



2022
HAVNEPOLITISK
REDEGØRELSE FOR
GODS- OG FÆRGEHAVNE



HVEM ER DANSKE HAVNE

Danske Havne er brancheforening for erhvervshavnene i Danmark.

Organisationen blev stiftet i 1917 og har siden fungeret som et samlingspunkt for samarbejde, vidensdeling og politisk indflydelse på tværs af landets erhvervshavne.

Vores hovedformål er at skaffe erhvervspolitisk indflydelse og deltage i den offentlige debat på vegne af medlemshavnene og branchen som helhed. Yderligere fungerer Danske Havne som rådgiver og facilitator for samarbejde og vidensdeling på tværs af havnene i hele landet, så medlemmerne kan udvikle deres virksomheder bedst muligt til gavn for den lokale vækst, beskæftigelse og havnens konkurrenceevne. Vi har som vision, at de danske erhvervshavne skal skabe vækst og bæredygtig udvikling for deres kunder og for samfundet.

Vores medlemmer omfatter 48 erhvervshavne, der alle har forskellige størrelser såvel som erhvervsområder.

Danske Havnes organisering har til hensigt at styrke netværksdannelse og interessevaretagelse for gruppen af havne. Derfor opretter og faciliterer vi løbende forskellige fora og netværksgrupper, hvor havnene kan drøfte konkrete temaer med hinanden og eksterne interessenter.

GODS- OG FÆRGETRANSPORT I DE DANSKE HAVNE

Hver eneste dag flyttes der tusindvis af mennesker og flere tusinde tons gods via de danske havne.

I 2020 håndterede havnene samlet set 64.822.000 tons gods, og det er derfor selv sagt, at godstransporten er en grundlæggende og afgørende aktivitet i Danske Havnes arbejde. Det samme er færgefarten, der med et samlet antal passagerer på 32.729.000 i 2019 (som er det seneste år upåvirket af Corona) gør havnene helt centrale for den daglige transport af personer mellem indlands- såvel som udlandshavne.

Derfor mener vi i Danske Havne, at der skal investeres i havnene, som den vigtige del af infrastrukturen, de er. Gør vi det, sikrer vi løbende den sammenhængende danske infrastruktur for både personer og gods, hvor havnene indgår som en naturlig del af at sikre størst mulig fremkommelighed og mobilitet i samfundet. Vi mener desuden, at investeringer i havnene er et naturligt klimahensyn, der medfører, at mest muligt gods i fremtiden kan flyttes fra landevejen til de blå motorveje. Det vil skabe bedre plads på vejene og et bedre klimaregnskab

” **Henset til de store klimaudfordringer, vi står midt i, mener jeg, at man i Transportministeriet bør sætte sig for bordenden og igangsætte en undersøgelse af, hvor store fordele der er ved at flytte mere gods over på vandet.**

POLITISKE ØNSKER FOR GODS- OG FÆRGETRANSPORT

I Danske Havne ønsker vi at:

- Uddybninger af havne og sejlrender indgår i statslige infrastrukturaftaler, som f.eks. puljer, hvor havnene kan søge medfinansiering.
- Transportministeriet igangsætter en taskforce mhp. at få mere gods på sø.
- Omstillingen af de kommunale- og private færger til mere grøn drift fortsat understøttes af puljemidler



Trine Kirk, Direktør, Danske Havne

FAKTA OG NØGLETAL 2020¹



GODSOMSÆTNING TONS

64.8 mio.



FÆRGEANLØB

500.405



TONS

FÆRGE GODS TONS (2019)

22.371.000



FÆRGE PASSAGERER (2019)

32.729.000



SKIBSANLØB MED TØRLAST

11.434



ANLØB MED TANKSKIBE

2.486

MERE GODS SKAL SEJLES - FOR KLIMAETS SKYLD

Cirka 75 pct. af al import til Danmark transporteres gennem de danske havne. Det gør havnene til afgørende aktører i Danmarks samhandel med omverdenen, og en forudsætning for at danske virksomheder såvel som det danske landbrug kan trives og vækste.

De danske havne er geografisk placeret over hele Danmark. Det gør det nemt at få varer ind og ud via en havn i alle dele af landet. Alle erhvervshavnene – store som små – håndterer gods til og fra Danmark, men der er forskel på hvilke godstyper de håndterer.

Langt de fleste havne håndterer fast og flydende bulk, dvs. f.eks. korn og foderstoffer, træflis, olie, biomasse, grus, sten, sand, vejsalt osv. Mange havne håndterer også genanvendelsesmaterialer som f.eks. metal-, sten- og træressourcer.

Højklasset gods kommer typisk ind i container, men havnene har også en række specialtransporter. Det kan f.eks. være komponenter til vindmøller, dvs. vinger, naceller, tårne og fundamenter, men også tunnelelementer, gangbroer mv. til infrastrukturprojekter rundt om i Danmark. Typisk er det elementer, der er for store til en længere transport på vejnettet.

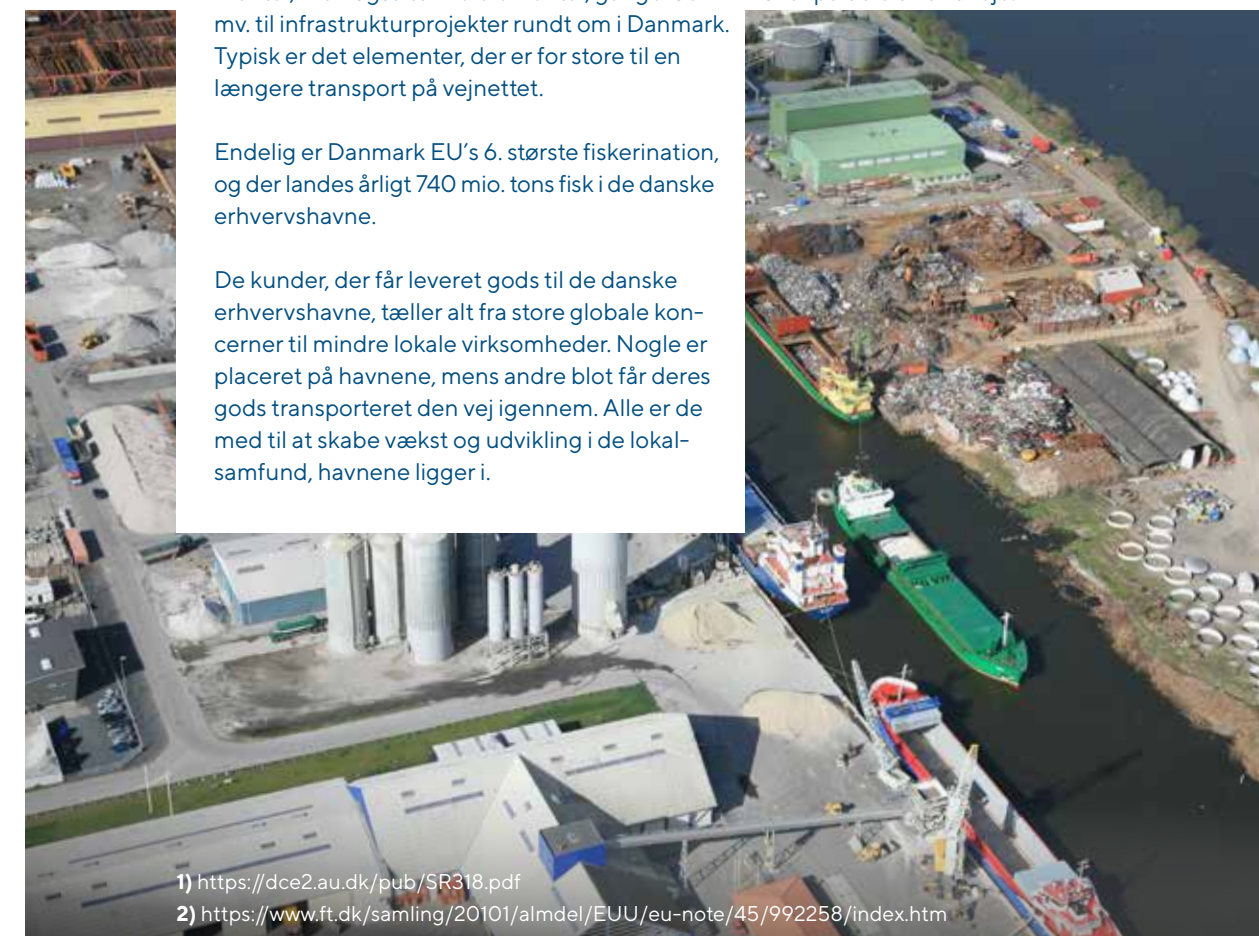
Endelig er Danmark EU's 6. største fiskerination, og der landes årligt 740 mio. tons fisk i de danske erhvervshavne.

De kunder, der får leveret gods til de danske erhvervshavne, tæller alt fra store globale koncerner til mindre lokale virksomheder. Nogle er placeret på havnene, mens andre blot får deres gods transporteret den vej igennem. Alle er de med til at skabe vækst og udvikling i de lokalsamfund, havnene ligger i.

Skibstransport er klimavenlig transport

Samlet står transportsektoren for 28 pct. af Danmarks udledning af drivhusgasser¹. Heraf er skibstransporten den transportform, der står for den mindste andel. Ses det i relation til, hvor stor en del af importen til Danmark, der går gennem de danske havne, står det klart, at skibstransport og godshåndtering i havnene er en del af en mere klimamæssigt ansvarlig godstransport, og at havnene kan blive helt centrale spillere i den grønne omstilling.

Og det er ikke bare noget vi mener i Danske Havne. EU satte allerede i 2011 som mål, at 30 pct. af al godstransport over 300 km. skal flyttes fra vej til bane og vandveje inden 2030. På længere sigt skal 50 pct. af godstransporten flyttes inden 2050². Godstransport med skib er altså en del af fremtiden, og netop derfor er det centralt at investere i den nødvendige infrastruktur, f.eks. i form af uddybede sejlrender og passende adgangsvveje til havnene, ligesom vi i Danske Havne mener, at Transportministeriet bør igangsætte en taskforce, der arbejder for at få mere gods over på de blå vandveje.



¹) <https://dce2.au.dk/pub/SR318.pdf>

²) <https://www.ft.dk/samling/20101/almdel/EUU/eu-note/45/992258/index.htm>

¹) <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1920>

HAVNENE ER MULTIMODALE KNUDEPUNKTER

Alt gods, der skal ind og ud af Danmark via havnene, er afhængige af andre transportformer end skibstransport i den ene eller den anden ende af transportkæden. Ro/ro-trafikken, altså gods, der køres direkte til og fra skibet, f.eks. lastbiler, ruller videre på vejnettet med det samme skibet ankommer til havnen, mens andet gods, herunder f.eks. bulk- og containergods, skal om-lastes til lastbil eller jernbane før det kan komme videre ind i landet. Uanset hvordan godset skal videre, betyder det, at erhvervshavnene kommer til at fungere som knudepunkter for de multimodale transportkæder, som er nødvendige for at få transporteret godset til endestationen.

Dermed understreges vigtigheden af at have havne med god infrastruktur til lands og til vands, samt vigtigheden af strategisk placerede havne med jernbane betjening. Sidstnævnte særligt fordi fremtiden stiller større krav til mere bæredygtige transportformer, hvilket godstransport på jernbanen understøtter.

En del havne er koblet mere eller mindre direkte til motorvejsnettet, ligesom jernbanenettet er direkte koblet til 12 erhvervshavne. Denne direkte kobling til bane og vej giver mulighed for

både lokal distribution af gods, der ankommer til havnen fra søsiden og transport af gods der skal længere ned i Europa f.eks. via banen.

Særligt jernbanetransporten har klare miljøfordele og mange havne oplever pt. øget efterspørgsel, fordi flere virksomheder ønsker at gøre brug af en klimaneutral, multimodal godstransport. Den eksisterende kapacitet til jernbanegods på og omkring havnene er belastet, og skal vi i Danmark imødekomme den markedsdrevne efterspørgsel, skal vi investere i jernbaneprojekter, der kan fremme gods på netop jernbane og som let lader sig kombinere med andre transportformer, f.eks. ad søvejen.

I Danske Havne mener vi altså, at kombinationen af flere transportformer, den multimodale transport, skal fremmes yderligere. Det betyder, at der skal støttes op om multimodale projekter, der relaterer sig til etablering eller opgradering af jernbaneterminaler- og spor samt kombiterminaler, der øger muligheden for multimodal håndtering af gods. De medvirker nemlig til at sikre, at godstransporten er så miljøvenlig som muligt.



FÆRGEFARTEN ER AFGØRENDE FOR SAMMENHÆNGSKRAFTEN

Havnene er ikke alene centrale knudepunkter for det gods, der transporteres til og fra Danmark. For med 72 beboede øer, er Danmark et land, hvor færger i alle størrelser forbinder landet og sikrer, at mennesker og varer kan transporteres fra A til B. Samlet har de danske havne hvert år mere end en halv million færganløb, der tilsammen transporterer mere end 32 mio. passagerer. Til sammenligning har luftfarten omtrent 35 mio. passagerer men knap så mange afgang, og færgerne er derfor en helt essentiel del af vores infrastruktur og den samlede mobilitet i Danmark³.

Færgefarten sikrer, at landsdele er tilstrækkeligt bundet sammen, og at Danmark er godt forbundet til vores tætte naboer. Det er indlysende, at livet på øerne er betinget af færgefarten. For øboere udgør færgefarten en fast del af deres hverdag og er medvirkende til at øge mobiliteten på arbejdsmarkedet. Men også for turister og besøgende er færgerne en del af den ferieoplevelse, de køber ind på, og er med til at gøre besøget på øerne mere autentisk.

For at understøtte den danske færges fart har Folketinget af flere omgange udvidet Landevejsprincippet. Grundlæggende betyder det, at det ikke må være dyrere at sejle med færger end det ville være at køre en tilsvarende strækning i bil. Og det ser ud til at have en positiv effekt på særligt de mindre øer, der oplever øget tilflytning, såvel som flere turister.

De mange daglige færgaefange er derfor noget vi skal holde fast i. Og i mange havne arbejdes der på at gøre færgerne grønnere, så passagertransporten på vand kan foregå så klimavenligt som muligt. I 2021 sendte 24 kommunalt drevne

indenrigsfærger og 8 kommercielt drevne indenrigsfærger en ansøgning til transportpuljen om støtte til grønne færger. I alt fik 11 indenrigsfærger, herunder 10 kommunale og 1 kommercielt drevet, tilsagn om tilskud, og der er således en række projekter i støbeskeen, som fortsat har brug for støtte f.eks. i form af puljemidler. Der er nemlig ingen tvivl om, at havnene har stor interesse for at færgerne fremover kan sejle mere klimavenligt i de danske farvande.

³) Færgenanalysen 2019, Færgerederierne



DANSKE ERHVERVSHAVNE



- KOMMUNALE HAVNE
- KOMMUNALE SELVSTYREHAVNE
- AKTIESELSKABER
- ANDEN ORGANISATIONSFORM

Danske Havne
 Bredgade 23, 2. tv.
 1260 København K
 Tlf. 72 11 81 00
danskehavne@danskehavne.dk
danskehavne.dk