

Havnenes muligheder for samarbejde og investering

- eksempler



Hvordan skaber vi vækst for alle? - gennem samarbejde og investeringer på havnene

Velfungerende havne kan bidrage afgørende til vækst i Danmark. Det gælder også de steder, hvor arbejdspladserne forsvinder. De danske havne vil gå langt for at opnå succes lokalt, nationalt og internationalt. For at det lykkes, skal havnene have mulighed for at udvikle sig i takt med tiden.

Mulighederne for vækst og udvikling i havne er mange. I stigende omfang ser havne og virksomheder fordele og muligheder ved forpligtende samarbejde. Men Havneloven er blevet en barriere.

I denne samling af eksempler beskriver vi samarbejder rundt om i erhvervshavnene. Eksempler fra både store og små havne og fra A/S havne, selvstyrehavne og kommunale havne. Eksempler der er realiseret eller som undersøges. I flere tilfælde præsenteres både havn og de virksomheder, man samarbejder med om opgaver og ønsker til fælles projekter.

Hvorfor vil havne mere?

Havnene har viden, kapital og tålmodighed. Det er vigtigt for havnens kunder. Og derfor er havnene også en attraktiv samarbejdspartner for mange virksomheder. Der opstår hele tiden nye muligheder for aktiviteter, men det kan være for tungt for en enkelt virksomhed at virkeliggøre dem. Havnene er forpligtede

til at få mest muligt ud af de store investeringer, der er lagt i infrastrukturen. Det skal komme erhvervslivet til gavn. Derfor skal havnene have bedre muligheder for at optimere driften og understøtte erhvervslivet. Ved at samarbejde kan kræfterne forenes, og ideer realiseres. Vi kan i fællesskab gøre kagen større og skabe vækst for alle.

Samarbejder man om opgaverne, er det også naturligt at dele ansvar og risiko. Det gøres bedst i et forpligtende økonomisk samarbejde, som det ses i flere eksempler.





Hirtshals Havns deltagelse i transportcenter

Hirtshals Havn er selvstyrehavn og deltager i HTC – Hirtshals Transport Center, hvor første etape blev indviet i 2008. HTC ligger, hvor grænsen mellem EU og Norge går – direkte for enden af Aalborg-Hirtshals Motorvejen E39. Her supplerer vejtrafik og søtransport hinanden. Mange destinationer i Norge kan nås fra Hirtshals.

Hirtshals Havn har fokus på udviklingen af ro/ro-trafikken. Derfor er havnen det naturlige bindeled mellem land- og søtransport. Men det kan gøres endnu bedre. Formålet med HTC er at skabe de optimale logistiske rammer for lastbilerne. De ydelser, chauffører og gods har brug for, er samlet et sted. Hirtshals Havn ejer 1/3 af hovedbygningen og infrastrukturen på transportcentret og lejer lokaler ud til bl.a. SKAT. Den resterende del af bygningen ejes af private investorer med interesser i transportsektoren.

Inden HTC blev anlagt i udkanten af Hirtshals, skabte de mange lastbiler trafikchaos på og omkring havnen. Der manglede pladser - også til modulvogntog - og servicemuligheder for chaufførerne. Derfor greb man chancen for at samle vognmændenes services og samarbejdsparter ét sted; i transportcenteret HTC. Centret indeholder trailerværksted for service og reparationer, døgn ekspedition af told, belyste p-pladser, chauffør lounge med tv og trådløst internet, badefaciliteter, værelser, konferencelokaler og dieselanlæg. Desuden kommer kølelager og tørlager med mulighed for opbevaring/omladning mm. til, efterhånden som centret udvikler sig. I Transportcenteret har de store færgereheder Colorline og Fjordline afdelinger, ligesom man også finder diverse af havnens speditio nsfirmaer.

Transportcentrets 2. etape står klar medio 2011 og skal understøtte passagertransporten. De mange færgepassagerer får bedre rammer, også når de er i land. Transportcenteret vil tilbyde service og velkomstcenter med turistkontor og cafe. Alle aktiviteter, der er rettet mod privatbilismen, kommer til at ligge direkte til motorvej E39 med maksimal synlighed. De erhvervsrelaterede aktiviteter kommer til at ligge som baggrundskulisse.

Ideen er at skabe det helt rigtige miljø for brugerne. Det er lykkedes. Transportcentret har gjort det nemt for kunderne og gjort logistikkæden effektiv. Derfor sparer alle tid og penge.

Havne bør have fuld adgang til at etablere landtransportcentre

til at understøtte og supplere søtransporten. Servicering af transportformerne og sammenhæng og effektivisering i den samlede logistikkæde er havnens fokusområde. Af hensyn til de praktiske og geografiske muligheder skal serviceydelser kunne udføres både på havnearealet eller ved tilkøb af areal, der ikke er i direkte tilknytning til havnens område og i samarbejde med private virksomheder.

Samarbejde om vedligeholdelse af jack-up rig i Hirtshals Havn

Havnen er dynamo for det lokale erhvervsliv og derfor også en vigtig partner, når der trækkes nye arbejdsopgaver til området. Det gælder i særlig grad, når man ønsker at opdyrke et helt nyt arbejdsfelt som i det aktuelle tilfælde: vedligeholdelse af jack-up rigge.

Hirtshals Havn, som er en selvstyrehavn, deltager sammen med de lokale virksomheder Wärtsilä, PBT- Technic og MarineShaft Hirtshals A/S i en initiativgruppe. Ideen er at kunne tilbyde de rigtige faciliteter og leverandører til at udføre vedligeholdelsesarbejder i Hirtshals Havn. Maersk Drilling, som er ejer af jack-up riggen, indgik en aftale med Fayard A/S om hovedentreprisen på projektet.

Maersk Drilling har valgt Hirtshals efter at have overvejet flere andre udenlandske og danske havne. Dette anløb er det første af sin art i området. Det betyder også, at der oparbejdes nogle kompetencer, som forhåbentlig kan tiltrække lignende opgaver i fremtiden.

De involverede virksomheder mener ikke, at projektet var blevet til noget uden havnens involvering. Det faktum, at havn og virksomheder kan enes og stå sammen, skaber den tryghed om projektet, som rigejerne efterspørger. Havnen er kontaktpunktet, der sikrer samspillet mellem de indbyrdes konkurrerende virksomheder, hvor hver aktør arbejder for egen regning og risiko. Samtidig kan havnen være koordinerende i forhold til myndigheder og i forhold til andre serviceydelser.

Der har i den forbindelse været en række opgaver, der ligger udenfor havnens normale arbejdsopgaver. Blandt andet har havnen spillet et meget central rolle ved at finde oplysninger og tilknytte samarbejdsparter, der kan styrke og underbygge klyngen – ikke mindst i forhold til en række hjælpefunktioner så som



oplysninger om hvordan og hvor man skaffer den fornødne og kvalificerede arbejdskraft, samt overnatningsmuligheder, logistik og de nødvendige miljøtilladelser og beredskab.

Et samarbejde mellem virksomhederne på og omkring Hirtshals Havn skaber tilsammen den ekspertise og pondus, der skal til for at kunne tiltrække storkunder som Maersk Drilling. Projektet skaber økonomisk aktivitet og øget beskæftigelse ved tiltrækning af en ny aktivitet, der kan styrke den erhvervs-mæssige klynge regionalt. Projektet kræver et mandskab på ca. 250 alene fra Maersk Drilling og Fayard A/S, dertil et endnu uvist antal leverancer og underentrepriser, som vil blive efter-spurgt i hele Nordjylland. Det anslås, at der over de 2 måneder, hvor hovedrenovationen bliver gennemført, vil være 500-600 beskæftigede.

Efter planen kommer jack-up riggen til Hirtshals i maj 2011

Samarbejdet i netop dette projekt finder sted uden formelle selskabslignende rammer og struktur mellem havn og de virksomheder, der byder ind på opgaven.

ADP A/S arbejder for et Short Sea projekt

Associated Danish Ports A/S driver tre havne. Selskabet er langt med en fast linjeforbindelse til en eller flere havne i Skandinavien/Baltikum. Kontakt til virksomheder garanterede 70 % belægning på daglig afgang for ro-ro trafik. Det vil sige trailere og lastbiler.

Projektet er beskrevet og dokumenteret i forretningsplan til



Kommissionen, der via Marco Polo midler har stillet en under-skudsgaranti på 2 mio. Euro. Projektet kan fjerne mellem 4 og 8 % af lastbiltransporterne over Storebælt. Landevejskørslen før og efter er begrænset til 150 km mod tidligere 750 km. Syddansk Universitet har beregnet, at de miljø- og samfundsmæssige besparelser ved at sejle lastbilerne beløber sig til 175.000 kr. pr. lastbil/pr år.

Hvis havneloven gav mulighed for det, ville ADP A/S vurdere på, om ruten eventuelt kunne være startet op med hjælp fra ADP. I det forretningsmæssige koncept var der også mulighed for at dele større risiko med den private part i opstartsfasen. Den planlagte sejlroute gav desuden mulighed for at lade fær-gen besejle flere havne med 1-2 regelmæssige ruter og dermed forbedre rentabiliteten betydeligt.

Men det fælles selskab ville have elementer af rederivirksomhed, også selv om den private part stod for skibet og havnen for landaktiviteterne. Havne må ikke deltage i rederivirksomhed efter havneloven. Det vil også være imod havnelovens bestemmelser, at ADP A/S samarbejder med rederier om risikogaranti.

Projektet må formentlig opgives.

Eksemplet er relevant i forhold til havnelovens § 10, stk. 3 og 4, hvor hav-neaktieselskabet generelt er forhindret i at medvirke til rederidrift, også selvom denne er afgrænset til aktiviteter mellem havnen selv og en eller flere samarbejdshavne.

ADP A/S vil videreudvikle "tørhavn" i Taulov Transportcenter

Mange aktiviteter i de danske havne er knyttet til landeveis- og banetransport. For at udnytte havnearealerne bedre kan mange havne med fordel etablere et landtransportcenter i det nære opland eller samarbejde med et eksisterende transportcenter. Men havneloven sætter begrænsninger.

Associated Danish Ports A/S (ADP) driver tre havne. Selskabet vil gerne indgå i Taulov Kombiterminal med de erfaringer og det materiel, man har i selskabet. ADP har de økonomiske ressourcer til langfristede investeringer i bygninger og materiel. Det internationale transportfirma HUPAC har vist interesse i at samarbejde om en kombineret våd- og tørhavn.

Deltagelse i Taulov Kombiterminal vil gøre det muligt at anvende



selskabets samlede resourcer som eks. kranførere, havnearbejdere, administrativt personale og materiel endnu bedre. Mulighederne for mere intermodal transport forbedres, og mere gods kan flyttes fra vej til sø og bane. Det vil give en bedre og billigere service til kunderne.

Planen har været drøftet med Transportministeriet, men er hængt efter råd fra ADP's advokat med henvisning til forholdet, at Taulov Transportcenter ligger uden for Fredericia Havns areal. Ønsket om at kunne etablere transport- og logistikrelaterede aktiviteter uden for havnens areal og uden for kommunegrænsen støder mod havnelovens § 10.



Hanstholms Havn vil deltage i anlæg til bølge- og vindenergi

Hanstholm Havn har et stort ønske om at være energi-neutral havn med fokus på vind – og bølgeenergi. Det er et mål, at havnen kan forsyne sig selv og havnens kunder med grøn energi. Havnens oplagte geografiske beliggenhed er utvivlsomt fantastisk til energi-produktionsanlæg, da Hanstholm Havn ligger ved vestkysten, hvor vinden blæser kraftigst.

I forbindelse med opførelsen af nye ydermøller tilbyder Hanstholm Havn, at der kan bygges vindmøller og bølgeturbiner i og på de nye møller. Ideen er, at den strøm, der produceres i anlæggene, først og fremmest skal komme havnen og havnens kunder til gode, mens overskudsstrømmen skal være med til at forsyne byen. Den nuværende havnelov tillader ikke, at havnen

selv deltager i ejerskabet og driften af energianlæggene. Det skyldes, at energiproduktion ikke er en lovlig havneaktivitet jf. havneloven.

Hanstholm Havn har stor opbakning fra lokalområdet og Energiforsyningsselskabet Thy-Mors Energi er med på idéen om produktion af strøm på havnens møller.

Hanstholm Havn er blot én havn af flere, der har et ønske om at kunne deltage i ejerskab og drift af anlæg til energiproduktion. Arealer og ydermøller på mange danske havne er ideelle til placering af vindmøller på. Derfor er Danmarks Naturfredningsforening også positiv over havnens velvillighed til at deltage i energiprojekter.

Hanstholm Havn har i øjeblikket sendt vindmølleprojektet i udbud.

Samdrift mellem havne på Sydfyn

Der er i havne en lang række drifts- og vedligeholdelsesopgaver, der varetages fra søsiden. Der skal pejles og renses op, bøjer og fyr samt bolværker skal tilses og vedligeholdes, der skal brydes is, der skal tages trosser og lodser skal sejles til og fra skibe. Alle opgaver skal kunne løses for, at skibe kan anløbe de mindre havne i det Sydfynske Ø-hav.

Mange havne har derfor havnebåde, som udnyttes i større eller mindre omfang. Andre har ingen båd. Særlig i mindre havne kan det være svært at få økonomi i sådanne faciliteter. Samtidig kan det være vanskeligt at tiltrække nye kunder og havnevirksomheder, fordi markedet er for småt. Men en havn uden en udbyder af trosseservices, eller hvor det skal rekvireres langvejs fra, bliver urentabelt og uinteressant at anløbe, fordi omkostningerne bliver uforholdsmæssigt store. Samtidig er der en livlig færgetrafik, som er afhængig af gode besejlingsforhold. Oveni kommer, at staten pålægger havnene flere og flere driftsmæssige opgaver – både praktisk og administrativt i form af indberetninger etc.

Flere havne i området overvejer at gå sammen i et driftsselskab, der kan varetage disse nødvendige støttefunktioner.

Havne bør derfor have lov til pulje disse opgaver, så drift og vedligeholdelse kan optimeres. Flere havne skal have muligheden for at investere i en havnebåd i fællesskab, sådan at opgaverne



kan varetages i de samarbejdende havne. Herudover skal der være en mulighed for at byde på drift og vedligeholdelse i andre havne i området fuldstændig som andre udbydere, hvorved en fornuftig markedspris sikres.

Varetagelse af infrastrukturelle opgaver som led i kommunens almindelige opgavevaretagelse skal udstrækkes til også at omfatte et samarbejde, hvor de nødvendige hjælpefunktioner kan udføres i et driftssamarbejde mellem flere havne.

Etablering af pipe-line fra Faaborg Havn – understøttelse af det lokale erhvervsliv

Faaborg Havn er en kommunal erhvervshavn, der har som primært mål at servicere og styrke det lokale erhvervsliv. Dermed bidrager havnen ikke bare til aktivitet og beskæftigelse i havnen, men også til at styrke lokale virksomheder.

En af disse innovative virksomheder er Øko-Tech Energi A/S. Øko-Tech A/S er en dansk virksomhed, der siden 1999 har arbejdet med bio-olier, især vegetabiliske olier baseret på rapsolie. Forretningsområdet er delt i Øko-Tech Bio-olie, der varetager brug af bio-olier til fyringsformål og biogas, samt Øko-Tech Miljøteknik der varetager brug af bio-olie på andre områder, især omkring miljø og natur. Øko-Tech har 14 ansatte og omsatte sidste år for 130 millioner kroner.

Råvarerne kommer i dag via havnen i Amsterdam. Tidligere

blev det kørt med tankbiler, men nu kommer olien med skib til Faaborg. Herfra køres de sidste 3 kilometer op til virksomhedens tankanlæg. Tankanlægget blev sidste år udvidet til syv store tanke, der i alt kan rumme 12 millioner liter bioolie. Det gør det til det største af sin art i hele Skandinavien. Det er forventningen, at produktionen skal stige til det dobbelte i løbet af nogle år.

I løbet af et vinterdøgn kører 8-12 tankbiler i pendulfart mellem terminalanlægget i Faaborg industri kvarter og havnen, hvor et tankskib tømmes for 2400 tons bioolie. Det tager godt et døgn at tømme skibet. Håndteringen fra skib via bil til tank er dyr.

For at optimere transporten og mindske trafikken gennem byen, overvejer havn og virksomhed etablering af en pipe-line. En mulighed er, at parterne deler investeringen i forholdet 50/50. Havnen skal købes ud af samarbejdet efter en kortere årrække, når virksomheden er godt i gang.

Den kommunale havn har jf. havneloven ikke mulighed for at involvere sig i et forpligtende og økonomisk samarbejde med private virksomheder.

Hvide Sande Havns deltagelse i isværk

Hvide Sande Isværk A/S henvendte sig i 2008 til Hvide Sande Havn i håbet om, at havnen ville indgå i et samarbejde eller helt overtage driften af isværket. Isværket havde økonomiske problemer, og man var ikke sikker på, at det kunne overleve. Isværkets problemer skyldes, at mange fiskefartøjer og fiskeeksportører i dag selv kan producere is. Hvide Sande Isværk A/S er ejet af fiskerne og er en vital del af fiskerihavnen.

Hvide Sande Havn er en selvstyrehavn. Havnen overvejede at deltage i isværkets drift. Der kunne være samdriftsfordele, som kunne gøre driften rentabel og øge serviceniveauet. Samtidig kunne det medføre besparelser på lønudgifter bl.a. ved tilkald om natten. Et velfungerende isanlæg er en absolut nødvendighed for en fiskerihavn. Alligevel var havnen tøvende, bl.a. fordi et sådant driftssamarbejde ikke kan etableres uden særskilt tilladelse fra Transportministeriet. Hvide Sande Isværk A/S måtte løse de akutte problemer ved at sætte prisen op på isen, til fortrydelse for de mange fiskere, der er afhængig af isen.

Et af Hvide Sande Havns mål er at støtte og servicere fiskerne





og det lokale erhvervsliv bedst muligt. Havnen har 60 hjemhørende fiskefartøjer og landinger af fisk for 130 mio. kr. i 2009. Derfor er fiskerihavnen helt afhængig af at kunne tilbyde de fornødne faciliteter til landing, håndtering og bearbejdning af fisk. Deltagelse i samarbejder med havnens virksomheder er derfor en naturlig del af havnens virke.

Eksemplet er relevant i forhold til havnelovens § 9, stk. 5 og 6 hvor havnen kun i særlige tilfælde kan få adgang til at forestå havnerelateret operatørvirksomhed enten selv eller i samarbejde med private virksomheder.

Aalborg Stevedore Company A/S

Aalborg Havn A/S samarbejder til stadighed med havnens øvrige virksomheder om at sikre tilstrækkelig udbud og kapacitet til godshåndtering på havnen. I Aalborg er der lang tradition for, at sådanne opgaver løses i et tæt samarbejde.

I 1991 dannede Royal Artic Line A/S og Aalborg Havn A/S et fælles terminalselskab, Artic Container Operation A/S (ACO). ACO's opgaver var at stå for alle Container Freight Station og Container Yard opgaver i forbindelse med containerterminalen, herunder også Grønlandstrafikken. Da ACO i 2010 fusionerer med mæglervirksomhed Royal Arctic Linjeagentur A/S, skulle samarbejdet med Aalborg Havn A/S finde en ny form, fordi Aalborg Havn A/S ifølge Havneloven ikke må deltage i mæglervirksomhed.

Resultatet blev, at Aalborg Havn A/S udtrådte af ACO, og parterne i stedet omdannede Aalborg Stevedore Company A/S (ASC) med 70 % ejerandel til Royal Arctic Logistics A/S – det nye terminal og mægler selskab og 30 % ejerandel til Aalborg Havn A/S. I det gode samarbejdes navn har Aalborg Havn A/S posten som bestyrelsesformand.

Selskabet udfører typiske stevedore serviceydelser indenfor lastning/losning, lagerhotel, godshåndtering og logistik. Omsætning i 2009 var 20 mio. kr., og selskabet har ca. 20 fastansatte. Det tidligere løsarbejdersystem i Aalborg blev i 2008 erstattet af fastansættelse i netop ASC. Ansættelsen af havnearbejderne sikrer havnens brugere størst mulig fleksibilitet og kompetence. Denne fleksibilitet og øgede kompetence er meget vigtig for effektiv betjening af produktionsvirksomheder på havnen. Royal Arctic Logistics A/S og Aalborg Havn A/S samarbejder

også i selskaberne Aalborg Toldoplæg A/S og Nordjysk Kombiterminal A/S. I sidstnævnte selskab indgår desuden Danske Fragtmænd A/S som medejer.

Aalborg Havn A/S har lignende forpligtende samarbejder med blandt andet Aalborg Portland A/S, Vattenfall A/S, Samtank A/S, Statoil A/S samt en række aktører indenfor tankmarkedet.

Havnelovens begrænsede virkefelt for havne er en stadig udfordring, når samarbejde skal etableres, og når det udvikler sig. Aktuelt søger Aalborg Havn A/S at opnå tilladelse til at investere i bygninger og selskab til godshåndtering i Grønland. Ansøgningen behandles i Indenrigsministeriet.

Aalborg Havn A/S har valgt at være skattepligtig af alle aktiviteter.

Eksemplet er relevant i forhold til havnelovens § 10 om helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab. Særlig afgrænsningen i stk. 3 til havnerelateret operatørvirksomhed er for afgrænsende i forhold til markedets integration af alle transportydelser. Virkefeltet bør udbredes til transport- og logistikrelateret virksomhed. Afgrænsningen i § 10, stk. 2 hvor formålet for havneaktieselskabet er afgrænset til alene at videreudvikle og drive havne beliggende i den pågældende kommune er for snæver i forhold til udvikling af havnen, hvor der kan være brug for investeringer f.eks. i udlandet.





Odense Havns deltagelse i transportcenter i Tietgenbyen.

Odense Havn undersøgte for 2 år siden, om havnen kunne deltage i etableringen af et transportcenter i erhvervsområdet Tietgenbyen, som er det erhvervsområde ved Motorvej E20, der ligger tættest på havnen. Formålet er at bygge moderne faciliteter til og sammen med havnens kunder.

Transportministeriet afslog en tilladelse med henvisning til en tolkning af Havnelovens § 9, stk. 5, om at havnens aktiviteter kun må ske på havnens tilstødende landarealer.

Odense Havn er stadig interesseret i at deltage i et transportcenter ved Tietgenbyen. Tietgenbyen og Odense Havn er direkte forbundet af Ring 3/Kertemindevej, og mange kunder ønsker, at havnen kan tilbyde faciliteter til transportører tæt ved motorvejen. Tietgenbyen er ligesom Odense Havn udpeget som deltager i forsøget med modulvogntog. Det understreger erhvervsområdets centrale placering i fremtidens transportmønster. Havnen vil understøtte virksomhederne både på havnen og i oplandet, så samspillet mellem landdelen af et transportcenter og havnedelen kan udvikle muligheder for at konsolidere gods mellem forskellige transportformer. Ideen er, at transportcenteret kan tilbyde transportørerne overvåget parkering, opmagasinering og pakhushus mv.

Odense Havn bakkes op af Odense Kommune. Kommunen finder, at det er oplagt, at havnen får lov at benytte sin viden, så området kan udvikles til gavn for såvel Odense som hele Fyns erhvervsliv.

Odense Havn håber derfor på, at en kommende lovrevision indeholder en ændring, så havnen kan investere uden for havnens matrikel. Det er også et ønske fra Odense Havn at kunne deltage i driften af transportcentret, gerne i samarbejde med andre aktører. For at havnen skal kunne det, skal den nuværende havnelov ændres, så havnen må udføre transportrelaterede aktiviteter i stedet for kun havnerelaterede aktiviteter.

Odense Havns deltagelse i skrotning af boreplatforme

Odense Havn, H.J. Hansen Genvindingsindustri og Fayard A/S indledte i efteråret 2010 et samarbejde om at kortlægge mulighederne for skrotning af boreplatforme på Lindø-terminalen.

Projektet kan være med til at øge beskæftigelse og eksport lokalt og nationalt. Samtidig sætter projektet miljøet i højsædet, da de unikke faciliteter i Odense er med til at sikre en miljørigtig skrotning.

Skrotning af udtjente off-shore installationer skal ske miljømæssigt forsvarligt og helst i en havn eller værft i Nordsø- og Kattegatområdet af hensyn til transportafstand. Det er samtidig afgørende, at den rigtige viden og de rigtige faciliteter er tilstede. Tilstrækkelig vanddybde, mega-kraner, dokfaciliteter og on-shore infrastruktur er alle faciliteter, der findes på Lindø-terminalen. Boreplatforme i størrelsen 25 etager og 15.000 tons kan derfor gå ind i havnen for at blive ophugget på en miljørigtig og forsvarlig måde. Projektet kan blive landets største på genvinding, og markedspotentialet er stort. Alene i de nordiske farvande eksisterer der op mod 600 off-shore enheder, som på et tidspunkt skal genvindes.



Projektet skal være et joint venture projekt, hvor Odense Havn og de 2 private aktører deltager for egen regning og risiko. Som havneloven er formuleret kan Odense Havn som selvstyrehavn alene indgå i det forberedende arbejde og dermed være part på omkostningssiden. I det øjeblik projektet bliver konkret, og der opstår mulighed for indtjening, skal havnen udtræde af samarbejdet.

Køge Havns deltagelse i en kombiterminal

Der har i flere år været arbejdet for at få en kombiterminal ved Køge. Projektet er blevet undersøgt og byrådet, havnen og erhvervslivet ser stadig store muligheder i projektet. En kombitermi-



nal giver mulighed for at omlade containere og trailere fra bane til vej og omvendt. Målet er at effektivisere håndteringen af godstransport og fremme intermodal transport. Derved styrkes mulighederne for at mere gods kan komme væk fra vejen og over på banen. En kombiterminal ved Køge skaber på den måde en miljøgevinst og gavner beskæftigelsen lokalt og regionalt.

Køge Havn ser muligheder i, hvis en kombiterminal med tiden kommer til at ligge ved Køge. Havnen er specialist i at udvikle arealer og servicere transportører via salg af ydelser. Derfor vil Køge Havn tage del i projektet om en kombiterminal igennem et samarbejde med private samarbejdspartnere. Havneloven begrænser dog mulighederne for havnens deltagelse inden for transportrelaterede services. Det hænger sammen med, at havnen kun må udføre havnerelateret aktiviteter og at aktiviteterne kun må ske på havnens tilstødende arealer jf. havnelovens § 9, stk. 5

Skandinavisk Transport Center (STC) ligger i Køge og har god adgang til Køge Havn. Derfor er Køge en oplagt placering for en terminal. Meget tyder da også på, at Køge kan blive et endnu mere afgørende transportknudepunkt i fremtiden, særligt da det fra Christiansborg er besluttet, at Danmarks spornet skal udvides med et nyt dobbeltspor, den såkaldte Nybygningsløsning, der skal gå via Køge.

Køge Havns oprettelse og deltagelse i en ro-ro terminal

Køge Havn udvides i de kommende år med 40 ha areal. I forbindelse med udvidelsen, er det på tegnebrættet at udvikle yderligere et nyt havneareal på 25 ha til eksklusivt brug for en ro-ro terminal. Der er i øjeblikket ved at blive udarbejdet

lokalplan samt VVM for denne. Tanken er, at Køge Havn sammen med en eller flere private investorer udvikler arealet, så det kan bruges specifikt til ro-ro-trafik rettet mod Østersøen. På nuværende tidspunkt er der allerede en del ro-ro transportere på Køge Havn. Hvis havnen udvikler en terminal specifikt til omladning, losning og lastning af de mange transportere er håbet, at det vil tiltrække flere transportere. Køge Havn forventer, at arealudvidelsen af havnen realiserer en fordobling af godsomsætningen i de kommende år.

Køge Havn er en kommunal selvstyrehavn, der har udviklet sig kraftigt i de seneste år. Havnen har en ideel beliggenhed med adgang til Baltikum og Østersøen og tæt på det danske motorvejsnet. Derfor ligger færgeruten til Bornholm nu også i Køge, hvor mange tusinde tons gods samt passagerer hver år transporteres til og fra øen.

Havnens ledelses- og markedsførings samarbejde med Skandinavisk Transport Center (STC), der ligger lige ved motorvej E20, gør Køge til et logistikknudepunkt for transportere på Sjælland. Og alt tyder på, at flere transportere vil slå sin vej forbi Køge i fremtiden, ikke mindst når havnens og transportcenterets arealer udvides i de kommende år. Ligesom Femern forbindelsen og Nybygningsløsningen på jernbane nettet uden tvivl giver Køge yderligere muligheder.

Havneloven sætter sine grænser for Køge Havns deltagelse i aktiviteter i forbindelse med en ro-ro terminal. Ifølge havneloven må havnen ikke deltage i terminaldrift og rederivirksomhed jf. § 9, stk. 5 og 6.

Yderligere oplysninger

Oplysninger og eksempler i dette katalog er alle indsamlet og bearbejdet af Danske Havnes sekretariat med stor hjælp fra medlemmer af Danske Havne.

Hvis du har spørgsmål til materialet, kan du kontakte Danske Havnes sekretariat, Weidekampsgade 10, 2300 København S, tlf. 3370 3530 eller mail: danskehavne@danskehavne.dk

Danske Havne er brancheorganisation for 80 aktive danske erhvervshavne.

Læs mere på www.danskehavne.dk