



Havnepolitisk redegørelse 2016

Havne ...
fra infrastruktur
til meget mere





Havne ... fra infrastruktur til meget mere
Havnepolitisk Redegørelse 2016

© Danske Havne 2016

Udgivet af:
Danske Havne
Bredgade 23, 2. tv.
1260 København K

Tlf: 72 11 81 00
E-mail: danskehavne@danskehavne.dk
www.danskehavne.dk

Redaktion:
Nete Herskind
Sluttet 22. marts 2016

Grafisk tilrettelæggelse: Kommuneforlaget A/S

Tryk: Rosendahls - Schultz Grafisk

Foto omslag:
By og Havn, Ole Malling

Fotos indhold:

- s. 1 Esbjerg Havn
- s. 2 Skagen Havn
- s. 3 Randers Havn
- s. 4 ADP A/S
- s. 5 Aalborg Havn A/S
- s. 7 CMP AB
- s. 8 Aarhus Havn
- s. 10 Kalundborg Havn
- s. 12 Esbjerg Havn

ISBN 978-87-93365-37-7



Besøg www.danskehavne.dk

 [company/danske-havne](https://www.linkedin.com/company/danske-havne)

 [@DanskeHavne](https://twitter.com/DanskeHavne)



Forord

Danske erhvervshavne er central infrastruktur, men de er også andet og mere. Danske Havne vil med denne publikation gerne vise, hvad havne kan og gør. Vise, hvilke prioriteter Danske Havne har. Målet er at udbrede kendskabet til de opgaver, havnene løser, og styrke en erkendelse af de forandringer, det kræver i rammevilkår og organisering at udnytte havnenes potentiale til gavn for udvikling i hele Danmark.

"Infrastruktur" kommer af det latinske infra "neden for" og structura "bygge", dvs. underbygning, grundlag. Det er netop, hvad havne er. Havne er grundlag for en sammenhængende infrastruktur og for forsyningssikkerhed. Havne er forretning og transportknudepunkter, hvor transportformerne knyttes sammen. Havne er erhvervscentre og dermed grundlag for vækst og jobskabelse overalt i Danmark. Havne er forretning.

Danske havne udvikler infrastrukturen. Der bygges, uddybes og investeres, så transporten kan glide effektivt og til mindst mulig gene for kunder og by. Havnene skal hele tiden være foran den generelle udvikling, fordi det tager lang tid at bygge i og ved vand. Investeringerne er

enorme, men havnene er økonomisk robuste og tænker langsigtet i forhold til det erhvervsliv, der har brug for at få materialer ind til produktion eller færdigprodukter ud på eksportmarkederne, og med tanke på det land, der bindes sammen.

Havne er transportknudepunkter, men de er også lokale og regionale erhvervscentre med en betydning, der kan række langt ud over kommunegrænsen. Der er blandt virksomhederne rift om at etablere sig på havnene. De maritime klynger, der opbygges, trækker nye virksomheder til og styrker virksomhedernes udvikling. Derfor er havne vigtige erhvervscentre for kommunerne. Havne er typisk ejet af kommunerne. Det offentlige ejerskab er med til at understrege vigtigheden i forhold til forsyning og balance-ret udvikling. Dette bidrag til samfundet kan kun ske, hvis havnene får lov til at udvikle deres forretning til gavn for danske virksomheder og det danske samfund.

Danske Havne understøtter denne udvikling af sektoren. Danske Havne taler som brancheorganisation på vegne af alle danske erhvervshavne. Organisationen er i stadig udvikling, så målet om samarbejde og fælles læring mellem havne kan styrkes.

Danske Havne mener, at havne er og skal være meget mere end infrastruktur. Havne er grundlag for bæredygtig udvikling for og i hele landet.

Danske Havne er brancheorganisationen for erhvervshavne, der får gods, fisk og passagerer ind over kaj. Danske Havne er medlem af den europæiske havneorganisation ESPO.

København, den 22. marts 2016. ○

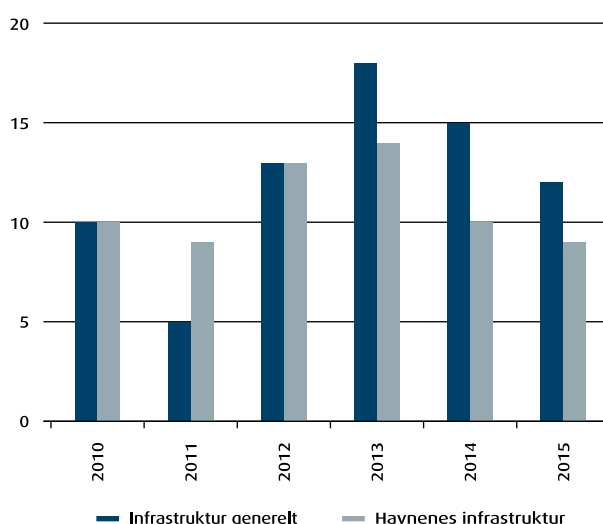
Havnen er infrastruktur

Der er brug for, at danske virksomheder sikres de bedste konkurrencebetingelser på de internationale markeder. Et bidrag er stærke og parate havne med en solid konkurrenceevne. Danske havne er nemlig mere end blot deres egen forretning. De er også en vigtig forudsætning for andres virksomhed.

Havnenes kerneydelse er infrastruktur. Sejlrender, bassiner, kajer, havnearealer og adgangsforhold, der kan sikre, at større og større skibe kan komme i havn og hurtigt og effektivt blive serviceret. Serviceret dels af havnen, dels af alle de underleverandører, der er i den maritime sektor. Havnen skal sørge for tilstrækkelige faciliteter til sikker håndtering af gods, fisk og passagerer.

Ingen tør mere forudsige buldrende vækst. Men flere og flere af DI's medlemsvirksomheder tør forsigtigt tro på stigende omsætning og udsigt til flere private investeringer. Virksomhederne vil investere i teknologi og maskiner. Produktionsapparatet skal geares, og det skal havnene derfor også.

Dansk infrastrukturens placering ud af 140 lande



Kilde: World Economic Forum – 140 lande er med i opgørelserne. Bemærk, at 1 er verdens bedste

For lidt eller for meget?

Danske havne råder over store arealer. Det er arealer, der ligger tæt ved den øvrige infrastruktur. I de senere år har de 20 største havne enten anlagt eller planlagt havneudvidelser med 10 mio. m², som skal lægges oven i de 33 mio. m², de allerede råder over. Havnene betaler selv for arealerne, som skal forrentes og afskrives af havnens egne indtægter. Derfor er der ikke råd til at tage fejl.

Har havnen ikke det tilstrækkelige areal, den tilstrækkelige vanddybde eller tilstrækkelige faciliteter, flytter skibene og aktiviteterne fra området. Har havnen for meget areal, kan det ikke bruges til formålet, og arealer ligger ubenyttet hen, hvilket vil dræne havnen økonomisk og presse de resterende virksomheder i området yderligere. Derfor er det afgørende, at der er passende infrastruktur til rådighed. Det er havnens hovedansvar og opgave.

Staten må tage ansvar

Havnene er egentlig godt tilfredse med, at de selv er ansvarlige for at tilvejebringe infrastruktur på havnen. Der skal være fornuftige forretningsplaner bag langsigtede investeringer. Men staten må også tage et ansvar, blandt andet med at sikre fornuftige adgangsforhold, så der kommer fuldt udbytte af havnenes egne investeringer, og der ikke opstår flaskehalse andre steder i transportkæden.





Danske Havne har flere gange udarbejdet idekataloger til politikerne, hvor det påvises, hvor der er behov for statslig involvering i vej eller baneprojekter til havne. Havnepakkerne er tænkt som en hjælp til at prioritere infrastrukturpengene, så de investeres, hvor samfundet får mest for pengene. Kommunerne har involveret sig og givet tilsagn om medfinansiering, hvor der er tale om vejprojekter, der er vigtige ikke blot for havnen, men også for kommunen. Men staten nøler med at komme i gang og høste de samfundsmæssige gevinster.

Det gælder ikke blot de grå veje, det gælder også de blå – sejlrenderne. Også her lader staten havnene selv stå for alle omkostninger, selvom der findes mange andre modeller i Europa, hvor staten involverer sig. Hvis politikerne ønsker at lægge vægt bag ønsket om at styrke nærsøfarten og mindske belastningen af vejnettet, er de blå veje et oplagt sted at begynde.

Det nytter heller ikke, at politikerne vil have mere gods på bane, hvis der ikke er spor til havnene og terminaler ved sporene. Manglende fleksibilitet og manglende koordinering med havnene spænder ben for muligheden for kobling mellem sø og bane, fordi der kræves alt for dyre eller mangelfulde løsninger. Danske Havne opfordrer politikere og Banedanmark m.fl. til at lytte til havnene og søge at finde fleksible løsninger, der kan sparke gang i kombinerede transporter mellem sø og bane.

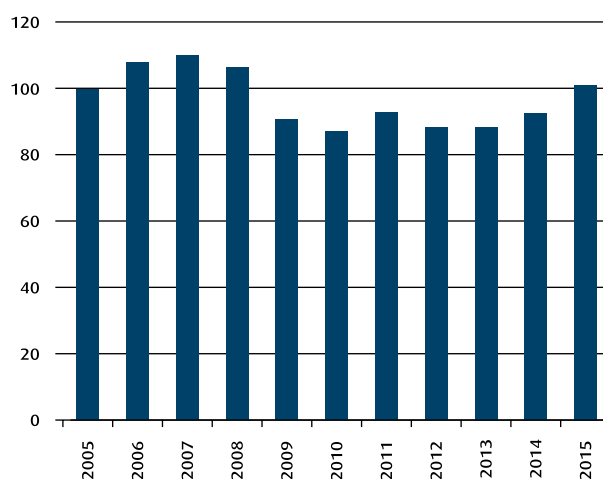
Danske Havne efterspørger ikke rollatorpolitik. Danske Havne efterspørger opbakning til havne, der kan og vil stå på egne ben. Til virksomheder, der investerer store beløb i havnenes suprastruktur, bygninger og produktion. Havne og virksomheder skal nok sørge for deres del. Så må staten og EU bidrage til, at adgangsforholdene fra land og vand sikres, så potentialet i den samlede investering kan foldes ud til gavn for samfundet generelt.

Danske Havne bistår løbende medlemmerne med at skaffe overblik over forskellige tilskudsmuligheder, hvad enten havnen er stor eller lille. Herudover er der et tæt samarbejde med Transport- og Bygningsministeriet og regionskontorerne for at sikre, at danske havne kender og forsøger at udnytte de EU-støttemuligheder, der er, således at det ikke alene er de sydeuropæiske havne, der løber med EU-støtten.

Disruption eller nye konkurrencefordele

Havne udvikler relativt langsomt deres ydelser. Mange ydelser er rettet mod skibe, der godt nok bliver større og større, men grundlæggende laver mere eller mindre det samme, som de altid har gjort. Andre ydelser er rettet mod virksomheder, der er en del af det maritime miljø. Udfordringen ligger i de ændrede private og offentlige forbrugs- og produktionsmønstre samt i de nye logistikløsninger for distribution på land. Havne er knudepunkter for transportformerne. Derfor er havne oplagte placeringssteder for distributionscentre, der lever af og udnytter den stadig stigende internethandel og de individuelle forbrugersløsninger.

Samlet godsomsætning 2005-2015 (millioner ton)



Kilde: Danmarks Statistik og for skøn 2015 Danske Havne



Der er også brug for lige konkurrencevilkår godstransport-formerne imellem. Der er brug for effektive og teknologiske løsninger, som de private skal drive. Der er også behov for adfærdsændringer i transportefterspørgslen. Det vil blandt andet kræve en korrekt prissætning af eksterne transportomkostninger og bedre planlægning, der stimulerer brugen af bæredygtige transportformer som eksempelvis søtransport. Det kan være vejafgifter. Men der er også behov for at se på, om det fortsat er rimeligt, at det er havne og havnes kunder, der er ansvarlige og betaler for den søværts infrastruktur, når det samme ikke gør sig gældende for andre godstransportformer.

Infrastruktur er også mennesker

Havne er i høj grad også mennesker. Nye opgaver i havnene slår også igennem i nye krav til kompetencer og uddannelse hos havnens ansatte. Havnene er arbejdsplads for rigtig mange, fordelt på de utallige store og små private virksomheder. Men i selve de offentligt ejede erhvervshavne er der kun ansat ca. 1.200 personer i alt. Den største medarbejdergruppe er fortsat kranførerne. De er en vigtig del af den specialiserede viden, mange transportører har brug for, og en gruppe, havnen er meget afhængig af for

at udnytte infrastrukturen troværdigt, stabilt, sikkert og 24 timer i døgnet. Servicen er fortsat krumtappen.

Mange havne ændrer organisation i disse år. Målet er at sætte kunden i centrum. Selvom kunder indimellem stadig omtaler sig selv som brugere. Det kræver nye kompetencer at få styret udviklingen i en anden retning, og nye medarbejdere kommer til. Salgs- og markedsføringskompetencer er nødvendige, ikke mindst i det opsøgende arbejde. Akademikere tiltrækkes af arbejdet i havnene, hvor der er brug for deres analytiske kompetencer og evner til netværk og arbejde på tværs. IT-kompetencer efterspørges her som mange andre steder, så trafikafvikling og -kontrol kan ske mere smidigt, sikkert og effektivt for kunderne.

Danske Havne bidrager til kompetenceløft og inspiration i netværk, temadage, konferencer og fora.

Danske Havne sætter fokus på disse mange forskellige funktioner i "Ugens Havn", hvor havnenes og medarbejdernes mangfoldighed præsenteres. Målet er synlighed. Målet er, at transportkæden skal bindes effektivt sammen og infrastrukturen udnyttes. 



Havnen er forretning

Danske havne udvikler forretningen. Sammenlagt omsætter havnene for knap 2 mia. kr. årligt. Det, der trækker den store samfundsmæssige betydning op, er de mange mennesker, i størrelsesordenen 60.000-70.000, der dagligt har deres gang på havnen. Det er den direkte og indirekte samfundsøkonomi på mange milliarder kroner, der virkelig understreger den merværdi, der skabes ikke blot af havne, men af havne, havnevirksohmheder, rederier, maritim industri og alle støttefunktionerne tilsammen.

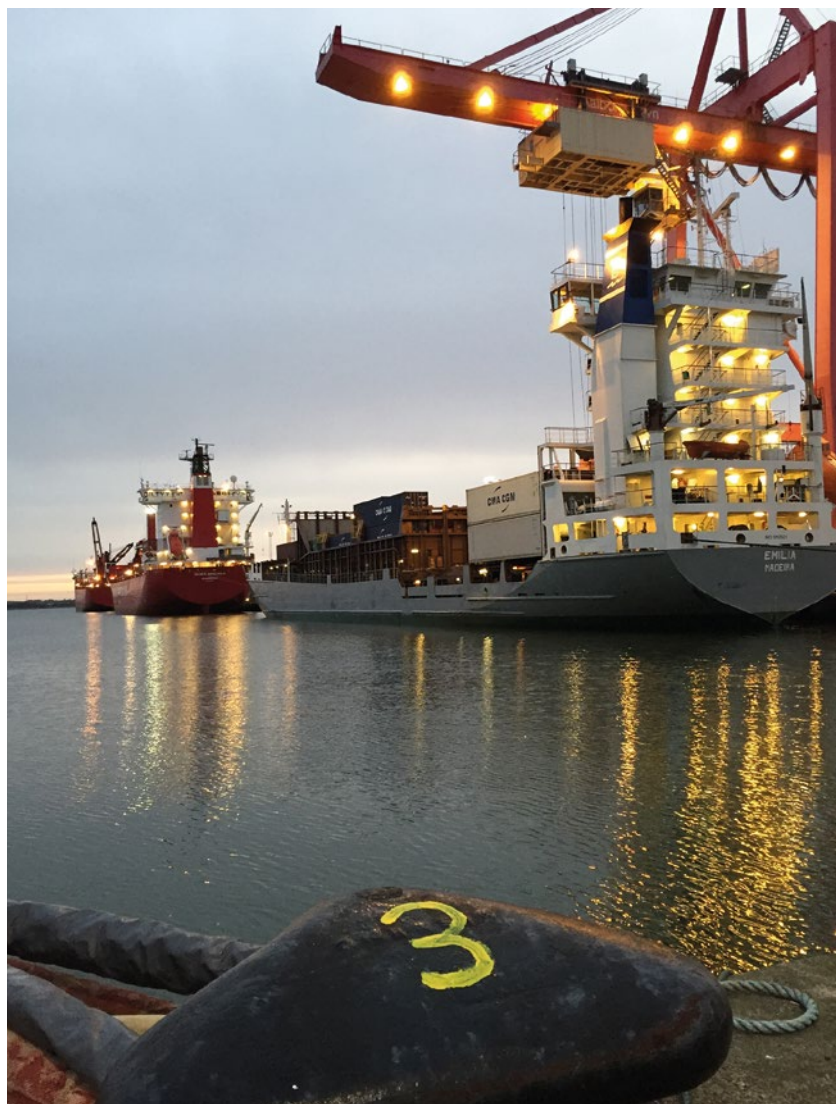
Sat på spidsen tjener havnen penge på tre aktiviteter. Ved at stille infrastruktur til rådighed for skibe og vareejere. Ved at servicere skibe og vareejere. Ved at leje arealer ud til virksomheder, der naturligt ligger på en havn. Der sker i mange havne en forskydning i disse år, så der tjenes en større og større andel på service og udlejning. Fra ren infrastruktur til det, der sikrer en effektiv anvendelse af infrastrukturen. Fra infrastruktur til meget mere. Og en god forretning er nødvendig, hvis havnene fortsat skal investere og udvikle infrastrukturen.

Brug styrken i det offentlige ejerskab

Danske Havne arbejder målrettet for at gøre op med dogmet om, at fordi havnen er offentligt ejet og dermed har en bred politisk og offentlig interesse, udføres der amatørarbejde. Havnen er ikke en velgørende forening. I havnen skal både havneaktiviteten og bundlinjen være i centrum. Det er en styrke, at der er en offentlig forankring, der kan bidrage til bevågenhed og langsigtet planlægning. Det er en styrke for havnen, men det er bestemt også en styrke for virksomhederne. Dette samarbejde skal alle blive mere bevidste om og formå at optimere.

Danske Havne arbejder for, at havnene skaber merværdi. Merværdi for de virksomheder, der er kunder i havnene. Merværdi for den kommune, der ejer havnen, i form af en fornuftig planlægning og jobskabelse. Merværdi for havnen selv. Blandt midlerne er mere fokus på målrettet ejerskab og -involvering.

Havnebestyrelserne er i løbet af få år blevet sammensat med et langt bredere kompetenceunderlag. Færre kommunalbestyrelsesmedlemmer og stadig flere repræsentanter fra erhvervsliv og organisationer. Halvdelen af bestyrel-



sesmedlemmerne i selvstyrehavne og aktieselskabshavne blev i 2014 rekrutteret uden for kommunalbestyrelsen. Det er et modigt og rigtigt træk af ejerne, nemlig kommunalbestyrelsen, der udpeger havnebestyrelsen.

Kommunalbestyrelserne skal gennem ejerstrategier formulere de helt overordnede rammer og dermed tydeliggøre armslængdeprincippet mellem kommune og havn. Havnebestyrelserne skal træde i karakter i deres krav til fokus på formål og bundlinje. Danske Havne har involveret sig i udvikling af bestyrelsesarbejdet med henblik på en mere værdiskabende bestyrelse til gavn for havnens forretningsmæssige udvikling.

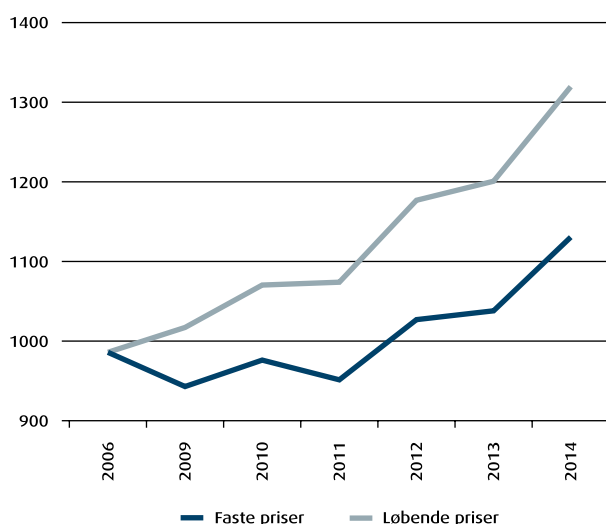
Det betyder også, at ikke blot havnene, men også virksomhederne skal blive endnu bedre til at vise både befolkning og kommunalbestyrelse, hvilke aktiviteter der er i havnene, og den betydning de har. Danske Havne arbejder målrettet med denne opgave. Ved at deltage i den direkte dialog med kommunalbestyrelser og havnebestyrelser. Ved at udarbejde analysegrundlag, der gør det muligt for den enkelte havn at synliggøre betydningen for vækst og job. Ved møder med politikere og organisationer på alle niveauer. Ved målrettet kommunikation.

Forretningsplaner

Havnene har vist, at det kan lade sig gøre at drive sunde organisationer. De kan dække samfundsmæssige behov og samtidig drive forretning. Og lovgivningen har for selvstyrehavne og aktieselskabshavne krav om, at havnen drives forretningsmæssigt.

Danske Havne arbejder for, at lovgivning for drift af havne finder et leje, der kan sikre fortsat udvikling. Samtidig skal havnene fortsat opruste deres organisation og forretningsplaner for at sikre, at der drives sunde forretninger og foretages bæredygtige investeringer. Danske Havne har for gruppen af mellemstore og mindre havne bidraget med inspiration, manual og netværk om forretningsplaner, da

Omsætningen blandt de 20 største medlemshavne excl. CMP AB (millioner kr.)



Kilde: Danske Havne baseret på oplysninger fra medlemmerne



"Havne er også en del af vores salg. Vi bruger havnen til at vise vores skibe frem, så havnen kan understøtte vores industri. Kunderne bliver både imponeret og kan lære noget af det."
CEO Jens Frederik Hansen, A2Sea.

rentabiliteten og det erhvervmæssige engagement også i disse havne spiller en afgørende rolle for den fortsatte udvikling og for nogle endda eksistensberettigelse som erhvervshavn.

Havneloven skal udfordres

Havneloven er en statisk lovgivning, der fortæller, hvad havne måtte i verden af i går. Det betyder, at når nye opgaver eller muligheder dukker op, må havnen ofte takke nej, fordi der i lovgivningen ikke er taget stilling til lige præcis denne mulighed. Det er en skam for både havn, samarbejdspart og ikke mindst kunderne.

Havneloven skal være mere åben for, at havnene fortsat kan bidrage til lokal og regional vækst og skabelse af arbejdspladser. Det kan eksempelvis ske ved, at havne kan involvere sig i nye aktiviteter, som lokalt er nødvendige for f.eks. virksomheder med tilknytning til havnen. Havneloven tager ikke tilstrækkelige hensyn til, at havne kan være en attraktiv samarbejdspart i et selskab, der driver aktiviteter, der kan styrke havnens og virksomheders fælles konkurrencekraft.

De muligheder for oprettelse af datterselskaber, der blev givet i havneloven fra 2012, er de facto uden værdi. Derfor bør der ses kritisk på betingelserne for blandt andet annonceringspligt. Havnene har ingen interesse i at udkonkurrere sunde og initiativrige, private virksomheder på havnene. Det er derimod væsentligt, at samspillet mellem havne og operatører bidrager til øget konkurrence-



kraft for erhvervshavnene. Men det betyder også, at den frie konkurrence mellem virksomheder på havnene skal virke. Den enkelte operatør bør derfor ikke ende med at sidde som monopolist på bestemte ydelser med højere priser eller urimelige vilkår. Samlet set er det væsentligt, at samspillet mellem havne og operatører bidrager til øget konkurrenceevne for erhvervshavnene i forhold til f.eks. udenlandske havne.

Politikerne bør også se på havnelovens forskellige muligheder for havnens organisering. Incitamenterne til at danne aktieselskaber er stort set ikke til stede. Mulighederne for at overskride kommunegrænser i opgaveudførelsen er også stort set fraværende. Hvis viljen er der lokalt, bør reglerne ikke sætte en stopper for sådanne udviklingsmuligheder. Det bør en havnelovsevaluering se meget mere ind i.

EU på baghjul

På europæisk plan arbejder Danske Havne også for ensartede konkurrencevilkår, der kan sikre en stabil og forretningsmæssig fornuftig udvikling af den europæiske havnesektor. Det er vigtigt, at EU får givet nogle klare retningslinjer for statsstøtte til havne. I Danmark skal havnene selv betale infrastruktur. Ikke blot i havne og havnebassiner, men også i sejlrender – de blå veje. Sådan er det ikke alle steder. Her bør der være nogle mere ensartede vilkår.

Det er Danske Havnes ønske, at Europa-Kommissionen har nogle retningslinjer for fair konkurrence klar i foråret 2017.

EU's havneforordning er stadig kun et forslag, der har lidt flere nederlag undervejs. Måske bliver tredje gang lykkens gang, så der kommer et fælles grundlag for havnedrift. Danske Havne presser ikke på for en havneforordning. Men Danske Havne er heller ikke imod. Havneforordningen er nemlig stærkt inspireret af danske forhold, og trods de danske havnes relativt beskedne størrelse i europæisk sammenhæng lyttes der også til argumenter fra nord.

Danske Havne arbejder for, at der ikke kommer en regulering, der begrænser havnenes adgang til at leje arealer ud på langtidskontrakter til virksomheder, der har brug for at ligge på en havn. Et forslag om at gøre lejekontrakter til koncessioner med krav om relativt korte løbetider vil være ødelæggende for de virksomheder, der etablerer sig og investerer på en havn i tiltro til, at her skal de virke i en længere årrække. Måske kan medlemslandene i EU nå til enighed i sommeren 2016, måske bliver det først sidst på året. Men der er også fortsat en risiko for, at en havneforordning igen lider nederlag. Det vil så blive et problem for Europa-Kommissionen, hvor EU-kommissær Margrethe Vestager har brug for havneforordningen som afsæt for sine forslag om fair konkurrence mellem havne. 





Havnen er erhvervscenter

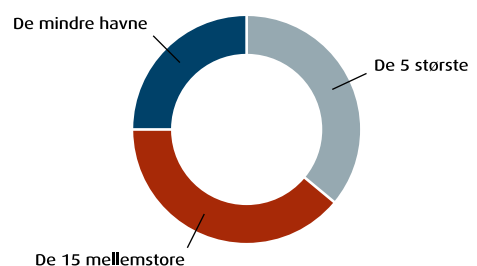
Havnen har mange funktioner. Transportknodepunkt, en central del af Det Blå Danmark, forretning, industriområde, omdrejningspunkt for fiskeriet og erhvervscenter. Det skal kommunerne udnytte bedre. Erhvervsfremme og erhvervsudvikling kan fremme klyngedannelse i og omkring havne. Kommuner og havne kan samarbejde om at styrke konkurrenceevnen og forbedre byens og havnens profil. Er der vilje og kendskab til hinanden til stede, kan det udvikles yderligere til gunst for alle parter.

Synlighed og troværdighed

Danske Havne prioriterer højt at gøre havnene synlige. Det sker gennem konferencer, møder med politikere og organisationer, debatindlæg og nyhedsbreve, interviews og ny hjemmeside. Ingen tvivl om, at budskabet står stær-

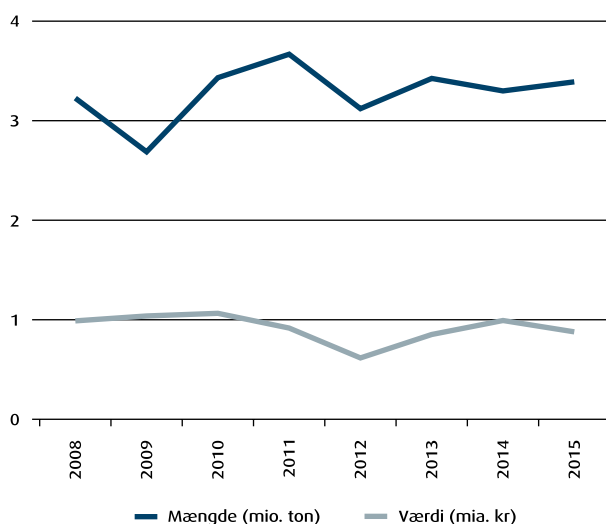
kest, når det hviler på de konkrete eksempler og troværdige data. Derfor gør Danske Havne et stort arbejde for at indsamle og bearbejde data om havnenes aktiviteter og forretning.

Godsomsætning fordelt på medlemsgrupperne



Kilde: Danmarks Statistik og Danske Havne

Samlede fiskelandinger og værdien deraf



Kilde: NaturErhvervstyrelsen og for 2015 skøn fra FiskeriTidende

Danske Havne har igangsat et større nabo-tjek af vilkårene for havnedrift. Er græsset grønnere hos konkurrenterne i nabolandene? En uvildig undersøgelse skal bidrage til et klarere billede af konkurrencevilkårene, så Danske Havne kan arbejde mere målrettet med havnenes politiske ønsker og input.

Danske Havne udarbejdede i 2007-08 i samarbejde med Syddansk Universitet et analysegrundlag, hvor danske havne ved hjælp af en regionaløkonomisk analyse kunne synliggøre havnens betydning for værdiskabelse, beskæftigelse og skattekrone, lokalt eller regionalt. Det blev for mange, ikke mindst politikere og borgere, en øjenåbner, at havnens betydning er så omfattende. Danske Havne har fundet tiden inde til at opdatere dette grundlag og give medlemshavnene mulighed for selv at udarbejde analyser. Det vil ske i løbet af 2016. Målet er vedvarende at styrke synlighed og troværdighed om havnen.

Styrke og troværdighed

Virksomheder på og ved havnen skal dog også blive bedre til at erkende havnens betydning og styrke. De skal blive bedre til at tale den fælles sag og synliggøre deres egen aktivitet. Havnene skal fortælle politikere og borgere om aktiviteterne, så hele erhvervsklyngen kan foldes ud. Støj, lys og støv kommer fra virksomheder og trafik på havnen.

Derfor er det vigtigt, at alle bidrager til billedet af, hvilke aktiviteter der varetages på og ved havneområdet, og hvad de betyder.

For at samarbejdet mellem havn og virksomheder kan styrkes, kræver det, at lovgiver tænker havnens forretning ind i lovgivningen. Men havne og havnevirksomheder skal også tænkes ind i planlægningen i øvrigt, dvs. i forhold til støj-påvirkning, miljøtilladelser og miljøkrav i øvrigt, når flere aktiviteter blandes. Der skal være rum for både eksisterende og kommende aktiviteter.

Havnen skal være genkendelig og troværdig for forretningsparterne. Derfor skal havneloven moderniseres, så den tager højde for den fremtidige udvikling i godstransport frem for verden af i går. Derudover duer det ikke at lægge regler fra forvaltningslov og offentlighedslov ned over havnene. Havnene er ikke myndigheder og kan ikke indgå i forretningsmæssige og troværdige aftaler på kommercielle vilkår, hvis forretningsparterne ikke føler sig komfortable med de regler og de kutyper, der gælder for havnenes aftaler. Offentlighedsloven er en fremmed fugl, der skaber usikkerhed om havnens evne til at indgå forretningsaftaler og holde tæt, indtil det er en realitet. Ansvarlige havnebestyrelser bør sørge for, at der ikke sker misbrug af havnens midler, så administrativ tung aktindsigt og mistillid ikke skal fjerne fokus for en havneadministration, der driver en forretning. Det kan også ske i form af klarere retningslinjer fra havnenes ejere for bestyrelsesarbejdet i havnene og uddannelse af havnebestyrelserne. 



"En havn er også en forudsætning for fremtidig vækst og velstand."

Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen



Bæredygtig udvikling

Danske Havne har 64 medlemshavne. Aktive erhvervshavne fordelt ud over hele landet. Havne, der er garanteret for forsyningssikkerhed, mobilitet og aktiviteter i hele Danmark. Havne, der er tæt på produktion og forbrugere. At bruge havnene effektivt og efter formålet er derfor Danske Havnes overordnede input til Folketingets vækstinitiativer.



Generelt har væksten de seneste år været koncentreret om hovedstadsregionen og de store byer. De små virksomheder – transportører og transportformidlere – har sværere ved at få økonomien til at hænge sammen og har måske også indimellem svært ved at følge med i krav til ny teknologi og globalisering. Der sker en væsentlig konsolidering. Men ikke så stærkt i selve havnene. De store og mellemstore havne har godt nok konsolideret sig og vokset sig større, først og fremmest økonomisk.

Udviklingen har været mere markant hos kunderne, hos transportformidlerne og speditører, hvor konsolideringen og nye arbejdsformer betyder, at den lokale forankring forsvinder. Det er en reel udfordring, især for en række mindre havne.

Men der er bestemt også landdistrikter og mindre havne i Danmark, der har vækst i erhvervsliv og turisme. Hvor samarbejdet mellem havn og virksomheder er styrket og udviklet. Hvor havnens robusthed og langsigtede planlægning er grundlaget for nye samarbejder, alliancer og koncepter med fokus på en bæredygtig udvikling.

Havnene skal ikke alle løbe efter den samme bold. Det er ikke en naturlov, at alle havne skal have de samme tilbud, når der gradvist sker en stærkere specialisering i kundebehov og i den overordnede samfundsøkonomi. Som en konsekvens udvikler der sig langsomt en mere tydelig arbejdsdeling mellem havne. Alle har fortsat sten og grus. Men ikke alle har krydstogt eller vindmøller. Fiskerihavne har altid været specialiseret, nu specialiserer de sig også i bestemte produkttyper. Det er sundt og rigtigt, at alle ikke skal kunne det samme. Kræfterne flyttes fra at tage gods fra naboen til at styrke havnens overordnede konkurrenceevne og sikre en fornuftig udnyttelse af den samlede infrastruktur.

Det samfundsmæssige ansvar

Havnen påtager sig et samfundsmæssigt ansvar. Staten har tidligere med statens eget ejerskab til havne altid været klar over havnens betydning for forsyningssikkerhed og beskæftigelse. Staten har over for kommunerne understreget, at havne har en national eller regional interesse, så havnearealer skal prioriteres til erhvervshavn og ikke til byomdannelse eller andet.

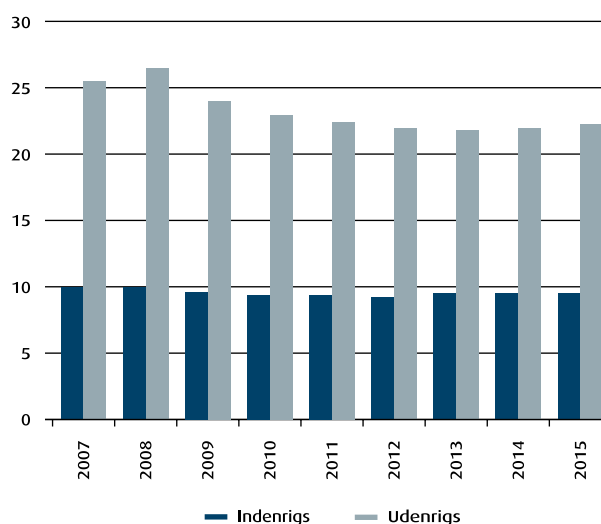
Det er rasende dyrt at bygge havne, og derfor er det et voldsomt spild af ressourcer, hvis velfungerende havneanlæg ikke bruges til deres formål: at sikre godsomsætning mellem land og vand. Men alting med fornuft. Er der ikke længere kunder nok og store overskydende arealer, vil det være samfundsmæssigt uforvarligt ikke at prioritere omdannelse i stedet for forfald og årelang manglende udnyttelse. Det er vigtigt, at ressourcerne prioriteres og bruges rigtigt. Omdannelse kræver også forretningsplaner. Væsentligst er, at ejerne tager stilling til, hvad der skal ske med havnen, i stedet for blot at lade stå til.

Planloven skal tilpasses

Planloven er den brede nationale rammebetingelse, som havnene opererer under. Danske Havne er tilhænger af fair og gennemsigtige konkurrencevilkår. Men fair og gennemsigtigt kan også i nogle tilfælde være at se på forskellige forudsætninger og muligheder og dermed behandle virksomheder eller fysiske steder forskelligt. Altså lidt populært sagt: "Skal vi behandles ens, skal vi behandles forskelligt." Det regimeskifte er der behov for, ikke mindst i forhold til planlovgivningen. Der er nemlig forskelle på beliggenhed og muligheder, og derfor hilser Danske Havne det velkomment, at der er en øget politisk vilje til at se på de specifikke forhold.

Danske Havne er meget fokuseret på, at lov om planlægning, strandbeskyttelse og beskyttede områder tager højde for virkeligheden og hverdagen i de aktive erhvervshavne. Havne ligger selvsagt ved vandet. Havne har naturligtvis

Indenrigs- og udenrigsfærgetransport – millioner passagerer



Kilde: Danmarks Statistik og skøn for 2015 Danske Havne

landarealer, der ligger mindre end 300 meter eller 3 km fra kysten. Derfor giver det ikke mening, at en strandbeskyttelseslinje eller kystbeskyttelseslinje går lige igennem havnen eller forhindrer en havneudvidelse, der falder helt i tråd med områdets behov for erhverv og job. Derfor er det nødvendigt, at politikerne tilpasser hele lovkomplekset og sikrer de nødvendige rammer for udvikling.

I EU og Danmark arbejdes der også på en planlov for det maritime område. Danske Havne anerkender, at der er kamp om de knappe ressourcer, ikke mindst i de kystnære områder. 18 pct. af Danmarks havareal er udlagt til Natura2000-områder. Det betyder også, at der lægges begrænsninger på aktiviteterne, og at der er behov for bæredygtig prioritering på vandet, så der er plads både til natur og menneskelig aktivitet.

De sære regler

Bæredygtig planlægning og dokumentation skal prioriteres. Danske havne må ikke blive mødt med flere administrative og miljømæssige krav til analyser og dokumentation end havne i resten af EU. Den danske administration skal også være bæredygtig i sin måde at administrere reglerne på. Den skal stå på skulderne af den viden og de erfaringer, der er høstet tidligere eller andre steder. Danske Havnes holdning er, at viden skal deles, så mængden af



"Havnen giver arbejde til byen og kommunen og dermed vækst og velstand."

Borgmester Jan Petersen, Norddjurs Kommune



analyser, dokumentation og konsulenttimer ikke fordyrer og forsinker fornuftige projekter. Det kan være oprensning af sejlrender og bassiner, havneudvidelser og etablering af nye aktiviteter.

Danske Havne har taget imod ministrenes invitation til at udpege sære regler. Nu glæder Danske Havne sig til, at arbejdet med at nedbringe administrative byrder og fjerne sære regler resulterer i en positiv forskel i havnenes dagligdag.

Det gode samliv

Det offentlige ejerskab og den bynære beliggenhed bidrager til havnenes store lokale bevågenhed. På godt og ondt. Det lokale engagement og den store lokale berøringsflade til erhverv, politikere og borgere er dejligt og frugtbart for havnen. Men det er også udfordringer for den erhvervs-virksomhed med produktion og transport, som ikke blot havnen, men også havnens kunder driver.

Det kan ikke undgås, at en virksomhed, der skal arbejde i døgndrift, støjer, støver og lyser. Havnene yder en meget stor indsats for at mindske disse påvirkninger i forhold til de bynære arealer ved tilrettelæggelse, udarbejdelse af best practices og kampagner.

Danske Havne bidrager til at samle de gode eksempler til fælles læring i en miljøværktøjskasse. En værktøjskasse, der rummer tiltag fra bæredygtigt byggeri til støvminimering. Ved at samle den fælles viden og inspirere til nye håndteringsmetoder bidrager Danske Havne til den fælles læring og en bredere accept af, at der kan og skal gøres noget, og at både havnen og virksomheder på havnen skal trække i samme retning.

Skrappe miljøkrav

Svovlregler, ballastvand, affaldsmodtagelse mv. Danske Havne støtter en aktiv international politik, der kan ned-sætte ressourceforbruget og mindske den miljømæssige påvirkning fra skibe. Frygten for, at regningen skubbes til rederier, aktive i nærsøfarten og danske havne, er dog nærliggende. Implementering før nabolandene kan betyde øget usikkerhed og dyre lærepenge. Manglende kontrol kan betyde mistanke om, at ikke alle spiller efter de nye regler.

Danske Havne arbejder derfor for, at de regler og krav, danske havne pålægges, er på linje med de krav, kunderne kender fra udenlandske havne, og at der ikke sker en forringelse i danske havnes konkurrenceevne i forhold til udenlandske havne. Det kan også være bæredygtigt. 



Danske Havne

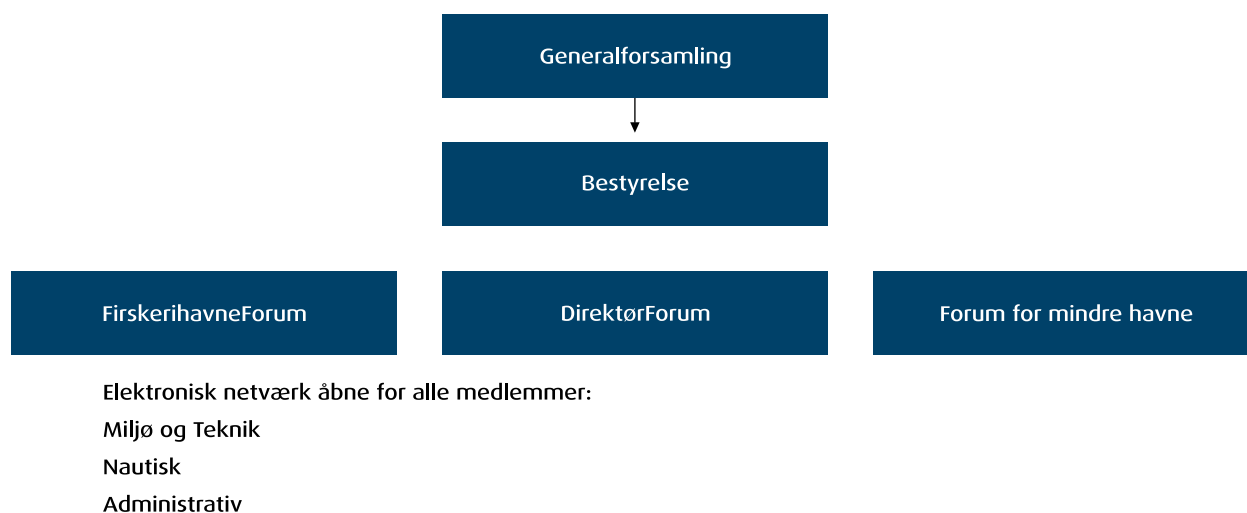
Danske Havne er brancheorganisationen for erhvervshavnene. Danske Havnes ambition er at styrke havnenes og den enkelte havns konkurrenceevne, forretningsudvikling og omdømme ved at:

- fremme alle medlemshavnes interesser
- fremme interesser for grupper af medlemshavne.

Bestyrelsen består af 11 medlemmer. De 5 største havne udpeger hvert et medlem til bestyrelsen. De 15 mellemstore havne vælger 4 medlemmer, mens de resterende havne

vælger 2 medlemmer. Det sker i foråret i lige år på Danske Havnes generalforsamling.

Danske Havne er medlemmernes organisation. Danske Havne har en forumstruktur, der har til formål at styrke netværksdannelsen og interessevaretagelsen for grupper af havne. I fora deltager havnechefer og -direktører. Det er frit for alle havnens medarbejdere at tilmelde sig Danske Havnes elektroniske netværksgrupper inden for Administration, Miljø og Teknik og Nautiske Forhold. Kontakt venligst sekretariatet. 



Hvem er vi?

Team Danske Havne består af medarbejdere, der brænder for den operationelle udvikling af Danske Havne, medlemsservice og solide netværk.

Danske Havne arbejder lokalt, nationalt og europæisk. Vi trækker på hinandens erfaringer og kanaliserer relevant viden og erfaring ud til alle i organisationen. Vi er altid løsningsorienterede og med netværket som fundament, kan vi kombinere lokal indsigt og nærhed med politisk gennemslagskraft i Danmark og EU.

Danske Havnes direktør og medarbejdere kan kontaktes:

Danske Havne
Bredgade 23, 2. tv.
1260 København K

Tlf: 72 11 81 00

E-mail: danskehavne@danskehavne.dk

Besøg Danske Havne på www.danskehavne.dk 

Medlemshavne



Danske Havne er brancheorganisation for de danske erhvervshavne. Danske Havne har 64 medlemmer fordelt ud over hele landet. Havnene er forskelligt organiseret, hvilket fremgår af kortet.

- Kommunale havne
- Kommunale selvstyrehavne
- Aktieselskaber
- Anden organisationform



Danske Havne
Bredgade 23, 2. tv.
1260 København K

Tlf: 72 11 81 00

E-mail: danskehavne@danskehavne.dk

www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-93365-37-7