

Politiske ønsker – Havne som infrastrukturelt knudepunkt

Danske Havne ønsker

Danske Havne anbefaler, at staten investerer mere i havnene. I dag er havnene finansieret ved, at kommunerne garanterer for havnenes låntagning gennem Kommunekredit. I Danske Havne mener vi ikke, at enkeltkommuner skal tage hele risikoen for infrastrukturen til f.eks. Danmarks vindeventyr alene fordi kommunen er hjemsted for en havn med vindmølleproduktion eller udskibning. Der bør således etableres statslige investeringspuljer for havne, der matcher havneinvesteringerne i vores nabolande, og lånevilkår for havnene skal genbesøges. Vi anbefaler også at staten bevarer kontrollen på danske hænder, bl.a. ved at investere i uddybninger af sejlrender og andre udbygningsprojekter, der er nødvendige for at vi kan være et grønt foregangsland.

Ydermere anbefaler vi, at der udarbejdes en grøn mobilitetsstrategi. Transportsektoren står for ca. 28 pct. af Danmarks samlede udledning af drivhusgasser, og selvom mere end 70 pct. af Danmarks udenlandshandel sker via havne, udleder skibstransporten mindre CO² end andre transportformer. Derfor skal en grøn mobilitetsstrategi bl.a. understøtte mere gods på sø.

Problemet og dets konsekvenser

Udvikling af havneinfrastruktur på land og til vands kommer os alle til gode. Det bliver nemmere at sejle mere gods på en klimavenlig måde, hvilket aflaster vejnettet og adgangen til havnene fra landsiden bliver bedre således at tung trafik f.eks. kan ledes uden om byerne. Men infrastrukturinvesteringer er dyre. Også i havnene. Og modsat vejnettet og banen, som i høj grad er en politisk prioritet, og som derfor støttes af diverse infrastrukturplaner, er havnene ofte overladt til sig selv, når det kommer til finansiering af infrastruktur.

Seneste infrastrukturaftale indebar, at der samlet investeres og igangsættes nye initiativer på transportområdet for 105,8 mia.kr. i perioden 2022–2035. Sammen med de igangværende investeringer, fornyelse og vedligeholdelse udgør investeringerne på transportområdet i alt ca. 161 mia. kr., hvoraf ca. 64 mia. kr. går til veje, ca. 86 mia. kr. til jernbaner, og ca. 11 mia. kr. går til en række puljer og øvrige initiativer.

Blandt disse puljer er der afsat 50 mio. kr. til at udbygge infrastruktur i havnene – herunder uddybning af sejlrender. Der er desuden afsat midler til at kortlægge havnenes betydning i form af et havneatlas. Sammenlignet med investeringerne på vej og bane, er der altså tale om en lille investering i havnene, og det er vores opfattelse, at investeringen ikke står til måls med den gevinst, havnene leverer.

I dag leveres lidt under 75 % af al import til Danmark gennem havnene. Havnene bærer altså en vigtig rolle som knudepunkter for vores forsyningskæder – og det bør derfor også være en statslig interesse at sikre investeringer heri. Derfor mener Danske Havne, at udbygning af de danske havne og uddybning af sejlrender i det danske farvand fremover skal indgå i infrastrukturplaner med en større prioritering end hidtil. Vi mener også, der bør ydes medfinansiering til en række udvidelses- og udviklingsprojekter, ligesom der bør ydes tilskud til grøn infrastruktur.

Løsningen

Anbefalingerne bidrager til at løse problemet ved at staten påtager sig et ansvar, så det ikke kun er kommunerne og den enkelte havn, der er ansvarlig for udvidelser, uddybninger mv. Derved påtager staten sig et ansvar for forsyningsikkerheden såvel som for grøn godstransport, såfremt de initierer medfinansiering af havneinfrastruktur, inkluderer havneprojekter i infrastrukturplaner mv.

