

Regeringens aktuelle syn på dansk og europæisk havnepolitik

Jeg vil gerne sige tak for lejligheden til at fortælle om regeringens aktuelle syn på dansk og europæisk havnepolitik på denne havnekonference i Kolding arrangeret af Transportøkonomisk Forening og Danske Havne.

Mange havne har ambitioner om at være den største. Under alle omstændigheder er der tale om en fantastisk mangfoldighed blandt de danske havne.

Det var ikke uden grund, at Oswald Helmuth kunne synge:

”Jeg kører mig en tur langs med havnen
jeg må ned og se hvad der sker”

Jeg har talt med mange havne i løbet af året. Senest var jeg på besøg i Kalundborg Havn, hvor de fortalte mig, at havnen var den største danske kornhavn.



Ved andre lejligheder har jeg fået at vide, at

- Hanstholm Havn er Danmarks største fiskerihavn,
- Århus Havn er den største containerhavn,
- Esbjerg Havn er den største ro-ro havn,
- Fredericia Havn er den største havn og største oliehavn,
- Københavns Havn er den største havn for krydstogtskibe,
- Odense Lindø-terminal er den største skibsværftshavn og
- Helsingør Havn er den største passagertransporthavn.



- Svanemøllen Havn er den største lystbådehavn for fastliggere

Jeg kan altså konstatere, at næsten alle danske havne er Danmarks største.

Dynamikken i havnene før som nu kalder på fantasien og interessen.

Fra min tid i det private erhvervsliv har jeg erfaring for, at det er nødvendigt at skabe sig sin egen profil for at overleve.

Det er derfor en fornøjelse at se, at flere og flere havne udarbejder Masterplaner for deres havne, senest i Kalundborg og Køge havne.

Tidligere har vi også set Masterplaner for en række havne som f.eks. Ålborg, Århus, Esbjerg, København, Fredericia, Hirtshals med flere, hvor planerne i flere år har været rettesnor for havnenes udvikling og indsatsområder.



*Udvikling af
danske havne*

Danske havne er helt centrale for at løse fremtidens transportudfordringer.

Havnene og godstransporten er et brohoved i globaliseringsudviklingen.

Havnene og godstransporten er på den måde forbindelsen mellem erhvervslivet og forbrugerne, og berører dermed os alle.

Erhvervet er derfor en meget vigtig og betydelig nøglespiller i udviklingen af den danske velstand.

Havnene er centrale knudepunkter for at godstransporten kan fungere effektivt med transportkæder fra dør til dør – og denne er en forudsætning for den globalisering vi er midt i og en del af.

*Stigende
godsmængder*

Danmarks samlede udenrigshandel var i 2005 ca. 100 mio. tons gods.



Den internationale samhandel forventes fortsat at vokse i de kommende år, og Danmarks Transportforskning skønner, at godstransporterne til og fra Danmark vil vokse med mere end 75 pct. frem til 2025.

De større transportmængder giver mere trafik, og trafikken medfører et større pres på infrastrukturen. Det giver trængsel og deraf følgende forsinkelser, forurening m.v.

*Godstransportens
tænketa*

De nye udfordringer, var en afgørende begrundelse for at jeg i foråret 2006 nedsatte ”Godstransportens tænketa

I Tænketa er alle transportformerne og Danske Havne repræsenteret. Hensigten er at udvikle dialogen mellem transportformerne om fremtidens rammer for udviklingen af transporterhvervet.



Det er nødvendigt for at kunne håndtere de stigende godsmængder. I den sammenhæng spiller havnene en helt central rolle, og de skal naturligvis deltage i at løse disse udfordringer.

Infrastrukturkommissionen

Ved det sidste møde i Tænketanken kunne jeg oplyse, at Regeringen vil nedsætte en Infrastrukturkommission.

Infrastrukturkommissionen er nu nedsat, og navnene på medlemmerne er offentliggjort.

Blandt de 19 medlemmer er formanden Birgit Aagaard-Svendsen, direktør fra J. Lauritzen A/S og Hans Bertelsen, direktør for Danske Havne.

Kommissionen skal det kommende år analysere fremtidens behov for infrastruktur og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen.



***Regeringens
investeringsplan***

Det er ambitionen, at
Infrastrukturkommissionens
konklusioner skal være afsæt for
regeringens arbejde med en ny
investeringsplan.

Kommissionen skal give os et samlet
overblik over de centrale udfordringer
på trafikområdet i de kommende 20-30
år.

Som et vigtigt led i
Infrastrukturkommissionens arbejde,
har jeg planlagt at indkalde blandt andet
transporterhvervet og
transporterhvervets organisationer til en
stor transportkonference, hvor
udfordringer og muligheder kan drøftes
med kommissionens medlemmer.

På den måde vil transporterhvervet
kunne give et vigtigt input til
kommissionens videre arbejde.



Når politikere siger ”vi nedsætter en Kommission”, så tænker mange mennesker, at der er tale om en syltekrukke.

Det er der ikke tale om her. Kommissionen skal afslutte sit arbejde senest oktober 2007, så der bliver tale om en dynamisk Kommission.

Havneprojekt

Vi har stillet os spørgsmål om havnenes rolle og bearbejder for tiden dette spørgsmål, og de rammebetingelser vi fra statens side giver erhvervet.

Havnene og havnevirksomhederne har naturligvis en central rolle i disse overvejelser. Spørgsmål vi stiller os selv er:

- Hvordan vi styrker havnene som en del af det danske transportlandskab?



- Hvordan understøtter vi den mangfoldighed, som karakteriserer havnene, hvor nogen udvikler sig til store containerhavne, mens andre omdannes til spændende rekreative eller boligmæssige områder?
- Har havneloven tilstrækkeligt internationalt udsyn i den globaliserede produktionsstruktur?

Det er noget af det, vi ser på - hvad kan vi gøre fra statens side? Det vil vi selvfølgelig gerne høre jeres syn på.

Min grundholdning er at markedet, og ikke myndighederne skal styre udviklingen. Men her er der måske andre holdninger, som jeg vil lytte til.

Skal man f. eks. prioritere landanlæg til bestemte havne og "pege" på de vigtigste havne?



Jeg håber på, at også
Infrastrukturkommissionen vil tage
dette spørgsmål op. Det også i lyset af de
tilsvarende overvejelser, der gøres i
andre lande bl.a. Sverige om udpegning
af de vigtigste havne.

Det glæder mig derfor særligt, at Danske
Havne deltager i
Infrastrukturkommissionen.

Regeringen har for nylig udsendt et
oplæg om mulighederne for ”Bedre
samspil mellem transportformerne”.

Centralt i dette står forståelsen af, at
hver enkelt transportform er nødvendig
for gennemførelsen transportkæderne
fra dør til dør.

Havnene og havnevirksomhedernes evne
til at kunne tilbyde en tilstrækkelig
frekvens i antal afsejlinger og en
tilfredsstillende omladningstid vil være



afgørende for at udvikle yderligere effektivitet.

I oplægget ”Bedre samspil mellem transportformerne” peges på, at de enkelte transportformers stærke sider skal udnyttes bedre.

I havnene skal arbejdsdelingen og samarbejdet mellem de enkelte havne styrkes for at høste stordriftsfordele og gennemføre en løbende effektivisering af driften.

*Intermodale
havne*

Specialiseringen og stordriftsfordelene har allerede medført, at f.eks. Århus Havn i praksis er anerkendt som det centrale internationale container-knudepunkt, mens København - Malmø fungerer som Øresundsregionens feederhavn.

Også løstrailertrafikken i havnene viser entydige tegn på specialisering og udnyttelse af stordriftsfordele.



Esbjerg er den største havn for international løstrailertrafik, mens de nationale transporter af løstrailere sker via Århus og Kalundborg havne.

I rapporten anbefales det, at rette fokus mod at undersøge muligheden for at sikre effektive adgangsveje til de danske havne.

***Intensiv
udnyttelse af
infrastruktur***

Ud over nye infrastrukturinvesteringer kan også andre tiltag medvirke til løsningen af det stigende transportbehov.

Jeg tænker aktuelt på mere intensiv udnyttelse af de eksisterende infrastrukturer gennem anvendelsen af modulvogntog.

***Hvad er
modulvogntog***

Modulvogntog er lange lastbiler, hvor to modulvogntog som tommelfingerregel kan transportere samme godsmængde som tre almindelige lastbiler.



En række analyser viser, at modulvogntog medfører betydelige driftsøkonomiske og miljømæssige besparelser.

Betydelig efterspørgsel fra erhvervslivet

Der har været en betydelig efterspørgsel fra erhvervslivet efter en ordning, der muliggør kørsel med modulvogn på det overordnede vejnet.

Også Danske Havne har gennem en henvendelse til mig talt for at 13 danske havne kunne deltage i forsøget.

Trafikforlig for Finanslov 07

Det er derfor glædeligt, at jeg i det netop indgåede trafikforlig for finansloven 2007 kan se frem til 85 mio. kr. til at gennemføre et landsdækkende forsøg med modulvogntog i perioden 2008-2011.

Med trafikforliget er det forudsat, at der etableres forbindelse bl.a. til transportcentre i umiddelbar tilslutning



til motorvejen og til havne med international godstransport.

Havne i forsøget Forsøget vil omfatte havnene i Hirtshals, Frederikshavn, Ålborg, Esbjerg, Fredericia, Århus, Kalundborg, København, Helsingør og Rødby.

Det er vigtigt, at vi ikke går på kompromis med sikkerheden. Det kræver ombygninger af vejnettet, så de lange vogntog kan komme rundt på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Tilpasninger af vejnettet til modulvogntog vil ske i 2007-08, hvorefter forsøget starter op ved udgangen af 2008.

EU initiativer Det er ikke kun i Danmark, at der tages initiativer for havnenes udvikling.

EU har under programmet for transeuropæiske netværk etableret to



støtte støtteprogrammer dels Marco Polo og dels Motorways of the Sea

Formål er at aflaste vejnettet samt forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem

Marco Polo projekter

Mit ministerium står parat til at være behjælpelig i forbindelse med ansøgninger om støtte til Marco Polo projekter, hvor der kan ydes støtte til udvikling af container og løstrailer transporter.

Motorways of the Sea

Tilsvarende står ministeriet parat til at yde assistance til udformningen af ansøgninger om Motorways of the Sea projekter, der særligt omfatter støtte til infrastruktur, men også til udstyr og faciliteter.

For så vidt angår Motorways of the Sea vil jeg henlede opmærksomheden på, at



Transport- og Energiministeriet sammen med Søfartsstyrelsen i september måned offentliggjorde et udbud om Sømotorveje i Østersøen.

Udbuddet slutter primo januar, hvorefter de indkomne tilbud vil blive evalueret.

Vi forventer, at der vil komme en række gode tilbud, som i den sidste ende vil kunne modtage støtte i Motorways of the Sea programmet.

Sikring af danske havne

Sikkerhed i havnene er centralt for EU og Danmark. En ny bekendtgørelse om sikring af havne og havnefaciliteter er trådt i kraft i oktober 2006.

Den er et resultat af et meget godt og nært samarbejde mellem ministeriet og Danske Havne. Jeg vil gerne her takke Danske Havne for den aktive indsats og takke havnene for Jeres positive og



pragmatiske måde at arbejde med dette vigtige emne på,

EU havnepolitik

I marts 2006 trak formanden for Kommissionen det såkaldte Havnetjenestedirektiv om adgang til at udføre havnetjenester tilbage på grund af manglende støtte til direktivet.

Fremtidige EU Havnepolitik

Allerede i juni måned 2006 igangsatte Kommissionen en debat om den fremtidige havnepolitik i EU.

Udfordringerne

Udfordringerne for en fælles EU havnepolitik er

- øget vækst i transporterne,
- stigende containerisering af gods,
- større fokusering og brug af logistik i produktion- og transport,
- bedre security på det maritime område,



- øget opmærksomhed om miljøet.

*Kommissionens
bud på initiativer*

Kommissionen understreger behovet for en lovmæssig tryghed for investeringer, og fremhæver, at havnene skal stå for vækst i stedet for at være flaskehalse for omladninger.

Dette skal sikres gennem lige konkurrence i havnene og mellem havnene.

Tidspunktet for en eventuel fremsættelse af forslag til EU havnepolitik er ikke klart på nuværende tidspunkt.

Kommissionen vil dog gennemføre indgående samtaler med interesseorganisationer og medlemslandene før et nyt forslag præsenteres.

Transport- og Energiministeriet vil naturligvis aktivt søge at opnå



indflydelse på de forslag som Kommissionen vil fremsætte.

Statsstøttere Det er imidlertid min opfattelse, at der er et stort behov for klarere statsstøttere for havnene i EU.

Sådanne statsstøttere behøver ikke at afvente den indgående konsultationsprocedure, som Kommissionen har lagt op til.

Sådanne regler kan være den første byggesten for en egentlig regulering af havnene. Jeg ser ikke nogen grund til, at man venter længere med det.

Særligt er det min opfattelse, at statsstøttere kan understøtte det behov, der for en øget konkurrence i Europa mellem havnene uden at konkurrencen skal ske via offentlige midler.



Jeg vil tage spørgsmålet op på et Rådsmøde, selv om vi ved, at det kan være et problem i andre EU lande.

45 fods container Som en sidste aktuel problemstilling som jeg gerne vil knytte et par kommentarer til, vil jeg nævne 45 fods containeren.

Det har hidtil været opfattelsen, at et EU direktiv fra 1996 om vægt og dimensioner i den nationale og internationale lastbiltrafik ville forhindre brugen af 45 fods containere fra 1. januar 2007.

I Danmark og i de fleste andre EU lande modtages disse containere. En opsplittning af godset ville fordyre transporterne og øge antallet af lastbiler på vejene.

Jeg rejste imidlertid i foråret spørgsmålet om den fortsatte brug af 45 fods containere overfor Kommissionen.



Efter en række kontakter tilkendegav Kommissionen for nylig, at der i de enkelte EU lande var mulighed for fortsat at bruge 45 fods containerne.

Jeg er meget glad for, at det lykkedes os, at få 45 fods containeren tilbage.

Afslutning

Lad mig afslutningsvis takke for opmærksomheden og understrege, at debatten om fremtidens havnesektor er et central udgangspunkt for at sikre, at havnene og havnesektoren vil kunne løse udfordringerne fra den voksende trafik på det europæiske vejnet.

Jeg er overbevist om, at havnene også i morgen kan give et svar på, hvordan verden ser ud, og stadig vil lokke borgerne til som Oswald Helmuth sang

”Jeg kører mig en tur langs med havnen,
hver aften når klokken er fem”



Må jeg med disse ord ønske en rigtig god konference.