

# Danske Havne i 2020

Året der gik



## Coronakrisen i de danske erhvervshavne

Endnu et år er gået i de danske havne. Et år, der på mange måder har været præget af Coronavirus, men også et år der har bevist, at danske havne er både omstillingsparate og villige til at knokle for at holde driften kørende.



De fleste havne har indtil videre klaret sig godt igennem coronakrisen, men det er klart, at det løbende bliver sværere for alle. Særligt krydstogtbranchen har været hårdt ramt, og derfor er Danske Havne naturligvis glade for, at regeringen bl.a. valgte at fokusere på krydstogt i den politiske genopretningsplan, der blev vedtaget i oktober.

Krydstogtbranchen bidrager med i omegnen af 2.400 jobs og mere end 1,25 mia. kr. til den danske økonomi, der særligt går til hotel- og restaurationsbranchen, og derfor kan en igangsættelse af krydstogtforretningen være med til at styrke mange andre hårdtramate brancher. Derfor glæder vi os i Danske Havne til, at vi igen kan se krydstogtskibe i de danske havne.

## Udviklingen i havnene

Selvom vores sektor har været ramt af Corona-krisen, er der alligevel sket meget på de enkelte havne.

Esbjerg havn har brugt 2020 på at komme godt på vej i arbejdet med at blive en klimaneutral havn. Havnen har indgået et unikt partnerskab med teknologivirksomheden Honeywell, og i fællesskab er man gået i gang med en systematisk daglig måling og styring af energiforbrug i alle dele af havnen og hos havnens brugere. Spændende er det også med planer om en stor havneudvidelse, der skal gøre Esbjerg Havn klar til den vækst, som der forudses fra 2023 og fremover. Planerne drejer sig bl.a. om udvidelse med yderligere 1,3 millioner kvadratmeter, og derfor er havnen gået ind i næste fase af planlægningen, der omhandler de strategiske diskussioner med virksomhederne på havnen.

I Grenaa Havn har de arbejdet videre med den udvikling, der påbegyndte i 2018, hvor havnen etablerede den første multiplads – og i sommeren 2020 udvidede havnen multipladsens areal til det dobbelte. Multipladsen har en særledes attraktiv beliggenhed tæt ved kajen og i Grenaa har man oplevet stor efterspørgsel på lagerplads og arealer netop her. Derfor er det positivt, at havnens bulk-kunder nu kan benytte sig af de ekstra 20.000 m<sup>2</sup>.

Aarhus Havn har bygget en splinterny færgeterminal og havnen har samtidig opgraderet Østhavnsvej til to spor. Det betyder, at der nu er god plads til både last- og personbiler på havnen. Både terminalen og den opgraderede adgangsvej stod klar i november og vil fremover håndtere de ca. 1,5 mio. bilister og ca. 3 mio. passagerer, der årligt sejler med Molslinjen mellem Aarhus Havn



og Odden. Udover at den nye terminal er en fordel for de last- og personbiler, der kører på havnen, er det også en fordel for hele den trafikale situation i bymidten, som nu aflastes.

I Vordingborg har havnen siden 2015 fordoblet både areal og godsomsætning, og det er havnens ambition, at begge endnu en gang fordobles i de kommende år. I forbindelse med

havneudvidelserne er Vordingborg Havn i 2020 blevet en del af et stort EU-forskningsprojekt, der skal løbe over de næste tre år. Projektet skal fokusere på EU's ønske om at flytte gods væk fra Europas veje ved at optimere transporten af gods via Europas indre vandveje og projektet vil bl.a. se på, hvordan fremtidens autonome skibe kan håndteres. Vordingborg Havn vil i den del projektet få en vigtig rolle som testhavn.

2020 blev også året, hvor ADP A/S færdiggjorde første del af Taulov Dry Port, som de har opført og finansieret i samarbejde med PFA. Det betyder, at det inden længe bliver muligt at åbne et af Danmarks største transport- og logistikcentre med placering centralt i Trekantområdet. Byggeriet er på i alt 60.000 m<sup>2</sup> lager- og logistikbyggeri fordelt på 3 kæmpemæssige bygninger, hvoraf de første 24 lagerenheder på i alt 49.300 m<sup>2</sup> står klar til indflytning fra 1. januar 2021.

Aalborg Havn skiftede i starten af 2020 navn til Port of Aalborg. Navneforandringen markerede startskuddet på en ny 10-års plan med ambitionen om at fordoble havnens omsætning, investere 2 milliarder kroner samt ikke mindst tiltrække 10-15 store virksomheder, der overvejende skal findes uden for landets grænser. Herudover har Port of Aalborg en ambition om at blive samlingspunkt for grønne investeringer og test af bæredygtige løsninger. Gennem testplatformen Green Hub Denmark går en række af Nordjyllands mest markante offentlige og private aktører, herunder Port of Aalborg, forrest i udviklingen af fremtidens grønne løsninger.

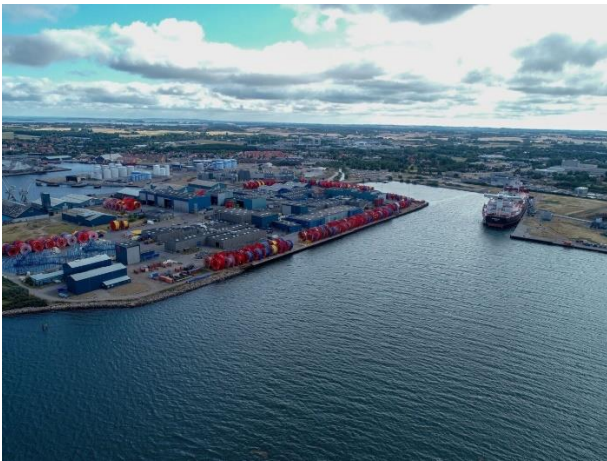
På Lindø Port of Odense er den 400.000 m<sup>2</sup> store havneudvidelse færdiggjort ultimo 2020. Det giver mulighed for, at Lindø kan tage imod yderligere nye projekter på optimale rammer for fremtidens grønne omstilling på energiområdet. Havneudvidelsen er en del af en større udviklingsfase for LINDØ port of ODENSE, hvor der satses på offshore vinindustrien og den grønne omstilling.

I sensommeren 2020 blev Hanstholm Havn færdig med en 600 millioner kroner stor havneudvidelse, og havnen er nu på vej ind i en ny vækstfase, hvor de vil fokusere på at udbygge det nye baglandsareal og tiltrække nye virksomheder til havnen.

I Kalundborg er man påbegyndt reparationerne af de knækkede ankerstænger på det nye havneområde 'Ny Vesthavn'. Voldgiftsnævnet for Bygge & Anlæg arbejder stadig på den syn-og skønssag, som havnen har oprettet – men det trækker ud, og derfor er Kalundborg Havn gået i gang

med reparationen inden afgørelsen. Det nye havneområde omfatter bl.a. en udvidelse af havnens arealer med 600.000 m<sup>2</sup>, hvilket betyder, at havnekapaciteten øges betragteligt.

Det seneste års tid har Thyborøn Havn haft fokus på at fastholde og udbygge en stigende godsmængde. Tidligere lå den vestjyske havn på omkring en million ton gods årligt, men i 2020 har havnen formået at stabilisere sig i nærheden af 1,7 millioner ton, hvilket primært har været drevet af sten og grus. Tidligere blev meget af denne type gods kørt videre med lastbiler, men billedet er vendt, og langt mere bliver nu sejlet væk. Det er selvfølgelig positivt for forretningen, men også for ambitionen om at flytte mere gods fra vej til sø. Udviklingen i Thyborøn viser, at der tydeligt er potentiale for at havnene kan skabe mere klimavenlig transport. 2020 blev også året,



hvor Thyborøn Havn blev kronet med hele tre ISO-certificeringer på en gang. Det gjorde de som følge af en ihærdig indsats med at højne arbejdet med kvalitet, miljø og arbejdsmiljø. Et stort arbejde, som ifølge havnen allerede har givet mærkbare og positive forandringer.

I september var Hirtshals Havn vært for medlem af Europa-Parlamentet og vicepræsident for Europa-Parlamentets fiskeriudvalg, Søren Gade, der var på besøg i havnen for bl.a. at drøfte de udfordringer, det vestjyske fiskerierhverv fortsat står overfor i forbindelse med

Brexitforhandlingerne og de potentielle konsekvenser, et hårdt Brexit kan medføre. I samme stil skulle Hirtshals have været vært for et ministerbesøg 14. december, hvor de fem vestjyske fiskerikommuner havde inviteret den nye minister for fødevarer, landbrug og fiskeri, Rasmus Prehn og Erhvervsminister Simon Kollerup på besøg. På besøget skulle de ligeledes have drøftet Brexitforhandlingerne og alternative muligheder for væksthjælp på vestkysten. Besøget blev desværre aflyst som følge af de nyeste Coronarestriktioner.

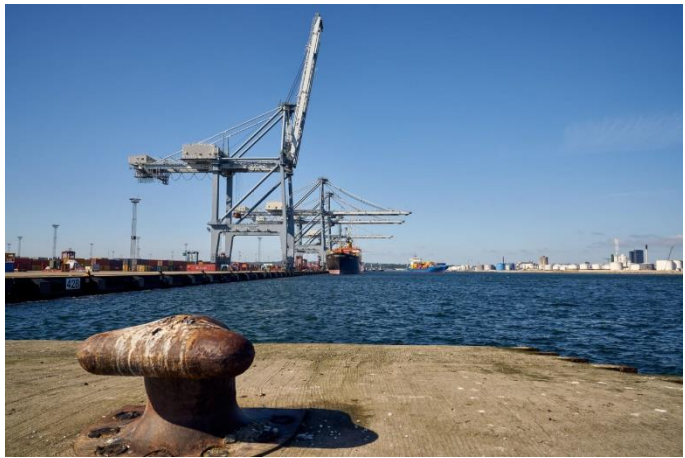
For Kolding Havn har det været et år, hvor debatten vedr. brugen af erhvervshavnens arealer bølgede frem og tilbage, og i november blev der efter længere forhandlinger indgået en aftale mellem havn og by. Debatten har kørt i et år, hvor Kolding Havn lagde godt fra start med 7 % større godsmængde i første halvår af 2020. Det er særligt vækst i byggebranchen og fortsat stabil levering til landbruget, som bidrager til resultatet.

I Næstved Havn er man i øjeblikket i gang med en udvidelse, der bl.a. indbefatter en lagerhal til træpiller og nedrivning af et pakhús. Udvidelsen sker på trods af at Næstveds borgmester i sommers udtalte, at den aftalte udflytning af havnen, der skal rykke erhvervshavnen ud af byens centrum, var for omkostningstung, og at en lukning af havnen burde overvejes som alternativ.

## Danske Havne i regeringens klimapartnerskaber

Hos Danske Havne har det også været et begivenhedsrigt år, hvor vi i perioden op til corona-krisens udbrud deltog i klimapartnerskaberne for Landtransport og for Det Blå Danmark.

Begge klimapartnerskaber leverede sine anbefalinger til regering medio marts, men den store nationale krise har naturligvis overskygget anbefalingerne. Nu er tiden dog kommet til at få fokus tilbage på klimaet og de anbefalinger, som er blevet lagt frem.



Klimapartnerskabet for Landtransport anbefaler blandt andet, at der gennemføres en national godsanalyse med fokus på at sikre, at sø-, bane- og lastbiltransport supplerer hinanden bedst muligt, så det bliver nemmere at vælge den mest klimavenlige transportform.

Direktør i Danske Havne, Tine Kirk Pedersen, er tilfreds med, at klimapartnerskabets anbefalinger er helt klare i forhold til behovet for at gentænke det danske godstransportsystem: ”Vi er tilfredse med, at alle deltagerne i klimapartnerskabet for landtransport bakker op om, at der er behov for at se på, hvordan den danske godstransport skal indrettes i fremtiden for at fungere optimalt ud fra et klimaperspektiv. Det er derfor helt afgørende, at alle tre transportformer i en kommende godsanalyse tænkes sammen”, bemærker hun.

I klimapartnerskabet for Det Blå Danmark er anbefalingen om udnyttelse af de blå motorveje og ny energiinfrastruktur til havnene centrale elementer på rejsen mod en havnesektor, der bidrager optimalt til nedbringelse af klimapåvirkningen.

I Danske Havne er vi glade for, at Det Blå Danmark bakker op om, at der er behov for at se på en forbedring af adgangsforholdene omkring søtransport, så de blå motorveje kommer til at stå stærkere i forhold til vejtransporten. Danske Havne mener desuden, at energiinfrastrukturen på havnene er helt afgørende, hvis havnene skal kunne servicere sine brugere på en klimavenlig måde, hvorfor netop det er blandt hovedfokusområderne i Danske Havnes grønne vision, at havnene skal være CO<sub>2</sub>-neutrale i 2030.

## Infrastrukturplanen

Udover at have deltaget i arbejdet med Regeringens Klimapartnerskaber, har Danske Havne i løbet af 2020 indhentet ønsker om infrastrukturprojekter hos de enkelte havne. Disse ønsker kan ses som et supplement til klimapartnerskabet for landtransports anbefaling om at udarbejde en Godstransportanalyse og er sidenhen blevet til den Infrastrukturplan, Danske Havne lancerede i september.

Infrastrukturplanen byder ind med en række infrastrukturprojekter, der kan flytte mere godstransport fra vej til sø og bane. Projekterne er geografisk fordelt over hele landet, og er opdelt med udgangspunkt i vejprojekter, multimodale projekter og lokale projekter i havnene.

Alle projekterne vedrører havne, der håndterer gods, og udgangspunktet er, at jo bedre disse havne er forsynet med god vej- og jernbaneinfrastruktur, jo større vil muligheden være for at tiltrække nye kunder, og dermed kunne tippe balancen til fordel for multimodale løsninger.

Planen er blevet forelagt regeringen, som har kvitteret for modtagelsen, og vil tage den med i overvejelserne til de infrastrukturforhandlinger, der skulle være påbegyndt i efteråret, men som grundet Corona er udskudt til formentligt først at foregå i 2021.

### De danske havne er grønne

På mange måder spiller både Klimapartnerskaberne og Danske Havnes Infrastrukturplan ind i vores grønne arbejde. I Danske Havne arbejder vi nemlig for, at flere får øjnene op for, at mere gods på sø er et godt og klimavenligt alternativ til bane og vej, og vi ser frem til forhandlingerne om en grøn mobilitetsplan i det kommende år.



På samme måde glæder vi os over vedtagelsen af klimaaftalen, der indeholder etablering af to energi-øer og en vindmøllepark ved Hesselø. Det betyder nemlig både grøn omstilling af havnene, men også øget aktivitet i de havne, der er placeret i områderne.

I Danske Havne er vi glade for den generelle velvilje omkring havvind, og vi har i løbet af året kortlagt, at mellem 25-30 af Danske Havnes medlemmer allerede har fokus på vindenergi. Det er positivt for de danske havne, hvor det forventes, at det danske havvindseventyr medfører i omegnen af 20.000 arbejdspladser inden 2030, men også for den grønne omstilling generelt.

2020 var også året, hvor Danske Havnes bestyrelse vedtog en grøn vision for arbejdet i de danske havne. Dermed går havnene forrest ved som samlet branche at forpligte sig på den grønne omstilling og at lade sig måle på den.

Visionen er koblet op på FN's verdensmål. Særligt vil man arbejde med mål nr. 7 om bæredygtig energi, mål nr. 9 om industri, innovation og infrastruktur, mål nr. 12 om ansvarligt forbrug og produktion, mål nr. 14 om livet i havene og mål nr. 17 om partnerskaber for handling. Herudover er der opsat helt konkrete målsætninger for 2025 og 2030, som de deltagende havne forpligter sig til at måle på og arbejde hen mod. Det er målsætninger inden for områderne "en emissionsfri havn", "understøttelse af den cirkulære økonomi" og "understøttelse af grøn adfærd hos kunder".

Danske Havne har etableret en grøn arbejdsgruppe for de deltagende havne, hvor der udveksles ideer og inspiration til, hvordan målene kan indfries. Indtil videre har der bl.a. været set på måling af CO<sub>2</sub>-emissioner, håndtering af affald og initiativer til sikring af biodiversitet i havnene.

Danske Havne vil fremadrettet udgive en årlig bæredygtigheds rapport, som giver en status for arbejdet med den grønne omstilling i havnene. 2020 bliver det første år, der skal måles på, således at der etableres en base-line. Rapporten ventes udgivet i første halvår 2021.

### **Det Blå Danmark er en styrkeposition**

Det var også i 2020, at erhvervsfremmebestyrelsen, der hører til under Erhvervsstyrelsen, udpegede det blå Danmark som en ud af tolv danske styrkepositioner. Selvom selve udpegningen skete før Coronapandemien brød ud, vil det formentligt medføre et større fokus på den samlede maritime branche i fremtiden. Og det er vi selvfølgelig meget glade for i Danske Havne, fordi det giver os bedre udviklingsmuligheder.

Erhvervsfremmebestyrelsens opgave er at bidrage til at styrke udviklingen i dansk erhvervsliv. Det gør de ved at fremme en sammenhængende, efterspørgselsdrevet og lokalt forankret erhvervsfremme- og turismeindsats for virksomheder på tværs af hele Danmark. Midlerne, som nu blandt andet skal bruges på at sætte endnu mere skub i en branche som Det Blå Danmark, kommer dels fra EU's strukturfonde og dels fra statens midler til decentral erhvervsfremme.



I Danske Havne håber vi, at vi får mulighed for at bruge vores nyoprettede blå klynge, der har til hensigt at bringe forskellige erhvervsnetværk på det maritime område tættere på hinanden, i arbejdet med at styrke udviklingen i det blå Danmark. På den måde får vi nemlig muligheden for at udnytte det fulde potentiale af den samlede maritime branche, så vi sammen kan sætte fokus på områder som grøn omstilling, mere gods på sø og havnene som energihubs.

### **Associerede medlemmer**

2020 blev også året, hvor vi i Danske Havne åbnede for associerede medlemmer. Det associerede medlemskab er tiltænkt virksomheder, der opererer i tilknytning til en havn som enten kunder, partnere eller lign., og skal muliggøre, at havnen og dens brugere kommer tættere på hinanden og herigennem får en naturlig dialog.

Det associerede medlemskab giver blandt andet mulighed for at deltage i events, herunder i den årlige havnedag og havne konferencen hvert andet år, ligesom det giver mulighed for eksklusiv deltagelse på de studieture, Danske Havne arrangerer. Herudover modtager de associerede medlemmer naturligvis løbende nyheder om havnesektoren.

I Danske Havne bød vi således de første 9 associerede medlemmer velkommen i 2020.

### **Aflyste arrangementer**

Selvom det på mange måder har været et begivenhedsrigt år i Danske Havne, var der også meget, der ikke blev helt som vi ønskede det. I Danske Havne var vi blandt andet nødt til at aflyse mange arrangementer, fora og netværksmøder, som skulle have været afholdt i løbet af året. Som så mange andre måtte vi konkludere, at det simpelthen ikke var forsvarligt at gennemføre dem. Det er vi selvfølgelig rigtig kedede af.

Mest ærgerlige er vi over, at vi var nødt til at aflyse vores store havnekonference, der oprindeligt skulle have været afholdt i april. Havnekonferencen var i 2020 planlagt til at skulle afholdes i Aalborg, og Danske Havne var klar med et spændende program med mange relevante og inspirerende oplægsholdere. Temaet var, at grøn omstilling kræver et blåt islæt, og vi havde glædet os til at se de omkring 150 tilmeldte og de mange spændende oplægsholdere. Heldigvis kan vi sige, at vi kommer stærkt igen i 2022 – også i Aalborg.



#### *Virtuelle arrangementer blev løsningen*

De mange aflyste arrangementer i 2020, har tvunget os til at tænke i nye baner. I Danske Havne har vi derfor forsøgt at være omstillingsparate og skabe nogle metoder til alligevel at mødes og tale med hinanden. Det har betydet, at mange møder, fora og arrangementer de seneste måneder er blevet afholdt på online platforme, det gælder bl.a. et arrangement med fokus på udbud, hvor Kammeradvokaten deltog og introducerede deltagerne til programmet 'Docufy'. Vi har også afholdt workshops, bl.a. en vedr. IoT i september, og generelt er vi i løbet af krisen blevet bedre til at facilitere og afholde diverse arrangementer online.

Og det er godt, for selvom vi selvfølgelig håber, vi snart kan mødes fysisk og kan genoptage vores besøg hos Danske Havnes medlemmer, ser det ud til, vi må væbne os med tålmodighed lidt endnu.

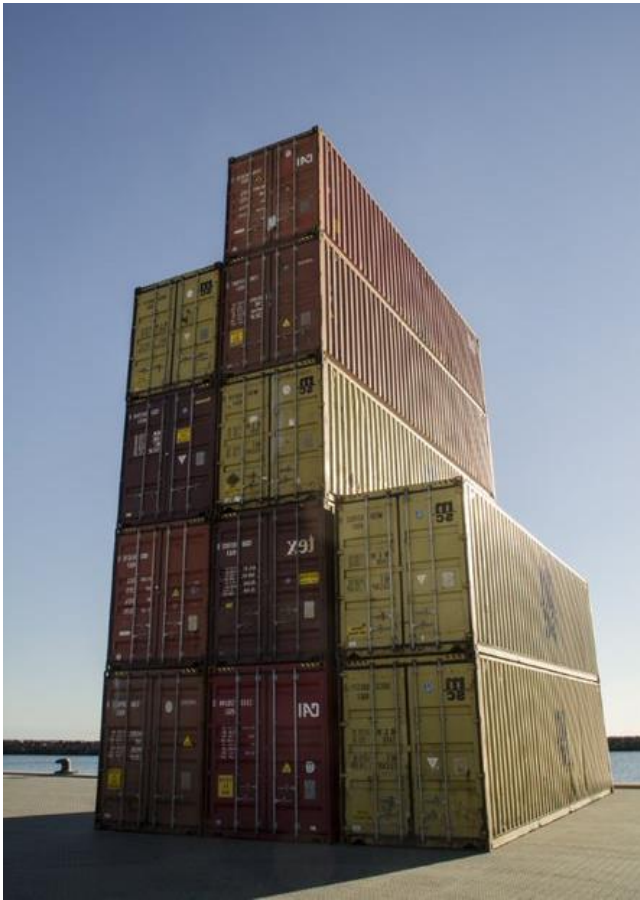
#### **2020 i et internationalt perspektiv**

Fra årets begyndelse, var det forventningen at 2020 i særdeleshed skulle handle om EU's flerårige finansielle ramme og den grønne aftale.

Som for alle andre, blev dette overskygget af andre mere presserende problemstillinger i foråret.

For både danske såvel som europæiske havne, var den fælles oplevelse at havnene var med til at løfte en vigtige opgave i pandemiens tidlige forløb. Havnene forblev åbne, og sørgede for at der forsat blev transporteret vigtigt gods i Europa.





Arbejdet i Danske Havnes europæiske brancheorganisation, ESPO, har været henstillet til webinarer. Man var nødt til at aflyse den generalforsamling, som skulle have fundet sted i Oslo i maj måned 2020. Og mange af de sager, der har været drøftet har selvsagt relateret sig til pandemien. Det gælder fx EU's arbejde med at etablere NextGenEU-aftalen, en flereårige hjælpepakke ifm. Covid-19, og arbejdet med at etablere fælles retningslinjer for at holde godskorridorer åbne i Europa trods nedlukninger i øvrigt.

På Europæisk plan er den samlede godsomsætning i havnene faldet mellem 10-40%. Alle europæiske havne står over for en stor opgave frem mod 2030, hvor havnesektoren står over for bidrage til den grønne omstilling, endnu mere end det allerede er tilfældet. Danske havne medvirker i flere projekter der skal sikre det europæiske 60%-mål for CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030. Heriblandt har København Malmö Port og Aarhus Havn modtaget CEF-støtte til at etablere landstrømsanlæg til krydstogtskibe.