

# NYHEDSBREV



## Leder :

### Havnenes økonomi

De danske havne mærker også krisen, og vi skal helt tilbage til åbningen af broerne over Storebælt og Øresund for at finde tilsvarende nedgang i godsomsætningen, som vi ser lige nu. Men økonomien er stabil og vi investerer stadig i overensstemmelse med havnenes masterplaner. 10 milliarder vil stadig blive investeret inden 2015 i nye faciliteter og erhvervsarealer. Erhvervsarealerne øges med 25 % netto inden 2015.

Hvor kommer pengene fra til disse ret omfattende investeringer. De kommer fra frasalgs af udtjente havnearealer, indtægter fra skibs- og vareafgifter, effektivisering, salg af serviceydelse, låntagning og så fra havnenes egen opsparing. De danske havne har generelt en god økonomi. De fede år førte ikke til overforbrug, og prisstigningerne i havnene har generelt været lave i de gode tider.

Derfor kan vi fortsætte med at investere som planlagt og fortsat holde lave priser.

Det bekymrer os, at mange virksomheder på havnene har det hårdt under krisen. Vi risikerer, at mange dygtige medarbejdere flytter til andre erhverv. Derfor er det også glædeligt, at mange af de nye klima-initiativer som vindmøller og bio-brændsel vokser med raket fart. Vindmøller er nu så store, at de ikke bare skal transporteres

til søs, de bliver også produceret og samlet i havnene. Det kan vi alle få glæde af i havnene.

*Uffe Steiner Jensen*  
*Formand for Danske Havne*

### Direktør Hans Berthelsen får nyt job

1. april bliver skiftedag for direktør i Danske Havne og KL, Hans Berthelsen. Efter 13 år på posten som direktør for Danske Havne søger Hans Berthelsen nu nye udfordringer. Det er direktørposten i KF-it a/s, der har lokket. KF-it a/s skal være kommunernes fælles bestillerselskab af elektroniske løsninger.

Hans Berthelsen har været direktør for Danske Havne i en periode med store ændringer i havnenes opgaver og organisation. Det er lykkedes at samle både offentligt ejede og private erhvervshavne i samme organisation, og med fiskerihavnenes indtræden i 2001 blev samlingen næsten total. Den nye og mere kommercielt prægede havnelov er en anden hjørnesteen. Senest har arbejdet i Infrastrukturkommissionen medvirket til at placere de danske havne centralt i dansk infrastruktur.

Danske Havne siger farvel til Hans Berthelsen ved en reception den 3. april kl. 14.00-16.00. Alle er selvfølgelig velkomne.

### Modulvogntog

De lange lastvogne på 25 meter ruller allerede til de første 9 havne og nogle landtransportcentre. De næste 6 havne kommer med den 1. september 2009, og de sidste tre havne tilsluttes den 1. december 2009.

Hvis de 9 havne, der skal med i 2009 ønsker at fremrykke startdatoen, hører de anlægsarbejder, der skal udføres ved svingbaner og rundkørsler til den type investeringer, som regeringen ønsker fremskyndet af hensyn til beskæftigelsen. Grenaa

Havn er ved at få sine anlægsarbejder fremrykket efter aftale med Vejdirektoratet og kommunen.

Partierne bag forliget om modulvogntog – V, KF og DF – har aftalt, at flere virksomheder og havne kommer med i forsøget fra den 1. september 2009. Man skal gøre følgende:

1. Havnen eller virksomheden skal kontakte kommunens tekniske forvaltning, og sammen skal man se på vejstrækningen til det overordnede vejnet.
2. Når strækningen er kendt (vejbredde, svingbaner, rundkørsler, følsomme cyklister mv.) kontakter kommunen Vejdirektoratet, som meddeler krav til anlægsarbejder (svingbaner i rundkørsler, vejledning i anlægsprojekter, muligheder for trafikafvikling).



Kilde: Krone

3. Finansiering af anlægsarbejder skal ske ved lokale midler - havn, virksomhed og kommune må stykke en model sammen. Staten betaler ikke til disse udvidelser af forsøgsordningen.
4. Projektet skal før og efter etablering godkendes af en ekstern trafikikkerhedsrevisor.

Vejdirektoratets pressemeddelelse kan ses på:  
<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=205698>

## Deponeringsbekendtgørelse i høring

Sediment fra havnebassiner og sejlrender behandles efter samme regler som meget sammensat og kompliceret affald. Men med godt 3 mio. tons opgravet sediment fra sejlrender og havnebassiner bør sediment behandles efter egne regler. Samtidig skal indretning af spulefelter kunne indrettes efter de meget begrænsede miljøgener, som sedimenter er anledning til. Derfor ønsker Danske Havne særlige regler og vejledning for håndtering af sediment. Det vil spare ressourcer hos både havne og myndigheder.

Men sediment skal reguleres efter deponeringsbekendtgørelsen, og derfor er det vigtigt, at den tilpasses til sediment. Og der er sket fremskridt i den bekendtgørelse, der kom i høring i februar i forhold til det udkast, vi så i sommer. Men det er fortsat nødvendigt, at administrationen præciseres i en vejledning og retningslinier, så der sikres overensstemmelse mellem de bagvedliggende overvejelser og de krav der vil blive stillet.

Havnene indsendte allerede før 16. juli 2002 de såkaldte overgangsplaner til amterne, så de kunne få at vide, om de eksisterende spulefelter kunne fortsætte efter 16. juli 2009. Ansøgningerne er fortsat ikke behandlet og bliver det heller ikke før fristen. Derfor er det rimeligt og naturligt, at Miljøstyrelsen giver tilladelse til, at kapaciteten kan udnyttes efter de gældende tilladelser indtil overgangsplanerne er behandlet.

Og så venter vi i øvrigt også på vandkvalitetskravene. Hvis havne udarbejder konsekvensvurderinger, der skal ligge til grund for godkendelser, må de naturligvis også vide, hvad der skal måles op imod. Vi håber, at det ikke vil vise sig, at de krav som danske myndigheder fastsætter, vil spænde ben for de bestræbelser, der i deponeringsbekendtgørelsen er gjort for at sikre en fornuftig håndtering af sedimentet.

Danske Havnes høringssvar vil kunne ses på hjemmesiden efter den 10. marts.

## Isvarslet afblæses

Med 4-5 grader om dagen, ingen nattefrost og fornuftige vandtemperaturer afblæses isbrydernes beredskab for i år. For 12. år i træk kom der altså

ikke is i danske farvande, og der har ikke været brug for de 3 isbrydere som ligger i Frederikshavn.

Men isafgifterne er opkrævet for alle skibe syd for Skagen, der anløber danske havne i perioden 15. december og frem til den 15. marts. Det bliver skønsmæssigt på 10-11 mio. kr. kroner. Hertil kommer de 11 mio. kr. kroner som erhvervshavnene i samme område bidrager med. I alt over 20 mio. kr. kroner til den årlige drift.



Kilde: Søværnets Operative Kommando

Der har længe været forlydender om, at istjenesten og dens organisering er til overvejelse i Forsvarsministeriet. Det er også nødvendigt, at der findes en anderledes fornuftig løsning, hvor skibsfarten ikke bliver ved med at bidrage til en ordning, som tiden er løbet fra. Nu er denne isfri vinter også gået – overvejelse er ikke nok, lad det blive til en reel og åben diskussion, der kan føre til handling.

## Invasive arter

Vi vil gerne have et rigt og varieret dyre- og planteliv. Øget mobilitet og ændrede leve- og klimaforhold medvirker til, at nye planter og dyr, der ikke naturligt har været i den danske natur, kommer til. Når det er et problem, er det, fordi de nye arter fortrænger de arter, der naturligt har haft levested. Invasive arter er derfor et stigende problem, som By- og Landskabsstyrelsen har sat fokus på.

En af de arter man i de senere år særlig har forsøgt at bekæmpe er mink, der lever frit i naturen, men oprindeligt kommer fra minkfarme. Mink kan sætte et stort antal fugle og småpattedyr til

livs, når det lille, men effektive rovdyr, rydder rederne for æg og afkom. Havne kan være yndede opholdssteder for mink, fordi der f.eks. er adgang til fiskeaffald eller andet. Danske jægere nedlægger årligt 5.000 mink og typisk lever der kun en enkelt eller et par stykker i en havn. Erfaringen viser også, at når der er mink, fortrænger de rotter, fordi de to arter ikke kan sammen.

Skov- og Naturstyrelsen prioriterer deres kampanjer mod invasive arter. For mink planlægges en særlig strategi. Vil du allerede nu indberette mink eller andet kan det ske på den nye hjemmeside for indberetning på Skov- og Naturstyrelsens hjemmeside [www.sns.dk](http://www.sns.dk). SNS kan også hjælpe med bekæmpelse, hvis man ønsker det.

## Sårbarhedsvurdering

Sårbarhedsvurdering og sikringsplan for en havnefacilitet skal fornyes efter 5 år. Mange danske havnefaciliteter falder for denne 5 års grænse i første halvår af 2009. Det betyder, at de ansvarlige for havnefaciliteter skal sørge for udarbejdelse af ny sårbarhedsvurdering og sikringsplan. Ny sårbarhedsvurdering og sikringsplan skal være indsendt til godkendelse i Kystdirektoratet inden ultimo juli 2009.

Havnene skal være opmærksomme på, at Havnesårbarhedsvurderingen ikke erstatter sårbarhedsvurdering af de enkelte havnefaciliteter.

Kystdirektoratet vil bestræbe sig på at have godkendelserne klar inden udgangen af 2009.

## Strategi for gods på bane

Regeringen barsler med en jernbanegodsstrategi, som ventes til efteråret. Den 23. februar holdt ministeriet en workshop for at debattere de forskellige aspekter inden for gods på bane. Der var ca. 30 deltagere fra hele branchen, heriblandt Danske Havne og repræsentanter fra flere havne. Et væsentligt udgangspunkt var det nyligt vedtagne transportforlig, ”En Grøn Transportpolitik”. Her har gods på bane fået afsat en pulje på 200 mio. kr., som skal udmøntes sidst i 2009. Havne er en central del af denne pulje, og talen om knudepunkter og terminaler – herunder særligt på havne – dominerede da også de diskussioner, der opstod på workshopen. Danske

Havne noterer sig denne udvikling med tilfredshed. Gods på bane kræver stor koncentration af gods for at være rentabel, og havnene er der, hvor de store godsmængder er koncentreret.

## Ny grøn bog om infrastruktur

EU-Kommissionen har for nylig udsendt en grøn bog om en revision af de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T). Fokus kommer til at ligge mindre på de store prioriterede projekter, og mere på et såkaldt ”kerne-netværk”, der på en og samme tid er en begrænsning og en udvidelse af det eksisterende TEN-T-netværk. Dobbelt-heden skyldes, at TEN-T ansues henholdsvis geografisk og konceptuelt. Det er en forholdsvis abstrakt måde at gå til infrastrukturen på. Men det dækker i virkeligheden over, at Kommissionen på en og samme tid ønsker at koncentrere midlerne til de geografiske områder, hvor der er størst behov (trængsel), og samtidig ønsker en større fleksibilitet i programmet til at sætte ind på særlige områder, hvor der kan vise sig behov.

Grøn bogen kan downloades [her](#).

ESPOs umiddelbare reaktion på grøn bogen er positiv – læs mere [her](#).

Danske Havne har taget en noget mere kritisk holdning til grøn bogen, idet tanker om koncentration og prioritering kan betyde, at de danske havne mister muligheder for at søge EU-støtte. Danske Havne ønsker, at der også fokuseres på områder med stort potentiale.

## Ansøg om støtte fra EU

EU-kommissionen har netop åbnet for, at der kan søges om støtte til projekter under Marco Polo II, som er EU's program til ”Forbedring af godstransportens miljøpræstationer”.

Marco Polo II støtter virksomheder, herunder også havne, der arbejder med at overflytte vejtransport til sø eller bane, med at fjerne flaskehalse og med at fremme innovation.

Ansøgningsfristen er 8. maj 2009.

Oplysninger såsom udbudstekst, ansøgningskema og vejledning kan findes på EU-kommissionens [hjemmeside](#) (engelsk).

## Klima

I juli 2008 underskrev 55 af de største havne i verden en klimaerklæring, World Ports Climate Declaration, og forpligtede sig dermed bl.a. til at nedbringe deres CO<sub>2</sub>-udslip.

Initiativet er senere blevet forankret i IAPH – International Association of Ports and Harbours – og hedder nu World Ports Climate Initiative. Det rummer en række konkrete projekter, med en enkelt havn som tovholder for hvert projekt:

- Måling af havnes CO<sub>2</sub>-udledninger  
Los Angeles Havn.
- Landstrøm til skibe i havn  
Gøteborg Havn.
- Energimærkning af skibe og differentierede skibsafgifter i havne baseret herpå  
Rotterdam Havn.
- Renere terminalkøretøjer og –udstyr  
New York/New Jersey Havne.
- Intermodal transport  
Amsterdam Havn
- Klimaforpligtelser i lejekontrakter  
Houston Havn



Kilde: Køge Havn

Projekterne vil uden tvivl få store konsekvenser for havneverdenen. Det er dog vigtigt, at der sikres så stor frivillighed som muligt for den enkelte havn. F.eks. kan landstrøm være en udmærket løsning for visse havne, men en rigtig dårlig løsning for andre.

Danske Havne arbejder fortsat med at informere og kvalificere havnenes klimaindsats – også i Danmark. Alle bør arbejde på at nedbringe sit energiforbrug mest muligt.

## Vellykket miljøkonference i Napoli

Den 25.-26. februar holdt organisationen GreenPort – i samarbejde med ESPO og Ecoports – den store årlige konference om havnemiljø. Danske Havne deltog i konferencen og fik mange spændende input. Det overordnede indtryk er, at den teknologiske udvikling går meget hurtigt i øjeblikket. Primært drevet af havnen i Los Angeles, som har indført nogle af de mest strenge/progressive miljøregler i verden og investeret store beløb i miljøvenlig teknologi. Dette skyldes særligt de miljøproblemer, som de enorme havne i Los Angeles og Long Beach har været årsager til. Og det store ryk har været muligt, fordi man kom fra et lavere niveau. Men udviklingen går også stærkt i resten af verden.



Kilde: Thyborøn Havn

Meget positive resultater er opnået med katalysatorer på dieseldrevne køretøjer, med gas-drevne køre- og fartøjer, med elektrificering og hybrid-teknologi, med irritationsmålinger af støj, med fokus på uddannelse og blødere værdier, ja selv med maling af siloer for at forbedre det visuelle miljø på og omkring havnene.

For henvisninger og information om de mange nye ideer og teknologier, kontakt Jakob Svane, 3370 3530 eller [jks@danskehavne.dk](mailto:jks@danskehavne.dk)

Næste års GreenPort-konference foregår den 24.-25. februar 2010 i Stockholm. Sæt kryds i kalenderen allerede nu.

## Nu kan spøgelsesfartøjerne endelig ophugges

Fredag den 6. marts blev der ”givet grønt lys” for ophugning af spøgelsesfartøjer. En ændring i reguleringsbekendtgørelsen for 2009 gør det nemlig muligt at overføre havdage til den nye ordning med kW-dage. Det er gode nyheder for de danske fiskerihavne.

Danske Havne har længe presset på for at få ændret lovgivningen. ”Vi noterer med tilfreshed, at de meget bureaukratiske regler, der førte til ophobning af gamle fiskerbåde i mange havne, nu er ændret”, siger formand Uffe Steiner Jensen, Danske Havne. ”De har spærret for nyttige aktiviteter og været en dårlig forretning for havnene”.

Sådan gør man:

For at få lov til at overføre havdage til et andet fartøj, så skal spøgelsesfartøjet have en havdagetilladelse som gælder fra januar 2009. Inden det ophugges skal man anmode Fiskeridirektoratet om en bekræftelse på, at skibet kan opnå kW-dage, hvis det skulle have været på fiskeri. Der er også krav om, at spøgelsesfartøjet har været registreret i Fiskeridirektoratets Fartøjsregister.

## Statistik for fiskerihavnene

Danske fiskerihavne og dansk fiskeri har formået at øge værdien af den fangede fisk, så indtjeningen er fastholdt, selv om landingerne er halveret. Kvalitetsudvikling er nøgleordet.

Tabellen nedenfor viser de samlede landinger i Danmark, målt på værdi, ton og enhedsværdi. I perioden 2001-2008 er der sket en reduktion i landingerne med lidt over 900.000 tons, hvilket svarer til et fald på ca. 48 pct. siden år 2001. Værdien af landinger svinger inden for et interval fra 3,2 mia. kr. til 4,5 mia. kr. i perioden. Væsentligt er det, at enhedsværdien (gennemsnitsprisen) for fisk er steget med ca. 45% i perioden.

I perioden fra 2001 til 2008 udgør værdien af de samlede landinger til danske fiskerihavne næsten 30 mia. kr. med et gennemsnit på 3,8 mia. kr. om

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Værdi i mio.kr.	4.389	4.519	3.515	3.275	3.742	3.939	3.743	3.224
Landinger i 1.000 ton	1.892	1.834	1.500	1.509	1.348	1.235	1.047	985
Enhedsværdi	2,3	2,5	2,3	2,2	2,8	3,2	3,6	3,3

Kilde: Fiskeridirektoratet

## Ny medarbejder i Danske Havne

Den 1. marts 2009 er Line Nørremark startet som konsulent hos Danske Havne. Line er 26 år og nyuddannet jurist fra Københavns Universitet. Hun har ved siden af sine studier arbejdet som politisk assistent i Folketinget.

Line kan kontaktes på: [lnm@danskehavne.dk](mailto:lnm@danskehavne.dk) og telefon 33 70 34 41

## Møder og konferencer marts-juni

- 5.-6. marts: ESPO Intermodal and Logistics Committee, Barcelona
- 9. marts: EU-Specialudvalget for Transport, København
- 10.-11. marts: Baltic Container conference, Gdansk
- 11. marts: Bestyrelsesmøde, København
- 19. marts: Stiftende generalforsamling i Landsforeningen Kystkultur, Middelfart
- 19. marts: EMUC. Konference om nærskibsfart, Fredericia
- 19.-20. marts: Kommunalpolitisk Topmøde, Aalborg
- 26. marts: Møde i Havnemiljøudvalget, Århus
- 27. marts: ESPO Economic and Statistical Committee, Gent
- 2. april: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 15.-16. april: ESPO Marine Affairs and Security Committee, Lissabon
- 23. april: EMUC. Konference om nærskibsfart, København
- 22.-23. april: ESPO Port Governance Committee, Brügge
- 23.-24. april: Fiskerihavnsudvalgsmøde
- 28.-30. april: Multimodal 2009 – konference og messe, Birmingham
- 29. april: Møde i Danske Havnes Nautiske Udvalg, København
- 13.-15. maj: ESPO generalforsamling og konference, Marseille
- 19. maj: Havnens Dag
- 20. maj: Europæisk Maritim Dag
- 25.-29. maj: 26th IAPH World Ports Conference, Genova, Italien
- 26. maj: Møde i Danske Havnes Administrationsudvalg, Aalborg

- 27. maj: 13. Maritime Symposium, "Port Authority: For Sale?", Gent
- 2.-3. juni: Finske Havne - Årskonference
- 3. juni: EU-Specialudvalget for miljø, København
- 4.-5. juni: 15th Workshop on Dredging and Surveying, Portugal
- 10. juni: Sekretariatsudvalgsmøde, København
- 16. juni: Workshop om sediment
- 16.-18. juni: Terminal Operations Conference & Expo, Bremen
- 18. juni: Bestyrelsesmøde, København
- 24.-26. juni: International Association of Maritime Economists Conference, København