

**Leder:
De internationale aktiviteter**

Havne er ikke kun nationale. Havne vender ud mod verden. Havne er globaliseringens knudepunkter. De danske havne er Danmarks porte til omverdenen. Danske Havne lægger derfor stor vægt på internationalt samarbejde. Maj stod i det internationale samarbejdes tegn for havnene. Både den europæiske havneorganisation, ESPO, og den internationale havneorganisation, IAPH, holdt generalforsamlinger og konferencer i maj. Danske Havne var stærkt repræsenteret ved begge.

ESPOs konference i Marseille handlede om det europæiske havnesystem, om infrastruktur og EU-støtte - og selvfølgelig om den økonomiske krise. Det er indtrykket, at de danske havne klarer sig relativt godt sammenlignet med andre lande. På konferencen holdt jeg et indlæg om, hvor vigtigt det er, at EU prioriterer de mellemstore og mindre havne. Det er alle danske havne på europæisk niveau. Mit budskab var, at vi bliver helt afgørende for aflastning af Europas vejnet og for fremtidens distribution af varer. Jeg blev bakket op fra mange sider, bl.a. af Alphonse Guinier, leder af den europæiske rederiforening, der sagde: "We need as many competitive ports in Europe as possible." Jeg kunne ikke være mere enig. Og det gælder også for resten af verden.

På IAPHs konference om fremtidens havne, logistik og transport i Genova deltog Danske

Havne med formand og næstformand samt en række større medlemshavne.

Imellem de to internationale begivenheder var der også tid til Havnens dag i Danmark den 18. maj i Odense. Dagen blev holdt som optakt til den europæiske maritime dag den 20. maj. Der var et pænt fremmøde fra pressen. Havnens Dag blev en succesfuld dag, som vi vil gentage.

Danske Havne ser også frem mod Europa-Parlamentsvalget søndag den 7. juni. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke de siddende parlamentarikere for et godt samarbejde i de foregående fem år.

Internationalt samarbejde er afgørende for havnebranchen – lige som for resten af Danmark. Danske Havne ser frem til fortsat at engagere sig heri.

*Uffe Steiner Jensen
Formand for Danske Havne*

Status på lodsning

Foråret har været præget af rygter om, at Lodsvæsenet forbereder dramatiske stigninger i lods-taksterne på 300-400 %. Rygterne har verseret, men der er ikke meldt noget ud endnu.

Danske Havne har de seneste måneder advaret om de konsekvenser, som stigninger i den størrelse kan få. Store prisstigninger vil modarbejde ønskerne om at få mere transport til søs og mere sikker transport vel at mærke. Danske Havne har drøftet spørgsmålet med en række af Folketingets forsvarsordførere. Danske Havne har desuden påpeget muligheden for at modernisere lodsvæsenet, så det følger med den generelle samfundsudvikling. Det gælder ikke mindst udvikling af et landbaseret lodsningssystem.

Forsvarsminister Søren Gade har på et samråd i Folketingets Forsvarsudvalg tilkendegivet, at

der arbejdes ihærdigt på en afbalanceret løsning på problemet. Han lægger ikke skjul på, at en løsning højest sandsynligt kommer til at indeholde takstforhøjelser, men udtrykker samtidig, at der også er grænser for hvor høje takststigninger, han vil godkende. Den udmelding er for Danske Havne en vigtig erkendelse.

Under udarbejdelsen af Lodsloven anbefalede Lodslovsudvalget, at Folketinget i indeværende samling skulle evaluere liberaliseringen, regler og priser for lods. En evaluering kan dog tidligst forventes i næste Folketingsår, da Folketinget netop er gået på sommerferie for i år. Så bør prisstigningerne også udskydes.



Kilde: Søværnets Operative Kommando

Sker der noget med istjenesten?

Danske Havne har flere gange opfordret til en omorganisering af istjenesten. Jo før, jo bedre. Tiden og udviklingen er løbet fra den nuværende isbrydningsordning. Danske Havne ønsker derfor, at et oplæg til en ny ordning kommer med i de igangværende forsvarsforhandlinger.



Kilde: Søværnets Operative Kommando

Danske Havne har drøftet de fremtidige udfordringer om istjenesten med en række poli-

tikere. Dette har indtil videre ført til, at Dansk Folkeparti har lavet et udspil til forhandlingerne om forsvarsforliget. I udspillet foreslår partiet, at isafgiften afskaffes, og at de opsparede midler anvendes til driften de næste år frem. I mellemtiden bør det så overvejes hvordan isbrydning fremover kan organiseres.

Danske Havne har sammen med Danmarks Reederforening og Danmarks Skibsmæglerforening bedt Forsvarsministeren om et møde vedrørende isbrydning og lodsordningen. Erhvervet finder ikke, at den varer der leveres modsvarer de udgifter, transporten pålægges. Ministeren har givet tilsagn om at mødes i juni.

Dom i skattesagen

Den 20. maj var dagen, hvor der faldt dom i Fredericia Havns skattesag mod ministeriet. Havnen vandt. Det er glædeligt også for Danske Havne, der har været biintervenient i sagen, som har principiel betydning for alle aktieselskabshavne.

Kort fortalt handler sagen om, hvilke aktiviteter der falder ind ud den almindelige havnedrift. Havnedrift er fritaget fra skattepligten. Hvis havnen derimod har aktiviteter, der ikke opfattes som havnedrift vil de skulle beskattes på vanlig vis. Skatteministeriets opfattelse af havnedrift var betydeligt indsnævret i forhold til den almindelige opfattelse, herunder de aktiviteter havneloven tillader. Herudover var sagen kompliceret af en række tilsagn og lignende.

Sagens udfald giver havnene arbejdsro, sådan at havnene kan disponere arealerne til havnens formål uden at skulle foretage en kunstig og meget forsigtig opdeling af aktiviteterne i skattefritagne og skattepligtige aktiviteter.

Skat har 6 uger til at overveje at anke sagen.

Se Danske Havnes [pressemeldelse](#).

Havnens dag

Havnens dag er et nyt initiativ fra Danske Havne. Dagen blev holdt første gang den 18. maj som optakt til Europas Maritime Dag. Den er målrettet journalister. Målet er at sætte fokus på aktiviteterne i havnene. Vi vil gerne fortælle om ak-

tiviteterne, og vi vil gerne sætte fokus på særlige områder. I år var det finanskrisens betydning for havnene og havnenes bidrag til et bedre klima.

Selvom mange havne oplever nedgang i visse segmenter, er det vigtigt at fokusere på, at havnene generelt er bredt funderet og hele tiden søger nye markeder. Havnene fortsætter de store udvidelser af havneområderne, så der er sikret tilstrækkeligt areal også til fremtidige aktiviteter.



Kilde: Odense Havn

Havne understøtter skibsfarten som en klimavenlig transport, men havne kan også selv tænke klima- og miljøtiltag ind i dagligdagen. Odense Havn blev udpeget som Danske Havnes første klimaspydspidshavn. Odense Havn fremlagde en række eksempler på konkrete initiativer spændende fra optimering af lasthåndteringen til lysensorer som tilsammen har betydet en reduktion af havnens CO2 påvirkning med 10 %. Se om miljøredegørelsen andetsteds.

Se billeder fra dagen, formand Uffe Steiner Jensens oplæg, pressemeddelelse m.v. på Danske Havnes [website](#).

Årsmøde ved Limfjorden

Høj sol og på kanten af Limfjorden. Det var de ydre rammer for årsmødet i Sammenslutningen af Vestlige Limfjordshavne den 29. maj i Løgstør. Politikere, embedsmænd og havnefogeder fra de 7 vestlige limfjordshavne mødtes for at sætte fokus på de særlige vilkår for havnene i området. Danske Havne var også inviteret.

Gods får de mere af i områdets havne – senest har havnene haft en samlet fremgang på 27 % i mængde i 2008 i forhold til 2007. Men det kom-

mer ikke af sig selv. Havnene og skibsfarten i området har store udfordringer. Det gælder ikke mindst adgangsforholdene fra søsiden. Vanddybden i gennemsejlingsfarvandet er for ringe.

Dybden i sejlrenderne følger ikke med udviklingen. Det betyder, at skibene ikke kan gå fuldt lastet til havn. Når skibet i nogle tilfælde kun kan lastes 75 % forringes konkurrenceevnen selvsagt alvorligt. Samtidig bliver skibene også her større og større – ligesom vi ser det alle andre steder. Det er derfor nødvendigt, at Kystdirektoratet sikrer tilstrækkelig vanddybde til, at de rette skibe kan komme til havn. Der renses op i disse uger i gennemsejlingen. Men vedligehold er ikke nok til at følge med udviklingen. Der må også uddybning til.

Limfjorden er visse steder vanskelig sejlbar – ikke mindst på grund af de ringe vanddybder. Derfor vækker rygterne om prisstigninger på lodsninger selvsagt stor bekymring i området, fordi også det svækker transporterens konkurrencedygtighed. Årsmødet havde derfor også fokus på udgifter til lods og isbrydning, fordi det er de samlede transportomkostninger, der skal være konkurrencedygtige.

Alle erhvervshavnene i området er medlemmer af Danske Havne.

De vestlige limfjordshavne bidrager til ønskerne om nærsøfart og fjerner trafik fra vejene. Se [nyhed](#) om godsomsætningen på vores webside.

Priser på oprensning

Havne renser som led i almindelig vedligeholdelse og udbygning op i bassiner og sejløb. Og det er dyrt. Mange havne har oplevet stærkt stigende priser på oprensninger i de sidste par år i forhold til tidligere oprensninger. Omkostninger som bliver dækket ind over havnens drift.

Men måske er der et svagt lys forude. Som en konsekvens af finanskrisen har golfstaterne, særligt Dubai, valgt at stoppe en række kæmpestore prestigeprojekter. Mange af disse projekter beskæftigede i stort omfang sandsugere og –pumper med europæiske skibe og besætninger. De er nu på vej hjem til Europa. Det kan måske betyde, at prisen på oprensning falder i Europa. Vakse

havne, der står over for at skulle uddybe og rense op, kan derfor muligvis opnå bedre tilbud i den kommende tid.

Hanstholm Havn planlægger bølgeanlæg i nye moler

”Danmarks bedste bølger findes i Hanstholm,” fortæller Birgitte Juhl, direktør i Hanstholm Havn. ”Hidtil har vi set bølger som noget negativt, der nedbryder molerne. Nu ser vi bølgerne som en kilde til energi.”

Havnen arbejder med at indbygge bølgebrydere i nye, kommende ydermoler – en strækning på ca. 1½ km. Herudover forventes det, at der skal være havvindmøller på ydermolerne. Samlet set forventer havnens tiltag at kunne levere strøm til minimum 10.000 husstande årligt.

Der er 3 selvstændige firmaer, som hver især opsætter en prototype for bølgeanlæg i Hanstholm Havn i 2009 - Waveplane, Wavestar og DEXA Wave Energy.

Desuden arbejder havnen med etablering af et center for bølgeenergi i Hanstholm – Danish Wave Energy Center. Branchen har hilst initiativet velkomment, da det er en fordel, at man får samlet kompetencer ét sted. Der samarbejdes tæt med Aalborg Universitet om projektet.



Kilde: Jan Kofod Winther - Kalundborg Havn

Kalundborg Havn ny vindmøllehavn

Vestas har valgt havnen som udskibningshavn for de syv havvindmøller, der skal opstilles for Sund & Bælt ved Sprogø. Møllernes produktion af el

vil mere end dække forbruget på broen, i tunnelen og i betalingsanlægget. De 139 meter høje møller vil være synlige for alle, der krydser Storebælt. Møllerne skal være klar allerede til november forud for klimakonferencen i København i december. Der bliver med stor sandsynlighed tale om verdens hurtigste opsætning af vindmøller.

Fokus på miljøet i Odense Havn

I forbindelse med Danske Havnes Havnens dag offentliggjorde Odense Havn sin miljøredegørelse. Heri beskriver havnen de mange initiativer, der tages på miljøområdet og initiativer for at begrænse ressourceforbruget. Havnen kan blandt andet dokumentere væsentlige reduktioner i mængden af støv og udledte stoffer til vandmiljøet. Det vand, havnen udleder til Odense Fjord, er nu renere end drikkevand. Havnen gør også en stor indsats for at efteruddanne medarbejderne og øge deres fokus på miljøinitiativer. Miljøredegørelsen sætter også nye ambitiøse mål.

Find miljøredegørelsen på Odense Havns [webseite](#).

Nye projekter til forbedring af fiskeriet

Nye, innovative projekter blev vist frem, da Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg holdt workshop den 23.-24. april i Hvide Sande. Begge projekter kan medvirke til at forbedre kvaliteten i fiskeriet og bidrage til de initiativer havnene sætter i gang.

Jørgen Dalskov, DTU Aqua, fortalte om et projekt med en ny, frivillig videoovervågning af fiskerifartøjer, hvor målet er fiskeriindsats i stedet for kvoter. Idéen er, at de medvirkende fiskere tildeles øgede landingsmuligheder ved, at der sker en fuldstændig registrering af fangsten. Målet er at udsmidning reduceres. I dag smides 600 g bifangst ud, hver gang der fanges 1 kg torsk. Jørgen Dalskov bad havnene overveje, om de kan bistå med blandt andet opsamling og videreledning af data fra fiskerflåden. Projektet ventes færdig i juni 2009.

Et andet projekt fokuserer på sporbarhed i dansk fiskeri. Projektet er et samarbejde mellem Lyngsøe Systems, Danske Fiskere, Fiskeridirektoratet, DTU Aqua og Nordjysk Fødevarer-

værk, med støtte fra Den Europæiske Fiskefond. Projektet er blevet til ud fra et ønske om en ny fiskeripolitik og går ud på, at man anvender den nuværende registrering til opsamling af data omkring fangsten. Det skal ske via en server, der samler data fra fiskekasser med elektronisk tekst. Problemerne med blandet fisk ved manuel sortering bliver afhjulpet, og det vil især gavne de fiskere, der lander små mængder fisk.

Kvaliteten af dansk landet fisk er høj, men en forbedring af sporbarhed på fisk vil øge kvaliteten endnu mere. Det skyldes, at der skabes større gennemsigtighed om produktet. Projektet åbner derfor mulighed for, at sporbarhed på fisk kan skabe merværdi, når de skal sælges videre. Forbrugerne vil få den korrekte viden om fisken, dens oprindelse, forarbejdning og lovlighed. Alt i alt vil sporbarheden styrke grundlaget for at øge afsætningen af kvalitetsfødevarer.



Kilde: Thyborøn Havn

Projektet er bygget op via en rundspørge i fiskeribranchen om den nuværende sporbarhed og hvilke forventninger branchen har til den i fremtiden. Projektet gennemføres sammen med resten af fiskerierhvervet. Projektet forventes i høring inden sommerferien og foreløbige resultater rapporteres på DanFish messen i Aalborg i oktober 2009.

Holistisk sikring?

Maj er tiden for årsmøder – det gælder også Sikkerhedsbranchen. I år var fokus den holistiske sikring fra producent til forbruger. Dermed kom transporten i fokus. Operationschef Claus Holm Christensen, Århus, omtalte havnenes tiltag og udfordringer.

Hvor sikringsbranchen generelt er optaget af at isolere, er situationen en anden for havnene. Havnen er i byen. Havne vil også gerne være en del af byen og vise sig frem. Derfor er det også nødvendigt, at man samtidig skaber afstand til de virksomheder, der har været en naturlig del af byen. Der findes en balance. At det er lykkedes at løse opgaven og sikre skibe og gods ikke blot mod terrorhandlinger, men også almindelig kriminalitet blev klart. Forsikringsbranchen fremhævede skibstransport og havne som det gode eksempel.

Danske havne er i øvrigt i fuld gang med at opdatere sårbarhedsvurderingerne. Kystdirektoratet foretager løbende godkendelser. Alle forventes at være på plads inden fristen sidst på året.

Indtryk fra ESPOs konference

Havne kommer til at spille en helt central rolle i den fremtidige europæiske infrastruktur og transportpolitik. Det blev bekræftet på ESPOs konference om det europæiske havnesystem. Formanden for Europa-Parlamentets transportudvalg, den liberale italiener, Paolo Costa, beskrev det meget konkret. Før var havne i periferien af EU's transportpolitik. Prioriteten var, at nabolande skulle bindes sammen med grænseoverskridende projekter, dvs. på land eller med broer. I takt med globaliseringen er forbindelserne til resten af verden imidlertid blevet stadig vigtigere. Derfor rykker havnene ind i centrum af politikken.

Til brug for europæiske beslutningstagere og for havnebranchen selv har ESPO bestilt en analyse af det europæiske havnesystem. Analysen blev offentliggjort på konferencen. Den er forfattet af den hollandske professor Theo Notteboom og hedder "Economic Analysis of the European Seaport System." Rapporten viser havnesystemerne inden for forskellige godstyper (containere, ro-ro, tørbulk, flydende etc.) og de drivkræfter og markedsfaktorer, som ligger bag. Der findes mange interessante oplysninger og ideer i rapporten, som hermed er anbefalet.

Rapporten kan bestilles hos Danske Havnes sekretariat, danskehavne@danskehavne.dk

Indtryk fra IAPHs konference

Danske Havne er medlem af International Association of Ports and Harbours. IAPH havde i dagene 25. – 29. maj arrangeret international havnekonference i Genova, Italien. Især to tendenser var markante.

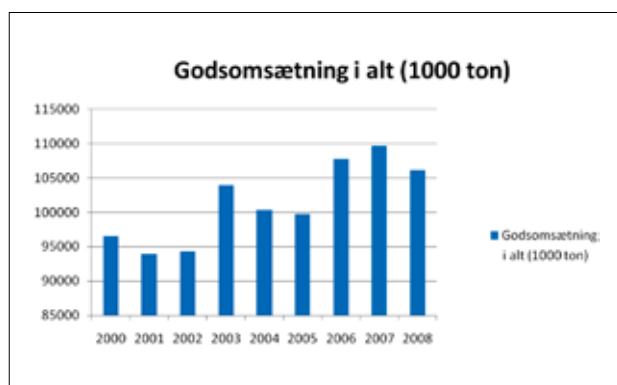
Den økonomiske krise har slået hårdt, men havne over hele kloden ser nu fremgangstegn. Det samme gælder ikke de fleste rederier, som før krisen havde bestillinger på nybygninger, der langt oversteg hvad transportmarkedet havde brug for.

Den anden trend er større vægt på havnenes forretningsudvikling og klyngesamarbejde i havnene mellem de mange aktører. Større fokus på effektivitet og indtjening gik igen i mange indlæg. Der blev også givet flere eksempler på, at krisen har formået at få havneklynger til at ”tænke som en virksomhed” og komme styrket ud af krisen. Havne har oftest opgaven at samle aktørerne og indgår mange steder med økonomisk ansvar i samarbejdet.

Havne i tal

Lille nedgang i godsomsætningen

Trods den økonomiske krises indtog i slutningen af 2008 viser nye tal fra Danmarks Statistik, at den samlede godsomsætning i danske havne kun havde en mindre nedgang i forhold til rekordåret 2007. Nedgangen af den samlede godsmængde svarer til 3 % og ligger stadig noget højere end 2005 og årene før. Den globale krise kan naturligvis også mærkes i danske havne. Godsmængderne falder i takt med, at samhandlen falder. Men der ses også forskydninger mellem forskellige godstyper; f.eks. er vindmøller hastigt stigende, mens råolie og kul falder.



Kilde: Danmarks Statistik

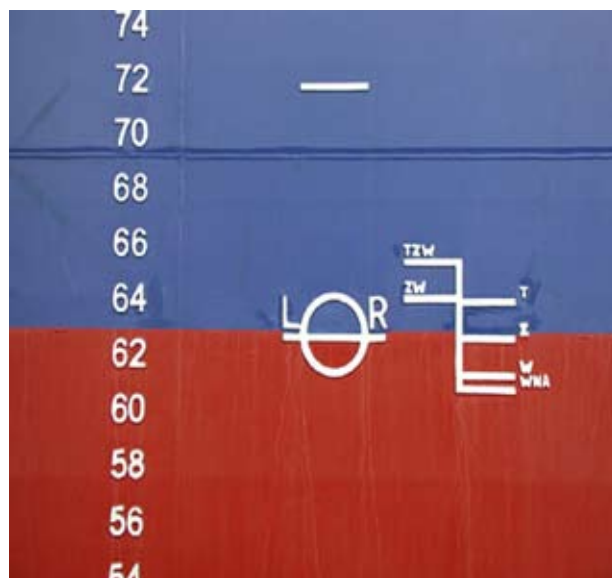
Fremgang i investeringerne

Havnene bruger deres penge til at investere. De investerer både i bedre materiel, men også i ny havneinfrastruktur. Bare i 2007-2008 investerede de 12 af de større havne for omkring 500 mio. kr. om året. Netop nu skabes ekstra kapacitet, så havnene er forberedt på bedre tider. Danske havne forventer at have udvidet det danske havneareal netto 25 % i 2015.

Investeringer i 12 større danske havne – realiserede og forventede

Investeringer i mio. kr.	2007	2008	2009	2010
	490	555	800	1000

Læs mere om Havne i tal [her](#).



Kilde: Randers Havn

Måske en sommerferieaktivitet?

Måske har du set serien ”Slaget om havnen”, der har været vist i løbet af maj? 3 dokumentarer har sat fokus på havnenes udvikling og på de forskellige interesser, der er om havnen.

Der er mulighed for at se mere. Den 20. juni starter en udstilling baseret på filmmaterialet. Udstillingen sætter fokus på de forandringer, der har været i havnene siden den moderne havn opstod for 200 år siden. Stedet er Faaborg Kulturhistoriske Museer, Holkegade 3 i Faaborg. Tanken er, at udstillingen efter sæsonen skal kunne komme rundt andre steder i landet.

Se mere om hele projektet på www.slagetomhavnen.dk

Dansk Kystkonference 09

Kystdirektoratet støttet af venner, herunder Danske Havne, holder konference om, hvordan de danske kyster og havne tilpasses til fremtidens klimaændringer. Konferencen holdes den 21.-22. september i Korsør.

Program og tilmelding kan findes på Kystdirektoratets [weBSITE](#).

“Optimising Port Productivity” konference i Antwerpen

Active Communications International (Europe) Ltd. (ACI) holder sin 2. årlige “Optimising Port Productivity” konference den 23.-24. september i Antwerpen.

Konferencen kan være interessant for havne, der ønsker at høre om strategier for øget forretningsorientering. Medlemmer af Danske Havne kan ved at oplyse dette og tilmelde sig før den 29. juni opnå en rabat på £ 200.

Læs mere om konferencen på ACIs [weBSITE](#).



Kilde: Esbjerg Havn

Før EP-valget - Ved du, at

- der er mere end 1200 aktive erhvervshavne i EU?
- ca. 90 % af EU's internationale handel foregår ad søvejen?

- 40 % af handlen mellem EU-landene sker ad søvejen?
- udnyttelsen af havområdet til fiskeri og indvinding af råstoffer – olie, gas og byggematerialer - spiller en betydelig rolle?
- halvdelen af EU's befolkning bor kystnært?
- Danmark i europæisk sammenhæng er en betydende maritim nation?

Møder og konferencer juni-september 2009

- 2.-3. juni: Finlands Havneforbunds 28. Havneforbundsmøde, Björneborg
- 4.-5. juni: 15th Workshop on Dredging and Surveying, Portugal
- 9.-12. juni: Nor-shipping konference og messe, Oslo
- 10. juni: Sekretariatsudvalgsmøde, København
- 10.-11. juni: Inter-Transport, Odessa
- 16.-18. juni: Terminal Operations Conference & Expo, Bremen
- 18. juni: Møde i Isbrydningsrådet
- 18. juni: Bestyrelsesmøde, København
- 25. juni: Møde i Vestkysthavnegruppen, Aalborg
- 24.-26. juni: International Association of Maritime Economists Conference, København
- 30. juni-1. juli: 2nd European Shortsea Congress, London
- 24.-25. aug.: Trafikdage på Aalborg Universitet, Aalborg
- 2. september: KL-kursus. Aktivt ejerskab – god kommunal ledelse af selskaber, Horsens
- 3.-4. sep.: BPO konference og generalforsamling, Århus
- 8. september: KL-kursus. Aktivt ejerskab – god kommunal ledelse af selskaber, Ringsted
- 9. september: Sekretariatsudvalgsmøde, København
- 9.-10. sep.: Danske Havne/TØF havnekonference
- 12. sep.: Fiskens Dag
- 16.-17. sep.: Årsmøde i Vestkysthavnene, Thyborøn
- 17.-18. sep.: ESPO Economic & Statistics committee, Oslo

- 21. sep.: Bestyrelsesmøde, København
- 21.-22. sep.: Dansk Kystkonference, Korsør
- 22. sep.: EMUC. Konference om nærskibsfart, Grenaa
- 22. sep.: ESPO Port Governance Committee, Bruxelles
- 22.-24. sep.: 2nd Optimising Port Productivity conference, Antwerpen
- 29. sep.: ESPO Sustainable Development Committee, Bruxelles
- 30. sep.: ESPO Intermodal and Logistics Committee, Bruxelles
- 30. sep.: ESPO Marine Affairs and Security Committee, Bruxelles
- 30. sep.: EU-specialudvalget for miljø, København
- 30. sep.-2. okt.: Shortsea konference, Brügge

Husk Danske Havnes generalforsamling og konference den 4. og 5. marts 2010 i Århus.