

Havnepolitisk
redegørelse 2018

Port Transformation



Hvem er Danske Havne

Danske Havne er brancheorganisation for erhvervshavnene i Danmark.

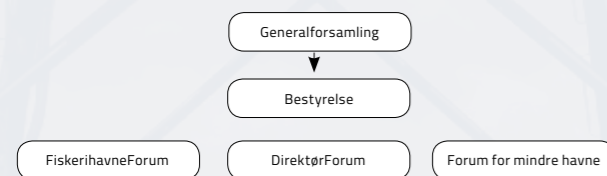
Danske Havnes opgave er, at varetage havnenes interesser og understøtte den enkelte havns konkurrenceevne, forretningsudvikling og omdømme.

Danske Havne omfatter godt 50 erhvervshavne, hvoraf de fem største havne tegner sig for knap 2/3 af omsætningen og de 20 største for over 95 pct. af omsætningen.

Bestyrelsen består af 11 medlemmer og repræsenterer udelukkende havnenes interesser. De fem største havne udpeger hvert et medlem, mens de øvrige havne vælger de resterende medlemmer i en mellemgruppe (fire medlemmer) og en gruppe for de mindre havne (to medlemmer).

Formanden udpeges af de fem største havne.

Bestyrelsen vælges på Danske Havnes generalforsamling, der afholdes hvert andet år.



Danske Havne har en struktur, der har til formål at styrke netværksdannelsen og interessevaretagelsen for grupper af havne.

Der er derfor fora for de 20 største havne med omsætning over ca. 20 mio. kr. (DirektørForum), de små havne (Forum for Mindre Havne) samt forum for de knap 10 fiskerihavne (FiskerihavneForum).



Port Transformation
©Danske Havne 2018

Udgivet af:
Danske Havne
Bredgade 23, 2. tv.
1260 København K
Telefon: 72 11 81 00
E-mail: danskehavne@danskehavne.dk

Besøg os på:
Hjemmesiden, LinkedIn, Twitter

Redaktion:
Sofie Gravers Jacobsen,
Malene Baureis Hansen
og Bjørn B. Christiansen
Sluttet marts 2018

Grafisk tilrettelæggelse:
Ivar Grafik

Fotos:
Forside: Borerigge Grenaa Havn
Side 2: Lindø port of Odense
Side 3: Foto: Jon Spangsvis
Side 4: Thyborøn Havn
Side 5: Aalborg Havn
Side 7: Fredericia Havn
Side 8: Hirtshals Havn
Side 9: Skagen Havn
Side 10: Frederikshavn Havn
Side 11: CMP,
foto: Jens Nørgaard Larsen
Side 12: Thyborøn Havn,
foto: Jens Nørgaard Larsen
Side 13: Lindø port of Odense
Side 14-15: CMP,
foto: Søren Balken Petersen
Side 16-35: Fotos fra de
respektive havne



Forord



Direktør Bjørn B. Christiansen,
Danske Havne.

Vi gjorde det

I de sidste to år har vi arbejdet på, at få effektiviseret brancheorganisationens sekretariat og lagt sporene til en ny havnelovgivning.

Begge dele er lykkedes til fulde.

Sekretariatet er tilpasset de opgaver og mål, bestyrelsen har sat for organisationen i perioden 2016-18. Det betyder, at vi har frigjort ressourcer svarende til godt 20 pct. af omkostningerne i organisationen. Den indsats muliggør en tilpasning af kontingentet til et mere normalt niveau for brancheorganisationer.

Vi har også leveret input til rammerne til en ny havnelovgivning. Det har været vigtigt for os, at den fremtidige lovgivning sikrer fair konkurrence mellem havnene og er forenelig med EU-statsstøttereglerne, den kommende EU-havneforordning, og Gruppefritagelsesforordningen. Det har derfor været vigtigt at få gjort op med forskelsbehandlingen i finansieringen, men uden at muligheden for kommunale garantistilløser forsvinder for alle havne. Adgang til billig finansiering via kommunale garantistilløser er helt centralt for de danske havne, så de ikke stilles ringere end vores udenlandske konkurrenter.

I skrivende stund er anbefalingerne fra transportministerens særlige ekspertudvalg vedr. havneloven på trapperne, og de forventes offentliggjort medio april 2018.

Det har selvsagt ikke været nemt at nå så langt i markedstænkningen i en organisation, der har sine 100 år gamle rødder i den kommunale verden.

Men som temaet for denne konference – Port Transformation - viser, er havnene i en rivende udvikling. Og det stiller store krav til styringen og afdækningen af investeringsrisici i et marked, der ikke afgøres inden for kommunegrænsen, men af globale markeds kræfter og nye strukturerer i den internationale handel og arbejdsdeling, havvind, dekommissionering af skibe, offshore installationer og krydstogsturisme. Ja, selv fisken er ikke længere lokal. Den kommer fra britiske søterritorier, som de danske fiskerihavne er dybt afhængige af, for at kunne bevare positionen som den førende fiskerination i EU og for at kunne forrente de store infrastrukturinvesteringer.

Derfor gennemfører vi for første gang denne type konference i samarbejde med forskere fra CBS Maritime, der sammen med internationale kolleger vil gøre os klogere på den ledelsesmæssige tænkning og den globale udvikling, der betyder så meget for de danske havne.

Det er selvfølgelig i sig selv en udfordring at bringe to så forskellige parter sammen. Men også på den front, er der de sidste to år blæst nye vinde på havnene.

Beretning 2016-18

Havnenes udvikling og styring er i fokus

Havnesektoren er som alle andre sektorer under stærk forandring. Det gælder både havnene selv og de aktører, der har havnene som ramme for deres virksomhed.

Tilpasningen til disse forandringer har udløst en bølge af investeringer i havnene. Det gælder nye kajlægger, moler, uddybninger og arealer svarende til en tilvækst i aktivmassen på 50 pct. så der i 2020 er en samlet aktivsum på 15 mia. kr.

Væksten i havnenes aktiviteter har aflejret sig i en gennemsnitlig realvækst i havnenes værditilvækst (EBITDA) på 3.5 pct. p.a. i perioden 2009-17. Det er mere end dobbelt så højt som den gennemsnitlige BNP-vækstrate for økonomien som helhed.

Forrentningen af havnenes investerede kapital er endvidere forbedret markant over de sidste par år.

Det er en positiv udvikling, men de store investeringer lægger et betydeligt indtjeningspres på havnene de kommende år. Investeringstrykket målt som årets investeringer i procent af omsætningen, er således oppe på næsten 85 pct. i perioden 2017-20 målt i forhold til omsætningen i 2016.

Dette indtjeningspres rejser en række udfordringer ift. styringen og organiseringen af havnene.

Investeringsrisici og afhængighed af internationale globale markeds- og konkurrenceforhold nødvendiggør en mere markedsorganiseret havnesektor. Det hænger sammen med, at havnenes markedsområder i langt højere grad er underlagt de internationale konjunkturer, trends og konkurrenceforhold inden for bl.a. havvind, ophugning og recycling af skibe og offshore installationer, krydstogt og fiskeri.

Reformering af havnesektoren har derfor været en af de vigtigste opgaver for bestyrelse og sekretariat siden 2016.

Ny havnelov på vej

Transportministeren nedsatte 1. maj 2017 et ekspertud-

valg, der med kort tidsfrist skulle fremlægge en ny model for havnesektoren.

Danske Havnes holdning til en ny havnelov er fastlagt af bestyrelsen efter omfattende drøftelser og forberedende arbejde i interne udvalg med deltagelse af repræsentanter fra alle typer og størrelser af havne.

På den baggrund blev direktøren for Danske Havne derfor udstyret med et nøje afstemt og klart mandat. Mandatet blev døbt "Kompromismodellen", da der var enighed om, at det var den model der på én gang balancerer de mange hensyn, herunder konkurrencemæssige, EU-retlige og skattemæssige forhold, samt at modellen formentlig ville kunne samle opbakning fra de øvrige interessenter i sektoren, dvs. operatørerne og rederierne.

Hovedelementerne i Danske Havnes udspil til en ny model for havnesektoren

- Havnesektoren todeles i hhv. A/S- og kommunale havne
- A/S-havnene opdeles af hensyn til fair konkurrence og EU-retten, i et infrastrukturselskab og et serviceselskab
- Kommunal garantistillelse opretholdes alene i infrastrukturselskaberne, der tillige er skattefri – men privat medfinansiering skal sikre, at kun de sunde investeringer gennemføres
- Serviceselskabet skal fungere på markedsvilkår og derfor have større manøvrerum for at kunne udvikle havnen

Medlemmer af transportministerens ekspertudvalg

- Peter Maskell (formand), professor på CBS
- Jens Bødtcher-Hansen, partner hos Kammeradvokaten
- Rikke Søgaard Berth, partner hos Horten
- Pernille Wegener Jessen, professor på Aarhus Universitet
- Carsten Greve, professor på CBS
- Michael Svane, branchedirektør i DI
- Bjørn B. Christensen, direktør i Danske Havne

For Danske Havne er det afgørende, at en ny model for havnesektoren understøtter følgende formål:

- vi skal have en sund havnesektor uden overkapacitet
- vi skal have lige konkurrence mellem havnene i Danmark
- vi skal have lige konkurrence mellem danske og europæiske havne

Ekspertudvalget er i sin afsluttende fase, og anbefalingerne om den fremtidige model for havnesektoren vil blive offentliggjort, når Erhvervshavnerådet er blevet præsenteret for anbefalingerne. Anbefalingerne forventes offentliggjort i april 2018.

Det er herefter forventningen, at anbefalingerne omsættes til ny lovgivning i løbet af efteråret 2018, med henblik på ikrafttræden i 2019, hvor EU's nye havneforordning også træder i kraft.

Vækstteamet for Det Blå Danmark

I april 2017 afleverede regeringens Vækstteam for Det Blå Danmark, med deltagelse af bl.a. formanden for Danske Havne, deres anbefalinger til Erhvervsministeren.

Set med erhvervshavnenes briller kan Danske Havne være særdeles tilfredse med resultatet. Vores indspark til Vækstteamets arbejde, pegede på tre centrale indsatsområder:

- havnene som drivere for vækst i de lokale maritime klynger
- indsats for bedre udnyttelse af søtransport for at aflaste vejnettet
- en særlig digitaliseringsindsats for at udnytte de 60.000-70.000 skibe, der årlig passerer gennem dansk farvand

De tre områder fra havnene er i varierende form med i anbefalingerne fra Vækstteamet.

Vækstteamet havde et særligt godt øje til havnenes rolle, og forventningerne var store, jf. citat fra anbefalinger i afsnittet "Maritime klynger som vækstdrivere":

"For at større erhvervshavne kan realisere deres potentiale, bør det undersøges om havneloven skal ændres, så erhvervshavnene

– gennem fx hel eller delvis privatisering – med fordel kan udvikle sig til rentable transport- og logistikcentre, der tilbyder havnenes brugere et bredere udvalg af prisdygtige services. Der skal gives mulighed for at modernisere organisationsformerne, og et udvidet spektrum af virksomhedstyper skal kunne etablere sig på havnene. Herudover er det ambitionen, at frisættelsen af AIS data vil skabe nye forretningsområder, der vil kunne kommercialisere de muligheder, som de 60.-70.000 skibe, der årligt passerer gennem danske farvande repræsenterer".

Om, og i hvilket omfang, Vækstteamets anbefalinger også finder vej til transportministerens ekspertudvalg afklares medio april 2018, men mange af de øvrige anbefalinger fra Vækstteamet er nu ved at blive omsat til lovgivning.

I regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark, der blev fremlagt i januar 2018, er der helt overordnet formuleret en 2025-vision med et globalt udsyn for den maritime sektor: *Danmark skal være et globalt maritimt kraftcenter.*

Danmark har noget at have denne ambition i, som en betydelig, global flagstat og operatør af tonnage.

Derfor er den maritime sektors konkurrenceevne selvsagt et nøgleområde i både Vækstteamets anbefalinger og i regeringens vækstplan for Det Blå Danmark. DIS-beskatning og montørordningerne er alt sammen tænkt som noget, der dels skal opfange og inddrage nye maritime områder i konkurrencedygtige beskatningsregimer – som fx besætningerne på specialskibe til havvind o.l. – og dels sikre, at vi er på omgangshøjde med naboerne rundt omkring os. Løbende nabotjek af rammevilkårene, er derfor en central del af anbefalingerne.

Dansk skibsfart spiller en nøglerolle globalt – velvidende at markedsudviklingen forskydes bort fra klassisk tonnage mod andre ikke-klassiske maritime områder – som fx offshore vindenergi, krydstogsturisme, og snart inddrages og inddeles havet for alvor som "land". En kommende havplan skal sikre, at vi udnytter mulighederne på havet bedre til bl.a. Aqua Farming, vind- og bølgeenergi og andre vækstområder, som OECD peger på i deres redegørelse Ocean Economy 2030. →

“ Det er helt centralt, at vi får **moderniseret havnelovgivning**. Der er brug for at få gjort op med en **uhensigtsmæssig finansieringsmodel**, overkapitalisering og **ulige konkurrencevilkår** mellem havnene samt etablering af en selskabsstruktur for erhvervshavnene. Det vil give en **bedre konkurrence, mindre risici** for ejerne og et sundere beslutningsgrundlag for nye investeringer

Stordrift, når man er lille – medlemsservicens rolle og omfang

Havnenes administrative stabe er generelt meget små. Den typiske havn i mellemgruppen af havne har således 7-20 ansatte. Det betyder, at der er brug for medlemsservice inden for fx jura, miljø, økonomi og kommunikation, der kan understøtte havnenes driftsorganisationer.

Der er indført logning af alle medlemshenvendelser fra 2016. Analysen viser, at alle medlemsgrupper trækker på medlemsservicen, men særligt midtergruppen af havne er servicetung.

De typiske servicebetonede medlemshenvendelser vedrører:

- Havnelov
- Offentlighedslov
- Konfliktssager mellem havn og brugere
- Beredskab og maritim sikring
- Havnerlevant miljø-, energi- og planlovgivning
- EU-lovgivning (havneforordning, støttemuligheder, Brexit, persondataforordning)
- Told, skat, afgifter og moms
- Kontraktassistance ift. havens brugere
- Investerings- og finansieringsforhold
- Godsstatistik, performedata, oplandsanalyser o.l.
- Kommunikationsassistance – mediehåndtering samt formidling
- Udbudsregler, konkurrenceregler, koncessioner m.m. samt EU-tilskud

For at styrke service og rådgivning er der indført nye serviceområder:

- Havnenes Juridiske Hotline siden 2016
- DPO-ordning fra 2018 (persondatalovgivning)
- Digital udbudsportal fra 2018 (udbudslovgivning)

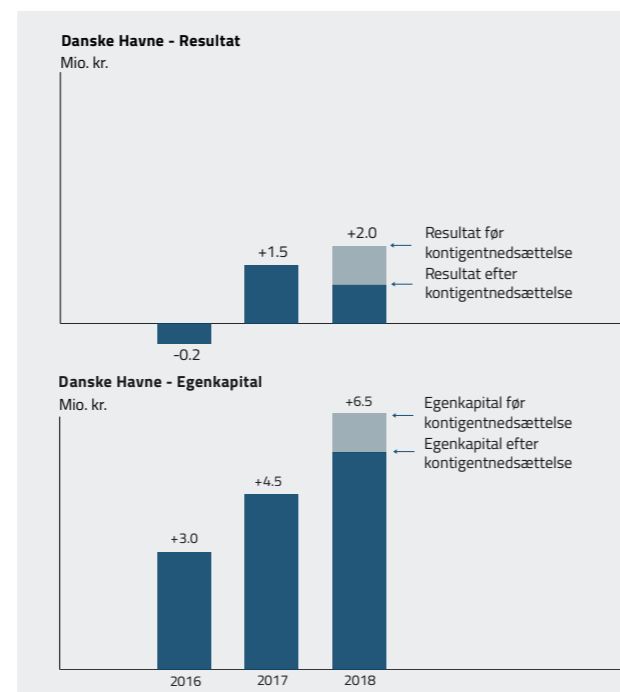
Sekretariatet – omlægningen er tilendebragt

Overgangen fra KL til selvstændig brancheorganisation er nu tilendebragt. I den forbindelse er alle administrative processer og aftaler blevet revurderet. Det har bl.a. betydet, at de kollektive overenskomster er opsagt og er ved at blive omlagt

til individuelle ansættelsesaftaler. Endvidere er processerne omkring bogholderi, dataoptag til brug for analyser, logning af træk på medlemsservicen etc. blevet digitaliseret.

Medarbejderstaben er tilpasset de aktuelle behov defineret af de fokusområder for perioden 2016-18, der er vedtaget for organisationen. Sekretariatet er således dækket af med kompetencer inden for regulering af havnesektorens rammevilkår, herunder EU-området med fokus på statsstøtte og konkurrenceforhold, analyse og kommunikation samt på miljøområdet.

Med omlægningen af sekretariatets sammensætning og almindelig effektivisering, er ressourceforbruget tilpasset. Foreningens finansielle råderum er hermed blevet styrket gennem omkostningstilpasning svarende til godt 20 pct. af kontingentindtægterne. Bestyrelsen har valgt reservere en del af dette råderum til nedsættelse af kontingentet allerede i 2018.



Port Transformation

Hver havn sin transformation

Port Transformation

Transformation er et begreb, der betyder "omdannelse" eller "forvandling". Ikke to havne er ens, men alle Danske Havnes medlemshavne har transformeret sig over tid. Hver by, sin havn. Hver havn sit forretningsgrundlag og sine serviceydelser.

Danske havne har mange kasketter. Havne er transportknudepunkter og sikrer forsyningsikkerheden. Havnene er erhvervscentre, der opbygger maritime klynger og tiltrækker nye virksomheder. Havne skaber job og vækst. Havne er forretning.

Infrastruktur og Specialisering

Havne er sammenhængende infrastruktur. Havne er med til at sikre forsyningsikkerheden. Havnene er en forudsætning for andres virksomhed. Havnene sikrer kerneydelserne – sikrer at sejlrender, bassiner, kajer, havnearealer og adgangforhold er i top.

Men selv inden for infrastruktur sker der specialisering og transformation. I højere grad kombinerer de traditionelle havne deres transportaktiviteter til vands med transportaktiviteter til lands. Havneselskabet ADP A/S, der dækker havnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart, udnytter deres beliggenhed i et transportknudepunkt til at udvikle flerstrengede transport- og logistikløsninger gennem kobling af Fredericia Havn og Taulov Dry Port.

ADP har sammen med pensionselskabet PFA indgået et joint venture, hvor man over de kommende år vil investere 1,5 – 2,0 mia. kr. i udviklingen af Taulov Dry Port. Et multimodalt transport- og logistikcenter, som ligger centralt placeret i forhold til de europæiske og skandinaviske nærmarkeder og med mulighed for omladning af gods mellem havn, jernbane og motorvej.

Det er ikke nyt, at havne beskæftiger sig med multimodal transport. Men det er forholdsvis nyt, at havnene ejer transportcentre, der ikke ligger på havnen. Det er transfor-

mation, der gør det muligt for aktører at købe en færdig logistikløsning fra havnen. Havnene kan således spille ind i hele logistikkæden.

Ikke alle havne kan det samme og skal kunne det samme. Den overordnede samfundsøkonomi betyder helt naturligt, at havnene specialiserer sig.

Specialisering på havnene er vejen frem; jo mere specialiseret og konkurrencedygtig hver havn er, desto stærkere står den samlede industri i Danmark. Stærkere i kampen om at tiltrække udenlandske kunder og projektgods til Danmark.

Der er fortsat et stærkt element af traditionel løsgods og udlejning af arealer i de danske havne. Men ikke alle har krydstogt eller dekommissionering.

Havnene arbejder konstant på at tilføre mere til deres kunder. Det fokus er udtalt i fx LINDØ port of ODENSE. For at styrke samarbejdet mellem virksomhederne og udviklingen på området arbejder LINDØ port of ODENSE på at tilføre mere værdi til kunderne end 'bare' at være udlejere. På Lindø kan man bl.a. få løftet op til 1.200 tons og kørt op til 2.000 tons. Det er to af de elementer, havnen har specialiseret sig inden for, og som skal være med til at tiltrække endnu flere virksomheder og projekter. Derfor har LINDØ port of ODENSE også blik for ud over det praktiske og produktionsmæssige at understøtte virksomhederne med netværksmøder. Her kan nye ideer opstå og samarbejdspartnere findes.

Det ekstra sikrer, at havnene kan tiltrække endnu flere virksomheder og projekter. Om det handler om maritim og offshore industri, fiskeri eller noget helt andet. Der etableres industriklynger for den blå industri.

Danske Havne har godt 50 medlemshavne. De 50 erhvervs-havne i Danmark, der har 'noget' over kaj. Målt på omsætning, går det fremad for medlemmerne. Omsætningen er steget ca. 50 pct. siden 2009, hvilket svarer til 4,5 pct. om året (målt i faste priser). Det er den, fordi havnene har for-

målet at transformere sig til kundernes behov. Eksisterende som nye.

Nye behov ændrer på havnenes omsætningsgrundlag. Havnene tjener groft sagt deres 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.

Havnene anvender løbende deres overskud til nye vækstrettede investeringer. En lang række andre investeringsprojek-

“20 pct. af al fisk i EU landes af danske fiskere. Det gør Danmark til EU's største fiskerination. Der blev landet fisk for 3,6 mia. kr. i 2017

ter fylder de kommende år, hvor der investeres massivt i fremtiden. Fem mia. kr. frem mod 2020. Geninvesterer havnene ikke i udvidelse af arealer, sikrer den rette vanddybde eller de rette faciliteter, står virksomhederne ringere i den internationale konkurrence. Havnene betaler selv

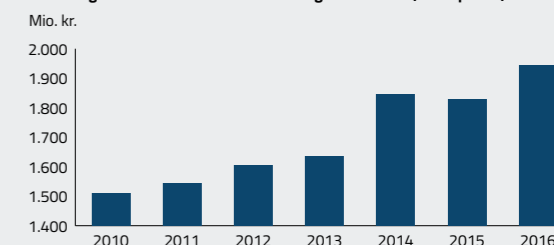
for arealerne, der skal forrentes og afskrives af havnenes egne indtægter. Det handler om lydhørighed for kundernes behov for at ramme de rette investeringer.

For havnene handler det om at skabe en god balance mellem indtjening og investering. Indtjeningen giver frihed og handlekraft, og investeringerne hjælper med at opfylde havnenes formål om at øge aktivitetsniveauet og understøtte lokal, regional og national vækst.

Danmark er EU's største fiskerination

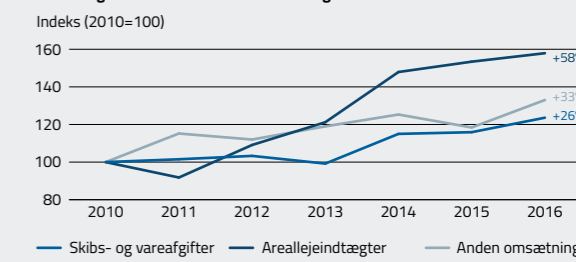
Uden fiskeriet i Danmark ville Danmark være 3,6 mia. kr. fattigere. Det er 16 pct. af dansk fødevareeksport, der ville bortfalde. Danmark er EU's største fiskerination. Det er vi i høj grad takket være havnene og virksomhederne på havnene. ➔

Udvikling i medlemshavnenes omsætning siden 2010 (faste priser)



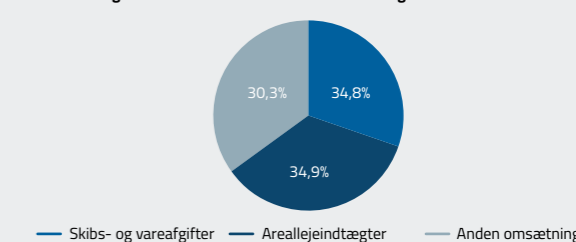
Kilde: Danske Havne, Finansiell Benchmark 2016 samt særindberetning

Udvikling i medlemshavnenes omsætningskilder siden 2010



Kilde: Danske Havne, Finansiell Benchmark 2016 samt særindberetning

Omsætningskildernes andele af samlet omsætning 2016



Kilde: Danske Havne, Finansiell Benchmark 2016 samt særindberetning

“Vidste du, at omkring **40 mio.** passagerer går om bord eller fra borde på en dansk havn hvert år. Danmark er Europas **3. største** passagernation. Copenhagen Malmö Port AB er **Nordeuropas største krydstogthavn.** I 2017 modtog havnen **325 krydstogtskibe** med 825.000 passagerer.



Til et moderne fiskeri hører sig kontinuerligt at sikre, at infrastrukturen er klar til de stadig større fiskerifartøjer og at stille de rette kompetencer til rådighed. Det handler om, at havnen er ramme om den rette maritime klynge, der kan sikre alt lige fra proviantering, reparationer af trawl og til større ombygninger, så kunden kan få hele palletten og få udført reparationer og service i samme havn, som fangsten landes. Fiskeriet i Danmark er i høj grad begunstiget af den forarbejdningsindustri, der er placeret på havnene. Forarbejdningsindustrien sikrer, at Danmark kan producere nogle af de mest friske fisk til det europæiske konsummarked.

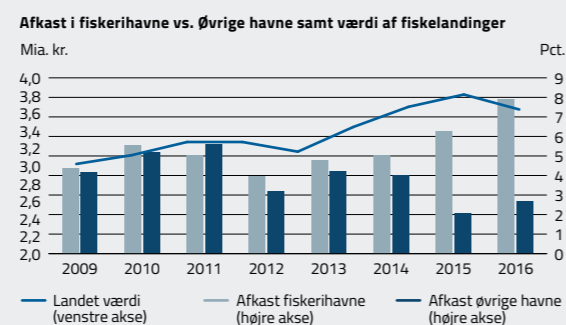
Hanstholm Havn har blandt andet fokus på at optimere hele fødekæden. Hanstholm Havn er i samarbejde med forskellige aktører indenfor fiskeriet i færd med at undersøge anvendelsen af afskær og andre restprodukter fra fisk. Den optimering skal være med til at sikre en god pris på fisken gennem hele fødekæden.

Fiskeriet er beskæftigelsesmæssigt et af de mindste erhverv, men det er produktionsmæssigt et af de største. Hvorfor? Fordi fødekæden er optimeret – transformeret. Den danske fiskeriklynge er enormt entreprenant. Hvor der i Sydeuropa skabes omkring et job på land pr. fisker, bliver der i Danmark skabt næsten 5,6 jobs pr. fisker.

Dekommissionering er en 500 mia. kr. branche

“Den mest effektive, mest moderne og mest miljørigtige ophugningsplads i Europa ... Valget af base begrundes yderligere med, at “det danske marked tilvejebringer optimale betingelser for effektiv bortskaffelse af farlige materialer og genanvendelse af de tunge materialer fra skibe, platforme eller borerigg.”

Det er Modern American Recyclings Services præsentation af deres forretningsmodel. Og det er i Danmark, de har valgt base – på Frederikshavn Havn. Frederikshavn Havn har transformeret sig og sikret sig en stor kunde. En kunde, der ser værdien af havnens og Danmarks tilbud. Et sikkert arbejdsmiljø med sikre arbejdsforhold, miljørigtig bortskaffelse af farlige materialer, mulighed for service 24/7.



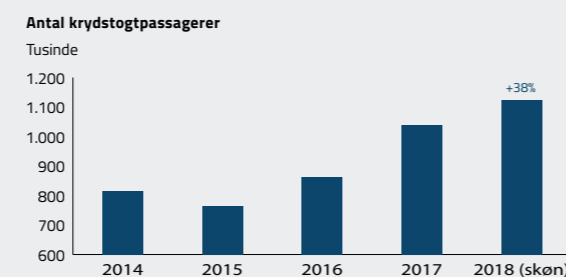
Anm.: En fiskerihavn er defineret ved at have registrerede landinger hos Landbrugsstyrelsen i det pågældende år.

Anm.: Afkast er beregnet som "resultat før finansielle poster/anlægsaktiver".

Kilde: Danske Havne, Finansiell Benchmark 2016 samt særindberetning og Landbrugsstyrelsen



Kilde: Danmarks Statistik (SKIB 421, SKIB 72) samt Danske Havne



Kilde: Danske Havne særindberetning

Flere danske havne har rustet sig til en situation, hvor "fremtidens milliardmarked" inden for miljørigtig dekommissionering af havvindmøller og udtjente olie- og gasplatforme fra Nordsøen tager fart.

Med havnenes rettidige omhu kan Danmark gå fra at være en beskeden maritim ophugningsnation til at være en betydelig en af slagsen.

Transformation handler ikke kun om kroner og ører, men også om arbejdspladser til hele Danmark. I takt med det stigende antal ophugninger og dekommissioneringer, der kan forventes, vil havnene være naturlige trækplastre for dygtige folk i både blue collar og white collar jobs. En helt naturlig fremgang i jobefterspørgsel i hele Danmark.

Der var en gang ... krydstogtseventyret

1 mio. krydstogtskib sejlede ind i de danske havne i 2017. Det var rekord. Med 1,1 mio. krydstogtturister tegner 2018 til at blive endnu et rekordår for den danske krydstogtturisme, og væksten ser ud til at fortsætte også i de kommende år.

Copenhagen Malmö Port er nordens største krydstogtsdestination og buldrer derudaf. I 2017 ankom et rekordantal krydstogtskibe til Copenhagen Malmø Port med 825.00 krydstogtskibe.

Det er et marked, hvor der er plads til mange aktører. Flere danske havne har derfor de seneste år transformeret sig til at blive krydstogthavne.

Havnene, byerne, virksomhederne og turistorganisationerne har samarbejdet og tegnet Danmark ind på krydstogtskortet. Det er en gevinst for hele Danmark.

I de kommende år vil der være 14 havne, der tager imod krydstogtskibe. Fra den helt nye i klassen, Kolding Havn,

der tager imod sit første krydstogtskib i 2019 til mere etablerede havne, som Skagen, Aarhus, Rønne og Aalborg Havn, der alle slår rekorder i 2018.

De mange krydstogtskibe bliver også taget imod med åbne arme af byernes handelsliv. Den positive effekt skal ikke undervurderes. I gennemsnit spenderer krydstogtskibe nemlig omkring 42 pct. af deres penge på land.

“80 pct. af Danmarks udenrigshandel går gennem havnene. Godsomsætningen lå i 2016 på 95,7 mio. ton. Det er 17,3 ton per dansker

2019 ser også ud til at blive et velbesøgt år med nye havne som krydstogtsdestinationer og flere calls på de eksisterende destinationer. Eventyret fortsætter.

Godsomsætningen – støt stigende siden krisen

Det går aktivitetsmæssigt fremad med godsmængderne. Den generelle makroøkonomiske udvikling sætter sig nu tydelige spor i havnenes godsaktiviteter. Der er vækst på alle fronter i de klassiske godstyper som stykgods, containere og fast bulk.

Niveauet fra før krisen er dog stadig ikke i syne i den samlede omsætning. Men flere havne har haft rekordår.

I 2017 blev der løftet det største antal containere over kaj i en dansk havn nogensinde. Det er mere end før-krise niveau. I 2017 løftedes der i Aarhus Havn 3.684.000 tons containergods med containerkranerne. Det satte ikke alene Danmarksrekord, men realiserede også en vækst på 14,1 pct. i forhold til året før. Containeromsætningen sikrede en samlet stigning i godsomsætningen på 4,9 pct., når alle Aarhus Havns forretningsområder blev lagt sammen.

Samtidig er der dukket nye forretningsmuligheder op. Havnene har været dygtige til at gribe disse og så at sige få flere ben at stå på ud over alene mængden af gods over kaj. Det er her transformationen for alvor har givet sig til udtryk. Havnene har været, og er, parate til navigere i de store strukturelle forandringer og evnet at fange mulighederne. →



“ **Potentialet for Ocean economy beløber sig til tre mia. dollars og 40 mio. vil være beskæftiget indenfor Ocean economy i 2030**



Ocean economy – open ocean – open party og hvad bliver det næste?

Nye begreber – nye forretningsområder. OECD ser stort potentiale i Ocean economy. I 2010 var der 31 mio. beskæftigede inden for Ocean economy. Det tal stiger til 40 mio. i 2030, ifølge OECD rapporten, Ocean Economy 2030. Økonomisk står væksten til at blive endnu mere markant. Alene bidraget til den globale værditilvækst vil frem til 2030 blive fordoblet i forhold til 2010 og udgøre tre mia. dollars.

Med havnenes evne til transformation tegner det til, at der vil være grundlag for værdiskabelse for havnene også i de perspektiver. Det er danske havnes modus operandi. At skabe merværdi. Merværdi for virksomheder, der er kunder i havnene. Merværdi lokalt og regionalt i form af jobskabelse og vækst. Merværdi for havnen selv. Forudsigelsen fra OECD's økonomer rummer et enormt potentiale for Det Blå Danmark.

Bare inden for havvind ventes der en 12-dobling til 438.000 fuldtidsjob, og havvind vil vokse i perioden fra under 1 pct. til 8 pct. af den globale havbaserede økonomi. Det svarer ifølge OECD til en værditilvækst på 1.500 mia. kr. Danmark er i front på havvind. De danske havne er stærke udgangspunkter.

Esbjerg Havn har været en af Danmarks største fiskerihavne. Men fiskeriet faldt bort og Esbjerg Havn har på ganske få årtier transformeret sig, fra en fiskerihavn til at blive Danmarks energihovedstad, da havnen også er servicehub for dansk olie- og gasaktivitet. Og udviklingen fortsætter. På Esbjerg Havn ligger Nordeuropas førende offshorevindklynger og i takt med, at lande omkring Nordsøen etablerer offshore vindmølleparker, har Esbjerg Havn draget fordel af sin ekspertise. Esbjerg Havn udvikler fortsat havnearealer for at give virksomhederne i offshoreklyngen rammerne til at udvikle offshoreklyngens aktiviteter og serviceniveau. Det er en dansk styrkeposition.

Recycling og cirkulær økonomi

Der er også et stort uudnyttet potentiale inden for genanvendelse. Selvom fx boxmadrasser og bilsæder består af samme materiale, er det kun bilsæder, der genbruges. Genbrug af boxmadrasser er ikke rentabelt, endnu. Flere danske havne har omstillet sig, så de er blevet stærke spillere inden for genindvinding.

Grenaa Havn har recycle & waste management, som én af deres kerneaktiviteter. Flere forskellige virksomheder er med til at drive den udvikling på Grenaa Havn herunder blandt andet Fornæs ApS ét af Danmarks førende ophugningsværfter sammen med Fortum Waste Solutions og Stena Recycling.

“ **Rent faktisk er 2/3 af offshore vindkapaciteten i Europa blevet udskibet fra Esbjerg Havn**

Det er rigtigt set, og potentialet er stort, så der skal udvikles mere og arbejdes mere. I stedet for blot at brænde affaldet af, skal der større fokus på recycling og upcycling. Havnene er godt i gang med den transformation.

Havne beskæftiger 5-10-15 pct. af den lokale arbejdsstyrke og har en værditilvækst på 119 mia. kr.

Hvor mange er ansat direkte i de danske erhvervshavne? Svaret er godt 1.200 medarbejdere. Hvor mange beskæftiger Det Blå Danmark? Svaret er små 10 pct. af den samlede beskæftigelse i de respektive havnekommuner. Målt ved værditilvækst tjener erhvervshavnene 60 mia. kr. og inklusiv afledte virkninger 119 mia. kr. Målt pr. beskæftiget er det 646.078 kr., hvilket er relativt meget sammenlignet med andre erhvervsområder. Det tilsvarende nationale gennemsnit for bruttoværditilvækst pr. beskæftiget i Danmark er på 607.656 kr.

Danske Havne har i 2017 fået gennemført en analyse af Syddansk Universitet og Center for Regional- og Turismeforskning. Den viser, hvad de danske erhvervshavne reelt set betyder lokalt, regional og nationalt. Det er flotte tal. Analyserne for de respektive medlemmer viser samstemmende, at havnene har en markant betydning for den lokale og regionale økonomi og beskæftigelse.

Tallene for de danske erhvervshavne tydeliggør, at havnene og alle virksomhederne på havnene spiller en væsentlig rolle for beskæftigelsen, værditilvæksten og skatteprovenuet. Transporterhvervet er en uundværlig del af en globa-

liseret verden. De solide tal er også vigtige i den forstand, at det er afgørende, at både politikere, erhvervsliv og borgere forstår havnenes virke.

Den transformation havnene er inde i, taler for, at en tilsvarende analyse om 10 år vil give et billede af den danske havnesektor med en endnu større betydning, end man ser nu. Søtransport er både datidens og fremtidens transportform. Vejnettet i store dele af Europa er allerede plaget af trængsel, og miljømæssigt er der heller ingen tvivl om, at søtransporten fortsat vil være en attraktiv transportform.

“ **De danske erhvervshavne beskæftiger op mod 5-10-15 pct. af den lokale arbejdsstyrke. Målt på værditilvækst tjener erhvervshavnene op mod 119 mia. kr.**

Danske Havne fylder 100 år

– ingen brancheorganisation uden dets medlemmer. Her er medlemmernes rejse

Danske Havne fylder 100 år. Uden Danske Havnes stærke og omstillingsparate medlemmer ville Danske Havne ikke være den brancheorganisation, vi er i dag. Derfor er det en god anledning til at fejre brancheorganisationens medlemmer. Fejre den rejse medlemmerne har været på og se både tilbage og frem. Se, hvordan medlemmerne har transformeret sig over tid, og hvor de er på vej hen.

For nogle medlemmer har rejsen været fra fisk til energi-monopol, for andre har det handlet om en fysisk rejse, hvor det meste af havnen simpelthen er flyttet fra indre by til nye større områder med plads til nye opgaver, og for helt andre har rejsen været en specialisering inden for en århundrede lang tradition for fiskeri. Her er en samling af unikke eksempler på transformation. God læselyst.



Københavns Havn

- Fra Hovedstadshavn til regional havn



Københavns Havn har udviklet sig stødt op gennem århundrederne med Frihavn og mange aktiviteter. Havnen producerer i dag mere men på mindre arealer. Mange typer last transporteres stadig gennem havnen, alt fra råmaterialer til færdige forbrugsvarer. I 2001 blev CMP en international regional havn ved dannelsen af CMP, sammen med Malmö Havn. Herefter blev havnen specialiseret på forskellige områder; i Malmø er Nordens største hub for nye biler etableret, mens København er blevet udviklet til Nordens største krydstogthavn.

CEO i CMP, Barbara Scheel Agersnap:

Transformation er en konstant. Og tempoet for den accelereres. Oftest er man først klar over, at man har gennemgået en væsentlig udvikling, når man er på den anden side af den. Men vi planlægger for ændringer, så godt som vi kan, og omfavner dem gerne: ved at orientere os mere mod omverdenen, ved at styrke de kompetencer vi mener bliver endnu mere nødvendige, og ved at tilpasse os den nye virkelighed.



Faktaboks Københavns Havn:

Havnens størrelse: 1,5 mio. m ² (København)		
Planlagt udvidelse: 0,5 mio. m ²		
Omsætning	2010: 675	2016: 812 (mio. SEK).
Gods København	2011: 6.100	2016: 7.000 (1.000 ton)
Krydstogt	2011: 819.000	2017: 850.000 (Antal passagerer)

Esbjerg Havn

fra fiskeri til energi



Esbjerg Havn er et klassisk eksempel på en havn som har gennemgået store forandringer igennem tiden. Startende i slutningen af 1800 tallet med eksport af landbrugsprodukter, import af kul, til i en periode at være Europas største fiskerihavn, offshore olie & gas og nu stor havn omkring havvind.

Det har ændret opgaverne på havnen, og fx lægger samarbejdspartnerne, som ofte er multinationale selskaber, vægt på professionalisme, service og moderne faciliteter. Esbjerg Havn skal fortsat være en agil havn. En agil havn, der fanger de forretningsmuligheder, der kommer. En moderne havn er en agil havn, der er ikke noget alternativ.

Havnedirektør i Esbjerg Havn, Ole Ingrisich:

Det store spørgsmål er, om man kan planlægge skift i forretningsområder – og der må jeg sige NEJ. Det drejer sig om at opbygge evner og kompetencer, så man kan fange de forretningsmuligheder, der kommer. Det rigtige ord er agilitet – og det gælder alle områder af havnen som organisation, risikovillighed, investeringer, forretningsmodeller, ejerform, infrastruktur, mv.



Faktaboks Esbjerg Havn:

Havnens størrelse: 4,5 mio. m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020 175.000 m ²		
Omsætning:	2010: 140,1	2017: 235,5 (mio. kr.)
ROI:		2016: 8,4 %
Gods:	2010: 3.505	2017: 4.519 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 1.386	2017: 1.439 (ton)
Fisk værdi:	2010: 28,2	2017: 52,3 (mio. kr.)
Anløb skib:	2010: 3.810	2017: 5.867 (antal)
Anløb færge:	2010: 14.461	2017: 15.597 (antal)
Krydstogt:	2012: 4	2017: 3 (antal anløb)

Aarhus Havn

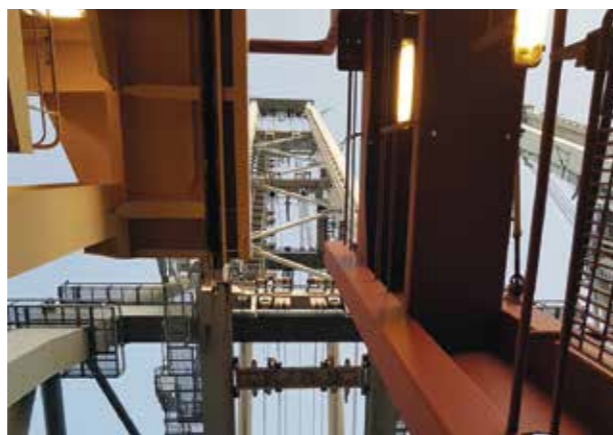
Danmarks internationale havn



Danmarks største containerhavn og største offentlige bulkhavn har udviklet sig fra 1400-tallets å-havn til Danmarks internationale havn med rutenetværk til det meste af verden. En markant transformation begyndte i 2001, da Østhavnen stod klar, og APM Terminals tog en ny containerterminal i brug. I 2018 åbnede en ny Omniterminal, og i 2020 rykker også den bynære færgetrafik til en ny færgeterminal på Østhavnen. Transformationen fortsætter mod øst med en planlagt udvidelse på 1,4 mio. m². Aarhus Havn bidrager med 6 mia. kr. om året til landets samlede værditilvækst, ligesom havnens aktiviteter skaber ca. 10.000 arbejdspladser.

Havnedirektør i Aarhus Havn, Jakob Flyvbjerg Christensen:

Hos Aarhus Havn handler transformation både om havnearealer, godstyper og infrastruktur. Også de kommende år vil stå i udvidelsens tegn. Nye godstyper er i positiv udvikling, og jeg ser konturerne af en betydelig biobrændselsterminal i horisonten. Måske – på længere sigt – også et af landets største færgekneudepunkter. Inden da skal Aarhus have sin Marselistunnel – et stort, men nødvendigt byggeprojekt.



Faktaboks Aarhus Havn:

Aarhus Havns størrelse i mio. m ²	2010: 2,6	2017: 2,8
Planlagt udvidelse til 2020 i mio. m ²		0,2
Planlagt udvidelse til 2050 i mio. m ²		1,4
Omsætning i mio. kr.	249,3	271,5
Anlægsaktiver i mio. kr.	1.762	2.009
Gods i 1.000 tons	9.691	8.628
Fast bulk i 1.000 tons	2.221	3.016
I containere 1.000 tons	3.260	3.668
Containere i 1.000 teus	446	511
Antal anløb	6.662	6.753
Antal personbiler i 1.000	477	1.227
Antal passagerer i 1.000	1.277	2.878

Aalborg Havn A/S

Den Intelligente Havn



Aalborg Havn er en af Danmarks førende erhvervshavne og Danmark store indlandshavn. Placeringen midt i Limfjorden gør havnen til Nordjyllands trafikale knudepunkt for gods-transport via både vand, vej og jernbane.

I de senere år har Aalborg Havn undergået en markant udvikling fra traditionel havn til videns- og udviklingsbaseret virksomhed. Med udgangspunkt i strategien "Den Intelligente Havn" arbejder havnen med drift, idéer og løsninger, som kombinerer virksomheders og samfundets behov på en måde, der skaber værdi, viden og udvikling i erhvervslivet og samfundet generelt.

Adm. direktør i Aalborg Havn, Claus Holstein:

Transformation handler om evnen til at tilpasse sig den konstante forandring i markedet og samfundet. "Den Intelligente Havn" fokuserer ikke kun på at være en stærk og veldrevet virksomhed. Den bidrager også til de kommunale og regionale udviklingsmål via samarbejde med de virksomheder og institutioner, der er afhængige af havnens ydelser og beliggenhed.



Faktaboks Aalborg Havn A/S:

Havnens størrelse: 5,3 mio. m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 1,1 mio. m ²		
Omsætning:	2010: 112,8	2017: 197,4 (mio. kr.)
ROI:		2016: 4,7 pct.
Gods:	2010: 2.725	2017: 3.094 (1.000 ton)
Skipsanløb:	2010: 936	2017: 1.101 (antal)
Krydstogt:	2014: 1	2017: 35 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 11,3 pct. (Oplandsanalyse tal)
Containere		2017: 60.500 TEU
Jernbane anløb		2017: 120 stk.

LINDØ port of ODENSE A/S



Danmarks tredjestørste havn er en sammenlægning af Odense Havn og Lindø Industripark A/S med tre terminaler på i alt 6.4 mio. m2 areal, 190.000 m2 bygninger og bl.a. en 1200 tons portalkran.

Aktiviteterne rummer løsgods som skrot, sømaterialer og forbrændingsmaterialer samt maritim- og offshoreaktiviteter med fokus på værftsreparation og vindmølleindustri. Havnen etablerer p.t. 400.000 m2 ny havneterminal med en kilometer ny kaj, og derudover konverteres store landarealer til industriareal. På terminalen i Odense er byomdannelsen i fuld gang – her opstår en helt ny bydel med boliger, cafe'liv og erhverv.

Adm. direktør i Lindø, Carsten Aa:

Havnebranchen er hele tiden i udvikling – man skal ikke bare være med, man skal være på forkant. For det værste ville være, at kunder fandt løsninger udenfor Danmark. Så vi vil bidrage til udviklingen i de blå brancher, vi vil tiltrække virksomheder, der skaber arbejdspladser – og vi vil tænke fremad og tænke stort, for det er vejen frem.



Faktaboks Lindø:

Havnens størrelse:	6,4 mio. m2
Planlagt udvidelse frem til 2020:	400.000 m2
Omsætning:	2017: 214,5 (mio. kr.)
ROI:	2017: 3,11 pct.
Gods:	2017: 2.339 (1.000 ton)
Skibsanløb:	2017: 1.488 (antal)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2017: 5,4 pct. (Oplandsanalysetal)

ADP A/S



ADP A/S har siden år 2000 ejet og drevet erhvervshavnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart. De tre havne er med en central beliggenhed vigtige knudepunkter i dansk infrastruktur. Med en årlig godsomsætning på ca. 8.6 mio. tons hører ADP til blandt Danmarks største havne.

Med afsæt i en større udviklingsstrategi omlægger ADP i disse år arealer og faciliteter på både Fredericia og Nyborg Havn for at optimere havnene til fremtidens godsmængder som fx biobrændsel og genanvendeligt materiale. Fredericia Havn kobles med Taulov Dry Port, som er et 700.000 m2 stort baglandsareal, hvor moderne lager- og logistikfaciliteter og muligheder for omladning af gods mellem havn, jernbane og vej skal sikre effektive transport- og logistikløsninger.

ADP etablerede i oktober 2017 et joint venture med Danmarks største pensionselskab, PFA. Joint venture samarbejdet er ét af de første OPP af sin art i den danske havnesektor.

CEO i ADP A/S, Nils Skeby:

Vi er ret stolte over, at vi er det første havneselskab i Danmark, som er lykkedes med at få danske pensionsmidler ind

i havnesektoren. I vores joint venture samarbejde med PFA bliver der over de næste 10 år investeret mellem 1,5 – 2,0 mia. kr. i Taulov Dry Port. Afsættet for de store investeringer er beliggenheden i et europæisk transportknudepunkt, hvor store godsmængder over de kommende år vil konsolideres.

Fredericia Havn - Danmarks multimodale knudepunkt

Fredericia Havn ligger centralt i Region Syddanmark med en placering i EU's transportkorridor med nem adgang til motorvejs- og jernbanenettet. Havnen har et 360 graders opland med en høj koncentration af den danske transport- og logistiksektor.



Hirtshals Havn Den logiske begrundelse er konstant



Hirtshals Havn har ikke været igennem en transformationsproces, men har været kendetegnet ved en løbende udvikling og vækst siden ibrugtagningen i 1929. Havnen er bygget som fiskerihavn, og allerede få år efter ibrugtagningen åbnede den første færgerute til Norge. Havnens logiske begrundelse har således stået klar for såvel fiskerisektoren som for godstransporten og passagertrafikken fra første dag. Dette logiske udgangspunkt vil også i fremtiden være grundlaget for udvikling og vækst i Hirtshals, og for den kontinuerlige proces, der vil skabe forandringerne fra en dristigt anlagt havn i Nordjylland til fremtidens intermodale logistikcenter i hjertet af Skandinavien.

Adm. direktør i Hirtshals Havn, Jens Kirketerp Jensen:

For mig er der med transformation af havne ikke tale om en rejse fra et sted til et andet, men om en kontinuerlig bevægelse fra en fortid til en fremtid. Vi må som havne konstant forholde os dynamisk til fremtiden, og kombinere den med den enkelte havns DNA. De havne der forstår at identificere kernen i deres berettigelse og forstår deres geografiske loka-



liserings, vil komme igennem den kontinuerlige proces, der vil skabe fremtidens "havne".

Faktaboks Hirtshals Havn:

Havnens størrelse:	1,1 mio. m2
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m2
Omsætning:	2010: 54,2 2016: 76,6 (mio. kr.)
ROI:	2016: 3,2 pct.
Gods:	2010: 1.307 2017: 1.920 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 51.900 2017: 64.100 (ton)
Fisk værdi:	2010: 416 2017: 479 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 2.298 2016: 2.613 (antal)
Lastbilenheder:	2010: 101.000 2017: 142.000 (enheder)
Passagerer:	2010: 2.079 2017: 2.419 (1.000 stk.)

Fredericia Havn er blandt de største havne for im- og eksport, og forretningen er koncentreret om container, Ro/Ro, projektlaster, tør- og flydende bulk. ADP leverer dog ikke kun havneinfrastruktur, men er også en samarbejdspartner, som tænker 360 grader rundt om kundernes transport- og logistikudfordringer. Her sættes havn og Taulov Dry Port i spil til at skabe effektive transport- og logistikløsninger.

Nyborg Havn

Nyborg Havn er med store åbne arealer egnet til projektlaster eller gods, der kræver plads. Tilflytningen af virksomheder er stigende, hvilket også har en positiv effekt på godsmængderne.



Faktaboks	Fredericia Havn (inkl. Middelfart Trafikhavn)	Nyborg Havn
Havnens størrelse	784.721 m2	359.466 m2
Planlagt udvidelse frem til 2020	Taulov Dry Port: 700.000 m2	
Omsætning (mio. kr.)	2010: 89,7 2017: 88,1	2010: 22,2 2017: 17,37
Godsomsætning (1.000 tons)	2010: 13.085 2017: 7.325	2010: 634 2017: 926
Anløb / erhvervshavne	2010: 1.814 2017: 985	2010: 499 2017: 489
Anløb / krydstogt	2017: 8 anløb	
Beskæftigelsesvirkninger, lokalt 21 % (Oplandsanalysetal)		

Kombinationen af tre havne med central placering i forhold til det danske motorvejsnet adskiller ADP fra andre havne. Middelfart Trafikhavn har gode pakhusfaciliteter og ligger centralt placeret i forhold til Fredericia Havn.

De tre havne har hver deres styrker og i vækstsammenhæng giver dette nogle unikke fordele.

Frederikshavn Havn

Havneudvidelse som kickstarter for transformation



Med den igangværende havneudvidelse har Frederikshavn Havn kickstartet en transformation ved at investere i faciliteter og kapacitet i en skala (fx 14 meter vanddybde), som har tiltrukket såvel danske som udenlandske storspillere til havnen. Transformationen berører både eksisterende forretningsområder (fx miljørigtig ophugning og genvinding af skibe og borerigge), som styrkes og bringes op på et helt andet niveau og helt nye forretningsområder som fx olie, biomasse og LNG. Fællesnævneren er, at havnen bliver mødt med nye opgaver og krav bl.a. i forhold til internationalisering, professionalismisme, moderne faciliteter, miljø og sikkerhed samt service 24/7.

Havnedirektør i Frederikshavn Havn, Mikkel Seedorff Sørensen:
Vi har hele tiden kørt efter parolen, at hvis ikke vi udvikler havnen, så afvikler vi den.

Derfor har vi også fulgt markedsudviklingen nøje og samstemt den med havnens strategiske fokusområder, så vi bl.a. med investeringen i havneudvidelsen har rustet os til fremti-

den. Transformation drejer sig i høj grad om at være omstillingsparat på alle fronter og gribe de nye forretningsmuligheder som fx markedsudviklingen og øget internationalisering bringer med sig.

Faktaboks Frederikshavn Havn

Havnens størrelse: 1,17 mio. m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 330.000 m ²		
Omsætning:	2010: 50,2	2017: 66,9 (mio. kr.)
ROI:		2017: 1,7 (pct.)
Gods:	2010: 2.408	2017: 2.854,256 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 0 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0 (mio. kr.)
Skibsanløb:	2010: 4.657	2017: 3.985 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 19,8 pct.

Rønne Havn A/S



Rønne Havn A/S påbegyndte medio oktober 2017 den første af sin fire faser store udvidelse af erhvervshavnen. Det er et transformeringsprojekt der handler om at fastholde forretningsområder og tiltrække nye. Konkret betyder det, at havnen allerede fra 1. juni 2019 har en ny 300 meter multipurpose-kaj klar til brug, som kan tage imod forskellige typer af fartøjer på op til 350 meter, fordi vi blandt andet også forbedrer havnens manøvrerum og øger vanddybden til 11 meter.

Adm. direktør i Rønne Havn, Thomas Bendtsen:

Transformation er i den grad et ord der beskriver den enorme udvikling, som Rønne Havn A/S har været igennem i de sidste 6 år og som nu munder ud i en realisering af havneudvidelsen. Set i et lokal-samfundsperspektiv, er vi nødt til at forandre for at bevare. Vi kunne konstatere at vores havn blev for lille til at kunne tage imod de stadig større fartøjer – derfor måtte vi bringe os i position til at kunne udvide erhvervshavnen. Hele forløbet frem mod realiseringen af udvidelsen har været én stor transformationsproces for hele organisationen og bestyrelsen, udtaler Thomas Bendtsen, CEO for Rønne Havn A/S.

Faktaboks Rønne Havn A/S:

Havnens størrelse: 580.000 m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 150.000 m ²		
Omsætning:	2010: 46	2017: 56,8 (mio. kr.)
ROI:		2017: 8,6 pct.
Gods:	2010: 1.336	2017: 1.600 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 2.057	2017: 7.129 (ton)
Fisk værdi:	2010: 16,4	2017: 14,7 (mio. kr.)
Skibsanløb:	2010: 3.119	2017: 3.152 (antal)
Krydstogtanløb:	2014: 27	2017: 26 (antal)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 14,7 pct. (Oplandsanalyse tal)

Grenaa Havn

Fra lokal å-havn til professionel erhvervs- & industrihavn



Gennem Grenaa Havns mere end 200 år lange historie har havnen udviklet sig støt i etaper fra at være en lille lokal å-havn til krigshavn og for en periode til en af Danmarks fem største fiskerihavne. Havnen blev på land sat på skinner med en jernbaneforbindelse til Randers og på vandet forbundet via færgeruter såvel i Danmark som i Skandinavien. I takt med at fiskeriet i Grenaa over årene er faldet har mod, drivkraft og en målrettet indsats resulteret i, at Norddjurs i dag kan være stolte af den innovative havn, der pryder spidsen af Jylland.

Adm. direktør i Grenaa Havn A/S, Henrik Carstensen:

Igennem den seneste tid har Grenaa Havn iværksat en ny differentieret fokusstrategi med kunden i centrum. Grenaa Havn satser målrettet på at udvikle sine syv dedikerede fokusområder heriblandt markedet for stacking & maintenance samt cirkulær økonomi. Grenaa Havn går langt for at understøtte sine kunders forretning. Stor fleksibilitet og en stærk dialog danner basis for at realisere potentialer og samtidig udvikle havnen yderligere.

Faktaboks Grenaa Havn:

Havnens størrelse: 1,4 mio. m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 0 m ²		
Omsætning:	2010: 42,3	2016: 52,7 (mio. kr.)
ROI:		2016: 4,1 pct.
Gods:	2010: 1.250	2016: 1.350 (1.000 ton)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 16,9 pct.

Skagen Havn

En erhvervshavn i international klasse



Fiskeriet er kernen på Skagen Havn og en del af havnens og Skagens DNA. Havnen er Danmarks største fiskerihavn og Europas største center for pelagisk fiskeri. Alene siden 2016 er der sket solide udvidelser af Skagen Havn for at sikre de bedste vækstbetingelser og skabe optimale rammer for aktører på havnen. Skagen Havn er et geografisk knudepunkt på toppen af Danmark for skibstrafikken mellem Østersøen og Nordsøen. Potentialerne i denne unikke placering udnytter Skagen Havn ved i dag at have en erhvervsstruktur, der ikke kun er centreret om fiskeri & forarbejdning men også om maritim service, gods & bunkring og krydstogt & oplevesøkonomi.

Havnedirektør i Skagen Havn, Willy B. Hansen:

I 2010 gik vi fra at være en fiskerihavn, hvis nøgletal fulgte de skiftende konjunkturer i fiskeriet til at være en erhvervshavn med fire store forretningsområder. Det er en forandring, som er så stor, at den ændrer vores mål, brand og kerneforretningsområde, hvilket i min optik definerer en transformation. Vores største forretning er stadig fiskeriet, men vi har

vækstet markant ved at skabe plads til nye forretningsmuligheder, der betyder, at vi ikke kun har et men fire solide ben at stå på og en etape 3 havneudvidelse på vej.

Faktaboks Skagen Havn:

Havnens størrelse: 1,33 mio. m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 190.000 m ²		
Omsætning:	2010: 30,3	2016: 42,7 (mio. kr.)
ROI:		2016: 1,6 pct.
Gods:	2010: 293	2017: 198 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 371	2017: 393 (1.000 ton)
Fisk værdi:	2010: 831,7	2017: 922 (mio. kr.)
Skibsanløb:	2010: 459	2017: 510
Krydstogt (antal anløb):	2014: 10 (1.966 pax)	2017: 31 (33.088 pax)

Thyborøn Havn

Fra fiskeri til meget mere



Thyborøn Havn har sin oprindelse i fiskeriet. Havnen blev grundlagt i 1914 som en af de første fiskerihavne på den Jyske Vestkyst. Fiskeriet betyder fortsat rigtig meget i Thyborøn, som i dag er Danmarks tredje største fiskerihavn. Thyborøn Havn står i dag på flere ben, hvor godsaktiviteter får en større og større betydning.

Det har betydet en udvikling og udvidelse af havnen, hvor samarbejdet med og mellem kunderne får større og større vægt, hvor krav til besejling af havnen, baglandsarealer til håndtering af gods og ISPS-områder fylder mere og mere. Der skal i dag være fokus på mange flere relationer og samarbejdsflader end tidligere.

Havnedirektør i Thyborøn Havn, Jesper Holt Jensen:

Transformation for mig er først og fremmest en strategisk satsning på at ville mere i morgen end i dag. Der skal være en investerings- og risikovillighed og økonomi til at udvikle nye forretningsområder. Og så skal man frem for alt sørge for, at havnen er gearet til at gribe chancen og reagere hurtigt, når nye muligheder dukker op. Strategien skal give retning –



men også åbne for fleksibilitet.

Faktaboks Thyborøn Havn:

Havnens størrelse:	990.000 m ² /5,5 km. kaj anlæg	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 30.9	2017: 43.9 (mio. kr.)
ROI:	2010: 6.5	2017: 6.5 pct.
Gods:	2010: 602	2017: 1.780 (1000 ton)
Fisk vægt:	2010: 277.738	2017: 309.599 (ton)
Fisk værdi:	2010: 684,6	2017: 805,9 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 5.330	2017: 4160 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2010: 14,3	2017: 14,3 pct.

Hvide Sande Havn

Flere "varer på hylderne"



Hvide Sande Havns hovedtransformation fandt sted i perioden 2011 – 2013, hvor der gennemførtes en markant forbedring af besejlingsforholdene med tilhørende nye havnefaciliteter. Anlæggene bestod i nye moler og havneafsnit samt uddybning op til 7 meters vanddybde. Havnen overtog også al oprensning af indsejling og bassiner. I de efterfølgende år er der løbende fulgt op med såvel nye som forbedrede faciliteter.

Indtil 2013 var Hvide Sande Havn stort set udelukkende en fiskerihavn. De nye anlæg og faciliteter er grundlaget for, at Havnen har kunnet udvikles bredt inden for de 4 centrale forretningsområder: Fortsat fiskeriudvikling, Transport (trafikhavn), Offshore service, og turisme

Havnedirektør i Hvide Sande Havn, Steen Davidsen:

Med afsæt i Havnens styrker og potentialer handler det om at tage bestik af markedssituationen og de forretningsmuligheder der opstår – og at agere på grundlag af det! Havnens rolle vil være både som aktør og som aktiv deltager i et maritimt netværk, der skaber fælles ejerskab og ansvar for



udviklingen. Herunder ansvaret for, at kompetencer og faciliteter er til stede, når efterspørgslen er der.

Faktaboks Hvide Sande Havn

Havnens størrelse:	1 mio. m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	100.000 m ²	
Omsætning:	2010: 12	2017: 38,8 (mio. kr.)
Gods:	2010: 10	2017: 163 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 49.662	2017: 51.969 (ton)
Fisk værdi:	2010: 172,8	2017: 218,4 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 4	2017: 85 (antal)
Fiskefartøjer samt anløb til værfter:	2014: 3-4000	2017: 3-4000 (antal)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2010: 2,8	2017: 2,8 pct.

Køge Havn

fra søvning provinshavn til nyt vækstcentrum



Køge Havn er ikke blot en af Danmarks ældste havne – med den igangværende udvidelse på 700.000 kvadratmeter står Køge Havn også til at blive en af Danmarks største havne. Og det er resultatet af en transformation, der har krævet både mod og milliarder. Omkring årtusindeskiftet var Køge Havn mere under afvikling end i udvikling. Men så gav bystyret i Køge grønt lys til at udvikle Skandinavisk Transport Center og sætte fokus på Køge Havn, og i dag har store logistikvirksomheder taget over, hvor de gamle industrivirksomheder slap, og bragt livet tilbage til Køge Havn.

Direktør i Køge Havn og Skandinavisk Transport Center, Thomas Elm Kampmann:

For os har det handlet om at se på vækstmulighederne for hele området – ikke blot havnen. Vi har gentænkt, hvad en moderne havn skal tilbyde sine kunder, og ikke blot investeret i nye kraner og kaj anlæg, men også sikret en ideel infrastruktur med tilslutning til motorvejsnettet og 2,5 mio. kvadratmeter erhvervsareal i Skandinavisk Transport Center. På den måde har vi ikke bare udviklet havnen, men skabt en af



Danmarks største transport- og logistikkllynger og det perfekte hub for skibstrafik, jernbanegods og motorvejstransport.

Faktaboks Køge Havn:

Havnens størrelse:	325.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2022:	650.000 m ²	
Omsætning:	2010: 31.4	2017: 35,1 (mio. kr.)
ROI:	2010: 9,1	2017: 9,1 pct.
Gods:	2010: 1.698	2016: 2.079 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 3.339	2017: 1.552 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0,2	2017: 0,07 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 1.147	2017: 1.065 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2010: 10,6	2017: 10,6 pct.
		(Oplandsanalyse tal)

Hanstholm Havn



Hanstholm Havn er historien om landets yngste havn, der blev formet på Danmarks mest udsatte sted på grund af de kraftige bølger. Trods sine kun 50 år har en stormende udvikling skabt behov for en udvidelse, der kan fremtidssikre havnen og styrke dens attraktive placering.

I Hanstholm er kursen derfor sat mod at blive Europas førende konsumfiskerihavn. En havn, hvor faciliteter er tidsvarende, hvor større fartøjer kan anløbe, og hvor virksomheder finder det attraktivt at kaste anker. Her får de bærende forretningsområder – fiskeri, transport og service – følgeskab af energi og akvakultur for at sikre en fremadsynet og innovativ havn.

Havnedirektør i Hanstholm Havn, Niels Clemensen:

Hos Hanstholm Havn handler transformation om fremsynethed, kvalitetssikring og bæredygtighed. Vi garanterer en høj kvalitet via en ubrudt kølekæde – fra fangst til spisebord, og via øget brug af fraskær sikrer vi den bedst mulige forædling. Samtidig skal vi være en attraktiv anløbshavn, hvor fiskeauktionens høje priser og vores ønske om at være en international port for godstransport er i fokus.



Faktaboks Hanstholm Havn

Havnens størrelse:	2,6 mio. m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	160.000 m ²	
Omsætning:	2010: 26.7	2017: 35.7 (mio. kr.)
ROI:	2010: 2,40	2017: 6,80 pct.
Gods:	2010: 271	2017: 274 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 168.291	2017: 244.053 (ton)
Fisk værdi:	2010: 729	2017: 1.035 (mio. kr.)
Skibsanløb Fiskefartøjer:	2010: ca. 7.000	2017: ca. 7.000 (antal)
Skibsanløb (Fragt- og tankskibe)	2010: 214	2017: 183 (antal)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2010: 10,5	2017: 10,5 pct.

Kalundborg Havn

– Fra færgehavn til industrihavn



I mange år var Kalundborg Havn karakteriseret af Kalundborg-Aarhus og Kalundborg-Juelsminde færgerne. I dag er kun Samsø-færgen tilbage, og færgehavnen er erstattet af en moderne industrihavn, der huser flere store produktionsvirksomheder. Her kan nævnes National Oilwell Varco, der producerer pipelines til offshore olie og gas, BASF og Avista Oil, der genraffinerer brugt smøreolie. Der, hvor Kalundborg-Aarhus-færgerne tidligere havde et færgeleje, er opmarchpladsen nu taget i anvendelse til Kalundborg Container Terminal, der har ugentlige anløb og blandt andet også tilbyder industrilagring af råvarer for virksomheder, som dermed ikke behøver at bruge egne ressourcer på at have et lager.

Havnedirektør i Kalundborg Havn, Bent Rasmussen:

Transformation er en betydelig og krævende øvelse. Det har vi været igennem, da vi skulle forandre arealanvendelsen fra færgelejer og opmarchområder til industriområder for nybyggeri af havnebrugende virksomheder. Samtidig har øvelsen også været at ændre indkomstdannelsen fra færger med en lind strøm af biler og gods til almindelige indtjenings- og forretningsmuligheder med investeringer, risikovillighed m.m.



Faktaboks Kalundborg Havn:

Havnens størrelse:	780.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	330.000 m ²	
Omsætning:	2010: 33.2	2016: 30.7 (mio. kr.)
ROI:	2016: 0,3 pct.	
Gods:	2010: 3.090	2016: 1.038 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 3.084	2016: 1.773 (antal)
Krydstogt:	2014: 5	2017: 6 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2017: 12,0 pct. (Oplandsanalyse)	

Kolding Havn

– den innovative logistikpartner



Store forandringer er sket på Kolding Havn siden indvielsen for 175 år siden; udvidelser, uddybninger og forbedringer. Kolding Havn er gået fra "blot" at være en havn til at være et trimodalt transportcenter, hvor både skib, tog og lastbil mødes. Kreaturmarked, saftstation og petroleumsanlæg er fortid og Kolding Havn er nu specialister i godstyper, såsom bulk, coils, papir, projektlaster og recycling.

Kolding Havn er i konstant udvikling og hele tiden på forkant med kommende tendenser – større skibe, specialgoods, moderne faciliteter og kundeservice 24/7. Omstillingsparathed, samarbejde og individuelle løsninger er alfa omega for at kunne forblive en moderne og innovativ erhvervshavn.

Havnedirektør i Kolding Havn, Anders Vangsbjerg Sørensen:

Transformation handler om, at vi som erhvervshavn er omstillingsparate i en sådan grad, at vi kan tilbyde kunderne de efterspurgte services. Markedet er i konstant forandring og dette betyder, at vi skal være specialister; som organisation skal vi have de rette og nyeste kompetencer og hele tiden tænke innovativt for at skabe den højeste værdi for kunden.



Faktaboks Kolding Havn:

Havnens størrelse:	525.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	65.000 m ²	
Omsætning:	2010: 29.2	2016: 29.3 (mio. kr.)
ROI:	2016: 6.3 (pct.)	
Gods:	2010: 979	2017: 1.310 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 520	2017: 513 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2017: 6,6 pct. (Oplandsanalyse)	

Randers Havn



Randers Havn, Danmarks eneste flodhavn, har siden vikingetiden haft afgørende betydning for byens udvikling og borgernes trivsel. Og da havnen i år 2000 blev omdannet til en virksomhed med professionel bestyrelse, skabte dette grundlaget for de seneste ti års arbejde med at udflytte havnen til en placering øst for byens centrum. Den nye havn, hvor cirka 20.000 m² blev klargjort i 2017, får svajebassin, bagland på 750.000 m², infrastruktur og optimale rammer til håndtering af bulkvarer til industri, byggeri og landbrug. Randers Havn har i mere end 1000 år være i konstant transformation, båret på vej af byens borgere, virksomheder, politikere og samfundsudviklingen.

Havnedirektør i Randers Havn, John Morgen:

Byomdannelse og havneudvikling har i Randers gået hånd i hånd. Når sådanne elementer integrerer, lykkes transformationen. På og omkring Randers Havn er i dag skabt et maritimt cluster, der samlet genererer seks pct. af kommunens arbejdspladser. Med udflytningen af havnen skaber vi de optimale rammer for at fortsætte denne udvikling i fremtiden.



Faktaboks Randers Havn:

Havnens størrelse:	3 mio. m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	100.000 m ² (yderligere 500.000 m ² er opkøbt og klargøres løbende)	
Omsætning:	2010: 23.6	2017: 27.8 (mio. kr.)
ROI:	2017: 9,2 pct.	
Gods:	2010: 1.106	2017: 1.229 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 480	2017: 463 (antal)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt	2017: 5,8 pct. (Oplandsanalyse tal)	

Vejle Havn

– Fra anløbssted til havn



I 1824 begyndte arbejdet på et havneanlæg i Vejle, og i 1826 stod havnen færdig til at modtage de første skibe. Selve havnebassinet var færdigt i 1827, det var 50 m bredt og 75 m langt. I dag er det den del af havnen, der betegnes Honnørkajen. Vejle Havn havde en stor import af bomuld til de nærliggende spindrier i Vejle, og i 1950'erne en opblomstrings-tid med eksport af brunkul. I 1970'erne bidrog Haahr Benzin tankanlæg til en fornyet vækst. Udvidelsen af Vejle Havn har stået på siden 1827, og planerne for endnu en udvidelse er ved at tage form. Det nyeste kajanlæg er på sydsiden af havnen, det er også her eventuelle nye udvidelser vil finde sted. Måske er Vejle Havn en af Danmarks ældste havne...?

Havnedirektør for Vejle Havn, Knud Vang Nielsen:

For mig er transformation at være lydhør over for, kundernes ønsker, og bevæge sig i den retning. Men det er også at se muligheder i nye havnerelaterede projekter, tilpasse sig konkurrencesituationen fra de nærliggende havne – samt samarbejde med kunder og kommunen om nye projekter, f.eks. klimasikring af Vejle By eller opførelse af nye siloer på havnearealet.



Faktaboks Vejle Havn:

Havnens størrelse:	526.700 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	40.000 m ²	
Omsætning:	2010: 23.8	2017: 22.4 (mio. kr.)
ROI:	2017: 1,9 pct.	
Gods:	2010: 726	2017: 787 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 390	2017: 372 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)

Aabenraa Havn



Aabenraa Havn har siden middelalderen haft stor betydning for lokalområdet. Dette er en position som havnen, der nu er en typisk østjysk havn i bunden af Danmarks dybeste fjord, har formået at fastholde.

Havnen har tilpasset sig ændringerne i lokalområdet og er i dag regionens vigtigste havn for råstoffer.

Historisk har der været udskibning af korn, foderstoffer og levende dyr til hele verdenen. Det er en nødvendig evne at kunne omstille sig for de danske havne, og en kernekompetence for Aabenraa Havn.

Havnedirektør i Aabenraa Havn, Henrik Thykjær:

Set på Aabenraa Havns udvikling gennem 800 år, er det ikke ordet transformation, jeg tænker på først, derimod tænker jeg på fleksibilitet og tilpasningsevne ift. samfundets udvikling som Aabenraa Havn sammen med Aabenraa by har udvist.



Faktaboks for Aabenraa Havn:

Havnens størrelse:	491.646 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	163.000 m ²	
Omsætning:	2010: 23,5	2017: 25,7 (mio.kr.)
ROI:		2016: 1,2 pct.
Gods:	2010: 1.096	2017: 1.553 (1.000 tons)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 0 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 306	2017: 343 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 5,1 pct. (Oplandsanalyse tal)

Korsør Havn



Korsør Havn er i bund og grund ikke inde i en transformationsproces. Vi er kommunens havn og vores ambition er at levere de klassiske kerneydelser for en havn. Vi har en god forretning, men ingen muligheder for at udvide den, da vi er fuldstændig omkranset af byen.

Havnedirektør i Korsør Havn, Jimmi Jørgensen:

Vi arbejder på at holde havnen i god stand og levere gode og professionelle ydelser til vores kunder. Igennem den strategi håber vi på at kunne tiltrække mere af det lokale gods.



Faktaboks Korsør Havn:

Havnens størrelse:	100.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 11,8	2016: 18,3 (mio. kr.)
ROI:		2016: 2,0 (pct.)
Gods:	2010: 350	2016: 493 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 350	2016: 203 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)

Næstved Havn

Klassisk købstadshavn eller nye rammer udenfor byen?



Næstved Havn er som så mange andre mindre og mellemstore havne i Danmark vokset op med byen helt tæt på. Industrien, der i sin tid skabte grundlaget for havnen, er for en stor dels vedkommende flyttet til nye industriområder uden for bymidten. Nye brugere af havnen placerer sig nødvendigvis ikke længere på selve havnen og spørgsmålet er nu, om havnen skal tage skridt til en ny havn udenfor byen eller forsæt være en del af pulsen tæt på byens centrum? Næstved by ønsker forsæt en havn, men er også lun på de attraktive arealer tæt på byen – et klassisk havnedilemma skal løses.

Direktør for Næstved Havn, Jesper Møller Petersen:

Transformation handler om viljen til at medvirke i forandringen. Forandringen sker helt af sig selv.

Havnens opgave bliver derfor at følge efter vores kunder og deres behov. Vi skal balancere. Vores ejer ser mangesidig på udvikling af havnens områder, erhvervet på havnen, byrum og ikke mindst bykulturen på og nær havnen. En bynær havn,



som Næstved, har derfor en ekstraordinær forpligtigelse til bredt at inddrage interessenter i vores proces – det bliver spændende!

Faktaboks Næstved Havn:

Havnens størrelse:	162.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	250.000 m ²	
Omsætning:	2010: 16	2016: 19 (mio. kr.)
ROI:		2016: 0,8 pct.
Gods:	2010: 337	2016: 436 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 0 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 244	2017: 578 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 2,6 pct. (Oplandsanalyse tal)

Hundested Havn



De senere år har Hundested Havn udbygget og udviklet rammerne for en langsigtet strategi, som et af landets Søtransportcentre beliggende i den nordlige del af Hovedstadsregionen, med Hillerød som nærmeste vækstcenter. Fra at være en større fiskeri- og færgehavn og til nu, hvor det er trafikhavnen, der er den bærende del, er der foretaget mange forandringer. Det giver muligheder og udfordringer at tilpasse havnen til den generelle samfundsudvikling og samtidig løse den enkeltes behov for havnen, som et fælles projekt.

Valget med at kombinere alle interesser giver store udfordringer, men er det tænkt ind i udviklingsprocessen, vil alle på Deres måde kunne identificere sig med havnen. De vil opleve en levende havn, hvor de nødvendige samfundsmæssige virksomheder og arbejdspladser er i tæt samspil med friluftsliv, rekreative områder og boligbyggeri.

Havnedirektør på Hundested Havn, Søren Brink:

Vi skal skabe rammerne, understøtte kreativiteten, give samarbejdspartnere og ildsjælene lov, så vil de løfte projekterne og kunne fortælle den positive historie. Det ser vi allerede nu i både trafikhavnen og i den øvrige del af havnen.



Faktaboks Hundested Havn:

Havnens størrelse:	320.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 11,8	2017: 17,1 (mio. kr.)
ROI:		2016: 10,3 (pct.)
Gods:	2010: 366	2016: 237 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 885	2017: 362 (ton)
Fisk værdi:	2010: 9,7	2017: 6,2 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 246	2016: 191 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 7,6 pct. (Oplandsanalyse tal)

Horsens Havn



Horsens Havn giver hele transportløsninger. Havnen har kapaciteten til at laste og losse alle typer gods i både store og små partier. Fra havnen er det let at komme videre rundt i resten af Øst- og Midtjylland. Horsens havn arbejder aktivt og positivt for at skabe et godt samspil med byen. Det, at en Horsens Havn skal "dele lokaler" med beboelsesejendomme, er den store transformationsproces. For uden havn, intet Horsens! Havnen er et stort aktiv for byen, med mange arbejdspladser – også længere inde på land. Derfor skal Horsens Havn fortsætte med at være partner for alle de virksomheder, som har brug for gods over havnekajen.

Havnedirektør i Horsens Havn, Claus Holm Christensen:

God transformation for Horsens Havn er, når der er plads til både erhverv og boliger. Erhvervet giver væksten lokalt, og boligerne/aktiviteterne i nærheden af vandet giver livsglæde og energi. Kombinationen skaber grobund for et godt liv. Udvikling af boliger og nærheden til byen skaber mulighed for konflikt. En flytning af havnen eller rettere etablering af kompensationsanlæg vil være afgørende for en fortsat vækst af havneaktiviteterne og lokalsamfundet.



Faktaboks Horsens Havn:

Havnens størrelse:	350.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 14,6	2017: 15,5 (mio. kr.)
ROI:		2016: 10,1 pct.
Gods:	2010: 662	2017: 749 (1.000 ton)
Fisk værdi:	2010: ukendt	2017: kr. 42.437,-
Anløb:	2010: 537	2017: 434 (antal)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 5,4 pct. (Oplandsanalyse tal)

Rømø Havn



Rømø Havn er en af Danmarks mellemstore Vestkyst havne og en havn i positiv udvikling. Rejefiskeri og færgefart mellem Sild og Rømø har i mange år været de primære aktiviteter, men i dag er blikket også blevet rettet mod nye muligheder. Der er foretaget store investeringer i havnens infrastruktur, som gør Rømø Havn til en attraktiv samarbejdspartner for offshore-aktiviteter indenfor vindenergi i Nordsøen og for de fleste typer af godstransport generelt. Rømø Havn har investeret i nye kaj anlæg og øget vanddybden. Havnens geografiske placering gør den til et oplagt valg som servicehavn for vindmølleparkerne i Nordsøen. Fra Rømø Havn kommer man via dæmning og landevej til motorvej på under en time.

Havnedirektør i Rømø Havn, Thorkil Hansen:

Vi har et tæt samarbejde med havnens og egnens erhverv, vi er serviceminded og fokuseret på kundedrevet udvikling. Rømø Havn arbejder med respekt for miljøet. Havnen er miljøcertificeret. Vi er tæt knyttet til Vadehavet, som er en del af Nationalpark Vadehavet – et Natur2000-nationalparkområde – og vi tager vort ansvar alvorligt.



Faktaboks Rømø Havn:

Havnens størrelse:	196.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 3,9	2016: 10,4 (mio. kr.)
ROI:		2016: 2,4 pct.
Gods:		2017: 3.420 ton
Fisk vægt:	2010: 2.059	2017: 3.891(ton)
Fisk værdi:	2010: 41.454	2017: 61.241 (mio. kr.)

Lolland Erhvervshavne

Nakskov og Rødbyhavn Trafikhavn i udvikling



Vi går en spændende tid i møde, med flere store anlægsprojekter i området som vil præge havnene i årene fremover. Derudover forudses en stadig voksende godstrafik i Østersøområdet, som vi er en naturlig del af også på længere sigt. Her vil især Nakskov Havn med sin størrelse og gode vanddybde være et aktiv, mens Rødbyhavn Trafikhavn især forventes at få en betydelig rolle under anlægsperioden for Femern tunnelen.

Havnechef i Lolland Erhvervshavne, Jørgen Buhl:

Lollands erhvervshavne er på forkant med at sikre optimale rammer. Femernforbindelsen og ny Storstrømsbro står for døren, og her spiller havnene en helt afgørende rolle. Samtidig er der en positiv udvikling i gang i de kendte erhvervsaktiviteter på Lolland, og det skal vi understøtte bedst muligt. Det er ikke Havnene, som skaber væksten, det kan kun virksomhederne på havnene. Men vi ser en stor opgave i at sikre havnenes brugere rammerne for de kommende års store aktiviteter – og samtidig have øje for den langsigtede udvikling.



Faktaboks LollandsErhvervshavne:

Havnens størrelse:	1,1 mio. m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 15	2016: 14 (mio. kr.)
Gods:	2010: 573	2016: 598 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 322	2016: 242 (antal)

Thorsminde Havn



Gennemgang af: Hvad er havnens transformation? Transformationen på Thorsminde Havn, har været fra statslig havn til kommunal selvstyrehavn, under Holstebro Kommune. Hvor igennem aftal om varetægelse af opmåling og oprensning blev en del af havnes opgaver. Havnen er en fiskerihavn godt placeret på den Jyske Vestkyst, de fiskere der er her leverer top kvalitets fisk til det Danske marked. Potentialet er stort for Thorsminde Havn med hensyn til at udvikle sig, gode arealer og plads til nye idéer.

Havnechef i Thorsminde Havn, Søren Kyndi:

For mig er det en nødvendig udvikling der hele tiden sker, både for havnen og dets personale. Hvis ikke der er en eller anden form for transformation er der stilstand. Der skal helst være balance mellem tre faktorer, udvikling, drift og fastholdelse, der skal udvikles for at få flere kunder, når de er kommet, går det over i drift og fastholdelsen.



Faktaboks Thorsminde Havn:

Havnens størrelse:	250.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:		2017: 9,9 (mio. kr.)
ROI:		2016: 23,5 pct.
Gods:	2010: ingen	2017: ingen (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 1.618	2017: 1.339 (ton)
Fisk værdi:	2010: 33	2017: 41,2 (mio. kr.)

Guldborgsund Havne



Guldborgsund Havne er én selvstyrehavn, som består af fire havne beliggende i Nykøbing Falster, Orehoved, Stubbekøbing og Gedser. Guldborgsund Havne er en vigtig del af den lokale samfundsstruktur, og er med til at give beskæftigelse til Guldborgsund Kommune. De væsentligste godstyper er korn- og foderstofprodukter, kalksten, grus, sten, træstammer og fisk og betjener således en bred vifte af kunder. I forbindelse med de nye anlægsprojekter – Storstrømsbro og Femern-projektet – vil der blive øget aktivitet i området, og Guldborgsund Havne rustet sig til at løfte de kommende opgaver.

Havnebestyrelsesformand i Guldborgsund Havne, René Christensen:

Det vil være vanskeligt at foretage et skift i forretningsområderne på nuværende tidspunkt, men det er vigtigt at være omstillingsparate og være klar til at servicere vores kunder optimalt også i fremtiden. Det vil være nødvendigt at kigge på alle områder af havnen herunder om der skal foretages ændringer af organisationen, ejerform og infrastrukturen mv.



Faktaboks Guldborgsund Havne:

Havnens størrelse: 183.000 m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 0 m ²		
Omsætning:	2010: 8,7	2017: 10,4 (mio. kr.)
ROI:	2010: 1,0	2017: 1,9 (pct.)
Gods:	2010: 439	2017: 489 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 1.626	2017: 326 (ton)
Fisk værdi:	2010: 7,6	2017: 3,2 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 413	2017: 394 (antal)

Nexø Havn A/S



En egentlig havn blev etableret i 1860. Mellem 1860 - 1960 blev der foretaget flere havneudvidelser med "Trafikhavn" for handelsskibe, dokanlæg m.m. samt udvidelser af den oprindelige "Gamle Havn". I perioden 1960 - 1964 blev fiskerihavnen udvidet med to nye bassiner mod syd. Seneste havneudvidelse skete i 1980. I 1980'erne var Nexø Havn den største kommunale fiskerihavn og landets 4. største havn (efter mængde og værdi af tilførsler). Nexø Havn var også dengang Nexø bys omdrejningspunkt. Med krisen i Østersøfiskeriet oplevede havnen en nedtur. Fra 1100 arbejdspladser i 1990 til i dag hvor der ca. 200-250 arbejdspladser. Havnens største samarbejdspartner er Fishpro, som producerer minkfoder af brisling som landes i Nexø af Baltiske fiskefartøjer.

Adm. direktør i Nexø Havn, Carsten Andersen:

Nexø Havn ønsker fortsat at være fiskerihavnen på Bornholm. Dette er ligeledes indskrevet i Bornholms Region Kommunes ejerstrategi for havnen. Selv om torskefiskeriet kun er en skygge af fortidens "Klondyke" er fiskerirelaterede indtægter, her i sidste regnskabsår 2017, oppe på 71 % af den samlede omsætning i havnen.



Faktaboks for Nexø Havn:

Havnens størrelse: 500.000 m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 0 m ²		
Omsætning:	2010: 7.89	2017: 7.92 (mio. kr.)
ROI:	2010: 6,6	2017: 6,6 pct.
Gods:	2010: 17	2017: 17,8 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 38.361	2017: 30.714 (ton)
Fisk værdi:	2010: 73.2	2017: 54.7 (mio. kr.)
Skibsanløb:	2010: 102	2017: 87 (antal)

Strandby Fiskerihavn

Fiskeri og Service



Strandby havn er en aktiv fiskerihavn med gode servicevirksomheder placeret centralt på havnen. Fiskerne og Fiskeriforeningen har holdt fast i stabile landinger, der er god aktivitet, både via fiskeauktion og ved fiskeforarbejdningsvirksomheder. De mange fiskeopskærere og eksportører leverer hver dag friske fisk ud til hele Danmark, til måltidskasser og til udlandet. I Strandby arbejder vi på at sikre, at andre erhverv er med til at sørge for aktiviteter hele året og 24/7. Således er der på Strandby havn, skibsværft, Skibsservice, Vodbindere, håndværksvirksomheder, portalkraner, vaskepladser, opbevaringspladser – både indendørs og udendørs, servicehaller, isværk, fiskeeksportører, havnecafé og lystbådehavn med sjov og liv især om sommeren.

Fiskerihavnens formand i Strandby Havn, Claus Hjørne Pedersen: I Strandby er dynamik og aktivitet og samarbejde, de vigtige udtryk. Vi har ved fælles indsats virkelig fået sat skub i Strandby. Der investeres og udvides, hvilket er med til, at der lige nu er flere virksomheder, der efterspørger plads, både udvidelser men også nye virksomheder. I Strandby er der fuld gang i fremtiden, og der er fart på.



Faktaboks om Strandby Fiskerihavn:

Havnens størrelse: 110.000 m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 40.000 m ²		
Omsætning:	2010: 5,8	2016: 7,5 (mio. kr.)
Fisk vægt:	2010: 7.641	2016: 7.657 (ton)
Fisk værdi:	2010: 4,4	2016: 5,7 (mio. kr.)
Fiskeflådens størrelse: 27		
Antal virksomheder på havnens arealer: 24		
Antal jobs i virksomheder på Strandby havn: 230		

Vordingborg Havn

i markant vækst



Vordingborg Havn er i gang med en stor havneudvidelse. Udvidelsen sker i 4 etaper og indbefatter bl.a. en uddybning af sejlrenden til 10,4 meter. Med transformationen bliver havnen en af de største erhvervshavne på Sjælland. Udvidelsen har betydning for både havn, Vordingborg by og kommunen. Den afledte effekt af projektet betyder 234 årsværk, og de private investeringer vil give op til 909 lokale og regionale arbejdspladser. Det vil påvirke kommunens økonomi markant. Vordingborg Havn er positivt stemt for fremtiden og tror på at kunne fastholde den positive udvikling.

Direktør i Vordingborg Havn, Jan Michelsen:

Udvidelse af havnen og uddybningen af sejlrenden giver Vordingborg Havn nye udviklingsmuligheder og kan tiltrække investeringer fra større virksomheder og starte etableringen af en maritim klynge og et logistikcenter på Masnedø. Virksomhederne Yara og MBT har fx etableret sig på havnen og investeret ca. 500 mio.kr. Desuden får havnen en vigtig rolle som anlægs- og servicehavn til etableringen af den nye Storstrømsbro.



Faktaboks Vordingborg Havn:

Havnens størrelse: 133.000 m ²		
Planlagt udvidelse frem til 2020: 40.000 m ²		
Omsætning:	2010: 3.3	2017: 9.4 (mio. kr.)
ROI:	2010: 1	2016: 1 pct.
Gods:	2010: 221	2017: 501 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 0 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0 (mio. kr.)
Skibsanløb:	2010: 121	2017: 312 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)

Holstebro-Struer

Høj service niveau – Lave priser



Holstebro Struer havn er 100 år gammel og har især været kendt for indskibning af jern til Valdemar Birn A/S og havnens tankanlæg. Holstebro Struer havn er placeret i den vestlige del af Limfjorden, hvor den maksimale dybdegang på 4 meter har været en udfordring for fastholdelse af godstrafik. De vestlige Limfjordshavne arbejder dog målrettet på en udvidelse af vanddybden gennem Limfjorden. Infrastrukturen omkring Holstebro Struer havn vil med den kommende motorvej nord for Holstebro og jernbanen lige ved havnen, været i en attraktiv placering i forhold til havnens fremtid som godshavn. Med et højt serviceniveau og lave priser satser vi på at kunne tiltrække fremtidige kunder. Vi er altid klar til at indgå i en dialog omkring mulige løsninger til fornuftige priser.

Maritim chef, havne og færge i Holstebro-Struer, Søren Andersen:

Vi tror på, at vi med hårdt arbejde og stor fleksibilitet kan opbygge og fastholde et rimeligt aktivitetsniveau.



Faktaboks Holstebro-Struer:

Havnens størrelse:	187.326 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 5,9	2016: 3,4 (mio. kr.)
Gods:	2010: 141	2016: 64 (1.000 ton)
Anløb:	2010: 90	2016: 41 (antal)

Assens Havn



Assens Havn er en typisk købstads havn, der siden starten i 1600 tallet, har serviceret det bagvedliggende landbrug, og de købmandsgårde der lå i byen. Havnen var tidligere det primære overfartssted mod Sønderjylland og Tyskland. Herefter har havnen været havn for oplandet og virksomhederne i Assens. Særligt har sukkerfabrikken givet en stor omsætning til havnen, indtil den blev nedlagt i 2006. Nu er det biobrændsel, korn, salt, kalk, skærver og lignende der flyttes over havnen, og havnen har samtidig en vigtig funktion som værftshavn for Assens Skibsværft, hvorfor vi netop har færdiggjort en uddybning til -7,50 meter.

Havnechef i Assens Havn, Ole Knudsen:

Pr. 1. januar 2018 er havnen blevet en kommunal havn, dvs. med ændret styreform, til en mere direkte del af Assens Kommune. Transformationen i Assens er at vi skal være byens havn, en havn hvor der er gods over kaj, hvor der er aktivitet på Assens Skibsværft, og hvor der også er samarbejde med borgerne om aktiviteter på de mest bynære dele af havnen, så vi alle kan sige at det er "Vores Havn".



Faktaboks Assens Havn:

Havnens størrelse:	55.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	0 m ²	
Omsætning:	2010: 2,3	2016: 2,6 (mio. kr.)
Gods:	2010: 15	2016: 34 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 0 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 1.540	2016: 1.625 (antal)

Faaborg Havn

En blandet vandhandel



Faaborg Havn er sammensat af en lystbådehavn, fiskeri-havn, erhvervshavn, Færgehavn og snart en Kulturhavn. Havnen har gennem de seneste 17 år gennemgået en renovering og udvidelse af kajmeter, så der nu kan tages skibe på ca. 200m med 6,5 m dybgang. Største anløb indtil videre er "Deutschland" med 186 m dybgang 6,5 m. Der er investeret ca. 50 millioner i de seneste år som finansieres ved havnens drift.

Man skal være omstillingsparat og have næse for alle de forretningsmuligheder, der viser sig, for at drive en mindre havn. Havnen har for tre år siden investeret i landstrømsanlæg med både 50 og 60 Hz a' 125 amp tilslutningsmulighed, det var nødvendigt pga. den bynære beliggenhed.

Havnechef/Færgeansvarlig i Faaborg Havn, Lasse V. Olsen:

At være ansvarlig for en butik som "Faaborg Havn" med det hele er vel nærmest en livsstil 24/7 365, hvilket nok gælder for de fleste havne i vores størrelse. Man er på hele tiden for at gribe de mulige forretninger, der viser sig, store som små, alt tæller. Man skal være parat til at investere og tage nogle



risici ind imellem. Men spændende og interessant, det er det, også at agere i en politisk styret organisation.

Faktaboks Faaborg Havn:

Havnens størrelse:	120.000 m ²	
Planlagt udvidelse frem til 2020:	3.600 m ²	
Omsætning:	2010: 5,89	2016: 7,03 mio. kr. (inkl. Lystbådehavnen)
Gods:	2010: 69	2016: 47 (1.000 ton)
Fisk vægt:		2017: 955 (ton)
Fisk værdi:		2017: 9,5 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 3.807	2016: 3.067 (antal)
Krydstogt:	2011: 3	2017: 1 (antal anløb)
Beskæftigelsesvirkninger lokalt		2017: 6,9 pct. (Oplandsanalyse)

Bornholm regionskommunes havne



De 10 havne er opført til fiskeri, færgetrafik, fragt og grantudskibning. Fra 1950-1980 var der over 100 hjemmehørende fiskefartøjer. Bilfærge til Sverige, fast passager rute til det øvrige Danmark samt masser af fragtudskibning - klinker, mursten, og granit herunder al granit til fx Storebæltsforbindelsen både vandbygningssten og granit til betonfremstilling.

Indtil kommunesammenlægningen var der tilbagegang i alle erhvervsaktiviteter. Siden 2003 er der investeret mere end den årlige driftsomsætning på ca. 8 mio. kr. bla. ved fonde og EU midler til omstilling. Indsatsen med omstilling til rekreative aktiviteter, der kan kombineres med det resterende erhverv ja endda give synergi, er derfor intensiveret.

Havnechef i Bornholm regionskommunes havne, Jakob Jensen:

De bornholmske havne er i 10 unikke havne, hvor alle erhvervsaktiviteter forsøges fastholdt sammen med de rekreative aktiviteter, så de 10 havne i dag er bærende for turist-erhvervet et af Bornholmske 3 hovederhverv. Målet er at



fastholde krydstogt, erhvervsfiskeri, erhvervsmæssig tursejlad samt færgefart til fx Christiansø og lægge arealer til alt fra Folkemødet til fiskevirksomheder.

Faktaboks:

10 havne der driftes som en havn
25 hjemmehørende erhvervsfartøjer
700 hjemmehørende lystfartøjer
12 årlige krydstogtanløb
15.000 gæstende lystbåde

Thisted havn



Thisted Havn er en kommunal havn, hvor der både er plads til lystbåde, fiskejoller og fragtskibe. Havnen ligger for enden af gågaden i Thisted by og er dermed en meget bynær havn. Der er i erhvervshavnen desværre inden for de seneste år sket et betydeligt fald i antallet af anløb, det er gået fra 29 anløb i 2009 til 15 anløb i 2017. Det er lastning af malt samt lidt maskiner, der sker fra Thisted havn. Der er i øjeblikket fokus på at skabe mere liv i forbindelse med havnen og gøre havnen til en attraktiv del af bymiljøet.

Drift- og Anlægschef i Thisted, Ejgil Haurum:

For at udnytte det store og kendte brand "Cold Hawaii" der er surfspots langs vestkysten fra spidsen af Agger tange til Bulbjerg er Thisted kommune for tiden i gang med at udvide konceptet med Cold Hawaii Inland hvor der langs Limjordens rolige vande etableres faciliteter, der skal understøtte de naturlige muligheder for vand- og søsportsaktiviteter. Uden at ødelægge mulighederne for erhvervssejlad skal Cold Hawaii Inland også favne Thisted Havn for i en endnu større grad at tiltrække borgere og turister til at se og opleve det unikke havnemiljø.



Faktaboks Thisted Havn:

Havnens størrelse: 128.028 m²

Planlagt udvidelse frem til 2020: 0 m²

Omsætning:	2010: 0,66	2016: 0,75 (mio. kr.)
Gods:	2010: 26	2017: 24,5 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 0 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 21	2017: 15 (antal)

Klintholm Havn



Klintholm Havn er en havn for fiskeriet og lystbådsfolket, der primært kommer i sommersæsonen. I 2017 modtog Klintholm Havn 8.928 gæstedøgne ved lystbåde. Derudover kommer der i trolingsæsonen en del både, som sejler ud fra Klintholm og benytter havnens slæbested. Havnen skal nu være servicehavn for vindmøllerne på Kriegers Flak. Det kommer sikkert til at betyde en del forandringer for havnen både i forhold til mere omsætning for erhvervet og havnen.

Havnechef i Klintholm Havn, Annemette Sølling Hommel:

Klintholm Havn er både en traditionel havn med fisk og lystbåde, men med havnens kommende rolle som servicehavn for vindmøllerne på Kriegers Flak kommer havnen også under en transformation. Vi kan se frem til øget omsætning for havnen og virksomhederne og formentlig flere nye bygninger. Der lægges ikke op til en udvidelse af havnen, vi klarer det formentlig med nye bygninger på eksisterende areal.



Faktaboks Klintholm Havn:

Havnens størrelse: 127.000 m²

Planlagt udvidelse frem til 2020: Ikke offentliggjort

Omsætning:	2010: 0,64	2016: 0,44 (mio. kr.)
Fisk vægt:	2010: 2.317	2017: 2.514 (ton)
Fisk værdi:	2010: 14	2017: 12,6 (mio. kr.)

Lemvig Havn



Lemvig Havn havde sin storhedstid som fiskerihavn ca. 1908 til 2008 og nåede et toppunkt i 1980'erne med ca. 57 hjemmehørende kuttere. Omkring 1960 var Lemvig havn den 3. største fiskerihavn med en omsætning på 40 mio. kr. I 1978 landedes 117.000 ton gods. I 1987 kom 90 % af Danmarks eksport af torsk fra Lemvig. Havnen var også oplagsplads for kul, koks, gødning og foderstoffer og fiskeriet gav grobund for en driftig bedding. I en årrække blev der bygget to kuttere årligt. I dag er havnen en topmoderne lystbådehavn med fritidsfiskere, træskibsejere, fastliggere og gæstesejere. De rekreative aktiviteter og faciliteter ligger side om side med de tilbageværende erhverv, og der landes årligt en mindre del skaldyr på landingspladsen.

Afdelingsleder Plan & Projekt i Lemvig, Marianne Vistisen:

Målet med omdannelsen af Lemvig Havn har været at sikre en levende havn som knytter by og havn tættere sammen. Tidligere tiders tøffende fiskekuttere, spænding i luften ved turbåden Mathilde og duften af arbejdsmændenes indsats på kulbroerne er skiftet ud med krabbefestival, legende børn og voksne, promenerende borgere og turister, og samtidig er kulturmiljøet omkring de gamle træskibe og beddingen be-



varet og understøttet. Livet på havnen har ændret karakter, men der er lige så meget af det som tidligere. Det er en vellykket transformation for mig.

Faktaboks Lemvig Havn:

Havnens størrelse: 125.000 m²

Planlagt udvidelse frem til 2020: 0 m²

Omsætning:	2010: 1,17	2017: 0,64 (mio. kr.)
Gods:	2010: 15	2017: 0 (1.000 ton)
Fisk vægt:	2010: 0	2017: 8 (ton)
Fisk værdi:	2010: 0	2017: 0,12 (mio. kr.)
Anløb:	2010: 26	2016: 0 (antal)
Krydstogt:	2014: 0	2017: 0 (antal anløb)



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

Tlf. 7211 8100
danskehavne@danskehavne.dk
www.danskehavne.dk