

Din Havn – Dit Valg



Danmark er afhængig af velfungerende havne. Havnene står for 80 pct. af Danmarks import og eksport, og der kommer årligt 88 mio. tons gods ind og ud af de danske havne. Med mere end 7.000 km kystlinje ligger de danske havne som perler langs "Den blå motorvej". Havnene er naturlige knudepunkter i hele Danmark som transport- og logistikcentre såvel som erhvervscentre.



Copenhagen Malmö Port AB

2. Målrettet infrastruktur

Havnenes udvikling afhænger af infrastrukturen i, til og fra havnen. Når størstedelen af den danske import og eksport kommer via de danske havne, er det vigtigt, at vej- og banenettet hænger sammen med havnene. Ønsket er at sikre en optimal transportkæde, hvor virksomhederne på havnene kan få transporteret gods, fisk og medarbejdere til og fra havnen hurtigt og effektivt. Havnepakker, og dermed investeringer i havne, er derudover en investering i en miljørigtig transportform, der giver mindre trængsel på de øvrige veje. Transportministeren lovede i efteråret 2014 at udmønte 112 mio. kr. til en Havnepakke 3. Det er endnu ikke sket.

I andre transportsektorer bliver infrastrukturen vedligeholdt og forbedret af staten. Danske Havne ønsker ens vilkår, så staten løfter opgaven med havnenes infrastruktur til vands - sejlrender, uddybning og oprensning. Det sker i en række andre EU-lande for at understøtte et ønske om forsyningssikkerhed, forsvar og beredskab. Det bør tilsvarende ske i Danmark.

3. Ensartede rammebetingelser i EU (level playing field)

Danske erhvervs havnes konkurrenceevne skal ikke hæmmes af dansk overimplementering af EU-lovgivning. I EU skal der arbejdes for lige vilkår og ensartet implementering af al lovgivning, der påvirker de europæiske og dermed også de danske havne.

Statsstøtte til havne i EU er ikke ulovligt, men må ikke være konkurrenceforvridende. Det skal anmeldes til EU-Kommissionen. Men EU-landene har ikke ensartede vurderinger af, hvad der er statsstøtte. For at sikre lige vilkår er det vigtigt, at der i EU udarbejdes en vejledning om fortolkning af de eksisterende regler for, hvad der er lovlig statsstøtte til havneinvesteringer. Danske Havne ønsker derudover, at statslige investeringer i generel havneinfrastruktur, herunder adgang til havnen fra sø og land, godkendes som lovlig statsstøtte, uden at det skal anmeldes.



Copenhagen Malmö Port AB – Krydstogt – foto Dennis Rosenfeldt

Ved du, at

- havne har lokal, regional og national betydning for vækst og beskæftigelse
- søtransport udgør 80 pct. af de internationale godsmængder til og fra Danmark
- der årligt kommer 88 mio. tons gods ind og ud af de danske havne
- der går 40 mio. passagerer om bord på en færge i en dansk havn om året
- 60.000-70.000 personer har deres arbejde på eller i tilknytning til havne
- hver tredje lastbil på vejene er på vej til eller fra en havn

Havne som erhvervscentre

Danske havne er ikke kun transportknudepunkter, men er også lokale og nationale erhvervscentre med vækst og beskæftigelse inden for mange forskellige specialer: offshore, krydstogt, fiskeri, sværgods og meget mere. Havnene spiller en særlig rolle som skaber af arbejdspladser, specielt i vandkanten, og der er politisk opmærksomhed på havnenes muligheder for at bidrage til lokal vækst. Samlet set beskæftiger Det Blå Danmark 115.000 personer, udgør 24 pct. af den danske eksport og 10 pct. af den samlede produktion. Frem mod 2030 forventes fortsat vækst i takt med, at godsmængderne forventes at fordobles.

Om Danske Havne

Danske Havne er erhvervshavnenes brancheorganisation og blev stiftet i 1917.

Danske Havne har 68 medlemmer. Foreningen af Danske Privathavne er associeret medlem. Danske Havne repræsenterer 99 pct. af godsomsætningen og 95 pct. af den fisk, der landes i danske erhvervshavne.

De danske erhvervshavne er typisk offentligt ejet, men er forretningsmæssigt drevet og i konkurrence, både indbyrdes og med havne uden for landets grænser.