

Danske Havne

Weldekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Telefon 3370 3137
Telefax 3370 3060
Giro nr. 200 30 31

Ref TEC
tec@kl.dk
Dir 3370 3256

www.danske-havne.dk

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Invitation til Havne- og Transportkonference 2005

16. september 2005

Transportøkonomisk Forening og Danske Havne har hermed fornøjelsen at indbyde medlemmerne af Trafikudvalget til at deltage i den fælles Havnepolitiske konference, samt deltage i paneldebat om "Havne i transportpolitikken".

Konferencen afholdes mandag den 28. november fra kl. 10.00 til tirsdag den 29. november 2005 kl. 12.00 på Radisson SAS, H.C. Andersen Hotel, Odense. Paneldebatten er tirsdag den 29. november kl. 9.00 - 10.00.

Transport- og Energiminister Flemming Hansen er inviteret. Det foreløbige program vedlægges.

Tilsagn er opnået fra Europakommissionen, Danske Bank og fra en lang række af de mest betydende aktører på transportområdet. Foruden indlæg og paneldebat bliver der valgt mellem 6 workshops

Konferencens idé er at belyse hvordan søtransport, havne og transportmæglere kan få en større andel af væksten i den internationale gods- og passagertransport. Konferencen planlægges som et proaktivt og positivt indspil - hvor naturligvis meninger vil brydes, men i en konstruktiv ramme.

Transportøkonomisk Forening, hvor bl.a. Danmarks Rederiforening og Dansk Industri står bag samt Danske Havne samarbejder om konferencen.

Vi forventer et par hundrede tilhørere samt god pressedækning.

Efter aftale med udvalgssekretær Jesper Thinghuus, bedes tilsagn om deltagelse givet til ham. Invitationen dækker deltagelse i konference, middag og øvrig forplejning, men ikke overnatning.



DH

På vegne af TØF og Danske Havne

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hans Berthelsen', with a long, sweeping flourish extending to the right.

Hans Berthelsen

Direktør

Danske Havne

Foreløbigt

Revideret udkast 13. september 2005

Havne- og Transportkonference Radisson SAS, H.C. Andersen Hotel, Odense den 28. og 29. november 2005

Arrangeret af Transport Økonomisk Forening og Danske Havne

Mandag den 28. november

Tid	Emne
Kl. 10.00 – 10.10	Velkomst ved konferenceleder Redaktør Henrik Denza, Danmarks Radio, er moderator
Kl. 10.10 – 10.50	Udvikling af danske havne og intermodal transport v/Transport- og Energiminister Flemming Hansen
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	Søtransport og havne – internationale aspekter v/dir. Fotis Karamitsos, Europakommissionen
Kl. 12.15 – 12.30	Hvad lærte vi af formiddagens indlæg v/Uffe Steiner Jensen, Danske Havne og Jens Hennild, TØF Afrunding af formiddagens debat ved moderator
Kl. 12.30 – 13.30	Frokost
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 + mødesal
	Workshop 1: Markedssituationen for havne og containerfart (undertekst) Dir. Tommy Thomsen, Mærsk Sealand Afskiber : Dir. Frits Thomsen, Grundfoss Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus Havn
	Workshop 2: Markedssituationen for havne og bulkfart (undertekst) Dir. Kurt Skov, Blue Water / n.n. Short Sea Reder: Havnedirektør Jens Peter Peters, Fredericia
	Workshop 3: Markedssituationen for passager-, krydstogt- og godsferger (undertekst) Dir. Søren Jespersen, DFDS Sales Manager Per Schmidt, CMP Havnedirektør Preben Reinholt, Frederikshavn Havn

	<p>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?</p> <p>Afdelingschef Claus Baunkjær, Transport- og Energiministeriet Underdir. Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening Sek.chef Tom Elmer Christensen, Danske Havne</p>
	<p>Workshop 5: Udvikling i temperaturregulerede transporter Transport af fødevarer og fisk er i kraftig vækst. Kvalitet og kontrol er kundekrav. Hvad gør de involverede.</p> <p>Fiskeeksportør: nn Havnedirektør Jørgen Buhl, Thyborøn Havn Chefkonsulent Thor Karup, Told & Skat</p>
	<p>Workshop 6: Havnenes rolle i transportkæden Havnens 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.</p> <p>Bulkreder: nn Dir. Jesper Ellegaard Petersen, Freja Transport og Spedition Havnedirektør Thomas Kampmann, Køge Havn</p>
Kl. 15.30 – 16.00	Kaffepause
Kl. 16.00 – 18.00	Workshop 1-6 gentages. Deltagerne skifter.
Kl. 19.00 – 02.00	Middag
	Tirsdag den 29. november 2005
Kl. 09.00 – 09.10	Start og morgensang ved konferenceleder Redaktør Henrik Denza, Danmarks Radio, er moderator
Kl. 09.10 – 10.00	<p>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?</p> <p>Oplæg fra medlemmer af Folketingets Trafikudvalg og debat med salen</p>
Kl. 10.00 – 10.15	Kaffepause
Kl. 10.15 – 11.00	<p>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</p> <p>Russisk transportminister</p>
Kl. 11.00 – 11.15	<p>Rederens konklusioner Dir. Jesper Lok, Svitser</p>
Kl. 11.15 – 11.30	<p>Afskibers og speditørers konklusioner Dir. Michael Svane, HTS</p>

Kl. 11.30 – 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

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 Kbh. K

Invitation til møde med Danske Havnes bestyrelse

16. september 2005

Tak for sidst ved udvalgets besøg i Ålborg Havn.

Danske Havnes bestyrelse vil gerne invitere Trafikudvalget til en drøftelse af aktuelle havne- og trafikspørgsmål, tirsdag den 29. november 2005 kl.12.00 efter Havnekonference 2005, som holdes i Odense, og hvor Trafikudvalgets medlemmer også er inviteret.

Danske Havne vil i god tid inden mødet fremsende forslag til konkrete emner vi ønsker at diskutere med udvalget, og vi er selvfølgelig meget åbne for at diskutere emner, som Trafikudvalgets medlemmer ønsker drøftet. De emner, der umiddelbart trænger sig på er rammebetingelser for de forskellige grupper af havne og mulige initiativer, der kan forbedre danske havnes internationale konkurrencebetingelser. Desuden vil arbejdet med en strategi for godstransport også være interessant i november.

Bestyrelsen ser frem til mødet og til den fortsatte dialog med udvalget.

- ./. Vedlagt er en liste over medlemmer af Danske Havnes bestyrelse.
- ./. Desuden vedlægges Danske Havnes forslag til indhold i en dansk godstransportstrategi, som udvalget efterspurgte ved foretræde for udvalget den 3. maj. Forslaget blev uddelt til udvalgets medlemmer ved besøget i Aalborg Havn.

Til mødet den 29. november vil Danske Havne være vært ved en arbejdsfrokost kl. 12.00 og forestiller sig mødet til kl. 13.30.

Med venlig hilsen



Uffe Steiner Jensen
Formand
Danske Havne



Hans Berthelsen
Direktør
Danske Havne

Bilag: Medlemmer af Danske Havnes bestyrelse, september 2005

Formand, borgmester Uffe Steiner Jensen, Fredericia
Næstformand, havnebestyrelsesformand Ole Lund-Hermansen, Nykøbing F.
2. næstformand, havneudvalgsmedlem Hans Lund, Skive
Havnebestyrelsesmedlem Søren Clemensen, Randers
Borgmester Iver Enevoldsen, Hvide Sande
Borgmester Anker Boye, Odense
Borgmester Henning G. Jensen, Aalborg
Adm.direktør Henning Hummelose, Copenhagen Malmö Port AB
Borgmester Louise Gade, Århus
Havnebestyrelsesformand Kaj Schmidt, Thyborøn
Havnebestyrelsesmedlem Dan Madsen, Esbjerg
Havnebestyrelsesformand Sten Drejø Hansen, Kalundborg
Udvalgsformand Uffe Korsgaard, Nykøbing Mors
Observatører:
Adm.direktør Niels Bergh-Hansen (Elsam Kraft A/S), Foreningen af danske
Privathavne
Havnedirektør Svend Christensen, Aalborg (Sekretariatsudvalget)

NOTAT

Strategi for godstransport

30. august 2005

Godstransport er i kraftig vækst over alt. Skibsfarten og det internationale marked for søtransport er i konstant udvikling, og opererer på et globalt og konkurrencepræget marked. Markedet er præget af nye former for samarbejde, sammenslutninger og alliancer, som nedbryder den gamle adskillelse mellem transport på vej, bane, luft, havn og sø. Kombination mellem transportformerne vinder frem.

Danmark har stærke kompetencer på transport og markedet for koordinering af transport. Væksten i markederne for transport og koordinering af transport ligger langt over andre brancher, og Danmark har de bedste forudsætninger for at vinde yderlige andele i Europa og globalt. Det er containerudviklingen i Århus Havn og bil-distribution i Københavns havn beviser på.

Målt i beskæftigelse tæller transport og tilknyttede erhverv mere end 200.000 ansatte. Det er blevet et hovederhverv.

Trods denne vækst og trods store investeringer i havne faldt godsomsætningen i danske havne i 2004 og trængselsproblemer i de store europæiske havne førte til stor vækst i landevejstransport.

Danske Havne kan på tre fronter bidrage til at øge markedsandelen og aflaste trængslen på vejnettet:

- De store europæiske havne er overbelastede og skal aflastes af mindre havne. Her har de større danske havne et stort potentiale.
- Danske havnes potentiale for den regionale erhvervsudvikling er langt fra udtømt, men kræver udvikling og oplysning for at blive et alternativ til den prisbillige og effektive landevejstransport.
- Danske havne og transportkoordinerende virksomheder skal udvikle hurtigere, billigere og mere omfattende service.



Politisk ønskes:

- En sammenfattende strategi for godstransport, hvor samspil og afhængighed mellem transportformerne ses i en helhed.
- Mere målrettede rammebetingelser.
- Støtte til udvikling af hurtig og sikker omladning mellem gods på bil, bane, fly og skib (intermodalitet). Havnes potentiale som intermodale transportcentre er stort

En dansk strategi for godstransport skal tage udgangspunkt i den globale transportudvikling, de internationale markeder for søtransport og de internationale netværk, der er bestemmende for hvor væksten i transport skal ske. Dette sigte vil også styrke Danmarks position ved forhandling af EU's transportpolitik, hvor hvidbogen om transport skal behandles i 2006.

De største danske havne er med i globale transport og logistik netværk, andre er med i europæiske netværk og de mindre erhvervshavne knytter an til nationale netværk. Enkelte havne søger at favne alle former for gods- og passagertransporter, men specialisering er den helt dominerende tendens. Opgaver og mulige funktioner er søgt skematiseret i fig. 1.

Fig. 1 Havnes mulige fordeling efter netværk og opgaver

Transport og logistiknetværk	Globalt	Oversøisk Containerfart Førerløse biler Produkter (ex. vindmøller) Fisk og Fødevarer		
	EU	Container og trailerfart Krydstogtskibe Bil-, passager- og godsfærger Produkter (ex. vindmøller) Fisk og Fødevarer	Container og trailerfart Korn og foderstoffer Bil-, passager- og godsfærger Råvarer og produkter Fisk og fødevarer Kul, træflis, olie og benzin	Korn og foderstoffer Fisk og Fødevarer Konsumcenter (fisk) Råvarer og produkter
	Danmark		Korn og foderstoffer Bil-, passager- og godsfærger Råvarer og produkter Olie og benzin Sten, grus, cement	Korn og foderstoffer Fisk og Fødevarer Konsumcenter (fisk) Olie og benzin Sten, grus, cement
		Intermodalt transportcenter	Havne med potentiale til aflastning af veje	Regional erhvervshavn

Hver havn må lægge sin strategi for hvilken udvikling man søger. Det er vigtigt i strategiarbejdet at kende de statslige og europæiske prioriteringer i

erhvervsudvikling og transport. En dansk strategi og politik for godstransport med klare mål og prioriteringer, er afgørende for havnes muligheder for at definere egne mål og opgaver.

Danske Havne har over for Trafikudvalget givet tilsagn om at udarbejde en oversigt over emner, som kan udgøre en godstransportstrategi. I det efterfølgende giver vi et bud på, hvad der i hvert fald bør behandles. Hvis andre ønsker en mere omfattende analyse, bidrager vi gerne, men hellere en fugl i hånden, end

I kursiv er angivet hvilke bidrag Danske Havne vil bistå med.

Bemærkninger og forslag til indhold i undersøgelserne er velkomne.

1. Fremtidens godsstrømme

Mængder, art og transportform

Beskrivelse og statistik over de typer af gods, der skal transporteres, deres forventede udvikling, lokalisering af markeder, typiske transportafstande og mulige transportformer. En fremskrivning af den forventede samhandel med de nye EU-lande, især de baltiske lande og Polen vil være vigtig, men de udviklingsmuligheder den globale udvikling i produktion og markeder giver for dansk godstransport vil de nærmeste 5-10 år være af større betydning.

Fokus er typisk på gods i containere, men det er meget vigtigt, at også andre måder at transportere gods, f.eks. tanklast, stykgods (møllevinger), tørlast (grus, sten, biler, kul), olie behandles. Det skal fremme muligheder for at prioritere de mest optimale transportruter og transportformer for dette gods, og er især vigtigt hvis vejnettet skal aflastes.

Fremskrivning af trængselsproblemer på motorveje, i lufthavne og i de store europæiske havne vil også være væsentlig for politiske beslutninger om omlægning af transportmønstre. Eksempelvis kan nogle danske havne ved en rigtig satsning blive aflastningshavne for de store nordeuropæiske havne, der har massive trængselsproblemer.

Transportministeriet præsenterer til oktober 2005 en "Identifikation af hvilke varetyper og transportafstande, der i særlig grad gør intermodale transporter interessante i forhold til transporter til og fra Danmark". Behovet for at supplere Transportministeriets data må vurderes, når rapporten foreligger. Inspiration til beskrivelse kan også hentes i Transportrådets "Godstransport" fra 2001.

Danske Havne vil udarbejde oversigt over godsstrømme gennem danske havne, estimere udveksling af gods mellem transportformerne i havnene og give en oversigt over de væsentligste udenlandske eksport- og importhavne.

Økonomi, miljø og beskæftigelse (bæredygtighed)

Beskrivelse og statistik over transport- og logistikerhvervenes forventede samfundsøkonomiske og beskæftigelsesmæssige betydning. Danmarks Statistik leverer solide data om dagens økonomi og beskæftigelse og bør suppleres med fremskrivninger i forhold til den forventede organisering af transport- og logistikerhvervene. Også Europakommissionens arbejde med transportstrategi vil bidrage med beskrivelser og statistik.

Danske Havne vil i notat beskrive og eksemplificere havnens betydning for oplandet, det regionale erhvervsliv og den regionale erhvervsudvikling.

Transportformernes forskellige miljøbelastning og fremskrivning af de forventede miljøbelastninger under hensyntagen til udvikling i teknologi og brændstof. Om muligt bør omkostninger til at udbedre og forebygge miljøbelastning fra de forskellige transportformer medtages.

Danske Havne vil beskrive havnenes miljøforhold som bidrag til en samlet analyse af miljømæssige fordele og ulemper ved forskellige transportformer.

De fagretslige aftaler og forskellige nationale aftaler om løn, hviletid, faggrænser og arbejdsmiljø nærmer sig gradvis europæiske standarder. Men blandt andet reaktionerne fra de europæiske faglige organisationer på Europakommissionens forslag til liberalisering af havnetjenester viser, at også en fremtidig transportpolitik må tage højde for disse aspekter.

2. Fremtidens organisering af godstransport

Ændringer i transportens og transportvirksomhedernes organisering

Transporterhvervene er i hastig omstilling for at få del i og tilpasse sig de nye globale og europæiske transportmønstre. En del af udviklingen er større økonomiske enheder, outsourcing af delydelser og sammensmeltning med kompetencer i andre brancher, især logistik og spedition. Transportfirmaer bliver transportkoordinator, ofte både internt og eksternt for kunderne. Eksempelvis har transportfirmaer, der tidligere var ejere af store vognparker, specialiseret sig i at løse alle former for transport for kunden (import af halvfabrikata, transport i forbindelse med produktionen, transport til salgsled, transport og opstilling hos kunder, modtagelse af ordrer og registrering af produktionsbehov, reparation og kundeservice) og vognparken er udflaget eller solgt til vognmænd, der kører på kontrakt for den tidligere ejer. Andre eksempler på brancheglidning er havne, der bliver transportcentre og formidler samarbejde om One-Stop-Shopping, skibsredere bliver også terminaloperatører (Mærsk-Sealand) og speditjonsfirmaer bliver også luftfartsselskaber (UPS).

Kravene til transportkoordinatorer vil være, at de på globalt, europæisk og nationalt plan skal kunne kombinere de specifikke kvaliteter ved de enkelte transportformer. Det stiller store krav til uddannelse og efteruddannelse. Kommissionens Hvidbog om transportpolitik (2001) beskæftiger sig med udvikling af funktionen transportkoordinator.

Det er vanskeligt at gennemskue de samlede konsekvenser af de mange udviklingstræk, men det er vigtigt at forsøge for at kunne udnytte strukturændringerne i transportpolitikken. Transporterhvervene er erhverv, der vil og kan selv, og politikerne kan styrke dem med de rigtige rammebetingelser.

Danske Havne vil dokumentere og beskrive havnenes funktion og styrke som intermodale transportcentre og formidler af "One-Stop-Shopping" service.

3. Intermodalitet

Hurtig og smidig overførsel af gods mellem transportformerne er en forudsætning for at arbejde med kombination af transportformer, når der samtidig skal sikres kunderne og de enkelte varegrupper en sikker, effektiv og prisbillig transport.

Transportministeriet har sat fokus på intermodalitet i sit forsøg på at bidrage til en samlet transportpolitik. Et udkast til strategi for intermodale transport vil blive diskuteret med erhvervslivet i oktober 2005 og fremlægges derefter. Et væsentligt sigte er at bidrage til udvikling af muligheder frem for at nå målene med straf og afgifter.

Udvikling af intermodalitet har to vigtige aspekter: samarbejde mellem forskellige transportvirksomheder (behandlet i forbindelse med arbejdet på afsnit 2) og nye tekniske løsninger.

Behov for tekniske løsninger har været et tema i flere år, men flere gode tiltag har endnu ikke resulteret i mere perspektivrige løsninger, f.eks. har forsøg på at fremme nye skibstyper til nærsøtransport ikke haft tilstrækkelig kommerciel interesse trods et velbegrunder teoretisk behov. Incitamentet til teknologisk nyudvikling af nærsøtransport bør undersøges.

Et andet område, hvor den offentlige regulering kan bidrage er forhandling og vedtagelse af ensartede nationale og internationale standarder for transportmidler, containere, laste- og losseudstyr m.v., der kan fremme omladning af gods fra en transportform til en anden og fremme global handel.

4. Strategi og politik for godstransport

Beskrivelse af de gældende danske og europæiske rammebetingelser i transportpolitikken (skat, afgifter, miljøkrav, kontrol, incitamenter, uddannelse, statsstøtte) og prioriteringer i transportpolitikken og i godstransporten.

Beskrivelse af konkurrenceforhold i godstransporten, dels mellem transportformerne og dels inden for hver transportform, f.eks. karakteren af konkurrencen mellem havne, hvor de væsentligste konkurrenter for erhvervs- og fiskerihavne ligger i udlandet. Analysen "Vækst i havne", som netop er sendt i høring, forventes at belyse væsentlige konkurrenceforhold mellem havne.

Beskrivelse af de utilsigtede barrierer der opstår, når 11 ministerier og flere styrelser iværksætter initiativer og fastsætter nationale regler for hver deres del af transporterhvervene og transportkæderne.

Beskrivelse af hvilke instrumenter og rammebetingelser, der kan anvendes i forhold til den forventede udvikling af transport- og logistikerhvervene, både nationalt og på europæisk plan. Særlig beskrivelse af de instrumenter, der kan anvendes i forhold til samspil og afhængighed mellem transportformerne. Erhvervsministeriet udgav i 1998 "Logistik og godstransport – erhvervspolitisk strategi for transporterhvervet", som kan danne udgangspunkt for denne beskrivelse og en samtidig evaluering af strategiens næsten hundrede tilsagn og initiativer.

Danske Havne vil udarbejde konkrete forslag til lovgivning, initiativer og incitamenter, der kan fremme en fælles dansk strategi for godstransport, som bygger på samspil og afhængighed mellem alle transportformerne.

Afsnittet afsluttes med et forslag til en sammenhængende strategi og politik for godstransport, på kort og på langt sigt.

Forslaget kan danne grundlag for en temadrøftelse mellem Trafikudvalgets medlemmer, berørte ministerier og transporterhvervene.