

En styrkelse af nærskibsfarten vil også mere generelt forbedre markedsmulighederne for andre aktører i de multimodale transportkæder, hvor skibene indgår. Der er behov for effektive alternativer, der kan tage deres del af den forventede vækst i transportbehovet og bidrage til løsning af kapacitetsproblemerne på de europæiske landeveje.

De mindre rederier har imidlertid vanskeligheder ved at omstille sig til markedet, ikke mindst fordi der inden for denne del af nærskibsfarten ikke har været tradition for samarbejde med andre aktører og transportformer. Derfor har Søfartsstyrelsen iværksat et samarbejde mellem rederier, små og mellemstore transportvirksomheder samt jernbaner og havne, som skal sætte skub i udviklingen af dør til dør-transportløsninger, hvor nærskibsfarten inddrages.

Samarbejdet har foreløbig resulteret i en almennyttig udviklingskontrakt for udvikling af nærskibsfarten. Dette nås ved at udvikle værktøjer på områder som markedsanalyse, markedsføring, samarbejde, finansiering og uddannelse. Arbejdet sigter også på – ved design- og teknologiudvikling af såvel skibe som havnefaciliteter – markant at forbedre fleksibilitet og effektivitet i lasthåndtering i dør til dør-kæden. Projektet forventes afsluttet i 1999. Målet med udviklingskontrakten er at etablere et operationelt grundlag for opstilling af dør til dør-transportkæder med inddragelse af nærskibsfarten. Projektet har desuden til formål at reducere belastningen af det ydre miljø.

Hvad angår havnenes rolle og regeringens planer for havnenes fremtidige opgaver vil jeg dels berøre de drøftelser, der i de senere måneder har været blandt de berørte aktører i bred forstand, dels nævne, hvorledes vi kan være i samspil med og helst også på forkant med den kommende tids udvikling i EU. Afslutningsvis skal jeg redegøre for, hvad jeg mener, vi skal foretage os.

Som bekendt har nogle havnechefer her i sommer udsendt to papirer, nemlig et idékatalog til udvikling af havnene i 1997 og et debatoplæg til strategisk udvikling af havnene i 1997. Formålet med publikationerne er ifølge havnecheferne at starte en debat om, hvorledes havnene selv vurderer, hvad der kan og bør gøres for at udvikle havnene. Havnecheferne har heri bl.a. fremlagt synspunkter om nye organisationsformer og styreformers for havnene til styrkelse af havnenes professionelle ledelseskomp-

petance, mulighed for udvidelse af havnevirksomhedernes område og en mere nuanceret holdning til støtte til havneprojektet i Det Transeuropæiske Netværk TEN, der som bekendt er en koordinerende indsats for at forbedre den europæiske transportinfrastruktur.

Sommerens diskussion har vist, at de seks havnechefers provokation, om man så må sige, virkede. Debatoplægget har givet anledning til en lang række håndfaste kommentarer bl.a. fra Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg. Således har Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg bl.a. peget på, at det private erhvervsliv bør inddrages i eventuelle nye styre- og organisationsformer, at havnenes fremtidige virksomhedsområde skal begrænses til etablering og vedligeholdelse af infrastrukturen, dvs. moler, kajer, jernbanespor, uddybning, oprensninger og den slags, mens etablering og vedligeholdelse af det, man kalder suprastrukturen, dvs. kraner, pakhuse, kontorbygninger o.lign., i hvert fald på sigt skal forestås af det private erhvervsliv, og at statshavnene bør udskilles fra staten og underkastes samme driftsbetingelser, som er gældende for de kommercielt styrede havne.

Endelig har Sammenslutningen af Danske Havne tilkendegivet ønsket om, at havnene kommer på den politiske dagsorden, og i denne forbindelse bl.a. peget på behovet for en ændring af trafikhavneloven med sigte på smiddiggørelse af havnenes rammebetingelser, således at havnene og søtransporten kan udvikles. Der bør ifølge Havnesammenslutningen ske fremme af kombinerede transportformer, selektiv infrastruktur og udbygning samt en gradvis omlægning af skatte- og afgiftsstruktur med henblik på, at transport skal betale de totale samfundsmæssige omkostninger, så der på sigt kan blive lige konkurrencevilkår for søtransport og andre transportformer.

Havnesammenslutningen nævner desuden tanker om en miljøbonus til søtransporten i lighed med miljøstøtteordningen til banetransporten, samt at et udvalg udarbejder en handlingsplan om fremme af miljømæssigt bæredygtig transportudvikling.

Også EU har målsætninger om fremme af bane- og søtransport med henblik på at aflaste den stigende tunge vejtransport. Udviklingen af det transeuropæiske transportnet for havne og søtransport er et af de tiltag, der skal være med til at placere søtransporten og dermed de europæiske havne i den fremtidige transportpolitik.