes side. Problemet var, at aftalen aldrig var blevet ført ud i livet.

Bunken blev vendt en gang til. Det medførte blandt andet en række stramminger i forhold til karakteren af det sediment, der umiddelbart kan klappes. Et udkast til klappvejledning kom i høring (se www.danske-havne.dk). Nu venter kun en offentliggørelse.

Det er derfor med stor undren, at Danske Havne ser, at såvel Amtsrådsforeningen som

Danmarks Naturfredningsforening undsiger klappvejledningen. De to organisationer angriber vejledningen for at bidrage til en forringelse af det danske havmiljø. Det hævdes, at det vil svare til ”at bruge havet som skraldeplads”, og at den fremtidige administration vil være langt lempeligere og lemfældigere end den hidtidige.

Det er ikke rigtigt. For det første har der været forskellig administration i amterne, og den ensrettes nu. Der vil ikke være noget belæg for, at amtet med den mest strikte administration skal lægge niveauet for de øvrige. For det andet er der tale om en miljømæssig og økonomisk forsvarlig løsning. Der vil ikke være noget miljømæssigt belæg for at bringe 3 millioner tons sediment til placering på land, sådan som Naturfredningsforeningen forlanger.

For Danske Havne er det afgørende, at klappvejledningen følges op med en administrationspraksis for det sediment, der ikke kan klappes. Det arbejde tages der nu hul på. Der er hårdt brug for, at sedimenthåndteringen bliver set som et hele.



Kilde: Århus Havn

Ansvar og erstatning

Søfartsstyrelsen udarbejdede i 2003 en bekendtgørelse, hvor man besluttede at fastsætte en lavere ansvarsgrænse for de tingskader, skibe under 300 tons forårsager i forhold til den ansvarsgrænse, der gælder for større skibe. Det gav 1996 protokollen til Globalbegrænsningskonventionen mulighed for. Baggrunden er, at de mindre skibe generelt forårsager mindre skader end de større skibe. Redernes maksimale an-

svarsgrænse for tingskader forvoldt af de mindre skibe er i øjeblikket ca. 4,6 millioner kroner.

Danske Havne var betænkelig ved nedsættelsen af ansvarsgrænsen, idet der var usikkerhed om skadernes størrelse. Vi argumenterede også, at der var forskel på skader. Skader forårsaget af et fiskerskib var måske ikke så alvorlige, som de et bunkers skib kunne anrette. Det var dog opfattelsen fra forsikringsbranchen, at de tingskader, som mindre danske skibe laver, ligger under den nye grænse. Søfartsstyrelsen nedsatte derfor ansvarsgrænsen.

Ordningen har nu været i kraft i godt halvandet år. Derfor undersøger Søfartsstyrelsen erfaringerne med ansvarsgrænsen. Hvis der er havne, der har erfaring med skadesstørrelse og ansvarsbegrænsningen, bør sådan viden inddrages i Søfartsstyrelsens evaluering. Kontakt derfor gerne Danske Havnes sekretariat, hvis der er viden, der med fordel kan inddrages i de videre overvejelser.



Kilde: Kolding Havn

Projekt "FISK 2 GANGE OM UGEN"

Som led i projekt "Fisk 2 Gange om Ugen" holder Fiskebranchens Oplysningsudvalg møde den 4. oktober 2005. Projektet har til formål at skabe bedre afsætningsmuligheder for erhvervet gennem forbedret produktkvalitet i kæden fra fangst til bruger og ikke mindst at øge forbrugernes kendskab til fisk og skaldyr. I den forbindelse ønskes der nedsat et rådgivende udvalg inden for forsyning af fisk og skaldyr, som skal

rådgive om bl.a. valg af arter til markedsføringen, kvoter og valg af elementer til fremme af kendskabet til kampagnen i forsyningsledene. De forventes at mødes 2-3 gange om året.

Fødevarestyrelsen afholder nogle events med Madpakken i uge 44 dels på Københavns Hovedbanegård og på fem udvalgte arbejdspladser, hvor man demonstrerer ideer til en god madpakke baseret på de nye kostråd. Fisk indgår, og styrelsen vil gerne, at oplysningsudvalget medvirker med idéer til madpakken. En ide kunne være at slå et slag for fiskefrikadellen til madpakken. Danske Havne er repræsenteret i udvalget, primært for at fremme kvalitet i den ubrudte kølekæde.

Vidste du at

Der går 10,3 millioner passagerer på danske indenlandske færgeruter. Det betyder, at der udføres transportarbejde på 246,6 millioner personkilometer svarende til 32 gange fra jorden til månen og tilbage igen! I alt går der 38 millioner mennesker til eller fra borde på en færge i dansk havn.

Møder og konferencer i oktober-november

- 4. oktober: Møde i Fiskebranchens Oplysningsudvalg, København
- 12. oktober: 2nd Maritime Security Status Conference, København
- 13. - 14. okt: European workshop on heavy metal contaminated, marine sediments, Bremen
- 14. oktober: Overvågningsudvalget, Aalborg
- 14. oktober: Konkurrenceanalyse, følgegruppemøde
- 18. oktober: ESPO, Miljøkomitémøde
- 25. oktober: DAKOFA, Acceptkriterier for affald til deponering, København
- 2. november: Fiskerihavnsudvalget, København
- 8. november: Sekretariatsudvalget, København
- 21. november: ESPO, Bestyrelsesmøde og møde i dansk delegation til ESPO General Assembly

22. november: ESPO General Assembly, og efterfølgende Launciation med inviterede gæster, Bruxelles
28. - 29. nov: Havne- og Transportkonference, Odense
29. november: Danske Havnes bestyrelsesmøde, Odense

ports, Mr. R. Vila De Benavent, DG Transport & Energy, EU Kommissionen

Kl. 12.15-12.30 *Hvad lærte vi af formiddagens indlæg?*

v/Uffe Steiner Jensen, Danske Havne og Jens Hennild, TØF

Kl. 12.30-13.30 Frokost

Havnekonference i november

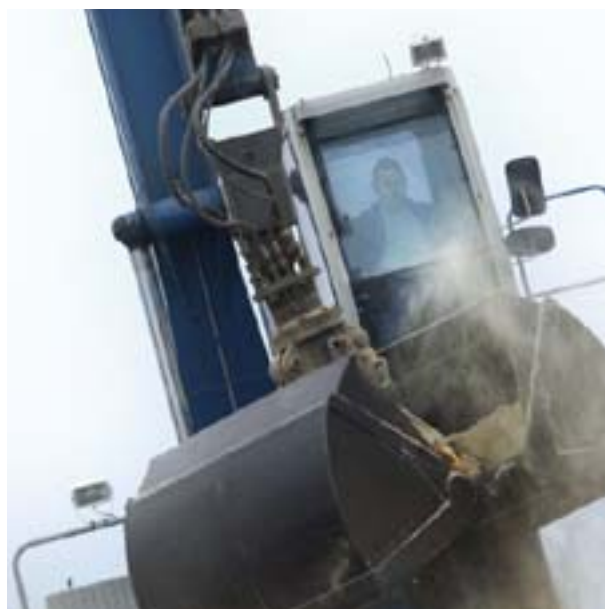
Havne- og Transportkonferencen, som Danske Havne og Transport Økonomisk Forening i fællesskab afholder i Odense den 28. og 29. november, er nu ved at falde på plads. Det er kun tale om et par enkelte oplægsholdere, som endnu mangler at bekræfte deres forhåndstilsagn.

Det er et spændende konferenceprogram, som nu ser dags lys. Det forventes også at blive et tilløbsstykke, hvilket ikke mindst skyldes de udvalgte emners vigtighed og aktualitet, som for øjeblikket fylder meget af dagsordenen på området.

Program og tilmeldingsblanket ventes udsendt meget snart. Det foreløbige program ser ud, som følger:

Mandag den 28. november

Tid	Emne
Kl. 10.00-10.10	Velkomst ved konferenceleder Moderator: Redaktør Henrik Denta, Danmarks Radio
Kl. 10.10-10.50	<i>Udvikling af danske havne og intermodal transport</i> v/Transport- og Energiminister Flemming Hansen (mangler endelig bekræftelse)
Kl. 10.50-11.20	Det maritime kompleks – betydning og udviklingsmuligheder v/Chefanalytiker Steen Bocian, Danske Bank
Kl. 11.25-11.40	Kaffepause
Kl. 11.40-12.15	<i>Søtransport og havne – internationale aspekter</i> v/Head of Unit for short sea shipping, inland navigation &



Kl. 13.30-15.30 **Workshop 1-6**

Konferencedeltagerne vælger en blandt 6 workshops
Hver workshop har en ordstyrer, 3 indlæg og efterfølgende debat. Workshops i 6 separate lokaler

Workshop 1: Markedssituationen for havne og containerfart

Direktør Tommy Thomsen, Mærsk Sealand
Underdirektør og logistikchef Frits Thomsen, Grundfoss

Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus Havn

Workshop 2: Markedssituationen for havne og bulkfart

Direktør Jørgen Hansen, FREJA Transport & Logistics AS (mangler endeligt tilsagn)

Direktør Flemming Sørensen, Copenship A/S
Havnedirektør Jens Peter Peters, Fredericia - ADP

Workshop 3: Markedssituationen for passager-, gods- og krydstogtsfærger

Direktør John Steen-Mikkelsen, Scandlines
Sales Manager Per Schmidt, CMP

Havnedirektør Preben Reinholt, Frederikshavn Havn A/S

Workshop 4: Nye regler og rammebetingelser for havne

I EU arbejdes med nye regler for mere service og konkurrence i havne, statsstøtteregele og terrorsikring. ”Vækst i danske havne” ser behov for at styrke konkurrencen mellem aktørerne i havnen. Er der behov for nye regler og bedre rammebetingelser?

Afdelingschef Claus Baunkjær, Transport- og Energiministeriet

Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Danske Havne

Workshop 5: Udvikling i temperaturregulerede transporter

Transport af fødevarer og fisk er i kraftig vækst. Kvalitet og kontrol er kundekrav. Hvad gør de involverede?

Fiskeeksportør: Direktør Poul Petersen, Thorfisk A/S, Grenå

Havnedirektør Jørgen Buhl, Thyborøn Havn

Chefkonsulent Thor Karup, Told & Skat

Workshop 6: Havnenes rolle i transportkæden

Havnes funktioner er under forandring til at være transportcentre med kobling mellem alle transportformer. Udviklingen præges også af de transportnetværk, havnen har kontakt til. Hvilken rolle mener transportens aktører havnen skal have?

Direktør Per Søholt, DFDS

Direktør Martin Aabak, Danske Speditører

Havnedirektør Thomas Kampmann, Køge Havn

Kl. 15.30-16.00 *Kaffepause*

Kl. 16.00-18.00 Workshop 1-6 gentages. Deltagerne skifter.

Kl. 19.00-02.00 *Middag*



Kilde: Rønne Havn

Tirsdag den 29. november 2005

Kl. 09.00-09.10 Start og morgensang ved konferenceleder

Kl. 09.10-10.10 *Paneldebat: Havne i transportpolitikken*

Mens vejene er trange, er der god plads på vandet og i havnene. Skal havne og søtransport fremmes? Hvordan skal det fremmes? Er der brug for alle havne eller skal stordrift og konsolidering fremmes? Foreløbige tilsagn: Martin Lidegaard (R), Rasmus Prehn (S), Henriette Kjær (C), Gitte Lillelund Bech (V) m.fl.

Kl. 10.10-10.25 *Kaffepause*

Kl. 10.25-11.05 *Muligheder i Østersøregionen*

Forventninger til vækst og øget godstransport til og fra Østersøområdet er store. Hvad kræves af havne og søtransport for at opnå betydelige andele af godsomsætningen?

Oplæg fra den russiske transportminister (afventer tilsagn)

Kl. 11.05-11.15 *Industriens konklusioner*

Jens Hennild, Transport Økonomisk Forening

Kl. 11.15-11.25 *Rederens konklusioner*

Direktør Peter Gellert, DFDS

Kl. 11.25-11.35 *Landtransportens konklusioner*

Direktør Michael Svane, HTS

Kl. 11.35-11.45 *Havnes konklusioner*

Borgmester Uffe Steiner Jensen, formand for Danske Havne

Kl. 11.45-12.00 **Afslutning** på konferencen ved moderator

Der serveres sandwich og vand til at køre hjem på