



Danmarks havne
Havnepolitisk redegørelse 2010

Danmarks havne

Havnepolitisk Redegørelse 2010

© Danske Havne 2010

Grafisk tilrettelæggelse: Kommuneforlaget A/S

Tryk: Frederiksberg Bogtrykkeri A/S

Trykt med vegetabiliske farver på 130 g Arctic Silk FSC

Fotos indhold:

ADP A/S – side 17

Esbjerg Havn – side 2, 9, 10, 11, 14, 15, 25

Grenaa Havn A/S – side 19, 21, 30

Hirtshals Havn – side 8

Horsens Havn A/S – side 22

Kalundborg Havn – side 6, 12, 24

Korsør Havn – side 7

Nakskov Havn – side 1, 5, 13

Odense Havn – side 26

Randers Havn – side 3

Skagen Havn – side 20, 23

Århus Havn – side 29

Fotograf Ole Bo Jensen – side 16, 18, 30, 31 og 32

Fotograf Yes Adrian, Inferno Fotografi – side 28

Foto omslag:

Colourbox – Århus Havn

Danske Havne

Weidekampsgade 10

2300 København S

Tlf: 33 70 31 37

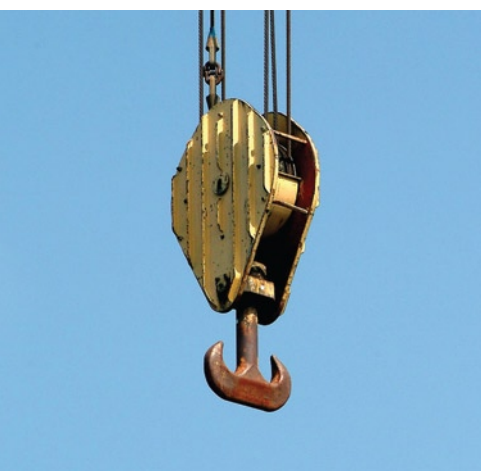
e-mail: danskehavne@danskehavne.dk

www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-7848-972-2



Indhold 2010



2	Danmarks havne
4	Krisen kradser – havnene lever
6	Det trafikale danmarkskort
11	Sikkerhed til søs og i havn
14	Konkurrence om pladsen
16	Miljøforhold
19	Fiskerihavne
21	Markedsorientering i havne
23	Det er en havn også
25	Danmarks havne i EU
28	I årets løb
30	Danske Havnes bestyrelse og sekretariat



Danmarks havne

Hvor er forskellen på en havneby og en by ved vandet? Vores svar er: en aktiv erhvervshavn. Havnen er omdrejningspunkt for erhvervslivet og en meget vigtig virksomhed. Byens virksomhed.

Derfor er det vigtigt, at erhvervshavnene udvikler sig og får lov at udvikle sig i det byrum og den geografi, de nu har. Havnene løser en stor og væsentlig transportopgave. Men de har også stor og vigtig betydning for produktion, forbrug, erhvervsliv, mobilitet og beskæftigelse. Havnens betydning rækker langt ud over bygrænsen.

Danske Havne har lagt mange kræfter i at synliggøre dette de senere år. Vi har sat fokus på havnenes betydning for samfundet. Målet er at effektivisere og udvikle havnene yderligere, så de er klar til fremtidens udfordringer. Midlet er at sætte fokus på de opgaver, der løses.

Danske Havne har fået skabt bred politisk opbakning til Danmarks havne. Kommunalt, regionalt og nationalt. Danske Havnes vision om, at havnene udgør et netværk af transportcentre, er blevet en del

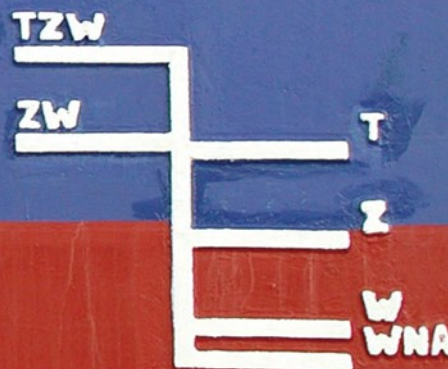
af det trafikale danmarkskort. Havne kan for relativt små offentlige midler bidrage til en samfundsmæssigt optimal trafikafvikling. Veje og baner til havne skal være i orden. Det er lykkedes at få havnene indarbejdet i de trafikaftaler, der er indgået i Folketinget. Opgaverne er blevet konkretiseret, og der er blevet afsat midler til en lang række projekter.

Mange mennesker har en naturlig kærlighed til havet og havnen. Men forholdet mellem by og havn er ikke altid problemfrit. De store infrastrukturanlæg skal udnyttes bedst muligt, og havnene skal have lov at udvikle deres kommercielle aktiviteter. Danske Havne deltager aktivt i udviklingsarbejdet både i forhold til ny og kommende lovgivning, hvor vi lægger stor vægt på at få gjort op med de begrænsninger og opgaver, der pålægges havnene som et levn fra en svunden tid, hvor havnene var statsligt reguleret.

Der er et tæt parløb mellem kommune og havn om den fysiske planlægning af havnene. Det er også nødvendigt, og kun det giver den stabilitet,



72
70
68
66
64
62
60
58
56



der er nødvendig for virksomheder på havnen og for investorer. Danske Havne har fået sat havnenes betydning for byerne og for infrastrukturen på den politiske dagsorden.

Søtransport er den mest klimavenlige transportform. Det vil aflaste vejnettet og spare på vedligeholdelse og udbygning, hvis mere transport kommer til søs. Danske Havne har haft meget fokus på havnenes eget miljøarbejde, og havne opnår gode reduktionsmål, som kan inspirere andre. Der er mange grunde til at bruge de vandveje, der binder de danske havne sammen i et tæt netværk af transportcentre.

Danske Havne arbejder aktivt for, at de rette betingelser er til stede. En af årsagerne til, at søtransporten er så billig for samfundet, er, at havnene selv anlægger og vedligeholder ikke blot havneanlæg, men også vandvejene. Det er vigtigt, men meget svært, at få lov til at vedligeholde sejlrenderne, fordi der er problemer med at få anbragt sedimentet andetsteds enten på havbunden eller på havnenes

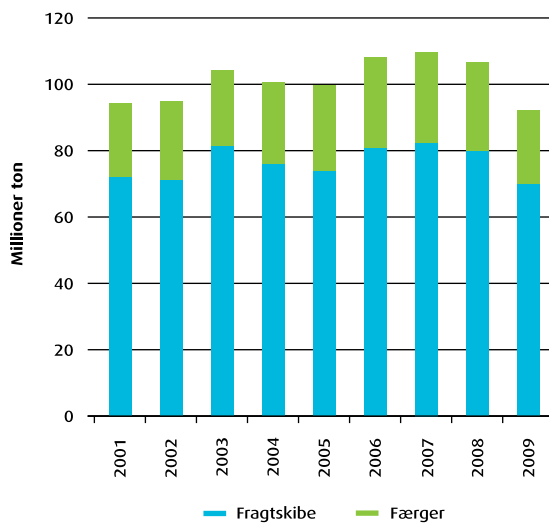
spulefelter. Det er helt afgørende, at de administrative rammer tilpasses virkeligheden. Ellers sander sejlrenderne til.

Skibsfarten og havnene bærer også store dele af udgifterne til sikkerheden til søs. Udgifter, der på land helt naturligt bliver betalt af samfundet, nemlig udgifter til sikkerhed, trafikregulering og snerydning. Til søs hedder det isbrydning, lodsning, farvandsafmærkning, nødhavne, terrorsikring etc. Danske Havne arbejder aktivt for, at de udgifter og opgaver, der væltes over på den maritime transport, bliver reduceret og tilpasset erhvervets behov. ⚓

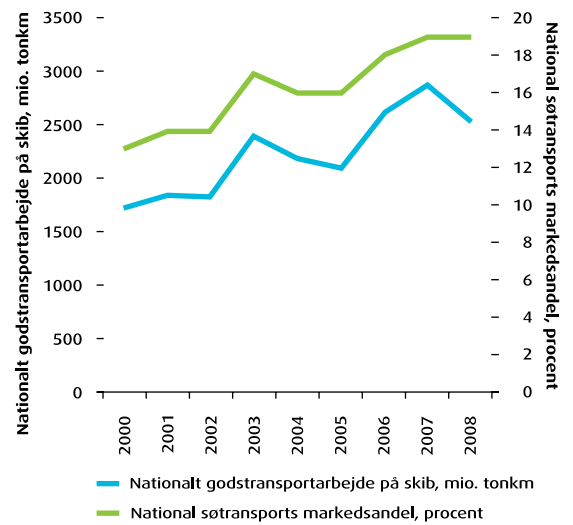
København, den 8. februar 2010


Uffe Steiner Jensen
Formand


Torben Kjærsgaard
Direktør



Kilde: Danmarks Statistik / 2009 Danske Havne skøn



Kilde: Danmarks Statistik

Krisen kradser – havnene lever

Barometeret stod længe på smukt i havnene. Der var vækst på stort set alle markeder. Alle arealer var optaget. Shippingmarkedet var uhørt stærkt. Der var nok til alle aktører på transportmarkedet.

Allerede i midten af 2008 kom de første tegn på krise. Usikkerheden fik fat. Forbrugerne og investorerne blev tilbageholdne, og den tendens blev kun stærkere. Julehandlen 2008 slog ikke, som det ellers var blevet en vane, alle rekorder. Faldende godsmængder og faldende fragtrater har præget det sidste år.

Fortsat højt aktivitetsniveau

Mange havne mærker naturligvis den faldende efterspørgsel efter havnens ydelser. Der er mere plads i pakhuse. Mange kraner kører ikke så hyppigt. Nogle af virksomhederne på havnen giver sig over den stramme økonomi og de manglende kunder. Skibene kommer dog fortsat, og kajerne udnyttes. Nogle har endda bedre tid og udnytter bedre det netværk af transportcentre, havnene udgør. Skibsfartens andel af den nationale transport er øget med 7 procentpoint siden 2000. Det høje aktivitets- og investeringsniveau i havnene er stort set opretholdt.

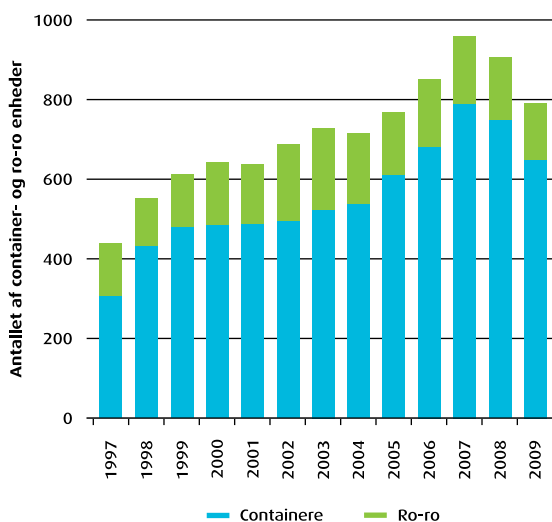
Skibsfarten er karakteriseret ved store udsving. Bølgetop efterfulgt af bølgedal ... Derfor gælder det

om at være parat og være klar til at omstille sig, både når det går op, og når det går ned. Store dele af Det Blå Danmark og transportsektoren har været og er stadig under stærkt pres. Derfor er det så meget desto vigtigere, at de, der understøtter og servicere transportørerne, holder ved og udvikler. Udfordringerne skal tages. Vi skal være klar til fuldt ud at udnytte de nye muligheder, når markedet vender.

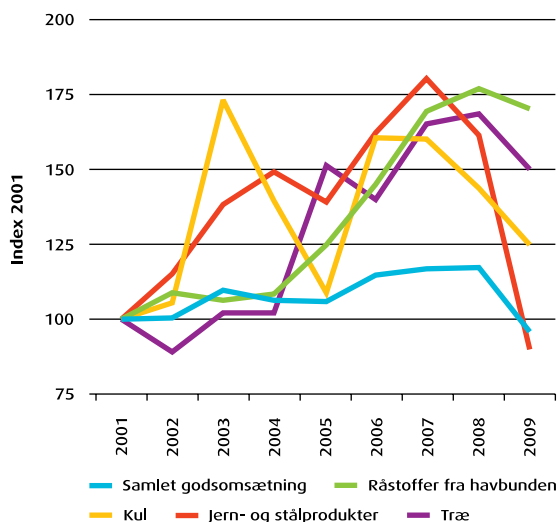
Der er lagt meget store værdier i havnene. Og det fortsætter. På trods af tilbagegang i godsmængderne gennemfører havnene deres vedligeholdelse og stort set alle udbygningsplaner. Der er mange projekter i gang. Frem til 2015 vil der blive skabt nye arealer i størrelsesordenen 1.000 tønder land. Nye kajer og land, der selvfølgelig lever op til krav og ønsker fra de store, moderne skibe og operatører.

Havnene er naturligvis også ramt af krisen. Men alt peger på, at der langsomt kommer mere gods

Der er 130 aktive erhvervshavne i Danmark, dvs. havne med anløb af fragtskibe, færger eller kommercielle fiskefartøjer. 80 af landets 98 kommuner er havnekommuner.



Kilde: Danmarks Statistik / 2009 Danske Havne skøn



Kilde: Danmarks Statistik / 2009 Danske Havne skøn

ad søvejene. Der har tidligere været talt om en fordobling af godsmængderne frem mod 2025. Dette udskydes formentlig. Men når markederne igen falder lidt til ro, globaliseringen og den internationale arbejdsdeling optimeres, vil handlen og godset stadig flyde. Fordoblingen vil ske, nok bare med lidt forsinkelse i forhold til tidligere forudsigelser. Og så vil havnene være parate.

Samarbejde en afgørende forudsætning

Det er ikke nok, at havnen udvider for at have tilstrækkelig kapacitet, når udviklingen igen tager fart. Havnen er centrum for maritim service. Derfor er det vigtigt, at alle, der understøtter skibstransporten, kan følge med. Alle har en stor og fælles opgave i at være opsøgende og pege på mulighederne i netop deres havn. Der skal findes og udvikles nye logistikløsninger. Der skal trækkes gods til, for det kommer ikke af sig selv.

Kommunerne har også opgaver. Kommunerne skal have større opmærksomhed på havnen som erhvervsområde og som maritimt center. Til gengæld for den betydning, havnene har for erhverv og beskæftigelse i lokalområdet og i regionen, skal kommunerne bidrage til en effektiv og sammenhængende trafikløsning. Det hjælper ikke, at godset, fisken

De danske havne håndterede ca. 106 millioner tons gods i 2008. Det svarer til 200 tons gods hvert minut hele året. Der skal ca. 60.000 lastbiler til at transportere 1 million tons gods.

og passagerne kommer til havnen, hvis de ikke kan komme hurtigt og sikkert derfra. Der skal være effektive løsninger. Det har Danske Havne med stor succes fået Infrastrukturkommissionen og landspolitikkerne til at forstå. Mange gode projekter er sat i gang. Flere kommer til som følge af trafikforliget. Men kommunerne skal også med på vognen. Det er deres byer, trafikken går igennem, og derfor skal de også give havnen en større opmærksomhed. Danske Havne har i løbet af det seneste år fået KL og kommunerne mere involveret, men der er også store opgaver at løse lokalt.

Som noget særligt i EU modtager de danske havne ikke stats- eller regionalstøtte. Havne drives kommercielt. Driften skal forrente og udvikle infrastrukturen til lands og til vands. Det er en rigtig tankegang, som vi gerne ser udbredt til resten af Europa. ⚓





Det trafikale danmarkskort

Danske Havne har en vision på vegne af danske havne. Havnenes netværk af transportcentre skal udnyttes meget bedre. Havnene ligger som perler på en snor langs kysten. De har forskellige muligheder og ressourcer: geografisk, trafikalt, økonomisk, arealmæssigt og i forhold til det øvrige erhvervsliv. Infrastrukturen er i vid udstrækning udbygget. Både lands- og kommunalpolitikerne har fået øjnene op for, at havnene er transportcentre og trafikale knudepunkter, der skal optimeres og udbygges nogle steder. For havnene kan og vil meget mere og kan udnyttes bedre, grundlæggende har vi faciliteterne.

Infrastrukturkommissionen

Infrastruktur skal tænkes i helheder og netværk. Forskellige korridorer skal supplere og aflaste hinanden. Trods en nedgang i godsmængderne i løbet af det sidste års tid vil der fortsat være kraftig vækst i transporten på lidt længere sigt. For at klare den udfordring skal vi arbejde aktivt for at sikre samspillet mellem transportformer og transportcentre. Både ved vandet og i landet.

Baglandsinfrastruktur

– Statslige beslutninger i 2009



- Anlæg eller undersøgelse af vej besluttet eller støttet
- Vejprojekt endnu ikke besluttet eller støttet
- ⊗ Baneprojekt støttet

Infrastrukturkommissionens betænkning er et meget vigtigt redskab til at skabe det nye trafikale danmarkskort. Det bliver her kendt og erkendt, at havnene er portene til Danmark. Politikerne har efterfølgende taget handsken op og fået Danmarks havne sat på landkortet.

En Grøn Transportpolitik

Et bredt flertal i Folketinget står bag Det Grønne Transportforlig fra januar 2009. Visionen er, at fremtidens godstrafik skal afvikles uden at skade miljø og klima. Derfor skal der satses mere på havnene som knudepunkter og på at få mere transport ad søvejen. Det er en klar opbakning til Danske Havnes vision om havne som et netværk af transportcentre langs den blå motorvej.

En ny kurs er udstukket i dansk transportpolitik. Den sætter godstransport i fokus og gør havnene til det naturlige koblingspunkt mellem transportformerne. Transportforliget gør havne til et indsatsområde i dansk transportpolitik og introducerer en





havnepakke med investeringer i veje og jernbaner til havnene. Politikerne er kommet mange af Danske Havnes ønsker i møde med transportforliget.

Investeringsplanen afsætter 1,6 mia. kroner til veje og baner til havne rundt i Danmark. Når adgangsforholdene lettes og optimeres, øger det søtransportens konkurrenceevne.

Ud over den bedre tilgængelighed vil trafikikkerheden i mange havnebyer også blive forøget. De projekter, der er til gavn for den lokale afvikling af trafikken, bliver også suppleret med kommunale investeringer. Andre steder er projekterne så store, at der er mulighed for EU-medfinansiering. Staten står altså ikke alene. Men det er vigtigt for infrastrukt-

turens helhed, at staten går forrest og er drivende kraft i investeringerne.

I oktober 2009 indgår samme brede flertal i Folketinget et nyt trafikforlig som en del af finansloven for 2010. Yderligere en række veje og banestrækninger til havne bliver vedtaget. Ikke alle får opfyldt deres behov i denne runde. Selvom meget er nået, er der mere at kæmpe for. Det er vigtigt, at havnene konkretiserer deres behov og mulige løsninger. Investeringernes gevinster skal synliggøres. Investeringsplanen er rullende, så der er mulighed for, at flere projekter kan komme med i senere trafikforlig. Havnene er udpeget som indsatsområde. Det agter Danske Havne at holde politikerne fast på.



Lastbiler på Danmarks havne

Der er ikke kun skibe i de danske havne. Der er også mange lastbiler. Lastbilerne er en forudsætning for, at godset kommer til og fra producenterne og ud til forbrugerne. Havemøblerne og bananerne kommer nok fra Vietnam og Sydamerika til en dansk havn, men de kommer ikke ud i trælasten og supermarkedet uden lastbil. Ral og grus bliver indvundet fra havbunden og bragt til havn af skibet, men det kommer ikke ud til byggepladsen eller indkørslen uden lastbil. Fisken bliver fanget og bragt i havn af kutteren, men den kommer ikke i køledisken uden lastbil. Det gælder over hele linjen. Derfor taler Danske Havne heller ikke om kamp mod lastbilerne. Vi taler om konkurrence og supplement. Danmarks havne arbejder netop på at forbedre lastbilernes adgang til havnene.

På havnen er der også stor aktivitet med lastbiler, der måske slet ikke skal hente eller aflevere gods ved skib. Mange kunder med oplagsbehov benytter havnen som transportcenter. Nogle kunder vælger at centralisere deres distribution fra en eller flere havne. Derfor er der også gods over havn, som aldrig kommer til søs.

Danske Havne anerkender lastbilernes betydning for det trafikale Danmark. Derfor har Danske Havne og 16 havne været meget aktive for at sikre, at modulvognene kunne få adgang til havnene.

1/3 af alle lastbilture i Danmark begynder eller slutter i en havn.



Vi kunne se potentialet for vognmanden i at køre helt til havn eller færge med trailerne og drage mest mulig nytte af bil og chauffør. Det har ikke været nogen nem opgave. Mange har været usikre på, hvordan de store lastbiler ville falde ind i det trafikale danmarkskort.

Partierne (DF, V, KF og R) bag forliget om modulvogn tog kunne se potentialet. Endda så klart, at det lykkedes at få ind i Det Grønne Transportforlig, at forsøgsordningen skal fortsætte ud over de tre år, der oprindeligt var fastsat.

Det har krævet fysiske tilpasninger af vejnettet nogle steder. De fleste er gennemført. Modulvogn togene kører. Der er fortsat havne, der gerne vil kunne tilbyde kunderne adgang med modulvogn tog. Men der kan være fysiske, administrative eller politiske forhold, der gør det svært. De kan måske overvindes. En god begyndelse på forsøget kan være det bedste middel til at overvinde skeptikerne.

Jernbane til havnene

Gods på bane er ikke, hvad det har været. Men måske kan det få en opblomstring igen. De politiske ønsker er i alle tilfælde klart formuleret. Transportminister Lars Barfoed kom i oktober 2009 med et baneudspil. Målet er at få et sammenhængende og effektivt transportsystem – nu med jernbane.

Disse havne har modulvogn tog



Danske Havne er enige i, at jernbanen kan være et supplement, der kan sikre en effektiv og miljøvenlig transport. Derfor er der også fokus på og ønske om, at jernbanerne forbliver på eller kommer til havnene. Hvis målet om mere gods på bane skal opfyldes, skal der renoveres, anlægges og effektiviseres. Og der skal kobles bedre med havnene, hvor de store godsmængder er koncentreret. Danske Havne arbejder ufortrødent på den opgave og ser frem til en større statslig involvering. ⚓

Antallet af færgeafgange i Danmark svarer til, at der hvert minut afgår en færge fra en dansk havn – 24 timer i døgnet, 365 dage om året.





Sikkerhed til søs og i havn

Det er afgørende, at skibe kan komme sikkert i havn. Sejlads har altid været forbundet med naturlig fare – is, strøm, bundforhold, vind og vejr. Det kan være vanskeligt for fremmede at finde sikkert i havn gennem farvandene. Derfor afmærkes farvandene, is er blevet brudt, og skibene kan få lods om bord.

Sikkerhed på vejen til og i Danmarks havne skal være i top. Forebyggelse og indsats skal hele tiden tilpasses den aktuelle risiko. Havnene yder en stor indsats for at sikre skibene ind til havn og i selve havnen. Det kan være afmærkning af farvandet, kontakten med kompetent havnevagter, terrorsikring, sikker godshåndtering, tyverisikring, pålidelig affaldsmodtagelse og sikre rasteplasser.

Der stilles mange krav til havnene fra lovgiver, fra kunderne og fra byen. De danske havne opfylder disse og søger at yde den bedst mulige service til den mest konkurrencedygtige pris. Transportens samlede pris er nemlig udslagsgivende for, om visionen om mere søtransport kan opfyldes.

Men der er også opgaver, som staten udfører. Måske af historiske årsager. Måske er det blevet et dogme, at staten er bedst til det. At bryde is og lodse i danske farvande har været statens opgave og pligt. Det er det også i dag. Problemet er, at organiseringen og risikoen er fastsat historisk. Der er ingen risiko for staten – og det er skibe og havne, der skal betale. Det er dyrt.

Hvem skal bryde isen?

Danske Havne finder organiseringen af isbrydningen helt ude af trit med virkeligheden. Isbryderne er gamle, og det er alt for dyrt at holde dem ved lige. De ligger stille på fjortende år. Til gengæld er de skibe, der skal hjælpes, blevet meget større og

Isbrydningsordningen har siden sidste isvinter i 1996 kostet havnene og søfarten over 280 mio. kroner – uden at vi har fået noget for pengene.



kan mere selv. I år da frosten endelig kom, klarede havnene selv opgaven. Og alligevel er driftsomkostningerne uanset om der er aktivitet eller ej nogenlunde konstante, ca. 20 millioner kroner, som hvert år betales af havne og skibe i nærsøfarten.

Det forringer konkurrenceevnen i forhold til andre transportformer. Hvis der for landtransporten er problemer med fremkommeligheden på grund af is og sne, ja, så er snerydning en opgave, der varetages af det offentlige. Det bør også ske, når staten har nogle søveje. Isafgifter er blevet til en afgift til dækning af statens forpligtelser. Havnene ser aldrig en isbryder i havn. Derfor arbejder Danske Havne målrettet på at få ordningen afskaffet, så de mange penge kan bruges til gavn for transportkæden.



Et er søkort at forstå – et andet skib at føre

Det er ikke nemt at navigere i ukendt farvand. Det ved enhver. Men alle ved også, at der findes hjælpemidler. Det kan være dem, vi selv ønsker, eller dem, vi bliver påtvunget. Lodsning er både og.

Danmark ønsker at sikre de danske farvande mest muligt. Lods om bord kan være en god sikkerhedsforanstaltning. Mest tilbøjelig til at tage lods om bord er skibet dog, hvis prisen er rimelig og står i forhold til risikoen. Ud fra det ønske blev lodsloven revideret i 2006. Men ikke meget gik som håbet. Det blev dyrere at uddanne lodser og for de mindre havnelodserier at opretholde lodseriet. Det statslige lodsvæsen har været gennem en langvarig omorganisering og er i den periode blevet stærkt underskudsgivende. Det er der senest forsøgt rettet op på i efteråret 2009 med en ændret prisstruktur. Der skal helt enkelt mere i kassen. Konsekvensen er, at nogle skibe, på særligt de mindre havne, skal betale mere for at få lods om bord. Igen – når det er den samlede transportpris, der er konkurrenceparameteret, skader det søfarten. Navnlig den mindre nærsøfart, der har så svært ved at holde fodfæste.

Danske Havne arbejder aktivt for en evaluering af hele lodsningens organisering, udførelse og vurdering af nye muligheder, herunder igangsættelse af forsøg med landbaseret lodsning. Lodsning kan være en nødvendig og ønskelig service at yde skibe i danske farvande. Men en forudsætning er, at den er effektiv, billig og tilpasset det faktiske behov. Først da er lodsning et tilbud og ikke bare et krav. Og først da bliver det modtaget og opfattet som hjælp til at navigere i ukendt farvand. ⚓

82 danske havne er terrorsikrede og dermed godkendte til at modtage international skibsfart.







Konkurrence om pladsen

En forudsætning for en aktiv havn er et godt samarbejde mellem by og havn. Når det går godt for havnen, har det betydning langt ud over havne- og bygrænsen. Det budskab skal alle aktører blive meget bedre til at formidle. Kun derved skabes der forståelse for havnens og havnevirksomhedernes behov og ønsker.

Oftentimes høres påstanden: Der findes mange, rigtig mange nedslidte og utidssvarende havneområder i Danmark. De må kunne bruges til noget andet.

Udvikling af havnen

Det er rigtigt, at der i mange havne findes kajstrækninger med ringe vanddybde og begrænset areal bagud. Det er ofte arealer, der ligger meget tæt på bykernen. Aktiviteten er for ringe i forhold til de værdier, der er bundet i anlægget. Samtidig har mange byer i de seneste år haft ambitiøse planer for byen. Det kan være nye boliger, bygninger til kultur og uddannelse, lettere erhverv og administration og et levende gå-ud-miljø med cafeer etc. Aktiviteter, det kan være svært at forene med den aktive havnevirksomhed med alt, hvad det medfører af aktivitet, trafik, støj, støv og lys mange af døgnets timer.

Mange havne går til udfordringen med den indstilling, at det er et fælles projekt. Havnen kan få mulighed for at afhænde utidssvarende arealer og få råd til at bygge nyt og tidssvarende. Byen kan få

mulighed for at føre sin ambitiøse byplan ud i livet og udnytte værdierne nær bykernen. Mange steder lykkes det at opfylde visionen om både by og havn. Danmarks havne bliver også på denne måde en naturlig del af byen og landskabet.

Planlægning

Men det er ikke altid let at tilgodese alle parter. Havne og kommuner fører hver især en aktiv planpolitik, der giver en vis fleksibilitet. I den proces er det naturligvis vigtigt, at planlægningen giver mulighed for alle former for havnevirksomhed. Et vigtigt element i planlægningen er hensynet til, at de miljømæssige påvirkninger søges minimeret. Havnene samarbejder derfor aktivt med havnevirksomhederne og kommunerne for at løse denne opgave.

Havnen er et industri- og erhvervsområde. Danske Havne arbejder for, at stat og kommuner sætter fornuftige rammer for, at traditionel havnevirksomhed og den risiko, der kan være forbundet med aktiviteten, ikke de facto udelukker etablerede virk-

De 22 største danske havne vil i 2015 have et samlet areal på 25 millioner kvadratmeter. Det svarer til 3500 fodboldbaner.



somheder fra at fortsætte deres virke, fordi man får nye naboer. Det er vigtigt, at de virksomheder, der er etableret på havnen, også får mulighed for at virke. De miljømæssige krav skal tilpasses den status, området har. Nye beboere skal forstå det område, de er flyttet til. Det er ofte ikke tilfældet, men det er vigtigt, at alle parter er indstillet på at bidrage til dialogen.

Danske Havne har både før og nu haft en løbende og meget positiv dialog med rigtig mange af Folketingets politikere, der har fået en større og større forståelse for havnenes aktiviteter og behov. For, at havnene i udvikling er til gavn for erhvervslivet. Det gælder også regeringens ministre, der har fået et udtalt ønske om udvikling på havnene. Et ønske, som understøttes af de aktiviteter, der sættes i gang.

Miljøministeren og transportministeren gennemfører to analyser for at efterprøve tesen om, at der ikke er tilstrækkelige arealer. Danske Havne finder, at der med havnenes omorganiseringer er plads og areal nok til alle. Der nedlægges meget få arealer de næste år, mens der udvikles meget mere. Den virksomhed, der eventuelt bliver nødt til at flytte aktiviteten til et andet sted på havneområdet, fordi aktiviteten på længere sigt ikke er forenelig med at ligge tæt på boliger, får erstatning og kompensation fra havnen. Men pladsen er der for de virksomheder, der er afhængige af at ligge på en havn.

Udkast til landsplanredegørelse 2009 viser også, at miljøministeren er opmærksom på, at havnene er en vigtig del af den danske infrastruktur. Havnene skal fortsat disponere på egne arealer. For havnene er det essentielt, ligesom det er helt afgørende, at havnene ikke bliver tvunget til af den ene eller anden årsag at frasælge arealer midt i et havneområde. Det vil være ødelæggende for havnenes logistik, hvis der bliver skudt kiler til anden anvendelse ind i havneområder.

Det er meget vigtigt, at havnene friholdes til netop de virksomheder, der skal ligge nær kaj og vand. Havnene laver masterplaner, der planlægger havnens udvikling på lang sigt. Ofte 20, 30, ja 40 år frem i tiden. Havnene optimerer også hele tiden deres arealanvendelse. Skifter en virksomhed karakter over årene, så den ikke længere har behov for den kajnære beliggenhed, vil den ofte ikke få forlæn-

Havneudvidelser



- Gennemførte havneudvidelser 2001-2010
- Planlagte havneudvidelser 2010-2015
- Både gennemførte og planlagte havneudvidelser
- Nedlagte godshavne siden 2001

get sin lejekontrakt. Arealet og den infrastruktur, som stat, kommune og havne har investeret i, skal naturligvis udnyttes bedst muligt. Det vil sige til de virksomheder, der aktuelt har transport- og beliggenhedsbehovet. ⚓





Miljøforhold

2009 stod i klimaets tegn. Fokus var rettet mod at blive klar til det store klimatopmøde, COP15, og mange initiativer blev taget frem mod december. Vel vidende, at det er det lange, seje træk, der tæller.

EU har en målsætning om at nedsætte CO₂-forbruget med 20 pct. i 2020. Det skal nås ved, at alle bliver mere opmærksomme på deres eget forbrug. Det skal nås ved ændring af vores adfærd og vaner. Havnene har en målrettet og helhedsorienteret indsats i gang. Det gælder brug af ressourcer, hvor Odense Havn blev vinder af Climate Cups reduktionspris. Nogle havne åbner kundernes øjne for de klimamæssige fordele ved søtransporten, f.eks. ved at tilbyde beregninger på sparet CO₂ i forhold til anden transport. Kolding Havn vandt Danske Havnes Initiativpris 2009 på denne baggrund. Havnene kigger dermed både indad og udad. Danske Havne fortsætter indsamlingen af best practice på området til inspiration for alle Danmarks havne.

Formanden (th) overrækker Danske Havnes Initiativpris 2009 til repræsentanter fra Kolding Havn

Efterspørgslen efter CO₂-neutral energi og opsætning af vindmøller både på land og på havet kan kun virkeliggøres, hvis møllerne kan blive transporteret til deres stæd. Danmarks havne er meget aktive på dette felt og understøtter dermed den vigtige danske eksport.

Skibe udleder kun mellem halvdelen og 10 procent af den mængde CO₂, som lastbiler gør for at flytte et ton gods en kilometer.

Og så forlyder det fra rederierne, at de så småt mærker en efterspørgsel efter klimavenlig transport. Søfart er den mest klimavenlige transportform.

Det er nødvendigt, at erhvervsliv og forbrugere tager aktivt ansvar, hvis det hele ikke skal ske ad lovgivningens vej.

Luftkvalitet

Regeringen har en ambitiøs plan: ren luft til alle. Danske Havne arbejder for, at emissionerne begrænses mest muligt. Der stilles også skærpede krav til skibene. Der er sket en hastig reduktion i det tilladte indhold af svovl i brændstof til skibe. Det påvirker især den europæiske nærsøfart, hvor svovlindholdet fra 2010 er reduceret, når skibet er i danske farvande og danske havne. Det er vigtigt, at ordningen får stor udbredelse og håndhæves, så havne i andre lande ikke kan gøre miljøet til en negativ konkurrenceparameter.

Der er også blevet øget adgang til at fastlægge miljøzoner i de danske byer, så lastbilerne skal finde andre veje. Her er det vigtigt, at man laver passende korridorer, så adgangen til havnen og den klimavenlige transport ikke forhindres.

Mål for vandkvaliteten

Der er fokus på rent vand både i Danmark og i EU. Enighed på tværs af grænser er nødvendig, for vandet løber sine egne veje. Det vand, der ledes ud eller forurenes ét sted, findes et andet. Hvad enten det drejer sig om overløb fra offentlige regnvandsbassiner eller sedimentstrømme. Men rent vand må ikke blive et isoleret miljømål. Det "renewable vand" kan være et fornuftigt mål, så der stadig er plads til de aktiviteter, der også har værdi for samfundet. Det være sig sejlads, havne, fiskeri, oprensning etc.





EU's havstrategi skal tage over, hvor vandrammedirektivet slipper. Målet er at forbedre den samlede vandkvalitet. Et af instrumenterne er udlæg af marine habitatområder. 17 pct. af Danmarks havområde er nu udlagt til beskyttet område. Danske Havne er enige i, at miljøet skal skånes og beskyttes mest muligt. Men det er meget uheldigt, at habitatområderne udlægges helt ind i havne og i deres sejlløb. Habitatområder bør udpeges der, hvor de ikke er i direkte konflikt med vigtige havneaktiviteter.

Havnene har ventet urimeligt længe på kravene til det vand, der kan udledes fra spulefelterne til havmiljøet. Det må forventes, at beskyttelse af grundvandet vil få højeste prioritet. Når det kommer

til det kystnære overfladevand, er der grund til at tænke sig godt om. Havnenes aktiviteter påvirker ikke grundvandsinteresser. Men mange af de aktiviteter, der foregår på og ved vandet, kan ikke foregå uden at påvirke miljøet. Det kan også være positivt, som f.eks. når havnene renser op på havbunden og dermed fjerner ældre forurening. Det er forurening, som havnene ikke selv har efterladt. Det er nødvendigt, at ministeren ved fastsættelsen af kvalitetskra-

Et stort tankskib kan på en liter brændstof flytte et ton af lasten 1700 kilometer.





Danske Havne og Odense Havns fællesstand på Copenhagen Climate Exchange

vene foretager en afvejning af miljø, samfundsnytte og arbejdspladser, så et mål ikke spænder ben for de øvrige.

Vandvejene sander til

Når der renses op i sejltrender og bassiner, skal havnene finde en anden placering til sedimentet. Sedimentet er kun i ringe grad belastet af miljøfremmede stoffer. Havnene og samfundet har fået rigtig godt styr på kilderne, så forureningen er mindsket. Derfor burde det også være til at finde en løsning for sedimentets placering andetsteds på havbunden (klapning) eller på de kystnære depoter. Danske Havne og havnene har hele tiden fået forsikringer om, at der findes løsninger. Kan der ikke renses op, sander havnene til.

Det er svært at få de nødvendige tilladelser til oprensning, klapning og deponering. Der er en række urimeligheder og uhensigtsmæssigheder i regelgrundlaget. Mangelfuld sagsbehandling i amterne er fortsat i miljøcentrene. Strategien har været at finde en løsning inden for de rammer, der generelt er udformet for lossepladser. Danske Havnes ønske var og er et regelsæt, der tager direkte sigte på det, vi taler om; nemlig håndtering af havbundsmateriale. Ud over de traditionelle metoder har Danske Havne også stillet forslag om, at mulighederne for

at nyttiggøre materialet til etablering af nye lavvandede områder undersøges og udnyttes.

Selvom havnene allerede i 2002 søgte om at måtte fortsætte driften af deres spulefelter, kom der først svar i december 2009. Svaret var: "Nej, det må I ikke. De skal lukkes 1. januar 2010. Så kan vi senere finde ud af, hvordan vi åbner dem igen. Hvis vi kan og vil."

Det er en helt uforståelig og stærkt kritisabel sagsbehandling af virksomheder, der lever op til deres forpligtelser og skaber rammerne for en sikker søtransport. For at miljømyndighederne ikke hæmmer og i værste fald lukker skibstrafikken på de danske havne, er det nødvendigt med et egnet regelsæt. Derfor må myndighederne nu arbejde intensivt på et administrationsgrundlag, der sikrer havnens adgangsforhold fra vandsiden. Havnene kan ikke vente længere. ⚓

Havnene vedligeholder selv sejltrenderne, som er en vigtig men usynlig del af dansk infrastruktur. Vedligeholdelsen betyder oprensning af over 3 millioner kubikmeter naturligt materiale (sediment) om året.



Fiskerihavne

Restriktioner og kvoter gør, at der fanges færre fisk. Perioderne, hvor der landes fisk i danske fiskerihavne, kan også være korte og intense. Når mængden falder, bliver det så meget desto vigtigere at sikre, at kvaliteten og værdien er i orden, så fiskerierhvervet fortsat er attraktivt og kan bidrage positivt til samfundsøkonomien.

Fiskerihavnene har retning på deres strategiarbejde. Med Danske Havnes bistand udviklede havneledelserne i 2008 en strategi, hvor fiskerihavnene i fællesskab skal nå nye resultater. Visionen er, at det danske fiskerierhverv udvikler sig til en nord-europæisk port for kvalitetsfisk til Europa. Danske havne skal være fiskernes førstevalg, når fisken skal landes.

De danske fiskerihavne sikrer rammerne for, at det også i fremtiden er attraktivt at lande fisk i Danmark. Fisk landet her er grundlaget for den danske fiskeindustri og for den værditilvækst, der kan tilføres fiskeriet. Helt konkret betyder det, at havnene skal stille kajer, konsumcentre, kølesystemer, auktions- og distributionshaller med køling og godt vand samt et effektivt auktionssystem til rådighed. Operatørerne er fortsat private virksomheder.

Mange fiskerihavne mærker fiskeriets store konjunkturudsving. Derfor er det meget tilfredsstillende, at så mange finder flere ben at stå på. De traditionelle fiskerihavne udvikler parallelt med fiskerihavnen en trafikhavn med gods- og færgetrafik. Det bidrager til at gøre havnen mindre sårbar.

EU-støtte lønner sig

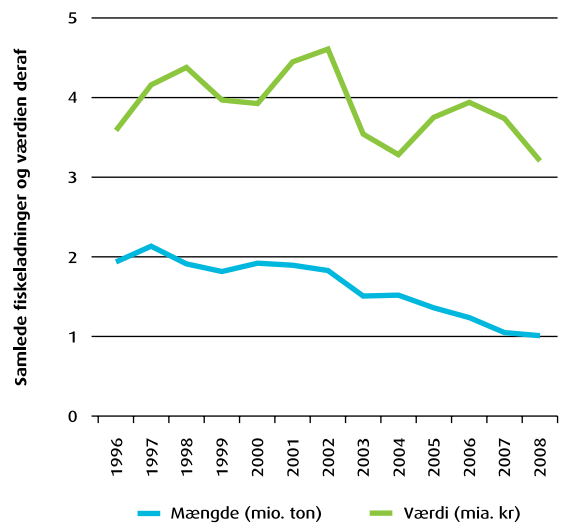
Danske fiskerihavne har viljen og evnen til udvikling og den nødvendige investering. Men det er en stor opgave at være dynamo for fiskerierhvervet i udkantsoråder. Derfor er der etableret støtteordninger. Særlig har fiskerihavnene kunnet drage nytte af udviklingsmidlerne fra Den Europæiske Fiskerifond. Ud af den ene milliard kroner, danske fiskerihavne har investeret i perioden fra 2003, er der modtaget ca. 425 millioner kroner i støtte til investeringer.

Fiskerihavnsordningen er et aktivt redskab til at styrke den regionale udvikling. Danske Havnes evaluering fra december 2008 påviste, at den samfundsøkonomiske effekt af offentlige investeringer i fiskerihavne er høj. Selvom mængden af fisk er halveret





Samlede fiskeladninger og værdien deraf i Danmark



Kilde: Fiskeridirektoratet

siden 2000, er værdien stort set fastholdt qua kvalitetsløftet. Der er hård konkurrence, men havnenes øgede effektivitet har medvirket til en forbedring af hele fiskerierhvervets konkurrenceevne.

Når der investeres med tilskud, kommer 50 pct. af investeringen fra EU og 50 pct. fra havnen selv. Det viser vilje og evne til udvikling. Derfor er det

Over de seneste 10 år er mængden af landede fisk i danske havne halveret. Men den samlede værdi af landingerne har holdt sig nogenlunde konstant. Den reelle værdi af fisken er dermed blevet fordoblet.

helt utilgiveligt, at de danske myndigheder ikke er i stand til at sikre Danmarks andel i EU's midler pga. stive danske regler. I 2007 stod der 75 millioner tilbage på Danmarks konto i EU's Fiskeriudviklingsfond. Penge, som havnene kunne have fået, hvis ikke de danske regler om, at et tilsvarende beløb skal stå på finansloven, var kommet i vejen. Der er tale om konteringspraksis. Pengene skal aldrig tages fra finansloven, for havnene betaler selv. Danske Havne har arbejdet for, at politikerne meget hurtigt får løst det administrative bøvl, så havnene i 2010 fuldt ud kan udnytte EU-tilskuddene til gavn for hele fiskeriets værdikæde.

Spøgelsesskibene forsvinder

Den stærke regulering af fiskeriet betyder kvoter og forbud. Ofte står de tilladte fangstmængder ikke mål med bådens kapacitet. Det betyder salg af kvoter og koncentration på færre aktive skibe. Når fiskerifar-tøjerne ligger sejlklaare, men ubrugte hen i havnene, betyder det, at de tager plads op. Men havnen tjener ingen penge, fordi der ingen fisk landes. Det har været en rigtig dårlig forretning og et trist syn i mange havne. Det er derfor tilfredsstillende, at det endelig i 2009 lykkedes at få ændret reglerne, så skibene kan ophugges og ikke længere skal ligge uvirksomme hen. ⚓



Markedsorientering i havne

De lovmæssige rammer for havnedrift er blevet ændret i flere omgange. Overraskende nok var det først i 2000, at havnene ikke bare fik lov, men også pligt til at drive havnen som en forretning. Det er en stor hjælp. Også selvom ikke alle frihedsgraderne til denne driftsform er blevet givet. Men det er et skridt på vejen i opgøret med den stærke regulering.

I årene efter årtusindskiftet blev statens havne solgt til kommunerne. De havne er underlagt de samme vilkår som andre havne. Der er åbnet op for konkurrencen mellem alle havne. Og der bliver konkurreret – det har Konkurrencestyrelsen også anerkendt for nogle år siden.

Kunderne er i centrum

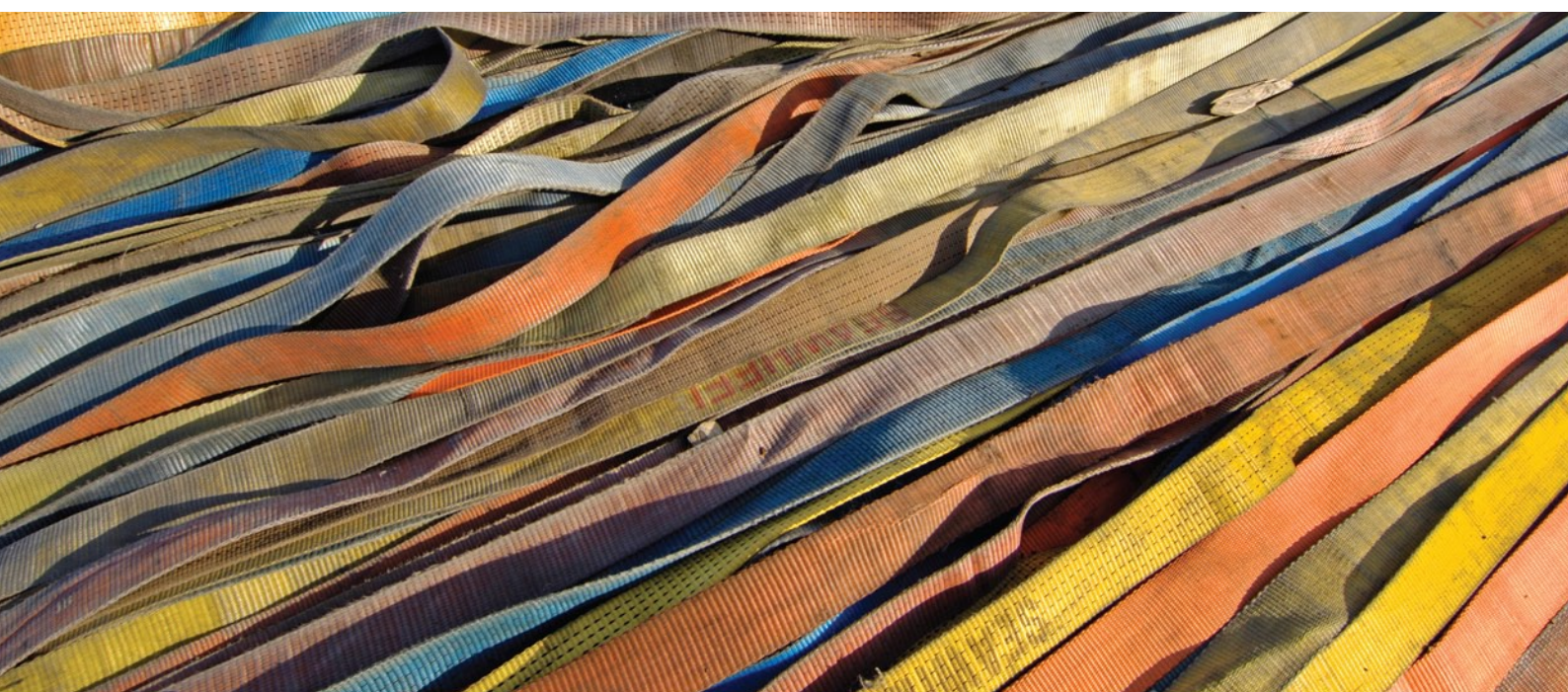
Kunderne er i centrum. Det gælder, når havnen er fokuseret på egen drift og bundlinje. Det gælder, når havnen er optaget af at betjene det erhvervsliv, der ligger i oplandet. Det er nødvendigt for at skabe det forretningsmæssige grundlag og en fornuftig udnyttelse af de store værdier, der er lagt i havnene.

Der er kommet større opmærksomhed på og anerkendelse af havnenes rolle som dynamo for erhvervslivet. Fra kunderne, for hvem havnen er en samarbejdspart. Men også fra de politikere, der skal sætte rammerne for Danmarks fremtidige havne. Både de fysiske og de lovmæssige rammer.

Et af midlerne har været fokus på havnens betydning for erhvervsudviklingen. I løbet af de sidste par år har hele 25 havne gennemført analyser af havnens betydning for regionens erhvervsudvikling, beskæftigelse og økonomi. Vi har vidst, at havnen var dynamoen. Nu kan det også dokumenteres. Analyserne viser, at havnen ofte har markant betydning for de samlede erhvervsaktiviteter. Nogle steder relaterer helt op til 1/3 af den lokale beskæftigelse sig til havnen.

De erhverv, der har en direkte eller indirekte tilknytning til havnen, har også en relativt stor betydning for lokalområdet og regionens beskæftigelse og indtægter – herunder også skatteindtægter til kommunerne. Når andelen bliver så stor, skyldes det meget, at de virksomheder, der er afhængige af havnen, typisk har en særlig dynamisk effekt for samfundets økonomi.

Havne er afgørende led i de fleste energiproduktioner, fra transport af biomasse, kul og olie til kraftværker og forædlingsindustri, over servicefunktioner til boreplatforme og til udskibning af vindmøller.





Mønstret viser sig overalt i landet. Men først og fremmest i de mindre og mellemstore havne. Mange virksomheder er enten direkte afhængige af en beliggenhed ved havnen, er brugere af havnen eller fungerer som leverandør til virksomheder på havnen. Det viser sig også, at de brancher, der er tale om, har en særlig stor afledt effekt for andre dele af erhvervslivet. Analyserne bidrager stærkt til billedet af klyngesamarbejdet i den maritime sektor – ofte med havnene som dynamoen. Danske Havne skal med konkurrent- og markedsanalyser bidrage til, at der kan identificeres nye samarbejdspartner og samarbejdsmuligheder.

Danske Havne markedsorienteres

Havnenes forretningsmæssige udvikling smitter også af på Danske Havne. Der ønskes et fælles fokus på markedsorientering. Havnene og kunderne skal styrkes til at opnå større og bredere markedsindsigt og dermed på sigt opnå større markedsandele. Danske Havne er en naturlig del af disse bestræbelser. Derfor vil organisationen arbejde på at sikre større fælles viden og læring af markedsindsigt og den internationale udvikling inden for transportområdet. Der vil blive flere aktiviteter for medlemmerne, deres kunder og andre organisationer, hvor det fælles vidensgrundlag søges udvidet.

Danske Havne skal have større fokus på markedsorienterede argumenter og vise havnenes betydning som vækstmotor. Havnene skal have de bedst mulige betingelser for at styrke dialogen med både eksisterende og nye kunder. Der skal skabes

den størst mulige synergi mellem den markedsorienterede indsats og Danske Havnes politiske arbejde. Kendte og nye forretningsområder skal identificeres og analyseres. Der skal laves markedsorienterede analyser til brug for havnenes strategiske valg af forretningsområder og godstyper. Alt med det formål at styrke samarbejdet og dialogen med kunderne. Danske Havne skal tilvejebringe forudsætningerne og rammerne. Havnene og deres kunder skal udfylde dem.

Reglerne skal følge med

De lovmæssige rammer for udøvelsen af havnedriften kan ikke følge med. Havnene er virksomheder i konkurrence. Derfor skal de også have de frihedsgrader, der gør det muligt f.eks. at indgå i tættere og mere forpligtende samarbejder både med kunderne og med hinanden. Det kræver dels liberalisering visse steder i havneloven, dels at havnene får lov til at kaste det kommunale regelsæt af sig som f.eks. krav til offentlighedens indsigt og indblanding i forretningsmæssige relationer.

Udfordringen i at fastholde konkurrenceevnen bliver kun større, og det er nødvendigt med et økonomisk råderum og handlefrihed til udvikling, så havnene kan stå distancen i et dynamisk internationalt marked.

Transportministeriet lavede for nogle år siden en havnestrategi, hvor ministeriet i samarbejde med erhvervet pegede på en række initiativer til modernisering og udvikling af Danmarks havne. Strategien blev aldrig rigtig ført ud i livet. I stedet for strategien, som blev væk, ønsker Danske Havne, at 2010 bruges til at sætte fokus på havnens behov for udvikling, sådan at der skabes et godt oplæg til en grundig revision af havneloven i 2011. [↕](#)



Danmark har EU's femtestørste nationale søtransport – altså gods, der transporteres mellem to havne inden for samme land. Vi er kun overgået af England, Italien, Spanien og Grækenland.



Det er en havn også

Borgere i en havneby ved, hvor havnen er. De kender den for de erhvervs-mæssige aktiviteter. De kender den som en port til verden. De kender den for den unikke beliggenhed. Midt i byen og dog tæt på også at være rekreativ. Alle havnens forskellige funktioner og ansigter gør havnen til et naturligt emne for interesse og diskussion.

Nogle gange er billedet af havnen dog ikke rigtigt. Det kan være præget af fordomme og myter. En af de mest hårdnakkede er rygtet om havnens snarlige død. Det er et stærkt overdrevent rygte. Havnene dør ikke – de udvikler sig. Men havnene skal også selv gøre opmærksom på deres eksistens og virke. Hvis befolkningen og politikerne ikke ved, hvad havnen også er, bliver havnen overset, og pladsen kan udnyttes til noget andet.

Der er i løbet af 2009 blevet produceret to tv-serier om havne: "Slaget om havnen" og "På de syv have". Begge viser havnen som det nødvendige og naturlige udgangspunkt for skibsfarten. Der skrives også en del bøger om havnene. Desværre fokuserer de ikke så meget på havnens selvstændige erhvervsprofil, men viser konkurrencen med de andre formål, primært boligbyggeri.

Engang var havnen et sted, hvor nedslidte mænd slæbte tønder og sække rundt, mens skibene lå i havn i flere uger. Sådan er havnen ikke længere. Den er et effektivt trafikknudepunkt, hvor teknologi og samspil mellem transportformerne sørger for, at

godset kommer hurtigere videre. Og skibene kommer hurtigt af sted igen.

Det summer af liv

Men havnens paradoks og charme er også, at den er mere end erhverv. Mange havne summer af liv – særligt om sommeren. Havnen er en attraktion i sig selv. Maritimt ferieliv tiltrækker andre og flere end sejlerne. Havnen virker som en magnet på turister og på byens borgere. Men det kræver, at havnen kan skabe det fornødne liv. Det er en balancegang, hvor flere behov skal opfyldes. Der er også en forventning om, at der er fri adgang, og at havnen er allemandseje. Det er en udfordring for havnene.

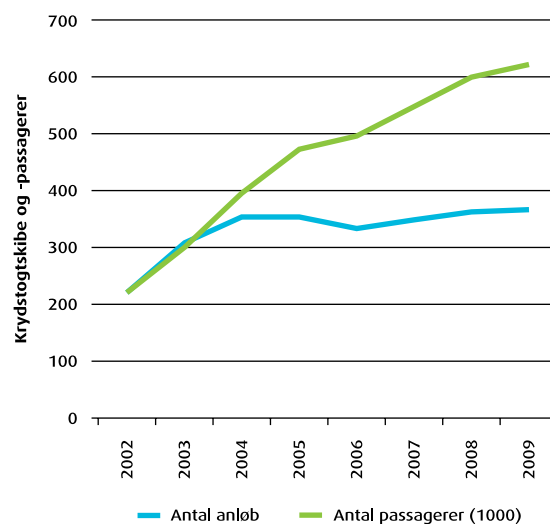
Kulturarvstyrelsen har over de seneste år arbejdet på at synliggøre industrisamfundets kulturarv. Havnene har haft en fremtrædende rolle. Det industrielle udtryk er værd at bevare. Derfor er budskabet også, at vi skal bruge havnene. Vi skal fortælle de gode og de rigtige historier.

Mange havne åbner sig mod byen. De stiller sig til rådighed for større arrangementer og laver rundture. De danner rammen for mere spektakulære

Fire ud af 10 personer, der arbejder på Randers Havn, har en tatovering.



Krydstogtskibe og -passagerer gennem danske havne



Kilde: Danmarks Statistik / 2009 Danske Havne skøn

Af de 121 danske erhvervshavne, der håndterede gods i 2001, havde hele 45 % i 2007 oplevet en fremgang i godsomsætningen. 40 % var uændret, mens kun 15 % oplevede tilbagegang. Kun fem danske havne ophørte i perioden med at have godsomsætning; Hadsund, Lyngs Odde, Augustenborg, Marbæk og Vang.

oplevelser. Mange havne har etableret samarbejde med turistforeninger etc. Forholdet til naboerne skal plejes og udvikles. Kun derved kan der også håbes på forståelse for havnens kernevirkosomhed – nemlig drift af erhvervshavnen.

Krydstogtsferie

Det rekreative og ferieformål kan også blive en god forretning. I stor skala. København er blevet Nord-europas krydstogtsby par excellence. Trods krise-

stemning valgte endnu flere mennesker at tage på krydstogt forbi København i 2009. Mere end 600.000 turister besøgte hovedstaden om bord på et af de 330 krydstogtskibe. Copenhagen-Malmö Port AB har i samarbejde med turistorganisationerne formået at udnytte nærheden til København og lufthavnen, kvaliteten af seværdighederne og et godt sikkerhedsniveau til at trække de mange tusinde turister til. Og de gør det rigtig godt. København er fem gange i træk siden 2004 blevet kåret til vinder af World Travel Awards som "Europe's Leading Cruise Destination".

En række havne har formået at tiltrække sig en del af opmærksomheden, og flere og flere havne får anløb af krydstogtskibe. Nogle gange kan de ikke komme ind i havnen, men der findes løsninger, hvor skibene ankrer op på reden, og turisterne tilføjer området aktivitet og omsætning. ⚓



Danmarks havne i EU

Infrastrukturkommissionen slog det fast: "Havne er Danmarks porte". De er en vigtig forudsætning for globaliseringen. Danmarks havne er ikke kun nationale. 75 pct. af den danske udenrigshandel kommer gennem en dansk havn. 28 millioner passagerer går hvert år om bord eller fra borde på en færge, der kommer fra eller skal til udlandet.

Klimaarbejde og miljøkrav, investeringer i den europæiske infrastruktur og regulering af transporterhvervet er primært reguleret af EU. Nogle gange, ikke mindst når det berører skibsfarten, endog af FN. Derfor har arbejdet i EU selvfølgelig stor bevågenhed.

European Sea Ports Organisation

Danske Havne følger primært arbejdet i EU gennem den europæiske havneorganisation ESPO. ESPO

blev dannet i 1993, og Danmark var med fra start. ESPO's medlemskreds dækker 26 lande, hvor de nationale havneorganisationer er medlemmer. Danske Havne er repræsenteret i bestyrelse og udvalg og spiller en aktiv rolle i ESPO's arbejde. Danske Havne vil arbejde for, at ESPO får mere fokus på markedsorientering. Det er Danske Havnes mål, at der skal kunne uddrages endnu mere fælles læring af de europæiske markedstendenser og kundeønsker også gennem samarbejdet med ESPO.

Alle havne har en plads i EU

EU har udviklet sig fra det indre marked, hvor landene skulle bindes sammen med broer, spor og landeveje, til at også at vende blikket udad. Mod det ydre marked og globaliseringen. Det betyder, at forbindelserne til resten af verden har fået højere





prioritet. Det betyder fokus på indgangene til EU, ikke mindst via havnene. Derfor har havne fået en større europæisk bevågenhed og en mere central placering i EU's transportpolitik.

Europa har rigtig mange og meget store havne. De er indgangen til det store europæiske bagland og udgangspunktet for transporter mellem kontinenter. I den sammenligning er danske havne mindre. Men det betyder ikke, at der ikke er brug for og plads til alle havne. Danske Havnes formand havde på ESPO's generalforsamling i maj 2009 lejlighed til at understrege, at det er vigtigt, at EU prioriterer de mellemstore og mindre havne. Alle danske havne har en plads på den europæiske scene. Alle havne vil være helt afgørende for aflastning af Europas vejnet og for fremtidens distribution af varer. Rederierne støtter ønsket om så mange konkurrencedygtige havne som muligt i EU. Danske Havnes vision om, at de danske havne udgør et netværk af transportcentre, søges gennem ESPO udbredt til et europæisk netværk.

Det vil Danske Havne i EU

Danske Havnes bestyrelse har sat sig mål for arbejdet i EU. Vi vil

- fremme støtte til baglandsinfrastruktur i EU's transportpolitik
- fremme retningslinjer for statsstøtte og mere lige konkurrencebetingelser for danske havne i forhold til nabolandene
- arbejde for et fælleseuropæisk søtransportområde for at fjerne de mange administrative nationale særordninger
- bistå havnene med ansøgninger til midler fra støtteprogrammerne
- påvirke forståelse for havneaktiviteter i forhold til direktiver om vandkvalitet, Natura 2000 og habitatområder.

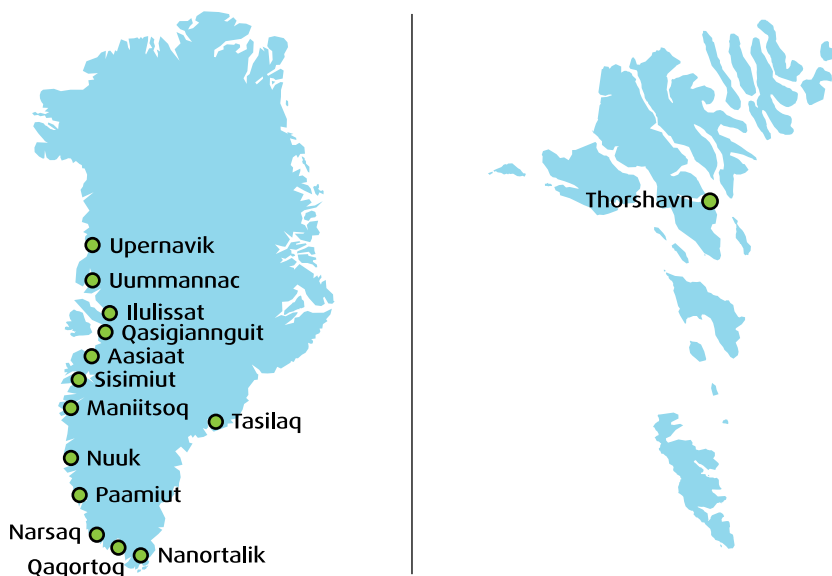
Danske Havne har et godt samarbejde med flere danske medlemmer af Europa-Parlamentet. De lægger et stort arbejde i at smidiggøre reglerne for havnedrift, så alle havne også på længere sigt kan være konkurrencedygtige. [↕](#)

Medlemshavne



Danske Havne er brancheorganisation for de danske erhvervshavne. Havne organiseret i Foreningen af Danske Privathavne er associerede medlemmer. Organisationen repræsenterer 99 pct. af den totale godsomsætning gennem danske havne og 95 pct. af den fisk, der landes i danske havne.

- kommunale havne
- kommunale selvstyrehavne
- aktieselskaber
- anden organisationform





I årets løb

December 2008

- Investeringsplan 2020 – Bæredygtig transport – bedre infrastruktur. Danske Havne fortsætter arbejdet med at arbejde for en havnepakke.
- Fødevareministeren roser fiskerihavnene, som opnår gode resultater for investeringsstøtten. Det er vigtigt, at samarbejdet med havnens aktører anerkendes som grundlag for succes.
- Selvom finanskrisen slår til for fuld kraft, er der samlet set kun en mindre nedgang i godsomsætningen på danske havne.

Januar 2009

- Transportforliget "En Grøn Transportpolitik". Havne bliver indsatsområde i dansk transportpolitik. Danske Havne når målet om en havnepakke.
- Forsøget med modulvogntog skal fortsætte ud over de tre år, som ellers var fastsat.
- Godstænketanken med transportminister Lars Barfoed i spidsen vil det administrative bølvl til livs og nedsætter arbejdsgrupper til at arbejde videre.

Februar 2009

- En workshop skyder debatten om mere gods på bane i gang. Havnene deltager aktivt i debatten om knudepunkter og terminaler, hvor havnene netop er centrale for skiftet mellem transportformerne.

- Danske Havne forholder sig kritisk til Europa-Kommissionens grønne bog om revision af støtte til de transeuropæiske netværk. Den nye prioritering fokuserer ikke nok på områder med potentiale.
- Der bliver givet grønt lys for ophugning af spørgelsesfartøjerne.

Marts 2009

- Der går rygter om store prisstigninger på lods. Danske Havne kontakter forsvarsminister Søren Gade. Prisstigninger løser ikke problemerne med lodsvæsenets organisering.
- Issæsonen afblæses. Danske Havne fortsætter sammen med Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening arbejdet med at få ændret den forældede ordning.
- EU vedtager en lovpakke, der skal øge sikkerheden til søs. Det lykkes Danske Havne at få miljøministeren til at vedkende sig statens økonomiske ansvar over for nødhavnene.

April 2009

- Transportministeriet offentliggør Fremtidens Godstransport. Havnene har en central placering i redegørelsen, der lægger op til en analyse af havneloven og havnene i 2010.
- Fiskerihavnene holder workshop for folketingsmedlemmer. Nye innovative projekter bliver mødt af stor imødekommenhed.

**Maj 2009**

- Danske Havne holder Havnens Dag. Finanskrisens betydning for havnene og havnenes miljøarbejde er i fokus.
- Danske Havnes formand taler på ESPO's generalforsamling om, at EU også skal prioriterer de mindre og mellemstore havne.
- ADP A/S og Danske Havne vinder anlagt sag mod SKAT om havnenes skattepligt i Vestre Landsret.

Juni 2009

- Danske Havne får ny direktør. Torben Kjærgaard afløser Hans Berthelsen.
- Transportminister Lars Barfoed møder Danske Havnes bestyrelse.
- Danske Havne kommer med i transportministerens Tænketaank for Persontransport.
- Transportminister Lars Barfoed igangsætter to analyser af havnenes arealanvendelse.

Juli 2009

- Danske Havne begynder strategiarbejdet hen imod mere markedsorientering og viden om international transportudvikling.
- De danske folketingspolitikere er flittige gæster rundt om i havnene.

August 2009

- SKAT anker dom i ADP A/S's skattesag. Anken trækkes senere tilbage.
- Køge Havn nomineres som den eneste danske havn til ESPO Award for sin rolle i lokalsamfundet.

September 2009

- Miljøministeren udsender udkast til Landsplanredegørelse. Havne anerkendes som en vigtig del af infrastrukturen og for byerne.
- DMU offentliggør miljøtilstandsrapporten, der viser fald i mange problematiske stoffer i havmiljøet.
- Miljømyndighederne begynder at true med lukning af havnens spulefelter på et helt urimeligt grundlag.

Oktober 2009

- De nye lodspriser kommer. Danske Havne protesterer over for forsvarsminister Søren Gade. Der igangsættes et evalueringsarbejde.
- EU's Havstrategi skal implementeres i dansk lov.
- Odense Havn vinder reduktionspris til Climate Cup.

November 2009

- Der afholdes kommunalvalg. De mange nye ansigter i havneudvalg og havnebestyrelser tiltræder den 1. januar 2010.
- Danske Connie Hedegaard udpeges som ny EU-kommissær med ansvar for klima. Ny kommissær for transport bliver Siim Kallas fra Estland.
- Atter offentliggøres isafgifterne efter 13 år uden isbrydning. Danske Havne protesterer endnu en gang over en udgift, som erhvervet intet får ud af.

December 2009

- Havn nr. 25 (Køge) offentliggør analyse af havnens betydning for regionen.
- Danske Havne holder åbent seminar om havnens klimaarbejde og deltager på messen Copenhagen Climate Exchange.
- Kolding Havn vinder Danske Havnes Initiativpris 2009 for sit arbejde inden for miljø, energi og klima.
- COP15 afholdes i København. Det lykkes ikke at få en bindende aftale, så fremtiden må vise, hvilke krav der bliver stillet internationalt.

Januar 2010

- Der kommer frost, men havnene klarer selv isbrydningen. Danske Havne arbejder på at få nedlagt istjenesten i kendt form.
- Miljømyndighedernes påbud om nedlukning af en række sedimentdepoter stilles i bero efter Danske Havnes krav om rimelige regler. ⚓



Helle Thorning-Schmidt besøger Århus Havn



Danske Havnes bestyrelse 2007-2010 og sekretariat

Formandskab



Formand
Havnebestyrelsesmedlem
Uffe Steiner Jensen
Fredericia
(Valgt af gruppe C-havnene)



Næstformand
Borgmester
Iver Enevoldsen
Hvide Sande
(Valgt af gruppe B-havnene)



2. næstformand
Havneudvalgsmedlem
Jens Peder Hedevang
Skive
(Valgt af gruppe A-havnene)

Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe B-havnene



Havnebestyrelsesmedlem
Michael Rex
Næstved



Havnebestyrelsesmedlem
Ole Drost
Korsør

Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe C-havnene



Borgmester
Henning G. Jensen
Aalborg



Havnebestyrelsesmedlem
Dan Madsen
Esbjerg



Havnebestyrelsesmedlem
Knud Størup
Hirtshals



Borgmester
Nicolai Wammen
Århus



Havnebestyrelsesmedlem
Peter Maskell
CMP AB



Havnebestyrelsesformand
Carl Ilsøe
Rønne

Bestyrelsesmedlemmer udpeget af KL



Havnebestyrelsesmedlem
Sten Drejø
Kalundborg



Borgmester
Erik Flyvholm
Thyborøn

Observatører i bestyrelsen



Udpeget af Foreningen af
danske Privathavne

Koncerndirektør
Niels Bergh-Hansen
DONG Energy



Udpeget af Danske
Havnens bestyrelse:

Direktør
Thomas Kampmann
Køge (Sekretariatsudvalget)



Sekretariat



Konsulent
Jakob Svane

Sekretariatschef
Tom Elmer Christensen

Overassistent
Birthe Iwasiow

Konsulent
Ole Sommer

Konsulent
Line Nørremark

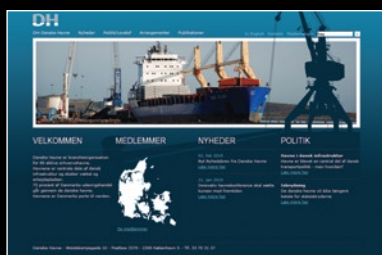
Direktør
Torben Kjærgaard

Vicekontorchef
Nete Herskind

Kontakt

Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S
danskehavne@danskehavne.dk

Direktør Torben Kjærgaard, e-mail: tkj@kl.dk, telefon 33 70 37 90
Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, e-mail: tec@danskehavne.dk, telefon 33 70 32 56
Vicekontorchef Nete Herskind, e-mail: neh@danskehavne.dk, telefon 33 70 33 69
Konsulent Jakob Svane, e-mail: jks@danskehavne.dk, telefon 33 70 35 30
Konsulent Line Nørremark, e-mail: lnm@danskehavne.dk, telefon 33 70 34 41
Konsulent Ole Sommer, e-mail: osm@danskehavne.dk, telefon 33 70 37 50
Overassistent Birthe Iwasiow, e-mail: bgi@danskehavne.dk, telefon 33 70 31 37



Besøg www.danskehavne.dk

Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S

Tlf: 33 70 31 37
E-mail: danskehavne@danskehavne.dk
www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-7848-972-2