



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

**Att: Formand for Transportudvalget Benny Engelbrecht**

Aalborg, den 30. januar 2012

Landybet 10  
DK-9220 Aalborg Ø.  
Denmark  
Telephone: (+45) 70200890  
Telefax: (+45) 70203290  
Telex via UK: 051 94078578 scgo g  
CVR nr: 26664535

E-mail: [shipcargo@shipcargo.dk](mailto:shipcargo@shipcargo.dk)  
WEB: [www.shipcargo.dk](http://www.shipcargo.dk)

Bankers:  
Danske Bank  
Acct.: 3201 3201457157  
Swift Code: DABA DK KK

## Havneloven

Med henvisning til det foreliggende udkast til ændring af havneloven og debatten herom føler vi det nødvendigt at give vore kommentarer hertil, da vi mener udkastet har vidtrækkende uheldige konsekvenser, som vi ikke umiddelbart mener har den rette fokus fra udvalgets side.

Vi vil i dette brev udelukkende forholde os til de konkurrencemæssige aspekter i den nuværende lov og i det foreliggende lovforslag.

Undertegnede har virket i branchen i mere end 30 år og har derfor opnået indgående kendskab til hvordan dagligdagen fungerer i praksis.

Havnens brugere har igennem alle år arbejdet i tæt samarbejde med havneadministrationen for at sikre en effektiv og konkurrencedygtig ekspedition af gods og skibe i havnen, samt ikke mindst i et tillidsfuldt samarbejde forsøgt at tiltrække nye kunder til gavn for virksomhederne, havnen og lokalsamfundet.

Desværre har vi igennem de sidste år set en tiltagende tendens til at flere havne ønsker at kontrollere og udføre de funktioner der tidligere har været håndteret af private virksomheder, hvilket er blevet yderligere bekræftet i hele denne debat.

Heldigvis er det således, at der i de fleste havne er et glimrende samarbejde mellem de private aktører og den pågældende havneadministration, hvorfor nogle derfor er uforstående over hvorfor det er så magtpåliggende at sikre den rigtige ordlyd i lovteksten.

I dag optræder havneadministrationen i Aalborg på mange områder mere som en konkurrent end som en troværdig samarbejdspartner og myndighed. Dette er dybt problematisk og kan ikke være af samfundsmæssig interesse.

Der er ikke dokumentation for at man opnår en øget konkurrence evne og større kage til fordeling ved at presse de private aktører ud og i stedet opbygge operatørselskaber ejet af havnene under monopol lignende tilstande.



Flere private veletablerede aktører har eksempelvis flere gange forsøgt at opnå ejerandel i stevedoreselskab kontrolleret og delvis ejet af Aalborg Havn A/S, men er blevet afvist.

Vi ser tilfælde hvor havnen ønsker at overtage private aktørers funktioner uden at det på nogen måde kan dokumenteres som værende fremmende for udvikling eller konkurrenceevnen.

Man må som lovgiver forholde sig til, at motiverne fra flere havnes side er anderledes i dag end tidligere og derfor bør der også indskrænkes i lovteksten, så denne er tidssvarende og man sikrer et erhvervsklima der gør det muligt for private aktører at videreføre og udvikle deres virksomheder.

Det er naturligvis komplet underordnet om en havn er etableret som kommunalstyrehavn eller som selskabshavn. Motiverne er afgørende. Havnenes mulighed for at udelukke private aktører er lige aktuelle i såvel denne ene styreform som den anden.

Man siger at selskabshavne drives på markedsvilkår. Der kan naturligvis aldrig blive tale om reelle markedsvilkår mellem en kommunalejet havn og en privat aktør. En privat aktør vil ikke have en kinamands chance for at konkurrere med havnen. Havnen er jo stadig en offentlig myndighed til hvem den private aktør er tvunget at rapportere til (give kundeinformation). Havnen kan kontrollere/eje infrastrukturen, pakhuse, kraner, arealer, stevedorevirksomhed, vognmand, trosseføring, lodsservice, slæbebådstjeneste og ikke mindst prissætte (og giver rabatter) på disse ydelser.

Det er en helt urealistisk tanke at forestille sig at en havn med ovennævnte motiver har noget som helst ønske om at samarbejde med private aktører. (konkurrenter).

I tillæg skal man være klar over at 99 pct af henvendelserne fra interessenter går til havneadministrationen som tidligere drog omsorg for at potentielle kunder m.fl. blev sat i kontakt med de relevante private aktører. Det vil ikke ske fremover.

Skal vi skabe en konkurrencedygtig havn og sikre at vore importører og eksportører for de optimale forhold, så må vejen gå gennem et tillidsfuldt samarbejde og ikke gennem en ulig konkurrence med det "selskab" til hvem vi i øvrigt betaler vores skat. (kommunen)

Vi hører gang på gang, at det er den private sektor og de mindre iværksættere som skal være igangsættere og drivkraften i Danmarks udvikling. Hvis man som lovgiver og politiker mener dette seriøst bør man sikre, at der ikke skabes mistillid mellem private virksomheder og offentlige myndigheder – herunder en havn ejet 98 pct af kommunen.

Det er i denne sammenhæng vigtigt, at være opmærksom på, at danske shippingvirksomheder har opbygget uvurderlig knowhow, kompetencer og globale kontakter i forbindelse med deres arbejde i og omkring de danske havne. Kompetencer hvilket har gjort det muligt for disse danske virksomheder og deres medarbejdere at skabe yderligere arbejdspladser i kraft af deres brug af opnået viden og kontakter globalt.



Tag eksempelvis en virksomhed som Blue Water Shipping AS, som igennem deres engagement i vindmølle- og offshore industrien har vækstet forretningen enormt og skabt flere hundrede arbejdspladser – og ikke mindst bidraget til bl.a. Siemens og Vestas' fortsatte udvikling af logistiksystemer omkring transport og installation af vindmøller. Ej heller bør man glemme den omsætning aktiviteten har genereret i Esbjerg. Er det tænkeligt at Esbjerg Havn som "operatør" ville være i stand til at have opnået samme vækst og genereret samme antal arbejdspladser såvel i Danmark som i udlandet? Svaret er vist åbenlyst.

Yderligere vil vi fremhæve alle de unge mennesker, som i dag bliver uddannet i de danske operatør virksomheder. Rigtig mange af disse unge mennesker er efterspurgt hos vore udenlandske kollegaer og derfor sidder der i dag utrolig mange danskere rundt omkring i verden, som daglig er med til at promovere danske interesser.

Konkurrencen i dag er allerede benhård, og det er derfor ikke nødvendigt at skabe en ulig konkurrence mellem offentlige- og private danske virksomheder, hvor man i stedet burde løfte opgaverne sammen.

Der er ingen problemer med lovtæksten i de havne hvor man har indset at dialog og samarbejde er den rette vej til vækst, men der bør være et "filter" i form af en annoncerings pligt således man "tøjler" de havne som vil misbruge deres beføjelser til skade for lokalsamfundet.

Vi vil derfor indtrængende anmode om at udvalget endnu en gang overvejer konsekvenserne ved det nuværende lovforslag for så vidt angår §10.

§10 stk 3 bør rettes således der sættes punktum efter m.fl. og "samt udføre havnerelateret operatørvirksomhed" skal slettes.

I stedet bør "havnerelateret operatørvirksomhed" tilføjes som et ekstra punkt ( pkt 6) under stk 4 – i denne paragraf.

Undertegnede er naturligvis vil rådighed såfremt De ønsker en yderligere uddybning af vores synspunkt.

Med venlig hilsen  
ShipCargo Ltd.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Morten I. Andersen". The signature is fluid and cursive, written over the printed name.

Morten I. Andersen  
Direktør