

# Beretning

SEPTEMBER 2008

*Danmarks  
Skibsmæglerforening*





## Fuld kraft frem ...

*... er en god betegnelse for årets aktiviteter i hele "Det Blå Danmark" og i Danmarks Skibsmæglerforening har aktivitetsniveauet også været højt.*

Ligeledes hos vore medlemmer er det gået stærkt både inden for de traditionelle aktivitetsområder og med at udvide forretningsgrundlaget inden for hele logistik-kæden.

Samarbejdet med myndigheder, ministerier og udenlandske organisationer – bl.a. som følge af Danmarks position som Europas førende søfartsnation – er en vigtig del af foreningens arbejde, som vi gerne deltager i, og som vi bruger mere og mere tid på. Hertil kommer også et stort arbejde omkring transportens klimabelastning og udledning af bl.a. CO<sub>2</sub>, som vil have toprioritet hos vores regering i tiden op til og efter KLIMA TOPMØDET i København i slutningen af 2009.

Sekretariatet klarer endnu en stor del af dette arbejde bistået af vore udvalg samt bestyrelse og det er også en af grundene til, at der fortsat ønskes en udvidelse af bestyrelsen, hvilket forhåbentlig vil blive vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling.

En udvidelse af sekretariatet trænger sig mere og mere på og vil blive drøftet under det kommende chefmøde.

Bestyrelsen fik under den seneste generalforsamling til opgave at arbejde videre med overvejelserne omkring en navneændring af vor forening, som kunne føre til en bredere forståelse af medlemmernes og foreningens aktiviteter og funktioner.

Under regionsmøderne i foråret blev en eventuel navneændring ligeledes drøftet og her var der stemning for at beholde navnet DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING og samtidig lægge større vægt på at fremhæve de mange shippingrelaterede opgaver (skibsklarering, befragtning, linieagentur, Køb & Salg, operationsvirksomhed med egne eller T/C-tonnage samt ship-management), som medlemmerne og foreningen beskæftiger sig med.

Herefter er arbejdet med en ændring af navnet indstillet.

Arbejdet med et mere passende og tidssvarende logo er fortsat i samarbejde med reklamebureauet Kirk & Holm i Esbjerg og vil blive præsenteret på generalforsamlingen.

På internationalt plan er det især arbejdet igennem FONASBA og ECASBA, som er med til at fremme vore interesser og dermed blive hørt i bl.a. IMO og EU. Vor forening har, især med hensyn til EU-relaterede sager, ofte et tæt og godt samarbejde med Transportministeriet og Søfartsstyrelsen.

Arbejdet i FONASBA omkring fokusering på Quality Shipping er nu tilendebragt, og det endelige dokument blev vedtaget på årsmødet i Buenos Aires.

De nationale foreninger har nu mulighed for at tildele de medlemsvirksomheder, der kan opfylde kravene, FONASBA's "QUALITY APPROVAL".

Danmarks Skibsmæglerforening har også tilpasset vores version af Quality Standards, og disse vil blive præsenteret på årsmødet.

Med hensyn til særlige emner, arbejdsom-

råder samt nævneværdige sager henvises til de efterfølgende sider, som også skal betragtes som en del af årsberetningen.

Til sidst skal nævnes, at der pr. 31. august 2008 er 155 medlemmer inklusive filialer i vores forening.

Der er i årets løb indmeldt 6 nye medlemmer, som vi hermed også byder velkommen.



*Tonny D. Paulsen,  
formand*

*Medlemmer indmeldt efter generalforsamling 2007*



Futura Shipping & Invest ApS

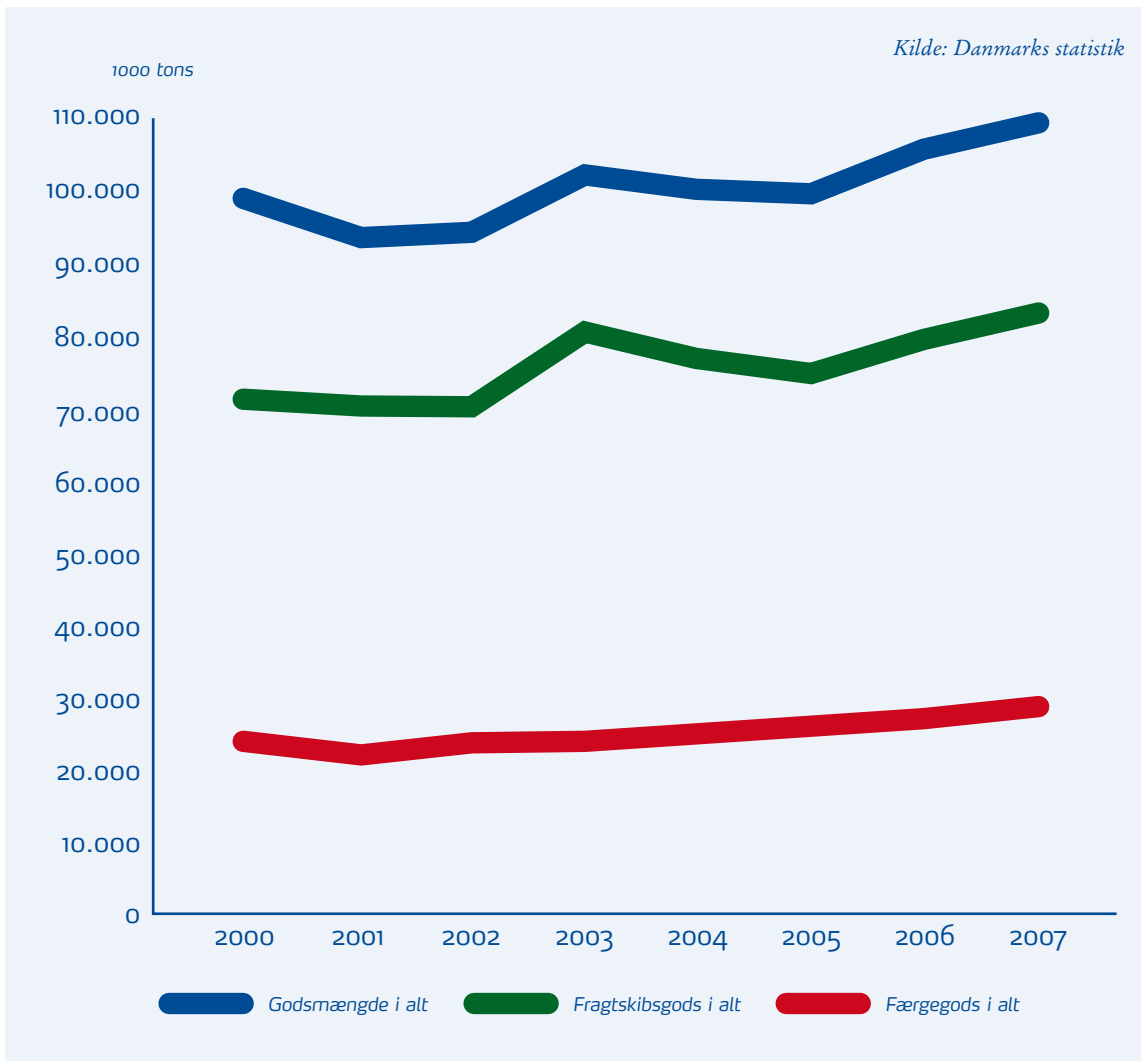
# Godsomsætning over danske havne

## *Igen et godt år for de danske havne*

I 2007 havde de danske havne ca. 545.000 anløb for ind- og udskibning af gods og passagerer. Den samlede godsomsætning steg med ca. 3 % til ca. 110 millioner tons og den totale godstransport med ca. 2 % til ca. 94 millioner tons.

Dog har der været en nedgang i skibstransport af olie på 1,4 millioner tons. Dette kompenseres næsten af fremgangen med 9 % for jern/stål, korn og foderstoffer

*Godsomsætning på danske havne (1.000 ton)*



med 15 % samt sten, sand og grus med 18 % og trævarer med hele 29 % for de største danske havnes vedkommende. Containeromsætningen er også vokset betydeligt med 15 % til lidt over 800.000 TEU.

Foreningen Danske Havne konstaterer også med stolthed om 2007:

**"DET ER DET BEDSTE RESULTAT I MANGE ÅR, OG DERMED OVERSTIGER UDVIKLINGEN DEN PROGNOSE, SOM HAVNENE LAVEDE FOR 2007 OG SÅ ER DET JO HERLIGT AT TAGE FEJL".**

Danmarks Skibsmæglerforening og især vore medlemmer kan også med rette være tilfredse med udviklingen, da netop de kommoditeter, der viser vækst, er forretningsområder, hvor danske skibsmæglere samt lineagenter i høj grad har koncentreret indsatsen og i samarbejde med transportkøberne udviklet nye og tidssvarende koncepter.

I første del af 2008 har der desværre været en mindre nedgang i mængderne, som tilsyneladende skyldes konjunkturerne især inden for byggeri og anlægsvirksomhed. Containermængder stiger fortsat og i 1. kvartal blev der omsat 12 % flere TEU over de danske container-terminaler.

Vi kan have bekymringer for, om de danske havne fremover vil kunne tilbyde tilstrækkelig kapacitet til de fremtidige vækstforventninger, men herom mere under afsnittet "Kan danske havne leve op til fremtidens krav".

**Vejle Amts Folkeblad  
21. september 2004**

## *Byråd lurer på millioner fra Fredericia Havn*

Fredericias økonomi er under stærkt pres i de kommende år. Det har fået flere partier i byrådet til at se sig lune på pengetanken Fredericia Havn. Derfor har byrådet bedt Århusadvokaterne Bech-Bruun Dragsted undersøge hvilke muligheder, der er for at trække ekstra udbytte fra havneselskabet ADP.

**Nyheder fra børsen.dk, 9. juni 1999:**

## *Fredericia Havn bliver aktieselskab*

Havneudvalget i Fredericia Kommune besluttede tirsdag, at Fredericia Havn, der er Danmarks største målt på godsmængde, fra den 1. januar 2000 skal omdannes til et kommunalt-ejet aktieselskab.

- Som aktieselskab får havnen større frihed til at indføre en driftsform, der tager højde for markeds- og behovsorienteret løsning af opgaverne. Det opnås gennem kortere beslutningsveje og muligheder for at

indgå forpligtende samarbejder med havnerelaterede virksomheder eller andre havne, siger havneudvalgsformand Uffe Steiner Jensen (S).

Overgangen til aktieselskabsformen betyder ikke, at aktionæren, altså kommunen, ubetinget kan hæve ubegrænset udbytte. Udbyttet kan først udbetales efter hensættelser til vedligehold af havnen og til nyanlæg.

Kilde: Århus Havn, februar 2007:

## ... bliv ved dit ror!

Hos Århus Havn betragter vi det som en stor fordel, at vi har et mangfoldigt erhvervsliv, der både

kan konkurrere indbyrdes, men også samarbejde på tværs af brancher. Som ejer af havnen og hele dens infrastruktur ser vi det som vores opgave at skabe optimale betingelser for vores lokale shipping- og stevedorevirksomheder – ja, for hele det havnerelaterede erhvervsliv. Og vi glæder os over de private aktørers succes uden at lade os friste af at tage konkurrencen op med de selv samme virksomheder.

Århus Havn er naturligvis tilhænger af fri konkurrence. Og netop derfor holder vi os til havnedrift, idet det ikke nød-

vendigvis ville være en fordel for nogen, hvis vi gik ind og konkurrerede med et i forvejen aktivt, dynamisk og velfungerende erhvervsliv på Århus havn.

Scenariet kunne være, at vi med de givne fordele – vi har i kraft af vores ejerskab til de fysiske rammer – kunne udkonkurrere de private aktører. Og så er vores hang til fri konkurrence jo netop forsvundet!

Her i Århus vil vi fortsætte vores bestræbelser på at skabe de bedste rammer for de virksomheder, der har valgt Århus havn som udgangspunkt for deres levevej.

Henrik Munch Jensen,  
Souschef

Kilde: Maritime Danmark, søndag 6. juli 2008

## Kolding Havn vil bygge ny havnebro

*En ny havnebro der opdeler erhvervshavn og inderhavn, er et af elementerne i en ny masterplan for Kolding Havn, der netop er blevet vedtaget. Broen skal samtidig forbedre den interne transport på havnen.*

Den nye masterplan giver flere bud på, hvordan havnen kan udvikle sig, anvise flere modeller for Kolding Havn. Blandt forslagene er en ny intern havnebro der opdeler erhvervshavn og inderhavn, men som samtidig skaber muligheden for en bedre transportdistribution internt på havnen.

Branchen spåes jo enorme vækstrater over de næste år og vi er i Kolding selvfølgelig stærkt interesseret i, at få del i den vækst. Derfor er det helt essentielt, at vi i et samarbejde målrettet går i samme retning. Erhvervshavn og virksomheder er jo hinandens forudsætninger og det er netop den virkelighed vi er gode til at føre ud i livet her i Kolding, så når vi med udgangspunkt i de nuværende muligheder og samarbejde, kobler dette med visionerne og Masterplanen frem til år 2030, så er jeg overbevist om, at Kolding Havn og virksomhederne der benytter sig af havnen, sammen vil forstå at udnytte det vækstpotentiale, vi allerede oplever konturerne af”, siger Christian Haugk

Det er omfattende udvidelser der er tale om, men vi forventer at væksten i skibstransport fra østersølandene vil være 50-75 procent over de næste 20 år, så udvidelserne er bestemt realistiske mål at sætte sig”, siger havnechef Kim Sandahl.

Kolding Havn og virksomhederne på havnen har et formidabelt samarbejde og er via dette samarbejde, allerede nu i fuld gang med at optimere arealer og bl.a. derved sikre muligheden for at virksomheder har mulighed for reel vækst på havnen.

Kilde P4 Nordjylland, 29. marts 2008:

## Enggaard tjener stort på salg af Østre Havn

Entreprenørvirksomheden A. Enggaard har allerede opnået stor fortjeneste ved at sælge dele af Østre Havn, skriver Nordjyske Stiftstidende.

Den kommunalt ejede Aalborg Havn og dets formand borgmester Henning G. Jensen er blevet kritiseret for at have solgt grunden alt for billigt til A. Enggaard. Grunden på størrelse med 125 parcelhusgrunde blev solgt for 44 millioner kroner. Og ifølge skitserne er der mulighed for at bygge omkring 175.000 etagemeter på grunden.

Nordjyske skriver, at Kuben A/S har indgået en aftale om

at købe 15-25.000 etagemeter til en pris af omkring 3.500 kroner per etagemeter. A. Enggaard købte Østre Havn for omkring 600 kr. per etagemeter. I prisen Kuben betaler indgår byggemodning.

Ekspert og politikere har kritiseret Aalborg Havn for at sælge for billigt og uden at sende arealet i offentlig udbud, og det får nu EU-parlamentariker Karin Riis-Jørgensen (V) til at anmode EU-Kommissionen om at undersøge sagen.

# Om branchen

## *Vi kan næsten gentage os selv fra sidste års beretning*

Generelt er der fortsat positive tendenser, som stadig holder de fleste markeder oppe med passende efterspørgsel af tonnage, hvor kvalitet og ”past performance” betyder mere og mere inden for de mere specielle farter.

Inden for liniefarten og især for containertransporten rapporteres der stadig om vækst på 4 – 5 % på globalt plan og f. eks. i Danmark voksede containermængderne i 2007 otte gange hurtigere end samfundsøkonomien.

Dog er de stigende og volatile bunkerpriser ofte grund til en vis bekymring og er til stadighed en stor udfordring for hele shippingindustrien.

Vore medlemmer fortsætter med store investeringer på land og til søs. Der er sket en fortsat konsolidering inden for branchen, medens der samtidig er sket flere nyetableringer af mindre selskaber.

Begge tendenser er jo en sund og god udvikling for vor branche.

Det er forbundet med visse vanskeligheder at sætte tal på vor branche, men ud fra officielle tal samt et forsigtigt skøn er vi kommet frem til en samlet omsætning på mellem kr. 9 og 10 milliarder og omkring 2.500 ansatte på kontorerne i land. For en god ordens skyld skal det også nævnes, at omsætningen ikke altid opgøres på helt samme måde.

Derfor ser det også ud til, at de fleste af vore medlemmer kan præstere fremgang og fornuftige driftsresultater på trods af hård konkurrence. Agenterne for de oversøiske containerrederier må dog igen konstatere, at selv med stor generel vækst i mængderne følger dækningsbidraget pr. TEU ikke med.

Vor regering har i handlingsplanerne omkring Det Blå Danmark også lagt vægt på at få udenlandske rederier til at etablere sig i Danmark. Vi kan i den forbindelse oplyse, at der i vor medlemskreds nu er 10 selskaber, som alle er etableret og ejet helt eller delvis af 10 af de allerstørste containerrederier. Disse danske kontorer arbejder aktivt og er blevet en vigtig del af klyngen af linieagenter i Danmark.

Til sidst bør det nævnes, at det mangeårige velfungerende konferencesystem med fritagelse for de generelle konkurrencebestemmelser ophører pr. 18. oktober 2008, hvorefter de normale EU- og danske konkurrenceregler også gælder for rederier samt linieagenter.

Dette emne vil også blive behandlet indgående under gruppemødet på årsmødet. Vi benytter også lejligheden til at henvise til foreningens hjemmeside.





# Kan danske havne leve op til fremtidens krav?

I den seneste beretning udtrykte vi glæde ved de planlagte investeringer i de danske havne og satte spørgsmålstegn ved den politiske vilje til at gennemføre disse fremtidige investeringer. Danske Havne havde for året 2007 et estimat på kr. 1,3 milliarder til anlægs- og driftsinvesteringer, og opgør de faktiske tal til kr. 1,313 milliarder. Ligeledes meddeles, at de 20 største havne planlægger investeringer for yderligere kr. 9 milliarder frem til 2015. I anden sammenhæng er der nævnt tal på en forøgelse af det samlede havneareal for de 25 største erhvervshavne med 5 millioner m<sup>2</sup> netto frem til 2015.

Det svarer i henhold til Danske Havne til en nettoudvidelse på 25 %.

Samtidig presser Danske Havne også regeringen for at afsætte ekstra midler til udbygningen af infrastrukturen til og fra de store havne. For nylig var der i pressen nævnt et samlet bruttotal på kr. 2,7 milliarder for de allermest presserende behov til 15 vejprojekter samt 5 jernbaneprojekter i tilknytning til havnene og især med hensyn til baneprojekter kan man måske stille spørgsmålet, hvor relevant enkelte af disse projekter kan være. Vi synes også, at Danske Havnes ønskeliste står noget i kontrast til bestræbelserne i visse havne omkring fremtidig anvendelse af aktive havnearealer til ikke havne-relaterede formål.

Dog værdsætter og understøtter Danmarks Skibsmæglerforening gerne Danske Havnes initiativ om generelt at forbedre fremkommeligheden til og fra danske havne.

Hvad vi hører fra vore medlemmer, giver os imidlertid anledning til endnu engang at sætte spørgsmålstegn ved havnenes nuværende og fremtidige kapacitet, den fremtidige fremkommelighed til havnene samt havne-ejernes interesse i bevarelse og udbygning i aktive gods-relaterede havneaktiviteter.

Nedlæggelse af kajnære områder og nedprioritering af gods-relaterede områder er fortsat langt fremme på den kommunalpolitiske dagsorden, men hvorfor har danske kommuner så travlt med at nedlægge sådanne områder? Kan det virkelig være ønsket om at tilføre kommunekassen et ekstra tilskud på bekostning af samfundets og havnebrugernes interesser?

**Kilde: Maritime Danmark, torsdag 7. august 2008:**

## Minister: Havne centrale for infrastruktur

Transportminister Carina Christensen mener, at de danske erhvervshavne er centrale elementer i den fremtidige danske infrastruktur. Det fremgår af svaret på to §20-spørgsmål om havne, som Dansk Folkepartis erhvervsordfører Colette Brix har stillet ministeren.

Ministeren anfører ifølge erhvervsorganisationen Danske Havne bl.a., at hun "i overensstemmelse med Infrastrukturkommissionens anbefalinger anser de danske erhvervshavne som centrale

elementer i den fremtidige danske infrastruktur".

Om udvikling af havneområder skriver ministeren, at det er "vigtigt, at både havnen og de virksomheder, som er knyttet til havnene, fortsat udvikles og tilpasses erhvervets ønsker. Regeringen ser det som en vigtig opgave at sikre, at de nødvendige rammer for havnenes fortsatte udvikling er til stede."

Danske Havne siger i en kommentar, at man glæder sig over svarenes gode og konstruktive indhold.

I den seneste tid har der i dagspressen været en del fokus på Fredericia, men der er adskillige andre havne, hvor reduktioner af havne- og bagvedliggende arealer sker eller hvor tidligere industrielle eller andre kajnære områder ikke tænkes ind i nye kommercielle havnerelaterede områder eller aktiviteter.

### Vi vil gerne benytte lejligheden til at give et par eksempler:

- I Fredericia har byrådet inden for det seneste år opgivet eller givet tilsagn om at opgive et samlet havneareal på omkring 160.000 m<sup>2</sup> (lystbådehavn 80.000 m<sup>2</sup>, Kemira 40.000 m<sup>2</sup>, værft 40.000 m<sup>2</sup>) som vel svarer til mellem 20 og 25 % af havnens samlede disponible areal.
- For Vejles vedkommende drejer det sig om et areal på omkring 180.000 m<sup>2</sup> svarende til 40 % af det samlede havneareal. Til gengæld har havnen til hensigt at etablere havnearealer andetsteds i Vejle Havn. Fra havnebrugernes side er det endog fremført, at både de nuværende arealer samt eventuelle nye arealer vil kunne udnyttes af de eksisterende havnevirksomheder.
- Til sidst skal Københavns Havn også nævnes. Efterhånden er der etableret så mange kontorer, boliger og andre ikke-havnerelaterede virksomheder, som betyder, at der kun bliver plads til kommerciel havneaktivitet på Prøvestenen (tør og flydende bulk) samt lidt færge og Ro/Ro trafik på DFDS-terminalen. Dertil kommer planer om at etablere en ny krydstogtterminal og måske en forlængelse af det ny kajareal med en efter forholdene passende containerterminal, da beslutning om nedlæggelse af den nuværende containerterminal synes taget. En sørgelig udvikling af det, der en gang var Danmarks største havn.

Københavns Kommune (majoritetsejer i havnen) har heller ikke med nye regler omkring partikelfiltre og restriktioner omkring tung trafik gjort det nemmere at få godset til/fra havnen og der forventes tilsvarende udfordringer i andre havne.

**Kilde: Maritime Danmark onsdag 20. august 2008:**

## Politisk krav om ny havnebestyrelse

Sagen om det kommunalt ejede havneselskab i Aalborg der angiveligt har solgt centralt beliggende arealer alt for billigt til en lokal byggematador, får nu De Konservative i byrådet til at forlange ændringer af bestyrelsen i Aalborg Havn.

Initiativet kommer på baggrund af, at den lokale entreprenør A. Enggaard angiveligt har købt arealet for et markant lavere beløb end markedsprisen. Ifølge dagbladet Børsens oplysninger fra branchekiler blev det velbeliggende Østre Havn solgt cirka 500 mio. kr. under markedsprisen.

”Bestyrelsen i Aalborg Havn er ikke egnet til at lede så stor en forretning, og det må være forklaringen på at de har snorksovet og solgt disse arealer alt for billigt”, siger det konservative

medlem af byrådet Vibeke Gamst til avisen.

Derfor vil de konservative ændre på fremtidens bestyrelsessammensætning i Aalborg Havn

”De er ikke dummere end gennemsnittet, men de er ikke sat ind med nogen form for særlig indsigt eller erhvervs erfaring. De er valgt ind på samme måde som når byrådet vælger repræsentanter til egnsteatre og sociale institutioner. Det er heller ikke smart, at den lønnede direktør samtidig er medlem af bestyrelsen. Det er ikke, hvad vi forstår ved en professionel bestyrelse. Der har været en bevægelse inden for bestyrelser i det ganske land, som vi overhovedet ikke har været med på”, siger Vibeke Gamst.

**Kilde: Erhvervsbladet, tirsdag den 19. august 2008**

## Borgmester i dobbeltrolle i havnekonflikt

Borgmester Uffe Steiner (S) Fredericia Kommune har bragt sig selv i en dobbeltrolle i debat om nybyggeri på havne.

Da den 59-årige borgmester Uffe Steiner, (S) Fredericia Kommune, holdt båltiltale til Sct. Hans talte han varmt og længe om etableringen af den nye bydel i Fredericia Kommune på Kemira grunden i Fredericia Havn.

Civilingeniøren, der siden 1990 har været medlem af Fredericia Byråd og borgmester siden 1998, har både været gruppeformand, økonomiudvalgsmedlem, formand for kommunens planudvalg, folkeoplysningsudvalg og ikke mindst havneudvalg.

Formand for Danske Havne  
Samtidig er han formand for interesseorganisationen Danske

Havne, og det er ikke mindst i den funktion, han nu har sat sig selv i en stol med et varmt sæde og med flere kasketter på...

Men i sin egenskab af formand for Danske Havne og som deltager i en arbejdsgruppe under regeringens Infrastrukturkommission har han mere end en gang gjort sig til talsmand for at få mere gods væk fra landevejene og ud på havene af miljømæssige årsager. Og dermed også som talsmand for en udbygning af havnene.

Og nu går han som borgmester i Fredericia Kommune til angreb på de eksisterende virksomheder i Fredericia Havn. Og dermed befinder han sig lige nu i orkanens øje.

Hertil kommer den række af mindre havne, som allerede er helt eller delvis nedlagt.

På positivlisten over havne, som allerede er i gang med at positionere sig til fremtiden, er Århus, Kalundborg samt Køge blandt de store havne. Tilsvarende arbejde sker i Nakskov

Vi mener derfor, at vi med rette kan være bekymret for, om de danske havne på trods af flotte udmeldinger vil være i stand til at leve op til deres egne målsætninger omkring kapacitetsforøgelser, som gerne skulle stilles til rådighed i de havne, hvor der er efterspørgsel. Det hjælper jo ikke meget, at der kan tilbydes areal i f.eks. Hirtshals og Frederikshavn, hvis behovet er i 3-kantområdet.

Transportminister CARINA CHRISTENSEN skrev for nylig, at

*det er vigtigt, at både havnene og de virksomheder, som er knyttet til havnene, fortsat udvikles og tilpasses erhvervets ønsker. Regeringen ser det som en opgave at sikre, at de nødvendige rammer for havnenes udvikling er til stede.*

**Kilde: Erhvervsbladet, tirsdag den 19. august 2008:**

## **Luksusboliger sejler havnene agterud**

Udvidelser af havnevirksomheder kan i mange tilfælde kræve trecifrede millioninvesteringer. Det er kun forsvarligt for virksomheder at investere så store beløb, når der er en langsigtet investeringshorisont. Derfor burde flere kommuner få

øjnene op for at udvide havneområder, så virksomheder har udvidelsesmuligheder i stedet for at skabe knaphed,« siger Thorning Bonne Larsen.

Vor forening støtter op om ministerens udmelding og vil i vore kontakter til ministeriet følge ministeren til dørs herpå.

Om en ændring i havneloven skulle være nødvendig, er vi ikke sikre på og ser hellere, at disse udfordringer reguleres på anden måde. Det er dog en forudsætning, at ministeren sikrer, at de nationale samt regionale og samfundsmæssige interesser ikke kan tilsidesættes af kommunalpolitiske særinteresser og kassetænkning.

Et andet problem er også prispolitik i havnene. Appetitten på forhøjelser og dermed forbedrede driftsresultater er stor og vi er langt fra overbeviste om, at en passende andel af provenuet ved salg af arealer går tilbage i havnens kasse og dermed fortsat kan anvendes til havnerelaterede investeringer eller på anden måde gavne den kommercielle havnedrift.

Det er som tidligere nævnt vor forenings holdning, at havnene er et stykke infrastruktur, hvor det ikke er hovedformålet at tjene penge, men tilrettelægge prissætningen, således at der er dækning for udgifterne og samtidig tilstrækkelige hensættelser til vedligeholdelse og nye investeringer.

Fra foreningens side vil vi derfor gerne styrke en endnu tættere dialog med både DANSKE HAVNE, ministeriet samt individuelle havne.

# Infrastrukturkommissionen

## *Et transportsystem i verdensklasse*

Infrastrukturkommissionens sammenfatning og indholdet er blevet refereret ved mange lejligheder. Transportministeriet har afholdt flere seminarer rundt om i landet og ministeren har personligt og aktivt engageret sig i debatten.

Da kommissoriet i hovedtræk var rettet på udfordringer og udviklingsmuligheder for dansk infrastruktur og statslige trafikinvesteringer frem til 2030 var vor forening i lighed med Danmarks Rederiforening, Danske speditører, ITS ikke blandt medlemmerne i den af ministeriet nedsatte kommission, men fulgte arbejdet fra sidenlinien.

Indledningsvis opgøres de indenlandske markedsandele mellem de 3 transportformer for henholdsvis færge, passagerer og gods og for sidstnævnte fordeles transportarbejdet i Danmark med 80 % for lastbiler over 6 tons, 4 % til banen og 16 % med skib og færge.

Omkring havne anføres det, at Danmarks porte mod udlandet skal indgå som en central del af et effektivt transportnetværk. Havne, lufthavne, transportcentre skal binde sammen af effektive baner, veje og søveje, så virksomhedernes varetransporter til og fra Danmark og inden for landets grænser kan gennemføres hurtigt og effektivt.

**Rapportens anbefalinger omkring Danmarks porte mod udlandet kan kort sammenfattes som følger:**

- Central del af et effektivt transportnetværk
- Udvikling af en strategi for de vigtigste intermodal godsknudepunkter og for

behovet i forhold til udvikling af baglandsinfrastrukturen og terminaler samt forbedring af samspillet mellem transportformerne.

- En analyse af konsekvenserne, mulighederne og perspektiverne med Danmarks rolle som transitland

Endeligt fokuseres der også meget på behovet for en afkobling mellem trafik/transport-udviklingen og miljøpåvirkninger samt CO<sub>2</sub>-udslippet.

Grunden til, at behandle denne rapport i vor årsberetning, er at den vil indgå i regeringens og Folketingets arbejde med hensyn til konkrete investeringsforslag.

**Af godspolitiske elementer vil udover de allerede nævnte punkter indgå:**

- Udarbejdelse af en sammenhængende godsstrategi
- Sø- og banetransportens muligheder for at aflaste den vejbarne godstransport
- Modulvogntog til havne, kombiterminaler og andre transportcentre
- Og nok så vigtigt: udvikling af transportinfrastrukturen i Danmark, hvor behovet er størst
- Et katalog over mulige indsatser og virkemidler til nedbringelse af sektorens CO<sub>2</sub>-udledning

Så der bliver nok at forholde sig til og forhåbentlig i samarbejde med andre organisationer også få indflydelse på.

# Godstransportens Tænk tank

Vor forening er fortsat repræsenteret i tænketanken af Henrik Otto Jensen fra Niels Winther og arbejdet i tænketanken har ligget lidt i baghjulet på infrastrukturkommissionens færdiggørelse af deres arbejde.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at der i dette forum luftes mange tanker og der er en god og konstruktiv dialog, som vi gerne støtter op om.

Som en del af arbejdet i tænketanken blev der inden sommeren nedsat 3 arbejdsgrupper, som skal gå i dybden med 3 emner og hver udarbejde et baggrundsnotat, som vil indgå i transportministerens redegørelse til Folketinget om fremtidens godstransport.

Danmarks Skibsmæglerforening har repræsentanter i alle arbejdsgrupper, nemlig

Henrik Otto Jensen i gruppen, som arbejder med "Effektivt Godstransportsystem"

I gruppen, som arbejder med "Regelforenkling" sidder Allan Houtved.

Den tredje gruppe arbejder med "En effektiv indsats i forhold til godstransporternes miljøpåvirkninger og CO<sub>2</sub>-udledning", og her har vor formand, Tonny D. Paulsen, sæde.

I anden forbindelse er der oprettet en gruppe, der arbejder med "Jernbanegods" og her er vi repræsenteret af Peder R. Jespersen fra Scan-Shipping i Esbjerg og Mads Chr. Pedersen fra Penta Shipping i Birkerød

Vi håber, at vi under den mundtlige beretning på årsmødet vil kunne give en kort orientering om resultaterne af arbejdet i disse arbejdsgrupper.

Med hensyn til TÆNKETANKEN forventes det, at efterårets arbejde i Folketinget med transportinfrastruktur, kommende prioritering af investeringerne samt klimaforbedringer og nedbringelse af CO<sub>2</sub>, vil komme til at præge dagsordenen.

Det er vort håb, at TÆNKETANKEN også fremover vil være et aktivt og stærkt forum, hvor ministeriet og aktørernes repræsentanter kan drøfte fremtidens udfordringer.

**Kilde: Erhvervsbladet, tirsdag den 19. august 2008:**

## Køge Havn bliver udviklet uden konflikter

*Det behøver ikke at give konflikter når en havn vil udvikle sig erhvervsomt, samtidig med at man udbygger rekreative områder og boligbebyggelse på havnen. Kommunikation er nøgleordet, mener man i Køge.*

Køge er, som mange andre havnebyer, ved at omdanne en del af havnens areal til bolig- og byområde. Det er dog

ikke noget problem, hverken for havnen, havnevirksomhederne eller byen. Det hævder havnedirektør Thomas Elm Kampmann i transportmagasinet.dk.

"Vi har løst den gordiske knude ved at have et tæt samarbejde mellem havn, politikere og planfolk", siger han til magasinet.



Dimission juni 2008.

## Verdens bedste shipping-uddannelse

*Vi har i de seneste år fokuseret meget på en styrkelse af elevuddannelse og siden 2002 har der været etableret en elevuddannelse i Esbjerg specielt for shippingelever.*

Dette har efterhånden udviklet sig til en shippinguddannelse, hvor der kan udvides med fag fra Akademimerkonom og/eller HD-studiet ligesom uddannelsen er valideret af The Institute of Chartered Shipbrokers i England og berettiger til overførsel af merit til den engelske shipping-uddannelse.

Fra efteråret 2008 vil uddannelsen også blive udbudt på engelsk.

Den danske shipping-uddannelse er ”Second to None” og muligheden for at

deltage i uddannelsen på engelsk forventes at ville tiltale mange såvel i Danmark som i udlandet.

Der arbejdes desuden på at etablere en overbygning til elevuddannelsen. Denne overbygning skal gerne være klar til efteråret 2010 og målet er en uddannelse, hvor pensum er klart målrettet shippingbranchens ønsker og behov. Desuden skal uddannelsen give adgang til Masteruddannelsen.



WORLD CAREERS™

# Nærskibstrafik, intermodale transporter versus landevejstransporter

*I begyndelsen af 2008 vedtog plenarforsamlingen i EU en énstemmig udtalelse om MOTORVEJE TIL SØS og søtransportens integrering i logistikkæden, hvor hovedpunkterne er:*

- Nærskibsfart kan spille en fornem rolle i logistikkæden
- Når det gælder samordnet modalitet kan nærskibsfart især anvendes over længere afstande

- Udvikling af yderligere havnekapacitet samt bedre forbindelse med oplandet
- Målet må være at flytte gods fra vejtransporter til søtransporter
- Nærskibsfart kan medvirke til at reducere trafikpropper, antallet af ulykker, støjgener og luftforurening
- Skibsfart er stadig den mest miljøvenlige transport, bortset fra SO<sub>x</sub> er skibsfartens emission pr ton/km lavere end andre transportformer

Det er fordele, som næppe vil overraske vore medlemmer.

Hvorfor har den europæiske, internationale nærsøfart og de intermodale transporter alligevel ikke større gennemslagskraft i det system?

Det træder endnu tydeligere frem, hvis man betragter, hvad der for eksempel i Danmark er bevillet til forsøg med modulvogntog.

Senest er der givet yderligere kr. 60 mio., så der nu er givet kr. 145 mio. blot til forsøgsperioden.

Hvis tilsvarende beløb samtidig var blevet givet til forsøg med nærskibsfarten og intermodale transport, hvad havde man så ikke kunnet opnå af effekt på såvel miljøet som trængselsproblemerne på vejene?

**Kilde: Transportministeriet "Modulvogntog - Intern udredning", marts 2004, side 55**

Kørsel med modulvogntog vil ud over relativt beskedne og meget rentable investeringer hos vognmandsfirmaerne kræve en række offentlige investeringer til tilpasning af vejnettet samt investeringer i forbindelse med etablering af de såkaldte omkoblingspladser.

Det er her anslået, at etableringsomkostningerne beløber sig til ca. 245 millioner kr. en gang for alle, samt at efterfølgende vedligeholdelsesomkostninger udgør op mod fem mio. kr. årligt. Hovedparten af disse investeringer er knyttet til omkoblingspladserne. Desuden mister staten et årligt provenu

fra et mindresalg af diesel samt fra indtægter fra vægtafgift og Eurovignet fra de lastbiler, der forventes at bortfalde ved brug af modulvogntog.

Over for dette viser regneksemplerne, at de årlige omkostningsbesparelser hos vognmændene vil andrage mere end 80 mio. kr.



## Vejle Kommune inddrager havneareal

I Vejle har kommunen inddraget et aktivt havneareal til en ny lystbådehavn, boliger og lettere erhverv. Det sker samtidig med, at en lovet udvidelse af havnens erhvervsarealer ser ud til at blive forsinket.

Det er Transportmagasinet der skriver om det seneste eksempel på, at havnevirkksomheder i disse år let kommer i klemme mellem når kommunerne går i gang med at udvikle de gamle havneområder.

”Vi mangler plads, men alligevel har kommunen inddraget et aktivt havneareal til en ny lystbådehavn, boliger og lettere erhverv”. Sådan lyder beklagelserne fra Hasse Kierkgaard fra skibsmæglerfirmaet Charles Petersen Vejle til Transportmagasinet.dk

Han er formand for Foreningen af Areallejere på Vejle Havn og beklager, at der er indskrænket så meget arealmæssigt, at der ikke er udvidelsesmuligheder.

”På nordsiden af havnen er 174.000 kvadratmeter inddraget. Det svarer til cirka 40 procent af havnens samlede arealer. På sydsiden har kommunen ligeledes købt op, så erhvervs-havnen er afskåret i at kunne udvide mod syd”.

Areallejerforeningen har klaget til Transportministeriet, som henviser til Kystdirektoratet, som igen henviser tilbage til kommunalbestyrelsen - og den besætter i øvrigt flertallet af bestyrelsesposterne i Vejle Havn.

**Kilde: Maritime Danmark  
Fredag 12. september 2008:**

## Åbent hus i Københavns Nordhavn

*By & Havn har i samarbejde med nordhavnens virksomheder og foreninger taget initiativ til et åbent hus arrangement lørdag den 13. september. Formålet er at sætte det nuværende havneområde og kommende byudviklingsområde på københavnernes mentale landkort.*

### Dagens program:

- Kl. 09.30: Nordhavnsløbet
- Kl. 11: Åbning v/ adm. direktør Jens Kramer Mikkelsen
- Kl. 11: Kaffe, kage, musik og gaver
- Kl. 11 - 16: Guidet tur på åbent lad
- Kl. 11 - 16: Guidede sejlture
- Kl. 11 - 16: Nordhavnsmarked ved Fiskerihavnen
- Kl. 11 - 16: Søroverskattejagt
- Kl. 11 - 16: Jetski show
- Kl. 11 - 16: Helikopterflyvning (brugerbetaling)
- Kl. 11 - 16: Åbent hus i havnens vedligeholdelsescenter
- Kl. 11 - 16: Copenhagen Malmö Port - Krydstogtindustri, containertrafik og industrihavn på tæt hold
- Kl. 11 - 16: Roland Scandinavia: Åbent hus og Palle pirat duo show
- Kl. 13 - 16: Besøg Østerbro Havnekomité
- Fra kl. 11: Fotokonkurrence

**Kilde: Maritime Danmark, tirsdag 27. maj 2008:**

## Havnebyer trætte af havnevirkksomheder

Mange havnebyer er trætte af at have støjende og svinnende industri på havneområderne.

Havnebyerne forsøger at presse de gamle virksomheder ud af havneområder, så de kan bruges til parker, butikker eller attraktive boliger med udsigt.

Fredericia kæmper Fredericia Skibsværft med kommunen om at få forlænget sin lejekontrakt med kommunens havneselskab. Den nuværende kontrakt undløber i 2016, og det er der kun otte år

til. Millioninvesteringer er sat på vågeblus, fordi værftets ejer Thomas Andersen hverken kan få ja eller nej fra kommunen. Det skriver dagbladet Børsen.

”Vi kan som kommune ikke disponere med den horisont på to-tre byrådsperioder,” forklarer Fredericias borgmester Uffe Steiner Jensen. Som formand for interesseorganisationen Danske Havne, er borgmesteren ellers godt inde i de vilkår havnevirkksomheder opererer under.

**Kilde: Vejle Amts Folkeblad 2. september 2008, Fredericia:**

## Borgmester vil trække 100 mio. kr. ekstra ud af ADP

Ekstraordinært udbytte fra havneselskabet er en del af Uffe Steiner Jensens budgetforslag. Fredericia Kommune skal have et ekstraordinært udbytte på 90 mio. kr. fra havneselskabet Associated Danish Ports (ADP) i 2009. Det foreslår borgmester Uffe Steiner Jensen (S) i det bud på et budget, som blev behandlet af økonomiudvalget her til morgen. Borgmesteren vil i alt trække 100 mio. kr. ud af ADP

A/S, og som hovedaktionær får Fredericia Kommune 90 procent.

-Det var min fornemmelse, at der var enighed om på budgetseminaret om, at vi skal bede om et ekstra udbytte. ADP er en stor og meget velkonsolideret virksomhed, og vi vurderer, at havnen kan køre uforandret videre med en god økonomi, siger borgmesteren.

# Klima

Som det fremgår flere steder i årsberetningen, forventes der at blive endog meget stærk fokusering på klimapåvirkninger og ikke mindst på udledning af CO<sub>2</sub>.

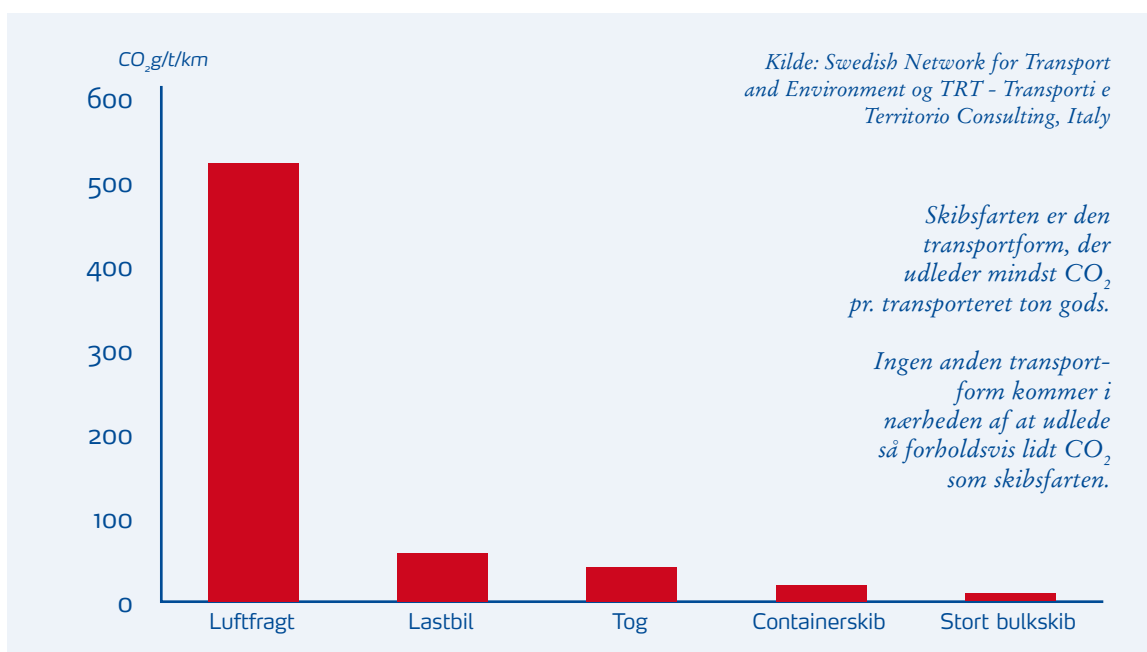
Den kommende klima-konference i slutningen af 2009 i netop København vil også medføre en stærk dansk politisk interesse.

Søfartsstyrelsen har arbejdet intenst igennem IMO ligesom danske rederier i samarbejde med Danmarks Rederiforening har opstillet en række principper for en eventuel fremtidig regulering.

**Danmarks Skibsmæglerforening ligger på linie med både Søfartsstyrelsen og Danmarks Rederiforening og vil arbejde for:**

- International og flagneutral regulering, som sikrer lige konkurrencevilkår
- Metodefrihed for at fremme innovation og omkostningseffektive løsninger
- Konstant forbedring af energi-effektiviteten af det enkelte skib og transport, men indgå absolutte reduktionsmål for skibsfarten

Til sidst bør det nævnes, at både i Østersøen og i Nordsøen er der særligt strenge IMO-krav for svolvindhold, nemlig 1,5 % i bunkerolie og 0,1 % i gasolie. Herudover er der i IMO truffet principbeslutning om yderligere stramning af reglerne for bunkerolie i 2010 til 1 % og i 2015 til 0,1 %, så allerede her er der store klimaforbedringer undervejs.



# FONASBA samt ECASBA

Som bekendt dækker FONASBA interesse for de nationale foreninger for skibsmæglere og lineeagenter og har 54 medlemmer. Kina er desværre endnu ikke medlem, men der er tætte kontakter og håb om, at dette for skibsfarten vigtige land vil melde sig ind i FONASBA.

**FONASBA har i det seneste år især været aktiv med hensyn til:**

- Quality Certificate
- Code of Conduct
- Uddannelse
- 100 % scanning af containers til USA
- IMO relaterede sager
- Befragternes nominering af agenter
- Forsikring
- Klima-påvirkning fra skibsfarten
- Autorisation, licenser for skibsagenter

**Underafdelingen ECASBA tager sig udelukkende af EU-relaterede sager og i årets løb har der været fokus på**

- Evt. nyt havne-direktiv
- Sikkerhed i transportkæden
- Toldkontrol/toldbehandling ved første anløb af EU-havn
- EU-simplified procedures og ligestilling med papirarbejdet ved landevejstransport
- 100 % scanning af EU-gods til USA
- Klima og CO<sub>2</sub> på EU-plan versus globalt niveau
- Marco Polo
- Motorways of the sea

ECASBAs netværk i Bruxelles er vokset betydeligt igennem de seneste par år og der er nu regelmæssige konsultationer med kommissionen ligesom ECASBA også bliver lyttet til. Arbejdet i Bruxelles støttes også af samarbejdet med DIEGO TEURELINCX, der også arbejder for Foreningen af Stevedorer og Terminaler i Europa.

ECASBA arrangerer et årligt seminar, hvor embedsmænd på højt niveau fra kommissionen deltager og giver en god orientering om kommende EU initiativer. Disse seminarer er godt besøgt og giver afgjort "Value for Money". Dansk deltagelse har dog været begrænset til Allan Houtved samt lejlighedsvis foreningens formand, men seminaret er åbent for alle medlemmer af de nationale foreninger.

Næste seminar forventes at finde sted i foråret 2009 i Bruxelles.

FONASBA/ECASBAs årsmøde afholdes i Kroatien i uge 42, hvor Allan Houtved og Tonny D. Paulsen deltager. På årsmødet forventes det, at Tonny D. Paulsen vælges til FONASBAs præsident for de næste 2 år.

# Afslutning

Vor forening har fortsat den principielle opfattelse, at enhver transportform skal indgå i transportkæden, hvor den er bedst egnet og at hver transportform skal bære sine egne omkostninger både direkte og indirekte. Men så forventer vi også, at der fra politisk side er en beredvillighed og ægte interesse for at understøtte kombinerede- og intermodale transportter, hvor europæisk nærsøfart indgår.

Det bør ikke være i form af økonomisk tilskud, men ved at sikre rimelige og fair vilkår mellem de forskellige transportformer og med behørig hensyntagen til samfundsmæssige og miljømæssige forhold.

Hvor langt kunne man ikke være nået med kombinerede og multimodale transportter, hvis denne transportform havde opnået samme bevågenhed, som f. eks landevejstransporten, og dermed også bidrage til store samfundsmæssige fordele, ikke mindst for miljøet og det stigende problem med trængsel på vejene.

Vi vil i foreningen i samarbejde med andre ligesindede organisationer i det kommende år sætte fokus på disse udfordringer.

## Vision

- Danmarks Skibsmæglerforening vil organisere alle danske virksomheder der driver skibsmæglerforretning, herunder skibsklarering, befragtning, lineagentur samt køb og salg af skibe, operatørvirksomhed eller Ship Management.
- Danmarks Skibsmæglerforening vil være medlemsvirksomhedernes foretrukne brancheorganisation.
- Danmarks Skibsmæglerforening vil være medlemmernes talerør både nationalt og internationalt.
- Danmarks Skibsmæglerforening vil formidle sammenhold og samarbejde mellem foreningens medlemmer.
- Danmarks Skibsmæglerforening vil medvirke til at højne uddannelsesniveaet i branchen og medvirke til rekrutteringen af medarbejdere/elever.

## Skibsmæglerforeningens bestyrelse



direktør  
**Tonny D. Paulsen**  
Futura Shipping &  
Invest ApS  
(Formand)



direktør  
**Henrik Otto Jensen**  
Niels Winther & Co. ApS



direktør  
**Anders Bjerno**  
(Næstformand)



direktør  
**Mogens Klintemark**  
Dasena Agencies A/S



direktør  
**Ulrik Jespersen**  
"K" Line (Denmark) A/S



direktør  
**Klaus G. Andersen**  
Fredericia Shipping A/S



General Manager  
**Bent E. Lange**  
Damco

## Skibsmæglerforeningens sekretariat



direktør  
**Allan Houtved**



sekretær  
**Clara Jørgensen**



*Amaliegade 33B  
DK-1256 København K  
Telefon: +45 33 91 44 38  
Telefax: +45 33 91 56 44  
info@shipbrokers.dk  
www.shipbrokers.dk*

Årsberetningen er udarbejdet den 31. august 2008  
Redaktion: Allan Houtved  
Grafisk tilrettelæggelse og produktion: Grafikkonsulenten/Reese Grafisk  
Oplag: 250 eksemplarer



A. C. BRISLEFF'S EFTF. A/S



A. N. PETERSEN A/S



alpina shipping agencies aps

AMEGA SHIPPING



BIDSTED & CO. %



CPV CHARLES PETERSEN VEJLE A/S



chr. rorholm's efft.

C.J. HELT & CO. SHIPBROKERS



C.R. Holship A/S

DAHL & HOLMEGAARD AS



E. W.V.D. HUDE & SØN SHIPBROKER - EST 1852



E.J.V. HANSENS EFTF. A/S



fairplay shipping a/s

fellowship

Finnlines

Franck & Tobiesen A/S

FREDERICIA SHIPPING

G.SUNESSEN A/S

O.K. SHIPPING I/S

GREENSHIP

H. C. GRUBE



HECKSHER

Hesselby Shipping ApS

Holger Kristiansens Eftf. A/S

HOLGER KRISTIANSEN

Holship Danmark A/S



HMM



J. Poulsen Shipping A/S

JANUS ANDERSEN & CO. A/S.



Kalundborg Shipping Agency

KALYON SHIPPING

"K" LINE "K" LINE (DENMARK) A/S

ASECO CONTAINER SERVICES A/S



LYSANDER SHIPPING

KLAUS HEUN SHIPPING EFTF APS

LARSEN & PARTNERS



OOCL

LEHMANN JUNIOR

LH-SHIPPING NÆSTVED APS

KARL EM. HANSEN EFTF. AP/S

FUTURA

MOL MOL Europe

MARINE SHIPPING AP/S

MTA

motorships agencies a/s



damco

NIC. PEDERSEN & CO'S MÆGLERFORRETNING

NIELSWINTHER

Frederikshavn Shipping ApS

GRA

Rasmus Christensen I/S



ROYAL ARCTIC LINEAGENTUR A/S

PMS PLUM, MØLLER & SKOVGAARD



SCAN-TRANS DENMARK

Rederiet M. H. Simonsen ApS

Sextus Bjerre Eftf.



Seaway Trading A/S



ShipCargo

SHIPPING.DK

TEAM SHIP

Svane Shipping

T.H.H. SHIPPING GROUP

thomas wang a/s

Sven Mogensen Shipping Consult



TRISHIP A/S

ULLERUP & THALUND SHIPPING

UNIFEEDER

TORSHIPPING

Trinity Shipping Services Ltd



AAGE ANDERSEN & CO. AP/S



Nordane Shipping A/S



JOHANNES PETERSEN A/S

CASPER ANDRÉ'S EFTF.

VORDINGBORG SHIPPING

COSCO COSCO NORDIC LTD.



Bunker

NYK LOGISTICS & MEGACARRIER