

September 2010

Brancheforeningen
Danske Havnevirksomheder

En ny havnelov skal sikre:

- At havneloves udgangspunkt om en klar fordeling af rollerne mellem havne og havnevirksomheder fastholdes. Havnene står for infrastrukturen, havnevirksomheder er brugere af havnens faciliteter og infrastruktur.
- At havne ikke må udføre skibsrelaterede hjælpetjenester i konkurrence med privatejede havnevirksomheder. Forsøgsordningen fra 2005, hvor havne kan tilbyde skibsrelaterede hjælpetjenester, må evalueres og vurderes fremadrettet.
- At havnebrugere i tilstrækkeligt omfang bliver repræsenteret i havnebestyrelser. Havnens brugere bør have indsigt i og indflydelse på en havns udvikling, investering i infrastruktur m.v. Der er brug for lovbestemmelser, der sikrer denne indflydelse.
- At der i øvrigt sikres en bedre dialog mellem havne, private havnevirksomheder og andre brugere på en havn.
- At staten kontrollerer og garanterer, at kommunale ønsker og planer for havnearealer understøtter erhvervshavnens udvikling som transport- og erhvervsknudepunkter i den nationale infrastruktur.

Nedlæggelse eller indskrænkning af erhvervsarealer skal kræve godkendelse fra transportministeren svarende til det krav om godkendelse, som i dag gælder ved anlæg af en ny havn eller udvidelse af en bestående havn (havelovens § 2, stk. 1). Det skal videre sikres, at interessenter (organisationer, virksomheder på den konkrete havn m.v.) høres og fremkommer med bemærkninger, som skal indgå i grundlaget for transportministerens godkendelse/afvisning.

- At havnene sikrer de fornødne rammer og arealer til gods- og erhvervsaktiviteter på havnen. Virksomheder med godsomsætning over kaj samt virksomheder, hvis forretning nødvendiggør tilgængelige kajnære arealer, skal beskyttes. En beskyttelse, som også skal omfatte virksomheder og arealer, der ligger op til arealer med gods- og erhvervsaktiviteter på havnen, herunder de såkaldte "bufferzoner" for virksomheder efter planlovgivningen.
- At havnene og virksomhederne på havnene tilsikres tilstrækkelige adgangsforhold til og fra havnene via indflydelse på de statslige og kommunale investeringer i vej-, jernbaneinfrastrukturen og ikke mindst vandveje til erhvervshavnene (jævnfør Infrastrukturkommissionens anbefaling af forbedret adgang til Danmarks porte).

"Det skal der komme ud af en ny havnelov"...

- En stærk erhvervsudvikling i og omkring havnene.
- Mere erhvervshavn – ikke mindre. Havnene har national betydning som en del af infrastrukturen.
- Fokus på havnenes ansvar for havneinfrastruktur og på optimale rammer for havnevirksomhederne, så mere gods kan flyttes fra land- til søtransport.
- Mere konkurrencedygtige priser, effektivitet og service. Det er nøglen til havnenes fremtid.
- En bedre dialog mellem havnene og havnevirksomhederne for at underbygge forretningsudvikling og tiltrække nye arbejdspladser.



Danske Havnevirksomheder
DI
DK-1787 København V
www.dkhv.dk

DEN RIGTIGE VEJ

Hvad koster det? Prisen er helt afgørende, når gods skal flyttes. En ny havnelov skal sikre rammerne for en optimal erhvervsudvikling og konkurrence internt i den enkelte havn og mellem havnene. Gods flyttes i stigende grad over de danske havne, når alle ydelser på havnen er effektive.

National betydning

Velfungerende, veludbyggede og velholdte havne har samme betydning som vores broer – de muliggør transport af varer over vand. Betydningen for det danske samfund rækker langt ud over det lokale område, hvor havnen ligger, eller hvor broen skaber forbindelse over vand.

Havne er national infrastruktur på lige fod med broer, motorveje og jernbaner. Men havnene ejes og drives af kommunerne i modsætning til broer, motorveje, jernbaner, der er underlagt statsligt ejerskab. Kommunernes dispositionsret over havnene har vist sig uhensigtsmæssig, fordi boliger og ikke havnerelateret virksomhed får lov til at skubbe havnevirksomhed ud af havneområderne.

For den enkelte kommune kan værdien af sådanne tiltag måske overstige værdien af havnedriften i den lokale havn, men for samfundet er regnestykket anderledes!

Den rigtige vej

Havnen er forvalter af havneinfrastrukturen. Størst mulig konkurrence og optimal prissætning opnås, når havnene udlejer havnearealer, kajer, og kraner, d.v.s. infrastrukturen, og havnevirksomhederne (bl.a. shippingvirksomheder og stevedoreselskaber) lejer arealer og kajer på korte eller lange kontrakter og betaler skibsafgift for at anløbe en kaj. Vareafgifter betales, når gods flyttes over kajen.

Havnen som infrastrukturforvalter er den rigtige vej, fordi havnevirksomhederne dermed eksisterer i skarp indbyrdes konkurrence inden for rammerne af havnens forretningsbetingelser. Konkurrencen tvinger havnevirksomhederne til konstant at udvikle sig på omkostninger og kvalitet i havneydelserne. Den sunde konkurrence presser havnevirksomhederne til at udvise maksimal kreativitet for at tiltrække ny godsomsætning til deres virksomheder på havnen.

Danske Havnevirksomheder ønsker en klar fordeling af rollerne mellem havne og private havnevirksomheder.

DEN FORKERTE VEJ

Nogle havne udnytter muligheden i den nuværende havnelov til at fravige udgangspunktet om havnen som infrastrukturforvalter. Havnene driver selv havnevirksomhed i aktieselskabsregi og udbyder havneydelser, som offentligt ejede virksomheder, i konkurrence med private havnevirksomheder.

Den forkerte vej

Den nødvendige konkurrence bliver til usund konkurrence, når private havnevirksomheder skal konkurrere med havnenes stevedoreaktivitet, der er ejet af den samme infrastrukturforvalter, som fastsætter vilkårene for de private havnevirksomheders virke gennem fastsættelse af arealleje, kranleje, vareafgifter m.m. Det giver ikke styrket, men formindsket konkurrence og vil i sidste ende betyde mindre gods over de danske havne!

Det svarer til, at det statsligt ejede A/S Storebælt, som står for driften af Storebæltsbroen, beslutter sig for at drive busvirksomhed mellem Sjælland og Fyn/Jylland i konkurrence med de private busvognmænd! Infrastrukturforvaltning skal adskilles fra havnevirksomhed. Konkurrenceevne og effektivitet skabes, når mange uafhængige havnevirksomheder opererer i skarp indbyrdes konkurrence inden for de rammer, som fastsættes af infrastrukturforvalteren.

Skadelige konsekvenser

Kommuner har i flere tilfælde prioriteret byudviklingen over havneudviklingen.

Konsekvenserne er:

- At havnevirksomheder bliver opsagt eller ikke får deres areallejekontrakter forlænget, fordi havneområdet skal bruges til byudvikling.
- At eksisterende havnearealer, på trods af stort infrastrukturbehov, omlægges til byudvikling.
- At arealer, udlagt til fremtidig havnedrift, indrages til byudvikling og rekreative formål.
- At byudvikling foretages tæt på havnevirksomhed, så havneaktiviteterne over tid ikke kan undgå miljøklager og krav om indskrænkning i havneaktiviteterne.

En kommune kan hæmme og i værste fald forrykke grundlaget for en havn og dens udvikling som et knudepunkt for transport og erhverv på den nationale infrastruktur. Det svarer til, at en kommune beslutter at lukke det sydlige spor på en motorvejsbro, fordi man lokalt hellere vil have boliger ved kysten end trafik på broen!

Danske Havnevirksomheder ønsker, at kommunale planer og beslutninger om indskrænkning af den lokale havneudvikling underlægges en statslig godkendelse.