

Eksempler på erhvervsaktiviteter i forbindelse med anløb af skibe i danske havne.

Skibstrafik medfører mange forskellige erhvervsaktiviteter på havnen. Det skaber omsætning og indtjening i de lokale forretninger og virksomheder.

Når man betragter aktiviteterne i en havn, forestiller man sig ofte, at der blot transporteres noget gods eller blot sejles med nogle passagerer og biler - og at der ikke er særlig mange mennesker involveret i aktiviteterne.

Men havnen er først og fremmest forudsætningen for lokaliseringen af særlige produktionsvirksomheder, hvor skibstransport indgår som vigtigt element i værdikæden fra råstof til forbruger.

Disse virksomheders produktion har i sig selv stor betydning for den lokale økonomi. Men de direkte aktiviteter i forbindelse med et skibsanløb, skaber også i sig selv en omfattende og forskelligartet omsætning og indtjening i havnebyens forretninger, håndværks- og servicevirksomheder samt transporterhverv.

Danske Havne har samlet en række forskellige eksempler på de afledte erhvervsaktiviteter og den lokale omsætning i forbindelse med et konkret anløb af et skib.





Et eksempel fra Kalundborg Havn

Kalundborg Havn er den store udskibningshavn for korn.

Der anløber omkring 100 kornskibe om året.

Grovwarevirksomhederne sender årligt op til 600.000 – 700.000 tons rug, byg og hvede ud på verdensmarkederne fra Kalundborg Havn.

Kornet kommer fra landbrug på Sjælland, Lolland og Falster. Under og efter høsten køres der store mængder korn til havnen.

Havnevirksomhederne har tørrefaciliteter på havneområdet, så kornet ikke mugner og rådner under opbevaring og transport.

Når kornet er tørt udskibes det enten direkte eller det lægges på lager på havnen. Her ligger kornet, mens det handles til afsætning til den forhåbentlig rigtige pris på verdensmarkedet.

Samarbejdet mellem shippingfirmaets faciliteter, havnens håndtering af skibet og en fælles optimering af logistikken, sikrer dels en høj kvalitet og dels en hurtig transport af kornet.

Havnens styrke er, at hele logistikken er opbygget med vejerbod, påslag og infrastruktur, der muliggør en kort terminaltid fra lastbil til skib.

Via bånd og kraner kan der læsses op til 1000 tons i timen på skibsstørrelser helt op til panmax, som kan have 50.000 tons korn ombord.

Korn er en vigtig eksportvare.

Eksportværdien af en enkelt skibslast kan være op til 50 mio. kr. - naturligvis afhængig af verdensmarkedsprisen på korn.

Eksporten er fortrinsvis til lande uden for EU – Mellemøsten, Fjernøsten.

Hvis man regner på et typisk kornskib med en kapacitet på 30.000 tons korn, skal der ca. 1000 lastbillæs til at fylde et skib.

Hver rundtur kan kalkuleres til 4 timer fra afhentning hos landmanden til levering på Kalundborg Havn og kørsel retur. Chaufførerne skal derfor præstere omkring 4.000 kørselstimer for at køre de 1000 læs korn.



Når der udskibes korn !

Et eksempel fra Kalundborg Havn

Skibet ligger typisk i havn i 3 dage. I den tid køres der flittigt korn til. Det skaber i sig selv arbejde for chaufførerne svarende til 2 - 3 årsværk for lastning af et enkelt skib på 30.000 tons.

Ud over beskæftigelseseffekten for lastbilschaufførerne, skabes der også job i forbindelse med

- Lastningen af skibet. Det tager ca. 55 timer effektiv for 6 medarbejdere, svarende til 330 arbejdstimer.
- Tørringen af kornet, som tager ca. 360 timer for 1 - 2 personer, svarende til 540 mandetimer.
- Lagerhåndtering, som er på 100 timer for 2 - 3 mand, svarende til 250 mandetimer

I alt skaber opgaverne til transport, lastning og lagerarbejde i forbindelse med et typisk anløb af et kornskib mere end 5000

timers arbejde, hvilket kan omregnes til ca. 3 1/2 årsværk.

Havnen har også gode indtægter fra eksporten af korn. Taksten for skibe er 3,05 kr. pr. bruttotons og vareafgiften for korn er på 9,45 kr. pr. ton.

Havnens indtægter fra et enkelt anløb af et typisk kornskib ligger på ca. 400.000 kr.

Analyse af havnen

I 2007 udarbejdede havnen - i et samarbejde med Syddansk Universitet og Danske Havne - en analyse, som viser, at de erhvervmæssige aktiviteter i Kalundborg Havn har en produktionsværdi på 2.600 mio. kr. om året.

Den samlede direkte og indirekte effekt på den lokale beskæftigelse er på mere end 1.700 fuldtidsjobs.





Et eksempel fra Københavns Havn

Turister på krydstogt bruger mange penge i land. Det skaber omfattende lokal beskæftigelse og indtjening, når et krydstogtskib anløber havnen.

Når et krydstogtskib anløber Københavns Havn, sætter det gang i et stor modtageapparat, som er sammensat af mange forskellige virksomheder og servicefunktioner - både på havnen, i byen og i regionen.

Der skal være interessante seværdigheder, restauranter og forretninger, og der skal være gode havnefaciliteter samt velfungerende transportsystemer i land. Der skal også være en stor hotelkapacitet og en international lufthavn, hvis man skal være del af det lukrative marked for de særlige turn-around-skibe, som starter og slutter et togt i havnen.

Alle disse funktioner kræver store investeringer i faciliteter og i havnens kapacitet. Men til gengæld får byen og regionen markante indtægter og en omfattende effekt på beskæftigelsen.

København er en af verdens største krydstogtdestinationer. Der kommer hvert år 350 skibe med omkring 700.000 passagerer til havnen.

Et typisk krydstogtskib, som anløber Københavns Havn for at slutte og påbegynde et togt, har 1750 passagerer, som bruger 2.8 mio. kr. i land.

Forbruget er fordelt med:

- 924.000 kr. til restauranter og cafeer
- 784.000 kr. til overnatning på hoteller
- 168.000 kr. til ure og smykker
- 252.000 kr. til taxa og busser
- 112.000 kr. til forlystelser
- 168.000 kr. til dagligvarer
- 84.000 kr. til beklædning
- 308.000 kr. til øvrige varer og tjenester

Egne beregninger ud fra opgørelser for 2007 fra VisitDenmark og Wonderful Copenhagen

Passagerernes omsætning hos danske flyselskaber og rejsebureauer er ikke opgjort nærmere i eksemplet.

Selve skibet betaler 180.000 kr. i afgifter til havnen samt 180.000 kr. til service i forbindelse med anløbet. Det skaber i sig selv arbejde til omkring 90 medarbejdere.

Et krydstogtskib kommer til byen !

Eksempel fra Københavns Havn



Der er også en stor omsætning fra skibet til eksempelvis lods, slæbebåde, maritim service, reparationer, forsyninger og varekøb, som ikke er opgjort nærmere.

Skibets besætning på 800 personer bruger tilsammen omkring 160.000 kr. i land. Hertil kommer, at de ca. 30 besætningsmedlemmer, som af- eller påmønstrer, yderligere forbruger 120.000 kr. til transport, overnatning m.v. i København.

Et sted imellem 150.000 og 200.000 årlige hotelovernatninger i København skyldes krydstogtturismen.

København er den helt dominerende krydstogtdestination i Danmark - dels set ud fra antallet af anløb, skibenes størrelse og antallet af passagerer, dels fordi der kommer stadigt flere turn-around-anløb, hvor der er en særlig stor omsætning fra såvel passagerer som fra skibet og besætningen.

Passagerer på turn-around-skibe forbruger tre gange så meget i land, som passagererne på krydstogtskibe i transit, hvor passagererne typisk kun er i land i 3-4 timer. Turn-around-passager har ofte en eller flere overnatninger i København ved starten og slutningen af ferien.

Turisterhvervet i København og Copenhagen Malmö Port har satset stærkt på krydstogtturismen - og antallet af passager og anløb har været i stærk vækst i de seneste år.

I 2015 forventes det, at der kommer mere end 1 mio. krydstogtsturister til København.

For at imødekomme den forventede vækst, vil der i de kommende år blive bygget en helt ny krydstogtterminal - og i 2013 vil der stå en ny kaj på 1.100 meter klar i Københavns Nordhavn. En investering på 450 mio. kr.

Krydstogtturismen skaber en samlet omsætning på mere end 1 mia. kr. om året. i København





Et eksempel fra ADP A/S/ Fredericia

Forsyningen med olie og benzin fra Fredericia Havn er en vigtig forudsætning for at holde hjulene i gang i Syddanmark

ADPs havn i Fredericia er Danmarks vigtigste havn for olieprodukter.

Det er her olien fra Nordsøen, via en rørledning tværs over Jylland, udskibes fra havnen til forsyning af markeder overalt i verden.

Udskibningen sker enten i form af råolie eller som olieprodukter, der forinden er forædlet på raffinaderiet i Fredericia.

Udskibning af olie

I 2009 blev der udskibet 9.7 mio. tons råolie samt 2.6 mio. tons benzin og andre raffinerede olieprodukter fra havnen i Fredericia.

Men der kommer også olie og benzin ind til Fredericia Havn. Det sikrer forsyningen med olie og benzin - og er dermed

en vigtig forudsætning for at holde samfundets hjul i gang i Syddanmark.

Når et typisk, mindre tankskib med 7.000 – 8.000 kubikmeter olie eller benzin fra raffinaderier rundt om Nordeuropa anløber Fredericia Havn, sætter det en række aktiviteter i gang på havnen. Det skaber omsætning og beskæftigelse i de lokale virksomheder.

Et enkelt mindre tankskib skaber en omsætning i havnen og de lokale forretninger på omkring:

- 100.000 kr. til havneafgifter, lods, trossefolk, agent og brandvagt, samt yderligere
- 100.000 kr. til losning, lager og terminal for distribution.



Når der kommer et tankskib med olie og benzin !

Et eksempel fra ADP A/S - Fredericia Havn

Skibet ligger i havn i omkring 6 timer - og lasten skaber, gennem distribution fra lagertanke, dagligt arbejde til 30 tankbilchauffører, som i 2-holdskifte kører med 15 tankbiler.

Lasten repræsenterer en salgsværdi på ca. 68 mio. kr. når den kommer ud til kunderne

Omsætning fra et stort tankskib

Et stort tankskib, som henter olie i Fredericia Havn, har en last på 100.000 tons. Det svarer til 735.000 tønder olie, som repræsenterer en værdi på 300 mio. kr.

Skibet betaler skønsmæssigt 1/2 mio. kr. alene i afgifter til havnen samt til lods og slæbebåde.

Omsætning med olie i danske havne

Der blev i 2009 omsat 14 mio. tons råolie og 13,6 mio. tons mineralske olieprodukter i havnene i Danmark. Der anløb mere end 3.000 tankskibe.

I 2009 blev der sejlet 830.000 tons olie og benzin ind til ADPs havn i Fredericia. Der anløber årligt omkring 300 mindre tankskibe.



ank
som
henter
olie i
Fre-

dericia, har en last på 1000 tons. Skønsmæssigt



Når færgeren sejler til Læsø !



Et eksempel fra Frederikshavn og Læsø

Færgeforbindelsen til Frederikshavn er Læsøs livsnerve til omverdenen

Omsætningen fra færgeren skaber også i sig selv lokal beskæftigelse og indtjening

Færgeforbindelsen til Frederikshavn er forudsætningen for beskæftigelsen og indtjeningen på Læsø. Samtidig skabes der også omsætning i virksomheder og forretninger i Frederikshavn bl.a. fra turister, som gør ophold på vej til og fra Læsø.

Færgens drift skaber også i sig selv lokal beskæftigelse og omsætning.

Færgeselskabet sejlede i 2009 med 270.000 passagerer til og fra Læsø, og heraf var ca. 20 procent borgere fra Læsø, mens de øvrige var besøgende på øen, først og fremmest turister.

Passagertallet varierer meget over året og ugen. 30% af passagererne benytter færgerne i juli måned. 40% rejser i weekender.

Færgeren Margrethe Læsø er bygget på Ringkøbing Værft i 1997.

Der er plads til 500 passagerer og 78 personbiler. Besætningen er på 6 mand.

Der sejles årligt med 66.000 biler.

I 2009 blev der samlet transporteret 26.000 tons gods til Læsø og 11.000 tons fra Læsø.

Det gods, som transporteres til Læsø er først og fremmest byggematerialer, minkfoder, brændstof og dagligvarer. Mens det gods, som sejles fra Læsø, for det meste er affald fra renovation samt produkter fra landbrug og fiskeindustrien.

Turismen på Læsø

Læsø er, sammen med to andre økommuner, Bornholm og Fanø, de eneste kommuner i Danmark, hvor turismen står for mere end 6% af den samlede indtjening.

Færgens omsætning

Færgeselskabet, som også står for driften af turistkontoret på Læsø, havde i 2009 en samlet indtægt på 54 mio. kr., inklusiv offentlige tilskud. Heraf var salget af billetter på 27,8 mio. kr., fragtindtægter på 4,7 mio. kr. og en indtjening fra cafeteriaet på 5,4 millo

Når færgeren sejler til Læsø !

Et eksempel fra Frederikshavn og Læsø



Færgeforbindelsens årlige omkostninger fordeler sig med:

Løn - besætning	16,4 mio. kr.
Løn - personale i Frederikshavn	1,1 mio. kr.
Løn - administration og turistkontor	2,0 mio. kr.
Brændstof	7,5 mio. kr.
Dokning og vedligeholdelse	5,5 mio. kr.
Forsikringer	0,7 mio. kr.
Havneafgifter	2,0 mio. kr.
Trucks og trækere	0,15 mio. kr.
Drift i havne - Læsø / Frederikshavn	1,5 mio. kr.

Hovedparten af omsætningen fra færgerens drift bliver i lokalområdet, og medvirker her til at skabe beskæftigelse og indtjening.

Ud over beskæftigelsen og forbruget fra færgeselskabets 60 medarbejdere, skaber de øvrige driftsudgifter også jobs og ind-

tjening i de lokale forretninger og virksomheder i Frederikshavn og på Læsø. Eksempelvis kan nævnes, at dokning og løbende vedligeholdelse udføres af lokale håndværkere, herunder på Ørskov Værft.

Analyse af Frederikshavn Havn

I 2007 udarbejdede havnen - i et samarbejde med Syddansk Universitet og Danske Havne - en analyse, som viser, at de erhvervsmæssige aktiviteter i Frederikshavn Havn og Flådehavnen har en produktionsværdi på næsten 4 mia. kr. om året.



Den samlede direkte og indirekte effekt på den lokale beskæftigelse er på mere end 4.500 fuldtidsjobs.



Et eksempel fra Kalundborg Havn

Der skabes omfattende beskæftigelse og indtjening i havnebyen i forbindelse off-shore-aktiviteter

Et anløb af et off-shore-service-skib i Kalundborg Havn kan skabe en omsætning på 25 mio. kr. hos lokale servicevirksomheder og forretninger

De skibe, som medvirker ved anlæg og servicering af off-shore-aktiviteter, er ofte omdrejningspunktet for en række forskellige erhvervsmæssige aktiviteter i land. Det skaber omsætning og indtjening i både virksomheder på havnen og hos forretninger, håndværkere og servicevirksomheder i lokalområdet.

Produktionen af rør til off-shore-anlæg på fabrikken på Kalundborg Havn skaber i sig selv omfattende indtjening og mange arbejdspladser. Men processerne i forbindelse med transporten med skib ud til de off-shore-anlæg, hvor rørene skal anvendes, skaber også indtjening på havnen og i byen.

Et konkret eksempel er et lidt særligt anløb af et off-shore-serviceskib i Kalundborg Havn. Skibet opholder sig i havnen i 3 uger for at forberede og gennemføre en transport af rør fra havnen ud til et off-shore-anlæg. Det kan resultere i en omsætning på mere end 25 mio. kr.

I nedenstående oversigt fremgår, hvordan omsætningen er fordelt på forretninger og virksomheder i land.

Leje af maskiner, trucks mv.	250.000 kr.
Smedefirma	2.900.000 kr.
Elektrikerfirma	680.000 kr.
Rengøring efter smede mv.	315.000 kr.
Køb/opsætning af køkken	90.000 kr.
Køb af gulv samt montage	70.000 kr.
Brand / gangway-vagt	125.000 kr.
Tømrer-arbejde	75.000 kr.
Stevedore – pakning af containere	150.000 kr.
Transport af reservedele og skibsdele	425.000 kr.
Kraner til testløft/lastning af rør (load out)	19.000.000 kr.
Transport af personale	325.000 kr.
Køb af diverse dele hos tømrerhandler mv.	77.000 kr.
Stilladsfirma	140.000 kr.
Testfirma - svejsninger	15.000 kr.



Når der ligger off-shore-skib i havnen !

Et eksempel fra Kalundborg Havn

Denne omsætning skaber grundlag for en omfattende indtjening og beskæftigelse for byens forretninger og virksomheder.

Skibet betaler endvidere omkring 60.000 kr. i afgifter til havnen. Hertil kommer en omfattende lokal omsætningen fra skibets øvrige forbrug, som ikke er opgjort nærmere.

Det drejer eksempelvis om udgifter til

- lods,
- maritim service,
- catering, brændstof, el og vand, samt
- besætningens forbrug i forretninger, restauranter m.v.

Skibets besætning er på ca. 80 personer, som repræsenterer mange forskellige fag-

grupper, f.eks. ingeniører, geologer og biologer, der er med ved klargøring. Kun ganske få besætningsmedlemmer er egentlige søfolk.

Analyse af havnen

I 2007 udarbejdede havnen - i et samarbejde med Syddansk Universitet og Danske Havne - en analyse, som viser, at de erhvervsmæssige aktiviteter i Kalundborg Havn har en produktionsværdi på 2.600 mio. kr. om året.

Den samlede direkte og indirekte effekt på den lokale beskæftigelse er på mere end 1.700 fuldtidsjobs.



Havnenes muligheder for samarbejde og investering

- eksempler



Hvordan skaber vi vækst for alle? - gennem samarbejde og investeringer på havnene

Velfungerende havne kan bidrage afgørende til vækst i Danmark. Det gælder også de steder, hvor arbejdspladserne forsvinder. De danske havne vil gå langt for at opnå succes lokalt, nationalt og internationalt. For at det lykkes, skal havnene have mulighed for at udvikle sig i takt med tiden.

Mulighederne for vækst og udvikling i havne er mange. I stigende omfang ser havne og virksomheder fordele og muligheder ved forpligtende samarbejde. Men Havneloven er blevet en barriere.

I denne samling af eksempler beskriver vi samarbejder rundt om i erhvervshavnene. Eksempler fra både store og små havne og fra A/S havne, selvstyrehavne og kommunale havne. Eksempler der er realiseret eller som undersøges. I flere tilfælde præsenteres både havn og de virksomheder, man samarbejder med om opgaver og ønsker til fælles projekter.

Hvorfor vil havne mere?

Havnene har viden, kapital og tålmodighed. Det er vigtigt for havnens kunder. Og derfor er havnene også en attraktiv samarbejdspartner for mange virksomheder. Der opstår hele tiden nye muligheder for aktiviteter, men det kan være for tungt for en enkelt virksomhed at virkeliggøre dem. Havnene er forpligtede

til at få mest muligt ud af de store investeringer, der er lagt i infrastrukturen. Det skal komme erhvervslivet til gavn. Derfor skal havnene have bedre muligheder for at optimere driften og understøtte erhvervslivet. Ved at samarbejde kan kræfterne forenes, og ideer realiseres. Vi kan i fællesskab gøre kagen større og skabe vækst for alle.

Samarbejder man om opgaverne, er det også naturligt at dele ansvar og risiko. Det gøres bedst i et forpligtende økonomisk samarbejde, som det ses i flere eksempler.





Hirtshals Havns deltagelse i transportcenter

Hirtshals Havn er selvstyrehavn og deltager i HTC – Hirtshals Transport Center, hvor første etape blev indviet i 2008. HTC ligger, hvor grænsen mellem EU og Norge går – direkte for enden af Aalborg-Hirtshals Motorvejen E39. Her supplerer vejtrafik og søtransport hinanden. Mange destinationer i Norge kan nås fra Hirtshals.

Hirtshals Havn har fokus på udviklingen af ro/ro-trafikken. Derfor er havnen det naturlige bindeled mellem land- og søtransport. Men det kan gøres endnu bedre. Formålet med HTC er at skabe de optimale logistiske rammer for lastbilerne. De ydelser, chauffører og gods har brug for, er samlet et sted. Hirtshals Havn ejer 1/3 af hovedbygningen og infrastrukturen på transportcentret og lejer lokaler ud til bl.a. SKAT. Den resterende del af bygningen ejes af private investorer med interesser i transportsektoren.

Inden HTC blev anlagt i udkanten af Hirtshals, skabte de mange lastbiler trafikchaos på og omkring havnen. Der manglede p-pladser - også til modulvogntog - og servicemuligheder for chaufførerne. Derfor greb man chancen for at samle vognmændenes services og samarbejdsparter ét sted; i transportcenteret HTC. Centret indeholder trailerværksted for service og reparationer, døgn ekspedition af told, belyste p-pladser, chauffør lounge med tv og trådløst internet, badefaciliteter, værelser, konferencelokaler og dieselanlæg. Desuden kommer kølelager og tørlager med mulighed for opbevaring/omladning mm. til, efterhånden som centret udvikler sig. I Transportcenteret har de store færgereheder Colorline og Fjordline afdelinger, ligesom man også finder diverse af havnens speditio nsfirmaer.

Transportcentrets 2. etape står klar medio 2011 og skal understøtte passagertransporten. De mange færgepassagerer får bedre rammer, også når de er i land. Transportcenteret vil tilbyde service og velkomstcenter med turistkontor og cafe. Alle aktiviteter, der er rettet mod privatbilismen, kommer til at ligge direkte til motorvej E39 med maksimal synlighed. De erhvervsrelaterede aktiviteter kommer til at ligge som baggrundskulisse.

Ideen er at skabe det helt rigtige miljø for brugerne. Det er lykkedes. Transportcentret har gjort det nemt for kunderne og gjort logistikkæden effektiv. Derfor sparer alle tid og penge.

Havne bør have fuld adgang til at etablere landtransportcentre

til at understøtte og supplere søtransporten. Servicering af transportformerne og sammenhæng og effektivisering i den samlede logistikkæde er havnens fokusområde. Af hensyn til de praktiske og geografiske muligheder skal serviceydelser kunne udføres både på havnearealet eller ved tilkøb af areal, der ikke er i direkte tilknytning til havnens område og i samarbejde med private virksomheder.

Samarbejde om vedligeholdelse af jack-up rig i Hirtshals Havn

Havnen er dynamo for det lokale erhvervsliv og derfor også en vigtig partner, når der trækkes nye arbejdsopgaver til området. Det gælder i særlig grad, når man ønsker at opdyrke et helt nyt arbejdsfelt som i det aktuelle tilfælde: vedligeholdelse af jack-up rigge.

Hirtshals Havn, som er en selvstyrehavn, deltager sammen med de lokale virksomheder Wärtsilä, PBT- Technic og MarineShaft Hirtshals A/S i en initiativgruppe. Ideen er at kunne tilbyde de rigtige faciliteter og leverandører til at udføre vedligeholdelsesarbejder i Hirtshals Havn. Maersk Drilling, som er ejer af jack-up riggen, indgik en aftale med Fayard A/S om hovedentreprisen på projektet.

Maersk Drilling har valgt Hirtshals efter at have overvejet flere andre udenlandske og danske havne. Dette anløb er det første af sin art i området. Det betyder også, at der oparbejdes nogle kompetencer, som forhåbentlig kan tiltrække lignende opgaver i fremtiden.

De involverede virksomheder mener ikke, at projektet var blevet til noget uden havnens involvering. Det faktum, at havn og virksomheder kan enes og stå sammen, skaber den tryghed om projektet, som rigejerne efterspørger. Havnen er kontaktpunktet, der sikrer samspillet mellem de indbyrdes konkurrerende virksomheder, hvor hver aktør arbejder for egen regning og risiko. Samtidig kan havnen være koordinerende i forhold til myndigheder og i forhold til andre serviceydelser.

Der har i den forbindelse været en række opgaver, der ligger udenfor havnens normale arbejdsopgaver. Blandt andet har havnen spillet et meget central rolle ved at finde oplysninger og tilknytte samarbejdsparter, der kan styrke og underbygge klyngen – ikke mindst i forhold til en række hjælpefunktioner så som



oplysninger om hvordan og hvor man skaffer den fornødne og kvalificerede arbejdskraft, samt overnatningsmuligheder, logistik og de nødvendige miljøtilladelser og beredskab.

Et samarbejde mellem virksomhederne på og omkring Hirtshals Havn skaber tilsammen den ekspertise og pondus, der skal til for at kunne tiltrække storkunder som Maersk Drilling. Projektet skaber økonomisk aktivitet og øget beskæftigelse ved tiltrækning af en ny aktivitet, der kan styrke den erhvervs-mæssige klynge regionalt. Projektet kræver et mandskab på ca. 250 alene fra Maersk Drilling og Fayard A/S, dertil et endnu uvist antal leverancer og underentrepriser, som vil blive efter-spurgt i hele Nordjylland. Det anslås, at der over de 2 måneder, hvor hovedrenovationen bliver gennemført, vil være 500-600 beskæftigede.

Efter planen kommer jack-up riggen til Hirtshals i maj 2011

Samarbejdet i netop dette projekt finder sted uden formelle selskabslignende rammer og struktur mellem havn og de virksomheder, der byder ind på opgaven.

ADP A/S arbejder for et Short Sea projekt

Associated Danish Ports A/S driver tre havne. Selskabet er langt med en fast linjeforbindelse til en eller flere havne i Skandinavien/Baltikum. Kontakt til virksomheder garanterede 70 % belægning på daglig afgang for ro-ro trafik. Det vil sige trailere og lastbiler.

Projektet er beskrevet og dokumenteret i forretningsplan til



Kommissionen, der via Marco Polo midler har stillet en under-skudsgaranti på 2 mio. Euro. Projektet kan fjerne mellem 4 og 8 % af lastbiltransporterne over Storebælt. Landevejskørslen før og efter er begrænset til 150 km mod tidligere 750 km. Syddansk Universitet har beregnet, at de miljø- og samfundsmæssige besparelser ved at sejle lastbilerne beløber sig til 175.000 kr. pr. lastbil/pr år.

Hvis havneloven gav mulighed for det, ville ADP A/S vurdere på, om ruten eventuelt kunne være startet op med hjælp fra ADP. I det forretningsmæssige koncept var der også mulighed for at dele større risiko med den private part i opstartsfasen. Den planlagte sejlroute gav desuden mulighed for at lade fær-gen besejle flere havne med 1-2 regelmæssige ruter og dermed forbedre rentabiliteten betydeligt.

Men det fælles selskab ville have elementer af rederivirksomhed, også selv om den private part stod for skibet og havnen for landaktiviteterne. Havne må ikke deltage i rederivirksomhed efter havneloven. Det vil også være imod havnelovens bestemmelser, at ADP A/S samarbejder med rederier om risikogaranti.

Projektet må formentlig opgives.

Eksemplet er relevant i forhold til havnelovens § 10, stk. 3 og 4, hvor hav-neaktieselskabet generelt er forhindret i at medvirke til rederidrift, også selvom denne er afgrænset til aktiviteter mellem havnen selv og en eller flere samarbejdshavne.

ADP A/S vil videreudvikle "tørhavn" i Taulov Transportcenter

Mange aktiviteter i de danske havne er knyttet til landeveis- og banetransport. For at udnytte havnearealerne bedre kan mange havne med fordel etablere et landtransportcenter i det nære opland eller samarbejde med et eksisterende transportcenter. Men havneloven sætter begrænsninger.

Associated Danish Ports A/S (ADP) driver tre havne. Selskabet vil gerne indgå i Taulov Kombiterminal med de erfaringer og det materiel, man har i selskabet. ADP har de økonomiske ressourcer til langfristede investeringer i bygninger og materiel. Det internationale transportfirma HUPAC har vist interesse i at samarbejde om en kombineret våd- og tørhavn.

Deltagelse i Taulov Kombiterminal vil gøre det muligt at anvende



selskabets samlede resourcer som eks. kranførere, havnearbejdere, administrativt personale og materiel endnu bedre. Mulighederne for mere intermodal transport forbedres, og mere gods kan flyttes fra vej til sø og bane. Det vil give en bedre og billigere service til kunderne.

Planen har været drøftet med Transportministeriet, men er hængt efter råd fra ADP's advokat med henvisning til forholdet, at Taulov Transportcenter ligger uden for Fredericia Havns areal. Ønsket om at kunne etablere transport- og logistikrelaterede aktiviteter uden for havnens areal og uden for kommunegrænsen støder mod havnelovens § 10.



Hanstholms Havn vil deltage i anlæg til bølge- og vindenergi

Hanstholm Havn har et stort ønske om at være energi-neutral havn med fokus på vind – og bølgeenergi. Det er et mål, at havnen kan forsyne sig selv og havnens kunder med grøn energi. Havnens oplagte geografiske beliggenhed er utvivlsomt fantastisk til energi-produktionsanlæg, da Hanstholm Havn ligger ved vestkysten, hvor vinden blæser kraftigst.

I forbindelse med opførelsen af nye ydermøller tilbyder Hanstholm Havn, at der kan bygges vindmøller og bølgeturbiner i og på de nye møller. Ideen er, at den strøm, der produceres i anlæggene, først og fremmest skal komme havnen og havnens kunder til gode, mens overskudsstrømmen skal være med til at forsyne byen. Den nuværende havnelov tillader ikke, at havnen

selv deltager i ejerskabet og driften af energianlæggene. Det skyldes, at energiproduktion ikke er en lovlig havneaktivitet jf. havneloven.

Hanstholm Havn har stor opbakning fra lokalområdet og Energiforsyningsselskabet Thy-Mors Energi er med på idéen om produktion af strøm på havnens møller.

Hanstholm Havn er blot én havn af flere, der har et ønske om at kunne deltage i ejerskab og drift af anlæg til energiproduktion. Arealer og ydermøller på mange danske havne er ideelle til placering af vindmøller. Derfor er Danmarks Naturfredningsforening også positiv over havnens velvillighed til at deltage i energiprojekter.

Hanstholm Havn har i øjeblikket sendt vindmølleprojektet i udbud.

Samdrift mellem havne på Sydfyn

Der er i havne en lang række drifts- og vedligeholdelsesopgaver, der varetages fra søsiden. Der skal pejles og renses op, bøjer og fyr samt bolværker skal tilses og vedligeholdes, der skal brydes is, der skal tages trosser og lodser skal sejles til og fra skibe. Alle opgaver skal kunne løses for, at skibe kan anløbe de mindre havne i det Sydfynske Ø-hav.

Mange havne har derfor havnebåde, som udnyttes i større eller mindre omfang. Andre har ingen båd. Særlig i mindre havne kan det være svært at få økonomi i sådanne faciliteter. Samtidig kan det være vanskeligt at tiltrække nye kunder og havnevirksomheder, fordi markedet er for småt. Men en havn uden en udbyder af trosseservices, eller hvor det skal rekvireres langvejs fra, bliver urentabelt og uinteressant at anløbe, fordi omkostningerne bliver uforholdsmæssigt store. Samtidig er der en livlig færgetrafik, som er afhængig af gode besejlingsforhold. Oveni kommer, at staten pålægger havnene flere og flere driftsmæssige opgaver – både praktisk og administrativt i form af indberetninger etc.

Flere havne i området overvejer at gå sammen i et driftsselskab, der kan varetage disse nødvendige støttefunktioner.

Havne bør derfor have lov til at pulje disse opgaver, så drift og vedligeholdelse kan optimeres. Flere havne skal have muligheden for at investere i en havnebåd i fællesskab, sådan at opgaverne



kan varetages i de samarbejdende havne. Herudover skal der være en mulighed for at byde på drift og vedligeholdelse i andre havne i området fuldstændig som andre udbydere, hvorved en fornuftig markedspris sikres.

Varetagelse af infrastrukturelle opgaver som led i kommunens almindelige opgavevaretagelse skal udstrækkes til også at omfatte et samarbejde, hvor de nødvendige hjælpefunktioner kan udføres i et driftssamarbejde mellem flere havne.

Etablering af pipe-line fra Faaborg Havn – understøttelse af det lokale erhvervsliv

Faaborg Havn er en kommunal erhvervshavn, der har som primært mål at servicere og styrke det lokale erhvervsliv. Dermed bidrager havnen ikke bare til aktivitet og beskæftigelse i havnen, men også til at styrke lokale virksomheder.

En af disse innovative virksomheder er Øko-Tech Energi A/S. Øko-Tech A/S er en dansk virksomhed, der siden 1999 har arbejdet med bio-olier, især vegetabiliske olier baseret på rapsolie. Forretningsområdet er delt i Øko-Tech Bio-olie, der varetager brug af bio-olier til fyringsformål og biogas, samt Øko-Tech Miljøteknik der varetager brug af bio-olie på andre områder, især omkring miljø og natur. Øko-Tech har 14 ansatte og omsatte sidste år for 130 millioner kroner.

Råvarerne kommer i dag via havnen i Amsterdam. Tidligere

blev det kørt med tankbiler, men nu kommer olien med skib til Faaborg. Herfra køres de sidste 3 kilometer op til virksomhedens tankanlæg. Tankanlægget blev sidste år udvidet til syv store tanke, der i alt kan rumme 12 millioner liter bioolie. Det gør det til det største af sin art i hele Skandinavien. Det er forventningen, at produktionen skal stige til det dobbelte i løbet af nogle år.

I løbet af et vinterdøgn kører 8-12 tankbiler i pendulfart mellem terminalanlægget i Faaborg industri kvarter og havnen, hvor et tankskib tømmes for 2400 tons bioolie. Det tager godt et døgn at tømme skibet. Håndteringen fra skib via bil til tank er dyr.

For at optimere transporten og mindske trafikken gennem byen, overvejer havn og virksomhed etablering af en pipe-line. En mulighed er, at parterne deler investeringen i forholdet 50/50. Havnen skal købes ud af samarbejdet efter en kortere årrække, når virksomheden er godt i gang.

Den kommunale havn har jf. havneloven ikke mulighed for at involvere sig i et forpligtende og økonomisk samarbejde med private virksomheder.

Hvide Sande Havns deltagelse i isværk

Hvide Sande Isværk A/S henvendte sig i 2008 til Hvide Sande Havn i håbet om, at havnen ville indgå i et samarbejde eller helt overtage driften af isværket. Isværket havde økonomiske problemer, og man var ikke sikker på, at det kunne overleve. Isværkets problemer skyldes, at mange fiskefartøjer og fiskeeksportører i dag selv kan producere is. Hvide Sande Isværk A/S er ejet af fiskerne og er en vital del af fiskerihavnen.

Hvide Sande Havn er en selvstyrehavn. Havnen overvejede at deltage i isværkets drift. Der kunne være samdriftsfordele, som kunne gøre driften rentabel og øge serviceniveauet. Samtidig kunne det medføre besparelser på lønudgifter bl.a. ved tilkald om natten. Et velfungerende isanlæg er en absolut nødvendighed for en fiskerihavn. Alligevel var havnen tøvende, bl.a. fordi et sådant driftssamarbejde ikke kan etableres uden særskilt tilladelse fra Transportministeriet. Hvide Sande Isværk A/S måtte løse de akutte problemer ved at sætte prisen op på isen, til fortrydelse for de mange fiskere, der er afhængig af isen.

Et af Hvide Sande Havns mål er at støtte og servicere fiskerne





og det lokale erhvervsliv bedst muligt. Havnen har 60 hjemhørende fiskefartøjer og landinger af fisk for 130 mio. kr. i 2009. Derfor er fiskerihavnen helt afhængig af at kunne tilbyde de fornødne faciliteter til landing, håndtering og bearbejdning af fisk. Deltagelse i samarbejder med havnens virksomheder er derfor en naturlig del af havnens virke.

Eksemplet er relevant i forhold til havnelovens § 9, stk. 5 og 6 hvor havnen kun i særlige tilfælde kan få adgang til at forestå havnerelateret operatørvirksomhed enten selv eller i samarbejde med private virksomheder.

Aalborg Stevedore Company A/S

Aalborg Havn A/S samarbejder til stadighed med havnens øvrige virksomheder om at sikre tilstrækkelig udbud og kapacitet til godshåndtering på havnen. I Aalborg er der lang tradition for, at sådanne opgaver løses i et tæt samarbejde.

I 1991 dannede Royal Artic Line A/S og Aalborg Havn A/S et fælles terminalselskab, Artic Container Operation A/S (ACO). ACO's opgaver var at stå for alle Container Freight Station og Container Yard opgaver i forbindelse med containerterminalen, herunder også Grønlandstrafikken. Da ACO i 2010 fusionerer med mæglervirksomhed Royal Arctic Linjeagentur A/S, skulle samarbejdet med Aalborg Havn A/S finde en ny form, fordi Aalborg Havn A/S ifølge Havneloven ikke må deltage i mæglervirksomhed.

Resultatet blev, at Aalborg Havn A/S udtrådte af ACO, og parterne i stedet omdannede Aalborg Stevedore Company A/S (ASC) med 70 % ejerandel til Royal Arctic Logistics A/S – det nye terminal og mægler selskab og 30 % ejerandel til Aalborg Havn A/S. I det gode samarbejdes navn har Aalborg Havn A/S posten som bestyrelsesformand.

Selskabet udfører typiske stevedore serviceydelser indenfor lastning/losning, lagerhotel, godshåndtering og logistik. Omsætning i 2009 var 20 mio. kr., og selskabet har ca. 20 fastansatte. Det tidligere løsarbejdersystem i Aalborg blev i 2008 erstattet af fastansættelse i netop ASC. Ansættelsen af havnearbejderne sikrer havnens brugere størst mulig fleksibilitet og kompetence. Denne fleksibilitet og øgede kompetence er meget vigtig for effektiv betjening af produktionsvirksomheder på havnen. Royal Arctic Logistics A/S og Aalborg Havn A/S samarbejder

også i selskaberne Aalborg Toldoplæg A/S og Nordjysk Kombiterminal A/S. I sidstnævnte selskab indgår desuden Danske Fragtmænd A/S som medejer.

Aalborg Havn A/S har lignende forpligtende samarbejder med blandt andet Aalborg Portland A/S, Vattenfall A/S, Samtank A/S, Statoil A/S samt en række aktører indenfor tankmarkedet.

Havnelovens begrænsede virkefelt for havne er en stadig udfordring, når samarbejde skal etableres, og når det udvikler sig. Aktuelt søger Aalborg Havn A/S at opnå tilladelse til at investere i bygninger og selskab til godshåndtering i Grønland. Ansøgningen behandles i Indenrigsministeriet.

Aalborg Havn A/S har valgt at være skattepligtig af alle aktiviteter.

Eksemplet er relevant i forhold til havnelovens § 10 om helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab. Særlig afgrænsningen i stk. 3 til havnerelateret operatørvirksomhed er for afgrænsende i forhold til markedets integration af alle transportydelser. Virkefeltet bør udbredes til transport- og logistikrelateret virksomhed. Afgrænsningen i § 10, stk. 2 hvor formålet for havneaktieselskabet er afgrænset til alene at videreudvikle og drive havne beliggende i den pågældende kommune er for snæver i forhold til udvikling af havnen, hvor der kan være brug for investeringer f.eks. i udlandet.





Odense Havns deltagelse i transportcenter i Tietgenbyen.

Odense Havn undersøgte for 2 år siden, om havnen kunne deltage i etableringen af et transportcenter i erhvervsområdet Tietgenbyen, som er det erhvervsområde ved Motorvej E20, der ligger tættest på havnen. Formålet er at bygge moderne faciliteter til og sammen med havnens kunder.

Transportministeriet afslog en tilladelse med henvisning til en tolkning af Havnelovens § 9, stk. 5, om at havnens aktiviteter kun må ske på havnens tilstødende landarealer.

Odense Havn er stadig interesseret i at deltage i et transportcenter ved Tietgenbyen. Tietgenbyen og Odense Havn er direkte forbundet af Ring 3/Kertemindevej, og mange kunder ønsker, at havnen kan tilbyde faciliteter til transportører tæt ved motorvejen. Tietgenbyen er ligesom Odense Havn udpeget som deltager i forsøget med modulvogntog. Det understreger erhvervsområdets centrale placering i fremtidens transportmønster. Havnen vil understøtte virksomhederne både på havnen og i oplandet, så samspillet mellem landdelen af et transportcenter og havnedelen kan udvikle muligheder for at konsolidere gods mellem forskellige transportformer. Ideen er, at transportcenteret kan tilbyde transportørerne overvåget parkering, opmagasinering og pakhushus mv.

Odense Havn bakkes op af Odense Kommune. Kommunen finder, at det er oplagt, at havnen får lov at benytte sin viden, så området kan udvikles til gavn for såvel Odense som hele Fyns erhvervsliv.

Odense Havn håber derfor på, at en kommende lovrevision indeholder en ændring, så havnen kan investere uden for havnens matrikel. Det er også et ønske fra Odense Havn at kunne deltage i driften af transportcentret, gerne i samarbejde med andre aktører. For at havnen skal kunne det, skal den nuværende havnelov ændres, så havnen må udføre transportrelaterede aktiviteter i stedet for kun havnerelaterede aktiviteter.

Odense Havns deltagelse i skrotning af boreplatforme

Odense Havn, H.J. Hansen Genvindingsindustri og Fayard A/S indledte i efteråret 2010 et samarbejde om at kortlægge mulighederne for skrotning af boreplatforme på Lindø-terminalen.

Projektet kan være med til at øge beskæftigelse og eksport lokalt og nationalt. Samtidig sætter projektet miljøet i højsædet, da de unikke faciliteter i Odense er med til at sikre en miljørigtig skrotning.

Skrotning af udtjente off-shore installationer skal ske miljømæssigt forsvarligt og helst i en havn eller værft i Nordsø- og Kattegatområdet af hensyn til transportafstand. Det er samtidig afgørende, at den rigtige viden og de rigtige faciliteter er tilstede. Tilstrækkelig vanddybde, mega-kraner, dokfaciliteter og on-shore infrastruktur er alle faciliteter, der findes på Lindø-terminalen. Boreplatforme i størrelsen 25 etager og 15.000 tons kan derfor gå ind i havnen for at blive ophugget på en miljørigtig og forsvarlig måde. Projektet kan blive landets største på genvinding, og markedspotentialet er stort. Alene i de nordiske farvande eksisterer der op mod 600 off-shore enheder, som på et tidspunkt skal genvindes.



Projektet skal være et joint venture projekt, hvor Odense Havn og de 2 private aktører deltager for egen regning og risiko. Som havneloven er formuleret kan Odense Havn som selvstyrehavn alene indgå i det forberedende arbejde og dermed være part på omkostningssiden. I det øjeblik projektet bliver konkret, og der opstår mulighed for indtjening, skal havnen udtræde af samarbejdet.

Køge Havns deltagelse i en kombiterminal

Der har i flere år været arbejdet for at få en kombiterminal ved Køge. Projektet er blevet undersøgt og byrådet, havnen og erhvervslivet ser stadig store muligheder i projektet. En kombitermi-



nal giver mulighed for at omlade containere og trailere fra bane til vej og omvendt. Målet er at effektivisere håndteringen af godstransport og fremme intermodal transport. Derved styrkes mulighederne for at mere gods kan komme væk fra vejen og over på banen. En kombiterminal ved Køge skaber på den måde en miljøgevinst og gavner beskæftigelsen lokalt og regionalt.

Køge Havn ser muligheder i, hvis en kombiterminal med tiden kommer til at ligge ved Køge. Havnen er specialist i at udvikle arealer og servicere transportører via salg af ydelser. Derfor vil Køge Havn tage del i projektet om en kombiterminal igennem et samarbejde med private samarbejdspartnere. Havneloven begrænser dog mulighederne for havnens deltagelse inden for transportrelaterede services. Det hænger sammen med, at havnen kun må udføre havnerelateret aktiviteter og at aktiviteterne kun må ske på havnens tilstødende arealer jf. havnelovens § 9, stk. 5

Skandinavisk Transport Center (STC) ligger i Køge og har god adgang til Køge Havn. Derfor er Køge en oplagt placering for en terminal. Meget tyder da også på, at Køge kan blive et endnu mere afgørende transportknudepunkt i fremtiden, særligt da det fra Christiansborg er besluttet, at Danmarks spornet skal udvides med et nyt dobbeltspor, den såkaldte Nybygningsløsning, der skal gå via Køge.

Køge Havns oprettelse og deltagelse i en ro-ro terminal

Køge Havn udvides i de kommende år med 40 ha areal. I forbindelse med udvidelsen, er det på tegnebrættet at udvikle yderligere et nyt havneareal på 25 ha til eksklusivt brug for en ro-ro terminal. Der er i øjeblikket ved at blive udarbejdet

lokalplan samt VVM for denne. Tanken er, at Køge Havn sammen med en eller flere private investorer udvikler arealet, så det kan bruges specifikt til ro-ro-trafik rettet mod Østersøen. På nuværende tidspunkt er der allerede en del ro-ro transportere på Køge Havn. Hvis havnen udvikler en terminal specifikt til omladning, losning og lastning af de mange transportere er håbet, at det vil tiltrække flere transportere. Køge Havn forventer, at arealudvidelsen af havnen realiserer en fordobling af godsomsætningen i de kommende år.

Køge Havn er en kommunal selvstyrehavn, der har udviklet sig kraftigt i de seneste år. Havnen har en ideel beliggenhed med adgang til Baltikum og Østersøen og tæt på det danske motorvejsnet. Derfor ligger færgeruten til Bornholm nu også i Køge, hvor mange tusinde tons gods samt passagerer hver år transporteres til og fra øen.

Havnens ledelses- og markedsførings samarbejde med Skandinavisk Transport Center (STC), der ligger lige ved motorvej E20, gør Køge til et logistikknudepunkt for transportere på Sjælland. Og alt tyder på, at flere transportere vil slå sin vej forbi Køge i fremtiden, ikke mindst når havnens og transportcenterets arealer udvides i de kommende år. Ligesom Femern forbindelsen og Nybygningsløsningen på jernbane nettet uden tvivl giver Køge yderligere muligheder.

Havneloven sætter sine grænser for Køge Havns deltagelse i aktiviteter i forbindelse med en ro-ro terminal. Ifølge havneloven må havnen ikke deltage i terminaldrift og rederivirksomhed jf. § 9, stk. 5 og 6.

Yderligere oplysninger

Oplysninger og eksempler i dette katalog er alle indsamlet og bearbejdet af Danske Havnes sekretariat med stor hjælp fra medlemmer af Danske Havne.

Hvis du har spørgsmål til materialet, kan du kontakte Danske Havnes sekretariat, Weidekampsgade 10, 2300 København S, tlf. 3370 3530 eller mail: danskehavne@danskehavne.dk

Danske Havne er brancheorganisation for 80 aktive danske erhvervshavne.

Læs mere på www.danskehavne.dk

Havnes oprettelse af operatørselskaber

Af professor, dr. jur. Erik Werlauff for Danske Havne

Januar 2011



Indholdsfortegnelse

FORORD	3
HOVEDPUNKTER FRA ERIK WERLAUFFS REDEGØRELSE.....	4
MULIGHED FOR AT ADSKILLE HAVNEAREALERNE OG HAVNEDRIFTEN I FORSKELLIGE SELSKABER.....	4
OPERATØRSELSKABER – ANDRE HAVNETJENESTEYDELSER	5
MULIGHED FOR AT STIFTE FLERE OPERATØRSELSKABER.....	5
SELVBESTEMMELSE OG INCITAMENTER.....	6
ALLE VELERHVERVEDE RETTIGHEDER BEVARES	6
INFRASTRUKTURELSKABERNE – GRUNDLÆGGENDE HAVNEYDELSER	7
INFRASTRUKTURELSKABER SKAL LIGEBEHANDLE ALLE TJENESTEYDERE	7
OPERATØRSELSKABET SKAL DRIVES PÅ MARKEDSMÆSSIGE VILKÅR	7
DELTAGELSE I ANDRE DANSKE OG UDENLANDSKE HAVNE	8
OFFENTLIG INDSIGT I HAVNES FORHOLD	8
OPERATØRSELSKABER SKAL KUNNE OPRETTE PÅ FORSKELLIGE MÅDER: SPALTNING, TILFØRSEL AF AKTIVER, HOLDINGSTRUKTUR ELLER NYSTIFTELSE.....	9
SKATTEFRIE INFRASTRUKTURELSKABER	10
FULD T SKATTEPLIGTIGE OPERATØRSELSKABER	10
SVAR PÅ NOGLE PRAKTISKE SPØRGSMÅL.....	10
HVILKE HENSYN INDGÅR I EJERENS VALG AF ORGANISATIONSFORM TIL HAVNEN?	10
HVILKE STYRINGSREDSKABER HAR EJEREN (KOMMUNEN) OVER FOR OPERATØRSELSKABET?	12
OPERATØRSELSKABET LEDES AF DETS DIREKTION OG BESTYRELSE	13
HVOR MEGEN KAPITAL BØR DER TILFØRES OPERATØRSELSKABET?.....	13
HVILKE INDTÆGTER VIL INFRASTRUKTURELSKABET HAVE?	15
HVORDAN UDPEGES BESTYRELSESMEDLEMMER I INFRASTRUKTUR- OG OPERATØRSELSKABET?	15

FORORD

I marts 2010 gav transportministeren startskuddet til drøftelser af, hvordan en ny fremtidig havnelov bør se ud, og i august 2010 fremlagde Erik Werlauff efter opdrag fra Aalborg Havn A/S en redegørelse om ”Danske havnes fremtidige organisationsform”.

Med nærværende notat er det Danske Havnes håb, at Havnelovudvalget, der er nedsat af transportministeren, får belyst det juridiske grundlag for, hvordan havne kan indgå i kommercielle aktiviteter og samarbejder. Samtidig er det Danske Havnes håb, at notatet kan medvirke til at fjerne eventuelle bekymringer om unfair og ulige konkurrence.

Havneloven må ikke sætte hindringer i vejen for erhvervslivets og havnenes udvikling. Derfor skal havneloven passe til udviklingen.

Nye muligheder er opstået og skal udnyttes. Der er en efterspørgsel efter havnens engagement. Samarbejde mellem havn og virksomheder kan medvirke til at effektivisere transport og logistik til gavn for både gods og passagerer. Virksomhederne skal have mulighed for at udvide deres forretningsområde, og havnen kan være en væsentlig samarbejdspart. Havnen er en attraktiv samarbejdspart, fordi havnen har viden, kapital og tålmodighed, som er vigtig i samarbejdet og i udviklingen af havnens og det omgivende samfunds erhvervsvirksomheder. Det kan være kimen til udvikling og vækst i virksomhederne og i det danske samfund.

Derfor skal havnene kunne spille en mere aktiv rolle sammen med virksomhederne, og derfor skal havnene og deres ejere have adgang til at oprette operatørselskaber.

Erik Werlauff
professor, dr. jur.

Uffe Steiner Jensen
formand Danske Havne

HOVEDPUNKTER FRA ERIK WERLAUFFS REDEGØRELSE

Overblik over forslagene – sammenfattet i 8 hovedpunkter

1. Havneloven må ikke sætte hindringer i vejen for erhvervslivets og havnenes udvikling. Derfor skal havneloven passe til udviklingen.
2. De nye regler, som Danske Havne foreslår, skal være valgfri for ejerne af de danske havne. De kan forblive under de eksisterende organisationsformer, hvis de ønsker det.
3. Kommunale havne, kommunale selvstyrehavne og kommunale havneaktieselskaber skal efter forslaget fra Danske Havne kunne vælge en struktur, hvor der sker opdeling mellem et havneinfrastrukturselskab og ét eller flere havneoperatørselskaber.
4. Hvis en havns ejer ønsker at benytte den nye, valgfrie struktur, skal havneoperatørselskabet allerede ved oprettelsen have en privat ejerandel på mindst 10 pct. af både selskabskapital og stemmerettigheder, og den private ejerandel skal efter en årrække have flertallet i operatørselskabet.
5. Alle havnens tjenesteydere (operatører) skal ligebehandles.
6. Operatørselskaber skal drives på et forretningsmæssigt grundlag ud fra kommercielle principper.
7. Operatørselskaber skal kunne oprettes på forskellige måder: spaltning, tilførsel af aktiver, holdingstruktur eller nystiftelse.
8. Operatørselskabet skal af konkurrencemæssige grunde have en ”passende” kapital til sine aktiviteter, dvs. ikke for meget og ikke for lidt kapital.

Mulighed for at adskille havnearealerne og havnedriften i forskellige selskaber

Kommunale havne, kommunale selvstyrehavne og kommunale havneaktieselskaber skal kunne vælge en struktur, hvor der sker opdeling mellem et infrastrukturselskab og et eller flere operatørselskaber.

Infrastrukturselskabet varetager de grundlæggende havneydelser, dvs. anlæg og drift af havneinfrastruktur mv., herunder værker, kajer, havnebassiner og tilstødende landarealer samt tilrådighedsstillelse af kraner, pakhuse og lign.

Operatørselskaber – andre havnetjenesteydelser

Hvis der efter de nye, valgfrie regler sker opdeling i et infrastrukturselskab og et operatørselskab, kan operatørselskabet præstere både havnerelateret operatørvirksomhed, skibsrelaterede hjælpetjenester og andre former for lovlige tjenesteydelser, investeringer mv., og operatørselskabet er dermed i fuld og gennemsigtig konkurrence med andre tjenesteydere.

Operatørselskabet skal efter forslaget kunne indgå i alle former for kommercielle samarbejder. Der kan fx være tale om aktiviteter som drift og udvikling af et transportcenter, oprettelse og drift af tankanlæg, koordinering og udførelse af større renoverings- og reparationsopgaver etc.

Mulighed for at stifte flere operatørselskaber

Efter forslaget vil der ikke være noget til hinder for, at en kommune, der ønsker at benytte sig af de nye, valgfrie regler, opretter flere operatørselskaber. Dette kan være relevant, hvis der ønskes en specialisering mellem flere operatørselskaber, fx hvis ét af selskaberne særligt skal koncentrere sig om samarbejde med andre havne, med andre operatørselskaber, med aktiviteter i ét eller flere andre lande, etc.

Uanset om en kommune, der vil benytte sig af de nye, valgfrie muligheder, vælger at have ét eller flere operatørselskaber, skal der erindres om, at der herved kan samarbejdes med én eller flere private medejere.

Det ligger allerede i Erik Werlauffs forslag til de nye, valgfrie regler, at der over en årrække skal være privat medejerskab (efter en årrække mere 50 pct. privat medejerskab), men kom-

munen vælger som ejer af havnen selv, om dette skal ske i en hurtigere takt, end loven foreskriver.

Den private ejerandel kan eventuelt være forskellig for forskellige operatørselskaber.

Et operatørselskab kan være formålsbestemt, idet det fx er oprettet i samarbejde med én eller flere private samarbejdspartnere til varetagelse af en bestemt opgave. Selskabslovgivningen giver mulighed for oprettelse af tidsbestemte selskaber, ligesom et selskab også i øvrigt kan opløses, og pengene dermed tages hjem til selskabets ejere, når dets opgaver er løst.

Selvbestemmelse og incitament

De foreslåede nye regler bliver valgfri for ejerne af danske havne. Havnene kan forblive under de eksisterende ejerformer, hvis den enkelte havns ejer ønsker det. Havneloven skal fortsat være præget af strukturmæssig selvbestemmelse for danske havne. Men hvis havnenes ejere ønsker at udnytte de nye muligheder, skal de vælge den nye struktur med privat medejerskab og udsat for fuld konkurrence med andre danske og udenlandske havnetjenesteydere.

Det er i alle tilfælde havnens ejer, der træffer beslutningen om, hvilken organisationsform og dermed hvilke handlemuligheder havnen skal have. Initiativet til at udnytte de nye muligheder kan komme fra havnens ejer eller fra havnens bestyrelse, men den endelige beslutning om ejerformen træffes naturligvis af ejeren.

Alle velerhvervede rettigheder bevares

Ligesom havnes velerhvervede rettigheder vedrørende tilladte aktiviteter blev respekteret i havneloven fra 1999, bør en ny havnelov respektere samtlige de rettigheder, som havne har i dag. Kun hvis havnenes ejere vælger den nye, valgfri struktur med opdeling i et infrastrukturselskab og ét eller flere operatørselskaber, vil infrastrukturselskabets tilladte aktivitetsområder

blive indsnævret til kun at omfatte anlæg og drift af havneinfrastruktur, herunder værker, kajer, havnebassiner og tilstødende landarealer samt tilrådighedsstillelse af kraner, pakhuse og lign.

Det er den enkelte havns ejer(e), der gennem dette frivillige strukturvalg bestemmer, om havnen bliver underlagt de nye, valgfrie regler eller forbliver under de hidtidige regler.

Infrastrukturselskaberne – grundlæggende havneydelser

Efter opdeling i et infrastrukturselskab og et operatørselskab varetager infrastrukturselskabet følgende opgaver:

- ✓ grundlæggende havneydelser,
- ✓ dvs. anlæg og drift af havneinfrastruktur mv.,
- ✓ herunder værker, kajer, havnebassiner og tilstødende landarealer samt
- ✓ tilrådighedsstillelse af kraner, pakhuse og lign.

Infrastrukturselskabet varetager de overordnede hensyn i forhold til anden kommunal lovgivning og sikrer forsyning til byen og lokalområdet.

Infrastrukturselskaber skal ligebehandle alle tjenesteydere

Det foreskrives i de nye, valgfrie regler, at infrastrukturselskaber skal sikre ligebehandling af alle tjenesteydere, der ønsker at præstere havnetjenesteydelser med relation til havnen, og som ud fra objektive kriterier opfylder krav om kvalitet, fornøden kapacitet mv.

Operatørselskabet skal drives på markedsmæssige vilkår

Operatørselskaber skal drives på et forretningsmæssigt grundlag ud fra kommercielle principper. Infrastrukturselskabet og dets ejer må ikke gennem direkte eller indirekte tilskud mv. yde støtte til operatørselskabet ("krydssubsidiering"). Noget sådant ville virke konkurrenceforvridende i forhold til andre havnetjenesteydere.



Til sammenligning kan nævnes, at vi nu i flere årtier har vænnet os til regler inden for jernbanesektoren, hvor ejendomsretten til skinnerne og den øvrige infrastruktur ejes af én virksomhed, mens togdriften varetages af flere operatører, og hvor der ikke må ske krydssubsidiering fra staten til dens eget operatørselskab.

Det skal gennem særskilt regnskabsaflæggelse, årsberetning og interne kontrolprocedurer sikres, at de markedsmæssige principper overholdes, og KonkurrenceStyrelsen skal føre tilsyn med dette.

Samarbejdsaftaler samt køb og leje af faste ejendomme

Operatørselskaber skal kunne indgå samarbejdsaftaler mv. i forbindelse med udøvelsen af deres virksomhed. Infrastrukturselskaber skal kunne erhverve ejendomme med tilknytning til selskabets egne ejendomme, både til eje og på leasingfinansieret basis. Operatørselskaber og andre tjenesteydere/investorer skal kunne varetage en leasingfinansiering af ejendommene, hvis en sådan anskaffelsesmåde konkret foretrækkes frem for andre finansieringsformer.

Deltagelse i andre danske og udenlandske havne

Operatørselskaber skal frit kunne indgå samarbejdsaftaler mv. med danske og udenlandske havne, og de skal kunne investere i dem, når det sker på et forretningsmæssigt grundlag.

Offentlig indsigt i havnes forhold

Når forslaget om en ny offentlighedslov vedtages, skal (ifølge forslaget) infrastrukturselskaber være undergivet reglerne i offentlighedsloven, når over 75 pct. af selskabskapitalen ejes af én eller flere kommuner eller andre offentlige myndigheder. Forretningsmæssigt følsomme oplysninger bliver dog undtaget fra offentlighed.

Operatørselskaber bør falde uden for offentlighedsloven, eftersom de er i fuld konkurrence med private virksomheder. Efter Erik Werlauffs forslag skal de omfattes af reglerne for statslige aktieselskaber, dvs. de skal offentliggøre regnskabsoplysninger og andre væsentlige meddelelser på samme måde som børsnoterede selskaber.

Operatørselskaber skal kunne oprettes på forskellige måder: spaltning, tilførsel af aktiver, holdingstruktur eller nystiftelse

Muligheden for at oprette havneoperatørselskaber bør stå åben for både kommunale aktieselskabshavne, kommunale havne og kommunale selvstyrehavne.

Kommunale havne, kommunale selvstyrehavne samt kommunale havneaktieselskaber skal uanset hidtidig organisationsform have forskellige muligheder for at oprette ét eller flere operatørselskaber:

- Spaltning af et bestående kommunalt havneselskab, hvorefter der er et havneinfrastrukturselskab samt ét eller flere operatørselskaber.
- Tilførsel af aktiver fra det kommunale havneselskab, der herved omdannes til et infrastrukturselskab med ét eller flere operatørselskaber som datterselskaber.
- En holdingstruktur, hvorved det kommunale havneselskab omdannes til et holdingselskab, der indskyder aktiverne i datterselskaber, hvoraf det ene er infrastrukturselskabet, mens det eller de øvrige er ét eller flere operatørselskaber.

Kommunale havne og kommunale selvstyrehavne bør have mulighed for at nystifte et infrastrukturselskab og ét eller flere operatørselskaber, således at de kan opnå en struktur svarende til ovenstående, såfremt de ønsker det.

Skattefrie infrastrukturselskaber

Den skattefrihed, der i dag gælder for havne, som er åbne for offentlig trafik, uanset deres juridiske organisationsform, skal fortsat være gældende. Denne skattefrihed skal gælde tilsvarende for infrastrukturselskaber.

Fuldt skattepligtige operatørselskaber

Et operatørselskab vil, da det vil være i fuld og lige konkurrence med private havnetjenesteydere, være skattepligtigt ligesom andre erhvervsdrivende selskaber, dvs. p.t. 25 pct. selskabs-skat.

SVAR PÅ NOGLE PRAKTISKE SPØRGSMÅL

Hvilke hensyn indgår i ejerens valg af organisationsform til havnen?

Hvis den foreslåede reform af havneloven gennemføres, vil der være en række organisationsformer at vælge imellem:

- ✓ kommunal havn
- ✓ kommunal selvstyrehavn
- ✓ kommunalt havneaktieselskab
- ✓ kommunalt infrastrukturselskab og operatørselskab (nye, valgfri regler)
- ✓ privat havn.

Den enkelte havneejер må ved valget af organisationsformen tage en lang række hensyn i betragtning, hvoraf alene nogle enkelte kan fremhæves her:

- a. Hensynet til velkendte og velafprøvede regler taler i sagens natur for at bevare den én gang valgte organisationsform.

- b. Mulighed for at præstere alle former for tjenesteydelser opnås kun gennem den nye valgfri form, dvs. med opdeling i et infrastrukturselskab og et operatørselskab.
- c. Til gengæld medfører et valg af den nye, valgfrie organisationsform samtidig en række forpligtelser, herunder pligten for infrastrukturselskabet til at ligebehandle alle operatører på havnen og til at disponere på markedsmæssige vilkår over for kommunens eget operatørselskab.
- d. Mens der ikke kan udbetales udbytte mv. fra en kommunal selvstyrehavn, kan der både udbetales udbytte fra et kommunalt havneaktieselskab (de nuværende regler) og fra et infrastrukturselskab og operatørselskab (de valgfri nye regler). Udbyttet skal respektere selskabslovgivningens forskrifter, dvs. udbytte kan kun udbetales af frie reserver i det enkelte selskab. Udbyttet tilfalder naturligvis selskabets ejer(e), dvs. enten kommunen som enejer eller kommunen og private medejere.
- e. En evt. overgang til de nye, valgfri regler vil (ifølge Erik Werlauffs forslag) indebære en pligt til over en årrække at sælge mere end 50 pct. af kapital og stemmer i operatørselskabet til én eller flere private medejere, dvs. at én eller flere private medejere skal have kapital- og stemmeflertal i operatørselskabet. Erik Werlauff foreslår, at den private ejerandel senest 10 år efter selskabets oprettelse skal øges til mindst 25 pct. af kapital og stemmer, og den skal senest efter yderligere 10 år øges til mere end 50 pct. af kapital og stemmer, således at den eller de private medejere har stemme- og kapitalflertal i operatørselskabet.
- f. Når aktier i et operatørselskab sælges til private, går salgssummen til kommunen, der jo sælger aktierne. Alternativt kan en optagelse af private medejere dog om ønsket ske gennem en kapitaludvidelse i operatørselskabet. I så fald tilfalder de tilførte private midler operatørselskabet selv til styrkelse af dets eget kapitalgrundlag. Der kan anvendes en kombination af de to metoder, således af man kombinerer 1) kommunens aktie-

salg, hvor salgssummen tilfalder kommunen, og 2) nytegning af aktier, hvor tegningsbeløbet tilfalder operatørselskabet selv.

Lov nr. 548 af 8. juni 2006 om kommuners og regioners deltagelse i selskaber ("lov 548") giver en kommune mulighed for at deltage i virksomheder med begrænset ansvar. Lov 548 har imidlertid ingen indflydelse på kommunens muligheder for at oprette et infrastrukturselskab og ét eller flere operatørselskaber. Havneloven har i sin egenskab af speciallov forrang for lov 548.

Hvilke styringsredskaber har ejeren (kommunen) over for operatørselskabet?

Kommunen vil som ejer af operatørselskabet have den indflydelse, som en hovedaktionær eller et moderselskab har over sit (datter)selskab. Det er således kommunen, der som ejer af selskabet træffer bestemmelse på selskabets generalforsamlinger om godkendelse af årsrapport, valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor, eventuel udbetaling af udbytte, eventuelle vedtægtsændringer mv.

Da der skal optages én eller flere private medejere i operatørselskabet, vil disse også have indflydelse på selskabet sammen med kommunen, idet kommunen ikke vil være eneaktionær. Efter en årrække vil kommunen skulle afgive flertallet af kapital og stemmer i operatørselskabet, men kommunen vil fortsat have sine rettigheder som aktionær i selskabet.

På tilsvarende måde som ved andre selskaber kan der naturligvis indgås en aktionæroverenskomst ("ejerftale") til nærmere regulering af kommunens og de private medejerers deltagelse i operatørselskabet. Dette gælder også for specialiserede operatørselskaber, der eventuelt oprettes sammen med bestemte private medejere til udførelse af bestemte opgaver. Fra den 1. marts 2010 har ejerftaler dog som følge af den nye selskabslov mistet en del af deres juridiske gennemslagskraft, og en række af de forhold, som man tidligere regulerede i ejerftalen, vil derfor fremtidigt blive indskrevet i vedtægterne.

Operatørselskabet ledes af dets direktion og bestyrelse

Kommunen kan ikke gribe direkte ind i operatørselskabets drift, idet den overordnede og strategiske ledelse af selskabet skal varetages af selskabets bestyrelse,¹ mens den daglige ledelse skal varetages af selskabets direktion.

Bestyrelse og direktion skal selvstændigt kunne træffe deres driftsmæssige beslutninger i operatørselskabet ud fra forretningsmæssige hensyn.

Hvor megen kapital bør der tilføres operatørselskabet?

Dette skønner kommunen som ejer af operatørselskabet som udgangspunkt selv over. Selskabslovens mindstekrav for et aktieselskab er en selskabskapital på 500.000 kr., men ofte vil dette ikke være tilstrækkeligt, og selskabets bestyrelse og direktion skal påse, at selskabet har tilstrækkeligt ”kapitalberedskab” (lovens ord) til sine aktiviteter.

Da operatørselskabet blandt andet kan opstå gennem en spaltning af et kommunalt havneaktieselskab, må der ved spaltningen tages stilling til, hvilke aktiver, rettigheder, passiver mv. der naturligt hører hjemme i operatørselskabet, og som derfor ved en sådan eventuel spaltning skal overføres til operatørselskabet.

Ud over de rent selskabsretlige hensyn er der også det hensyn at tage, at operatørselskabet af konkurrencemæssige grunde skal have en ”passende” kapital til sine aktiviteter, dvs. ikke for meget og ikke for lidt:

¹ Hvis kommunen ønsker det og lader det indskrive i selskabets vedtægter, kan der i stedet for en bestyrelse være et tilsynsråd i selskabet (en ny valgmulighed i dansk selskabsret fra den 1. marts 2010). I så fald varetages hele ledelsen af selskabet af direktionen, mens tilsynsrådet ansætter direktionen og fører tilsyn med denne. Det er således valgfrit, om operatørselskabet skal have 1) en struktur med bestyrelse og direktion eller 2) en struktur med tilsynsråd og direktion.

- ✓ Det må ikke være underkapitaliseret, således at det er afhængigt af stadig tilførsel af kapital fra sin ejer.
- ✓ Det må heller ikke være overkapitaliseret, således at det har mere kapital, end det nogensinde får brug for, idet det i så fald ikke arbejder på kommercielle vilkår i forhold til rent private havneoperatører.

Den ”rigtige” kapitalisering af operatørselskabet vil derfor kræve konkrete overvejelser hos den enkelte havns ejer og dennes rådgivere. De skal herved følge det ”markedsøkonomiske investorprincip”, dvs. tænke og disponere som en langsigtet privat investor i forhold til operatørselskabet.

Afgørelserne om graden af selskabets kapitalisering vil skulle træffes sammen med den eller de private medaktionærer.

Hvis havnelovgivningen bliver moderniseret som foreslået, og hvis KonkurrenceStyrelsen bliver indsat til at overvåge, at der disponeres på markedsmæssige vilkår, kan det tænkes, at der fra KonkurrenceStyrelsen kommer anbefalinger mv. med hensyn til operatørselskabets kapitalforhold.

Der kan ikke garanteres kommunen en bestemt indtægt fra aktierne i operatørselskabet. Hvis selskabet trives godt og giver overskud, er der grundlag for udbytte til kommunen. Er det modsatte tilfældet, får kommunen (i hvert fald i det eller de pågældende år) ikke noget udbytte fra sit operatørselskab.

Operatørselskabet kan finansiere sig på samme måde som andre erhvervsdrivende selskaber, herunder gennem egne opsparede reserver, gennem banklån, realkredit i eventuelle bygninger, leverandørkredit, udstedelse af (rentebærende) virksomhedsobligationer etc.

Hvilke indtægter vil infrastrukturselskabet have?

Infrastrukturselskabet vil have alle de indtægter, der er knyttet til at eje og dermed disponere over havnen, dennes arealer, kajanlæg mv. Alle de afgifter mv., der til enhver tid lovligt kan opkræves i form af lejeindtægter fra arealer, lejeindtægter fra bygninger, kajafgifter, skibsafgifter, vareafgifter mv., vil kunne opkræves af infrastrukturselskabet.

Det er vigtigt at understrege, at infrastrukturselskabet ikke herved må favorisere operatørselskabet, men skal behandle dette på lige fod med andre havneoperatører, således at principperne om ligebehandling og kommercielle markedsvilkår overholdes.

Hvordan udpeges bestyrelsesmedlemmer i infrastruktur- og operatørselskabet?

Det er kommunen, der i sin egenskab af ejer (hovedaktionær) vælger medlemmerne af bestyrelsen i både infrastrukturselskabet og operatørselskabet. Valget sker på generalforsamlingen i operatørselskabet. Alt efter hvordan det enkelte selskabs vedtægter udformes, kan der være en valgperiode på mellem 1 og 4 år.

Hvis selskabet har mere end 35 medarbejdere i gennemsnit gennem 3 år, opnår selskabets medarbejdere ret til at vælge medlemmer af selskabets bestyrelse (hhv. tilsynsråd) på grundlag af selskabslovens til enhver tid værende bestemmelser herom. De medarbejdervalgte bestyrelses- hhv. tilsynsrådsmedlemmer er ligestillet med dem, der med kommunens stemmer vælges på generalforsamlingen, både i henseende til honorar, stemmeret, tavshedspligt mv. Hvis medarbejderne benytter sig af deres valgret til bestyrelse hhv. tilsynsråd, vælger de et antal svarende til 1/3 af den samlede bestyrelse hhv. af det samlede tilsynsråd (oprundet).

Der er intet til hinder for, at samme person er medlem af fx kommunalbestyrelsen og infrastrukturselskabet, som i det hele skal varetage offentlige hensyn, herunder kommunens interesser. Derimod må det forventes, at der i den lovgivning, der skal udformes, opstilles begrænsninger med hensyn til, om man kan være medlem af kommunalbestyrelsen og samtidig være medlem af operatørselskabets bestyrelse (hhv. tilsynsråd), og om man kan være medlem af både infrastrukturselskabets og operatørselskabets bestyrelse (tilsynsråd). Det må forventes,

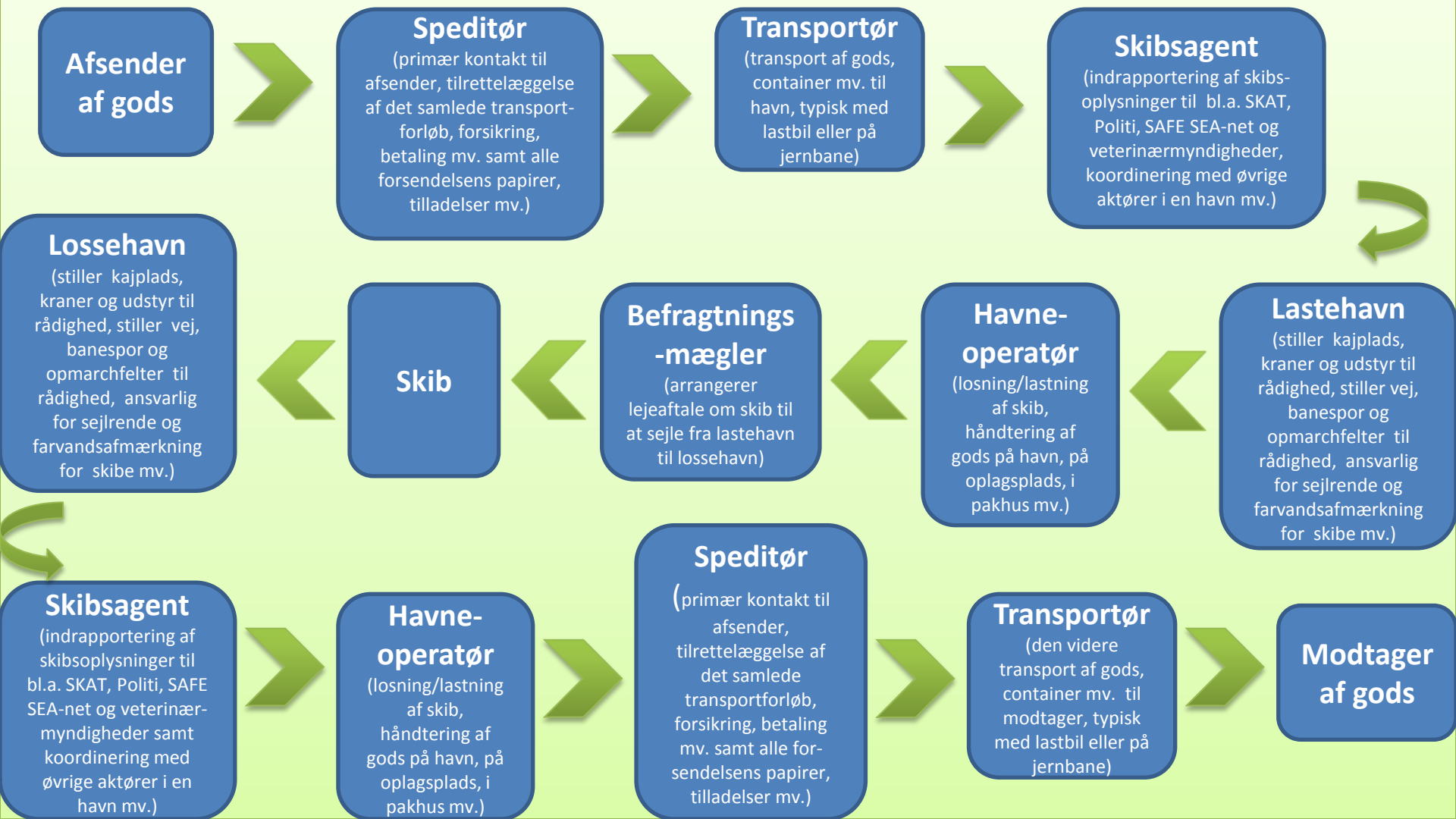
at dobbeltmandat begrænses for at sikre, at der i forholdet mellem på den ene side kommunen og infrastrukturselskabet og på den anden side operatørselskabet disponeres på markedsmæssige vilkår, og at der sker ligebehandling mellem operatørselskabet og andre havnetjenesteydere.

Når kommunen efter en årrække ikke længere har kapital- og stemmeflertal i operatørselskabet, vil det være den eller dem, der til enhver tid råder over stemmeflertallet på operatørselskabets generalforsamling, der afgør, hvem der skal sidde i operatørselskabets bestyrelse, bortset fra eventuelle medarbejdervalgte. Det vil dog være muligt at indskrive i vedtægterne for operatørselskabet, at kommunen udpeger ét eller flere af bestyrelses- hhv. tilsynsrådsmedlemmerne for 1-4 år ad gangen, men de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer skal altid udgøre flertallet.

Som nævnt ovenfor kan der indgås en aktionæroverenskomst (ejeraftale) mellem kommunen og den eller de private medejere til nærmere regulering af spørgsmål om valg, udbytte mv.

USJ/LN/EW – 24-01-2011

Aktører i logistikkæden ved godstransport til/fra en dansk havn





DANSKE HAVNEVIRKSOMHEDER

DI, DK-1787 København V

www.dkhv.dk

Den 21. januar 2011

Indspil til havnelovudvalget

- internationalt benchmark af danske havne

Brancheforeningen Danske Havnevirksomheder, Danske Havne og DI Transport har som led i Havneudvalgets arbejde givet tilsagn om at fremlægge materiale om internationalt benchmark af danske havne og deres konkurrencemæssige situation i forhold til udlandet.

Dette materiale følger hermed;

1. EU-rapport om de europæiske havne i 2030

EU-Kommissionen (Directorate-General Mobility and Transport) har i december 2010 modtaget en rapport med overskriften "Ports and their connections within the TEN-T". Rapporten er den 5. og afsluttende rapport, hvor EU-kommissionen ser på muligheder og roller for fremtidens europæiske havne.

Rapporten tager udgangspunkt i de internationale og europæiske godsstrømme ind og ud af Europas havne. Rapporten fokuserer på spørgsmålet om, hvordan den europæiske havnerelaterede transport spiller sammen med TEN-T-infrastrukturen og den forventede udvikling.

Rapporten identificerer 57 vigtigste havne(klynger) og beskriver deres roller i forhold til den videre godstransport. Danmark er repræsenteret med 2 havneklynger: Århus-Frederikshavn samt CMP-Helsingør. Derudover beskriver rapporten forskellige vækstscenarier for fremtidens søbaserede godstransport, og giver forskellige bud, hvordan disse scenarier kan påvirke hele det europæiske transportsystem – herunder vej- og jernbanetransport.

I forhold til udviklingen af den europæiske infrastruktur anbefaler rapporten at prioritere de 57 havne. De står allerede i dag for 65 pct. af den totale europæiske havnetrafik. Rapportens anbefalinger er ikke udtryk for EU-Kommissionens holdning, men baserer sig udelukkende på ekspertvurderinger.

Rapporten vedlægges til Havnelovudvalgets orientering.

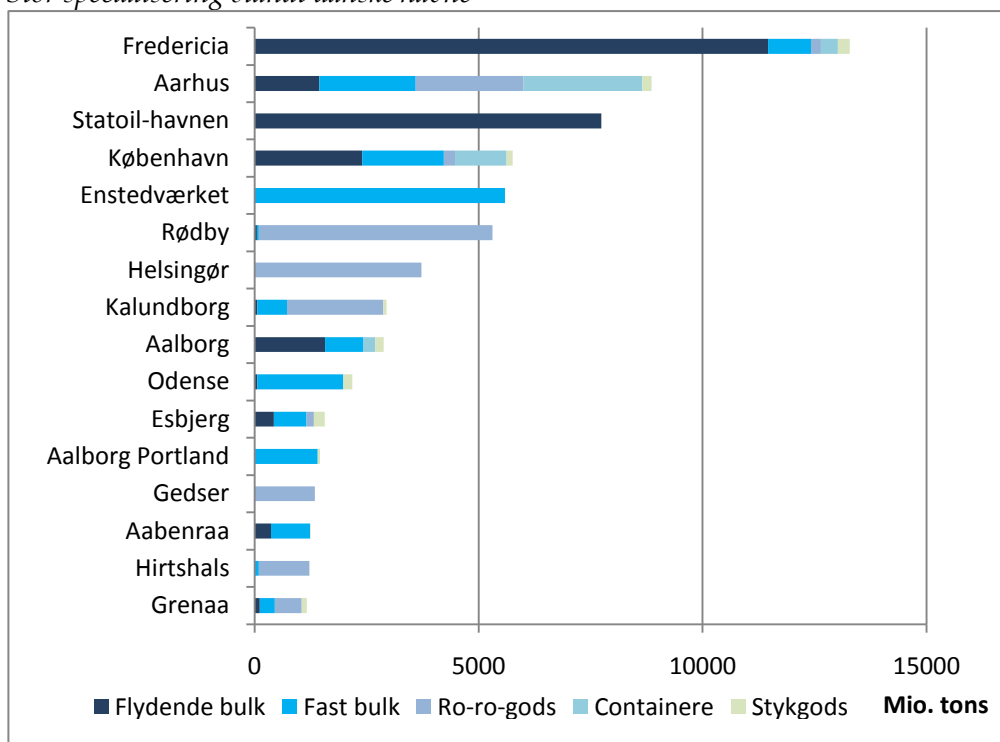
2. Kort og godt: Hvad er status for de danske erhvervshavne?

Danmark har ca. 140 erhvervshavne, der bliver anvendt til ekspedition af gods, fisk eller passagerer, hvoraf de 80 er ISPS-godkendte, dvs. at de kan modtage fragtskibe i international trafik. Havnene er vigtige porte for Danmarks handel med udlandet. Havnenes betydning understreges af, at 76 pct. af den samlede danske eksport målt på vægt går ad søvejen.¹

Hovedparten af de danske erhvervshavne er små og har kun mindre erhvervsmæssig betydning. De 16 største erhvervshavne står således for 76 pct. af havnenes internationale godsomsætning (64 mio. ton).

For at opnå stordriftsfordele har flere af de største danske erhvervshavne specialiseret sig i at håndtere forskellige godstyper. Hovedparten af de danske havne spiller primært en vigtig rolle i forhold til at understøtte erhvervslivet i deres lokalområder.

Stor specialisering blandt danske havne



Note: Havneomsætning (mio. tons) opdelt på godstyper, 2009.

Kilde: Statistikbanken – SKIB451 og SKIB431.

¹ Kilde: Danske Havne beregninger på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

- **Flydende bulk**
Fredericia Havn og Statoil-havnen i Kalundborg er knudepunkter for transport med råolie, som skal anvendes til de danske olieraffinaderier.
- **Fast bulk**
Havnene for Enstedværket og Odense understøtter en anden del af energisektoren – nemlig de kulforbrugende kraftvarmeværker.
- **Ro-ro-gods**
Rødby, Helsingør, Kalundborg, Gedser og Hirtshals er primært færgehavne, som understøtter ro-ro-gods (roll-on roll-off)
- **Containere**
I praksis er Århus Havn anerkendt som det afgørende containerknudepunkt i Danmark, mens København-Malmø Havn er Øresundregionens feederhavn.

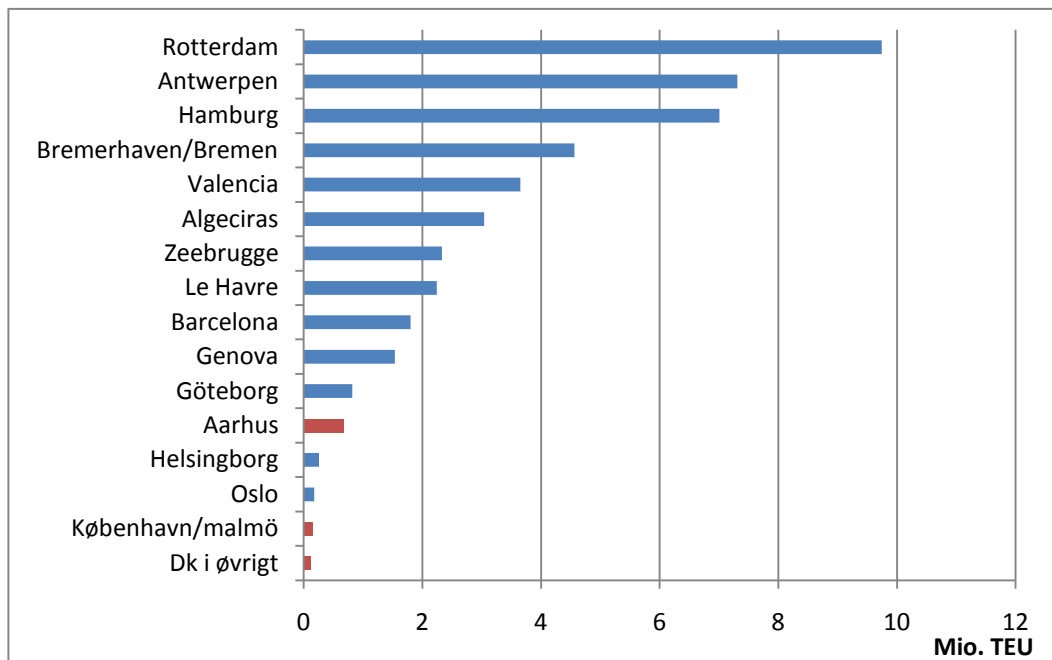
a) Danske havne er små i international målestok

Danske havne er små set med europæiske øjne – ingen dansk havn er fx på den europæiske top 50, målt i tons. De danske havne fungerer kun i begrænset omfang som porte for den interkontinentale skibstrafik, da kun 15-20 % af de håndterede mængder på de danske havne stammer herfra. Hvis man ser på containermarkedet, som stiger i takt med globaliseringen og den internationale arbejdsdeling, spiller de danske havne en marginal europæisk rolle.

De store containerskibe fra f.eks. Kina anløber typisk 3-4 europæiske havne pr. tur. Gods til det skandinaviske marked bliver i høj grad distribueret fra de store europæiske havne – typisk Rotterdam, Hamborg, Antwerpen og Bremerhaven. Containere, som skal videre til Østersøregionen, omlæsses herefter til landevejstransport eller til feederskibe, der fortsætter til de skandinaviske havne via Kielerkanalen. Alene med feederskibe kommer 194.000 TEU i dag fra Hamborg til Danmark gennem Kielerkanalen.

I Skandinavien har Göteborg Havn den største containeromsætning på godt 818.000 TEU (2009). De danske havne har samlet en omsætning på godt 960.000 TEU. Med 1.500 årlige skibsanløb og cirka 683.000 containerenheder er Århus Havn Danmarks vigtigste internationale containerhavn og nummer 33 i Europa i 2009. Som den eneste danske havn har Århus Havn regelmæssige forbindelser til Kina og det øvrige Fjernøsten.

Mastodont-havne nær Danmark



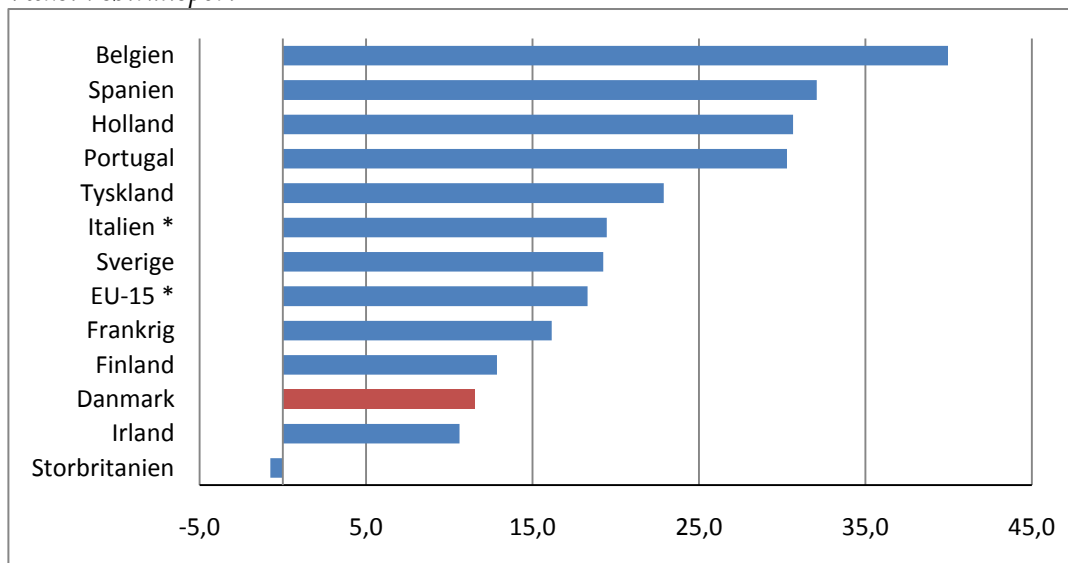
Note: Containeromsætning i 2009.

Kilde: www.espo.be, statistikbanken – SKIB49, cmport.com og port.helsingborg.se

b) Vækst sejler uden om de danske havne

Der har været betydelig vækst i mængden af søtransporteret gods i Europa i de senere år. Men samme periode har de danske havne oplevet en betydelig lavere vækst end deres europæiske konkurrenter. Danske havne har opnået en vækst på 11,5 pct. i perioden 2001-2008, mens væksten for havnene i EU-15 i samme periode ligger på 18,3 pct.

Vækst i søtransport



Note: Stigning i havneomsætning (tons), 2001-2008, procent

Kilde: Eurostat – tabel: mar_go_aa.

En central årsag til den lavere vækst er, at den europæiske havnevækst i høj grad stammer fra containerskibe, som primært vælger de store europæiske havne. Hovedparten af containergodset, som anløber de store europæiske havne, vidertransporteres på land – enten med lastbiler eller tog.

De danske havne anses som effektive og konkurrencedygtige, så den relativt lavere vækst skyldes ikke manglende effektivitet.

c) Benchmark: Danske havnes konkurrenceevne er fortsat på højt niveau

To internationale institutioner, World Economic Forum og IMD, udgiver årlige rapporter over verdens landes konkurrencedygtighed inden for forskellige områder, bl.a. infrastruktur og herunder havnesektoren.

Den danske havnesektor er hos World Economic Forum faldet en smule i placering fra 2006 til 2010. Faldet skyldes mere, at lande som Island, Finland, Sverige og De Forenede Arabiske Emirater (Dubai) har overhalet Danmark, end der er tale om et egentligt fald i kvaliteten af den danske havneinfrastruktur.

Karakteren for de danske havne er fra 6,3 til 6,1 – på en skala fra 1-7 i løbet af de sidste 3 år. I samme periode er de danske havne faldet fra en 5. plads til en 10. plads.

År	Placering for dansk havne-infrastruktur	Point for dansk havne-infrastruktur (af 7)	Placering for Danmarks samlede infrastruktur
2006-07	6. plads	NA	NA
2007-08	5. plads	NA	NA
2008-09	5. plads	6,3 point	8. plads
2009-10	Delt 7.-9. plads	6,2 point	12. plads
2010-11	10. plads	6,1 point	13. plads

Kilde: World Economic Forums Global Competitiveness Report

Quality of Port Infrastructure: How would you assess port facilities in your country? (1 = extremely underdeveloped; 7 = well developed and efficient by international standards) – Two-year weighted average.

NA = Oplysninger ikke tilgængelige

Hos IMD holder den danske maritime transportinfrastruktur en fin placering blandt verdens top 3. Konkurrencen i top 10 er dog blevet hårdere i perioden - i 2006 lå nr. 10 på 8,00 point, men i 2010 opnåede nr. 10 8,48 point. Der er ingen tvivl om, at de europæiske havne har udviklet sig hastigt i de senere år.

År	Placering for Danmark	Point for Danmark (af 10)
2006	2. plads	9,00
2007	3. plads	8,78
2008	5. plads	8,84
2009	3. plads	9,04
2010	3. plads	8,89 point

Kilde: IMDs World Competitiveness Yearbook

Water transportation: Measures if harbors, canals, etc. meets business requirements.

NOTAT

Havnebestyrelses sammensætning

15. januar 2011

Danske Havne har foretaget en undersøgelse af havnebestyrelsernes sammensætning til brug for Havnelovudvalgets arbejde.

Der er en meget betydelig erhvervsmæssig involvering i danske havne – i forretningen og i bestyrelsesarbejdet. Selvom kommunalbestyrelserne udpeger havnebestyrelserne, er der fokus på de kompetencer, der samlet set er behov for i havnebestyrelserne. Kommunalbestyrelserne benytter sig derfor i stort omfang af muligheden for at udpege bestyrelsesmedlemmer udenfor kommunalbestyrelsens kreds. Bred erfaring og forskelligartede kompetencer er derfor repræsenteret i havnebestyrelserne.

Danske Havne har med udgangspunkt i Danske Havnes medlemskreds undersøgt sammensætningen i havneaktieselskaberne, selvstyrehavnene og de kommunale havne. Undersøgelsen er gennemført for de nuværende havnebestyrelser og havneudvalg, der som hovedregel er udpeget pr. 1. januar 2010. Der er også foretaget en sammenligning med bestyrelserne i sidste kommunale valgperiode – nemlig 2006-2009, selvom ikke alle følger samme periode.

For havneaktieselskaber og selvstyrehavne

Der er lavet en opdeling på andelen af kommunalbestyrelsesmedlemmer og ikke-kommunalbestyrelsesmedlemmer.

Andelen af ikke-kommunalbestyrelsesmedlemmer udgør en majoritet i havneaktieselskabernes bestyrelser. Havneaktieselskaberne har siden deres etablering som hovedregel haft en målsætning om at få en bredere repræsentation. Derfor har andelen af ikke-kommunalbestyrelsesmedlemmer ligget højt. Der er sket mindre forskydninger mellem havnene – men status quo er opretholdt. 53 % af bestyrelsernes medlemmer har ikke samtidig plads i kommunalbestyrelsen.

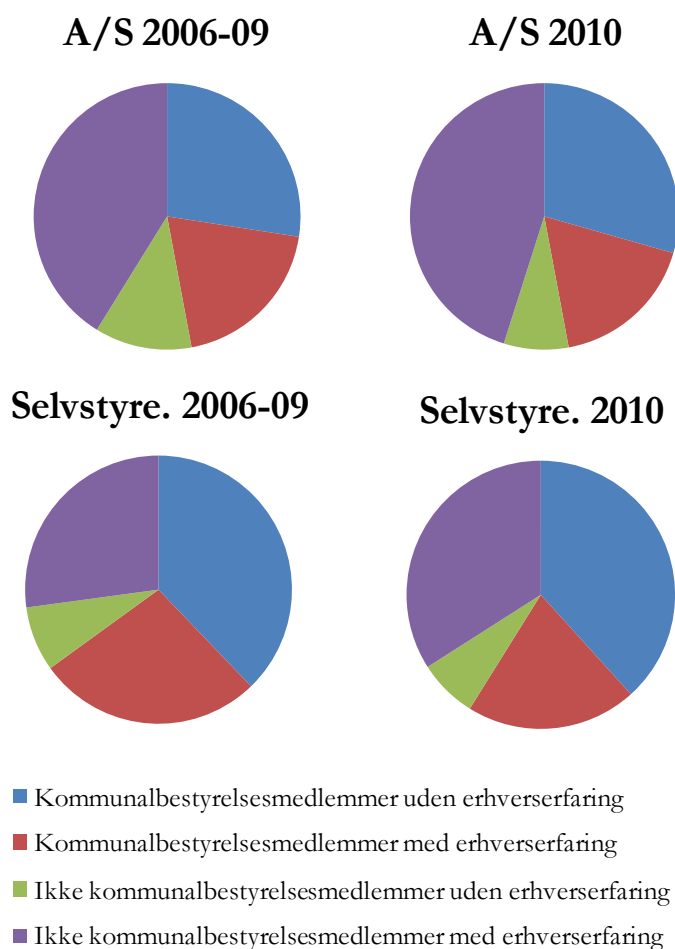
I selvstyrehavnene er andelen af bestyrelsesmedlemmer, der ikke samtidig sidder i kommunalbestyrelsen, også høj og stigende. I 2010 udgør andelen af ikke-

kommunalbestyrelsesmedlemmer 41 % af bestyrelsesmedlemmerne mod 34 % i 2009 i selvstyrehavnenes bestyrelser. Altså en markant stigning.

Udover at se på sammenfald mellem medlemskab af kommunalbestyrelsen og havnebestyrelsen har Danske Havne også undersøgt de enkelte medlemmers erhvervmæssige erfaring. Det er i denne forbindelse defineret: bestyrelsesmedlemmet skal have egen erfaring fra ledelse og økonomisk ansvar i private virksomheder og/eller have bredere erfaring med bestyrelsesarbejde i private virksomheder.

Denne vurdering er foretaget både i forhold til kommunalbestyrelsesmedlemmer og ikke-kommunalbestyrelsesmedlemmer. Tilsyneladende tiltrækker det erhvervmæssige aspekt af havnebestyrelsesarbejdet også de kommunalbestyrelsesmedlemmer, der har en bred erhvervmæssig erfaring. I alle tilfælde er andelen ganske stor. Der er sket visse mindre forskydninger mellem de to perioder i de enkelte havnebestyrelser, hvilket til dels udlignes ved den sumeriske fremstilling. En række havne har medarbejderrepræsentanter, de er ikke medtaget her.

Bestyrelsesmedlemmer fordelt efter medlemskab af kommunalbestyrelse og erhvervs erfaring



Kommunale havne

De kommunale havne er en del af den kommunale forvaltning. Blandt de 100 udvalgsmedlemmer, der er i de 19 undersøgte havne, har kun en kommune valgt at pege på 2 medlemmer uden for kommunalbestyrelsen. Nogle kommuner har nedsat en havnebestyrelse, mens andre har havnene under Teknik- og Miljøudvalget. Der er ikke foretaget en opdeling på, om medlemmerne har egen erhvervs erfaring. Der er i øvrigt en tendens til at udvalgene beskæres i antal.

Kilde:

Datagrundlaget er baseret på 8 havneaktieselskaber, 21 selvstyrehavne og 19 kommunale havne. Herudover har Danske Havne et par medlemmer med anden organisation. Kendetegnet for disse er, at bestyrelserne primært er sammensat af en kreds af fiskere. Oplysningerne er indhentet i samarbejde med havnene i perioden medio december 2010 til medio januar 2011.



Danske Havne – Efterspørgsel efter havne kapacitet Prognose for 2030

1 Sammenfatning

Generelt forventer vi en stigning i efterspørgslen efter maritim handel frem til 2020 og 2030. Det betyder øget efterspørgsel på havne kapaciteten og en stigning i den maritime transport igennem de danske havne. Vi har valgt at se på tre scenarier, som beskrives herunder.

Baseline scenarie. Vi forventer at væksten af maritim handel igennem de danske havne (import og eksport) vil stige med 35% fra 2005 til 2030. Vi forventer desuden at den maritime eksport fra 2005 til 2030 vil stige med 31% og den maritime import vil stige med 38%.

Scenarie 1 – High Growth. Vi forventer en stigning i den globale vækst på 20% i forhold til baseline scenariet. Transporten igennem de danske havne forventes 20,5% højere i 2030 end 2030 prognosen for baseline scenariet.

Ændringen i den globale vækst betyder at den samlede efterspørgsel efter maritim handel igennem de danske havne fra 2005 til 2030 vil stige med 62% i dette scenarie i forhold til 35% i baseline scenariet. Fra 2005 til 2030 vil importen i dette scenarie stige med 67%, imens eksporten vil stige med 56%.

Scenarie 2 – Low Growth. Vi forventer et fald i den globale vækst på -20% i forhold til baseline scenariet. Vi forventer desuden at transporten igennem de danske havne er 19,4% lavere i 2030 end 2030 prognosen for baseline scenariet.

Ændringen i den globale vækst betyder at den samlede efterspørgsel efter maritim handel igennem de danske havne fra 2005 til 2030 kun vil stige med 9% i forhold til 35% i baseline scenariet. Fra 2005 til 2003 vil importen i dette scenarie stige med 11%, imens eksporten vil stige med 6%.

Tabel 1. Samlet import og eksport for baseline og de to scenarier (High og Low)

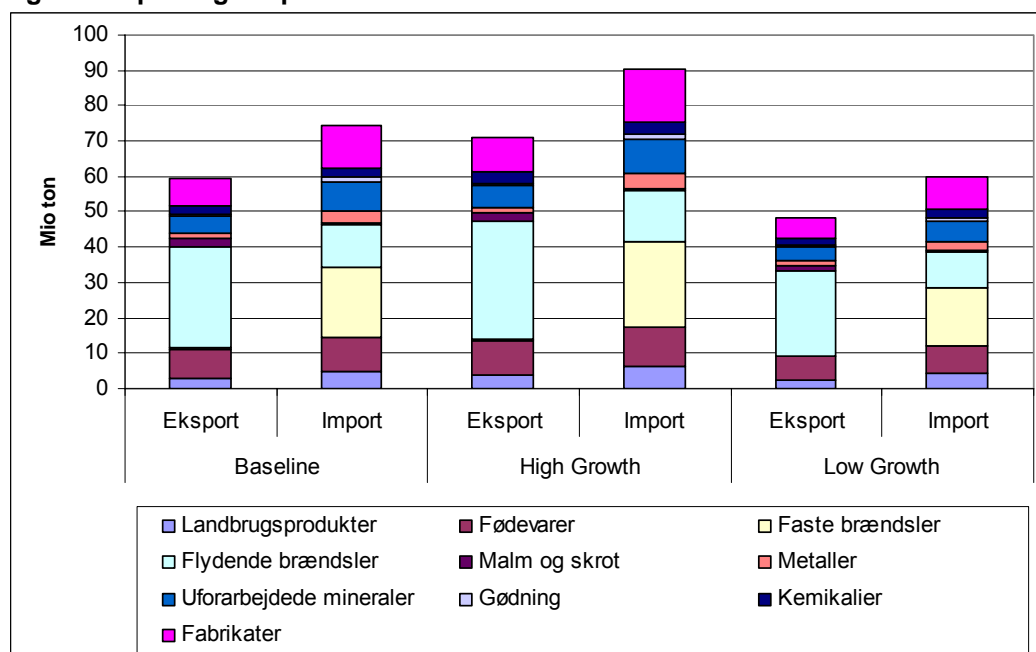
Mio ton	2005	2020	2030	Stigning 2005 til 2030
Baseline scenarie	99,5	116,1	133,9	35%
High Growth scenarie	99,5	139,8	161,2	62%
Low Growth scenarie	99,5	93,5	107,9	9%

I forhold til vores baseline scenarie betyder det, at vi i High Growth scenariet har en øget efterspørgsel efter maritim transport. Omvendt gælder det for vores Low Growth scenarie, at efterspørgslen efter maritim transport er mindre end i baseline scenariet.

Den væsentligste forskel imellem High Growth og Low Growth scenarierne er ændringerne i den globale økonomiske vækst (BNP). Effekterne på importen og eksporten er base-

ret på elasticiteter for de enkelte varegrupper. Dette er årsagen til, at ikke alle varegrupper bliver påvirket ens af en ændring i den globale vækst. Herunder ses de overordnede resultater for baseline, High Growth og Low Growth scenarierne fordelt på varegrupper.

Figur 1. Import og eksport i 2030



I baseline scenariet har vi desuden set på fordelingen på skibssektorer og fordeling på makroregioner. Vi har fundet data for disse for 2009 hhv. 2010 for disse to. Vi forventer at opdelingen på skibssektorer og makro regioner ikke vil ændres, hvorfor der i scenarierne High Growth og Low Growth ikke er regnet på dette.

	Baseline		High Growth		Low Growth	
	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import
Landbrugsprodukter	3,1	5,1	3,7	6,1	2,5	4,2
Fødevarer	8,2	9,2	9,9	11,2	6,5	7,9
Faste brændsler	0,3	19,8	0,3	24,4	0,2	16,6
Flydende brændsler	28,8	12,3	33,4	14,3	24,0	9,8
Malm og skrot	2,1	0,6	2,5	0,7	1,7	0,5
Metaller	1,3	3,5	1,6	4,1	1,1	2,6
Uforarbejdede mineraler	5,2	8,2	6,3	9,8	4,2	6,1
Gødning	0,5	1,2	0,5	1,3	0,4	1,0
Kemikalier	2,4	2,7	3,1	3,5	1,7	2,2
Fabrikater	7,7	11,8	9,7	14,9	5,8	9,1
SUM	59,6	74,3	71,1	90,2	48,1	59,8



2 Grundlæggende forudsætninger

Danske havne har for nylig udgivet en rapport over 24 havnes udvidelser og planer og i forbindelse med dette, er man interesseret i at få et bud på fremtidig efterspørgsel på havne kapacitet i danske havne. Tetraplan har derfor udarbejdet dette notat, med baggrund i de modelberegninger som NEA har brugt i deres prognoser for TEN-T havne for EU-Kommissionen. NEAs prognoser er baseret på basis scenariet i ITREN-2030-projektet (Fraunhofer et al), et EU-FP7-projekt. Prognoserne bygger Worldnet som er en videreudvikling af ETIS – European Transport Information System.

Disse prognoser bygger på transport statistik, samt handelsstatistik.

Med udgangspunkt i basisåret 2006 har vi prognosticeret den fremtidige efterspørgsel på havnekapacitet i danske havne for år 2020 og år 2030.

Elasticiteterne – sammenhæng mellem vareudvikling og økonomisk vækst - benyttes for, at vi kan se hvilken betydning en global vækststigning har på import/eksport af de enkelte varegrupper. Brug af elasticiteter gør det muligt, at give et mere retvisende billede af udviklingen end hvis vi blot lavede en antagelse om samme vækst indenfor alle varegrupper. Vi har valgt at anvende elasticiteterne udarbejdet af Kiel Universitet da de anvendes i en række forskellige EU-projekter.

Vi har regnet på tre scenarier:

- Baseline scenarie (Business-As-Usual, BaU)
- High Growth scenarie: Global vækst der er 20% højere end væksten i BaU
- Low Growth scenarie: Global vækst der er 20% lavere end væksten i BaU

Baseline scenariets prognoser for den fremtidige efterspørgsel på havnekapacitet i danske havne for år 2020 og 2030 er beregnet på baggrund af data fra NEA. Prognoserne tager udgangspunkt i basisåret 2005 og 2006.

2.1 Væsentlige forudsætninger for scenarierne

I udregning af scenarierne antager vi, at efterspørgslen ikke ændrer sig meget fra 2005 til 2006, da NEA ikke har angivet alt data for begge år. Den totale mængde af maritim handel igennem de danske havne forventer vi at være som i 2006, hvorimod fordelingen på varegrupper, lande og import/eksport er som i 2005. Scenarierne er udregnet på basis af en "alt andet lige" antagelse (ceteris paribus), idet der alene ses på en ændring i den globale vækst. High Growth og Low Growth scenarier har Tetraplan beregnet ved hjælp af elasticiteter på import/eksportområdet ved vækstændringer. Elasticiteterne er udarbejdet af Kiel Universitet.

Til udregning af scenarierne arbejdes med følgende elasticiteter for varegrupperne. Elasticiteterne angiver de relative absolutte andele (i ton), som en ændring i den globale vækst vil medføre. Varegrupper med positive elasticiteter for eksportørens BNP vil opleve stigende produktion med stigende BNP i eksportlandet. Tilsvarende vil varegrupper med positiv elasticitet for importørens BNP opleve stigende efterspørgsel ved en stigning i BNP i importørens land. Vi antager at produktionsændringerne med hensyn til BNP i eksportører svarer til efterspørgselsændringerne for det importerende land. Desuden antager vi, at efterspørgselsændringerne med hensyn til importørens BNP kan imødekommes ved

tilsvarende importmængder. Elasticiteterne angiver hvor følsomme importen og eksporten er overfor ændringer i BNP og angiver den relative ændring som følge af ændring i BNP.

Tabel 2. Estimerede specifikke råvare elasticiteter

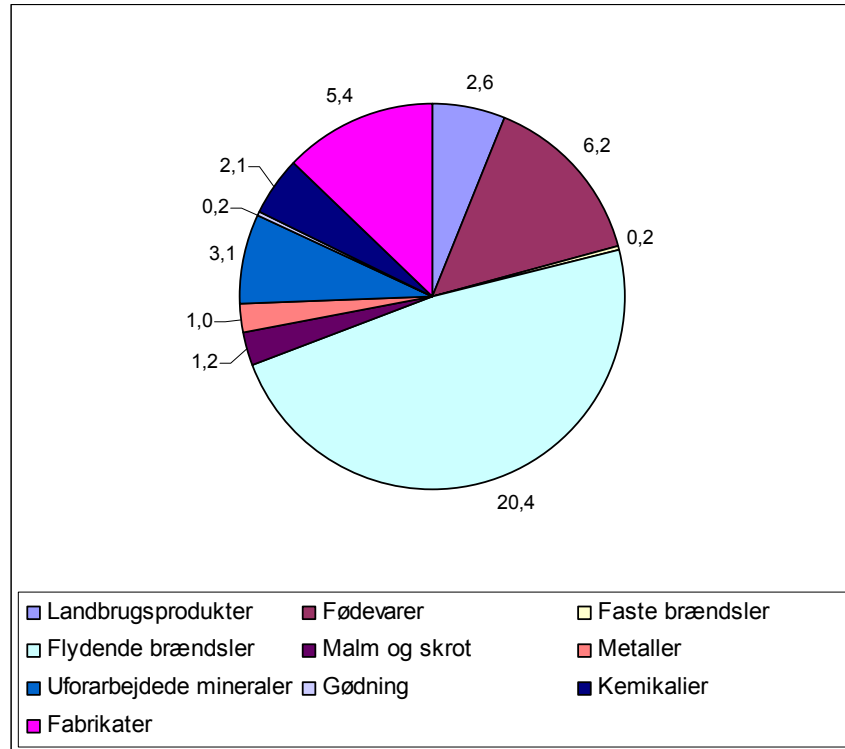
NSTR varegrupper	Elasticiteten for råvarer med hensyn til eksportørens BNP	Elasticiteten for råvarer med hensyn til importørens BNP
Landbrugsprodukter	0,01	-0,12
Fødevarer	0,06	-0,31
Faste brændsler	0,14	-0,20
Flydende brændsler	-0,19	0,02
Malm og skrot	-0,10	-0,05
Metaller	-0,14	0,34
Uforarbejdede mineraler	0,02	0,34
Gødning	-0,60	-0,01
Kemikalier	0,51	-0,18
Fabrikater	0,27	0,15

Kilde: The Institute for Regional Research, Kiel University

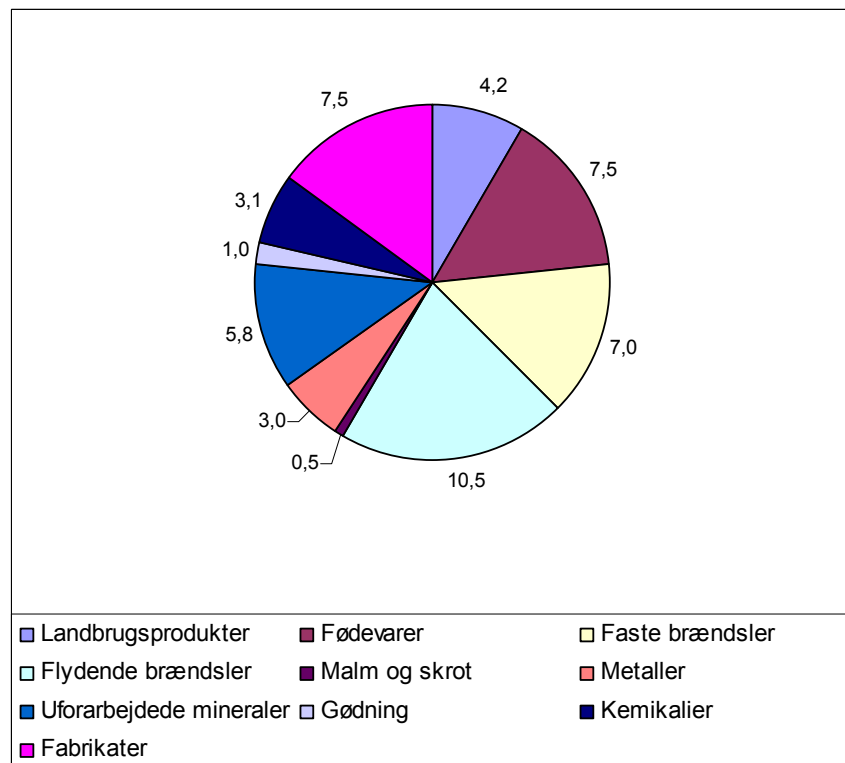
Forskellen i varegruppers elasticiteter skyldes, at de forskellige varegrupper udvikler sig forskelligt i forbindelse med en økonomisk vækststigning.

Som væsentligste resultat ser vi på ændringen i import og eksport fordelt på varegrupper. Opdelingen viser hvilke varegrupper der forventes at have den største vækst i transporten igennem de danske havne. Data for varegrupper opdelt på import og eksport er desværre ikke tilgængeligt opdelt for maritim dansk handel. Tetraplan har derfor antaget at fordelingen på import og eksport svarer til fordelingen på den danske import og eksport generelt, som ses herunder for hhv. 2005 og 2030.

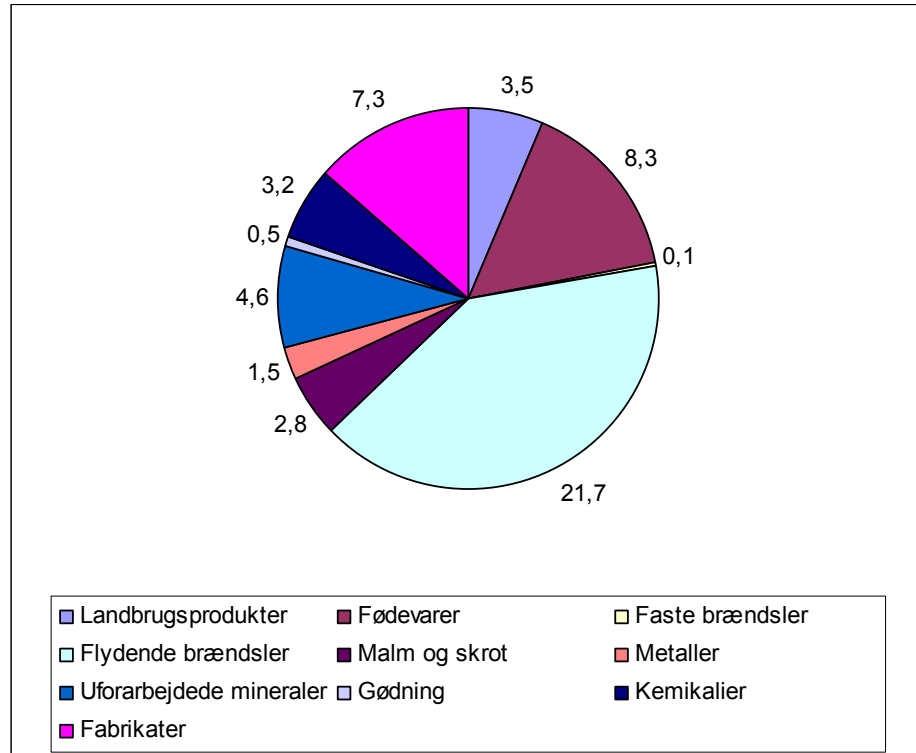
Figur 2. Eksporterede varer, fordeling 2005



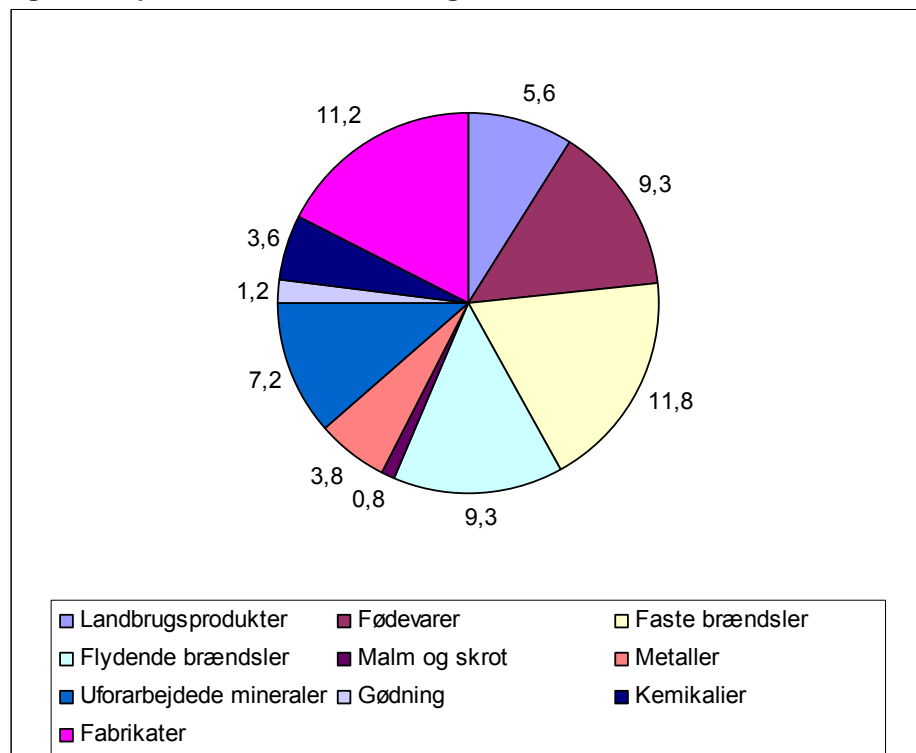
Figur 3. Importerede varer, fordeling 2005



Figur 4. Eksporterede varer, fordeling 2030



Figur 5. Importerede varer, fordeling 2030





I baseline scenariet er efterspørgslen af maritim handel igennem de danske havne desuden opdelt på:

- Sektorer for skibstrafik (godstransport). Opdelingen på sektorer for skibstrafik kan give et overblik over de forventede fordelinger på skibssektorer.
- Makro regioner. Opdelingen på makro regioner har til formål at kortlægge til/fra hvilke regioner handelen vil stige. Data i dette afsnit er for 2010 og 2030.

3 Baseline scenarie (Business-As-Usual, BaU)

I baseline scenariet forventer vi øget efterspørgsel efter transport igennem de danske havne frem til 2020 og 2030. I alt forventer vi en vækst på 35% igennem de danske havne fra 2005 til 2030, hvilket er en stigning på over 34 mio. tons i perioden. Den samlede maritime eksport i Danmark, målt i ton, forventer vi vil stige med ca. 31% fra 2005 til 2030, imens importen stiger med ca. 38% i samme periode.

3.1 Fordeling på sektorer for skibstrafik (godstransport)

Den øgede efterspørgsel efter maritim transport igennem danske havne gælder for alle fartøjer for skibstrafik på nær sektoren Liquid. I 2006 stod Dry, Liquid og RoRo for knap 90% af den samlede mængde varer fragtet gennem danske havne. Andelen fra disse tre sektorer vil falde til 85% i 2030, hvilket alene skyldes et fald i Liquid. Mængden af transport vil især stige for RoRo (17 mio. tons) og Dry (15 mio. tons) fra 2006 og frem til 2030.

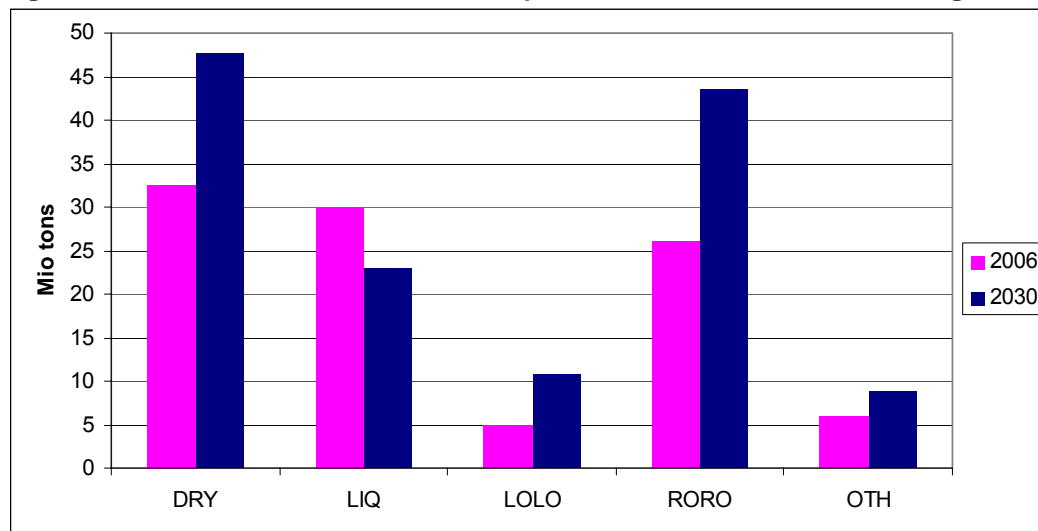
Tabel 3. Fordeling totalt set på sektorer for skibstrafik for transport igennem de danske havne, for 2006, samt prognoser for årene 2020 og 2030, i millioner tons

Mio. tons	2006	2020	2030
Dry	32,6	40,5	47,6
Liquid	30,0	25,4	22,9
LoLo	5,0	7,8	10,8
RoRo	26,1	35,0	43,6
Øvrigt	5,9	7,5	8,9
Totalt, mio. tons	99,6	116,2	133,8
Heraf internationalt, mio. tons	70,7		

Kilde: NEA

Den procentvise stigning i efterspørgslen frem til 2030 i forhold til 2006 skyldes i høj grad efterspørgselsstigningerne i transport med LoLo (118%), RoRo (67%) og Dry (46%). Vi forventer også en vækst i efterspørgslen af transport med øvrige fartøjer, da mængden af trafik med disse vil øge med godt 50% fra 2006 til 2030.

Figur 6. Trafik over danske havne fordelt på sektorer for skibstrafik, 2006 og 2030



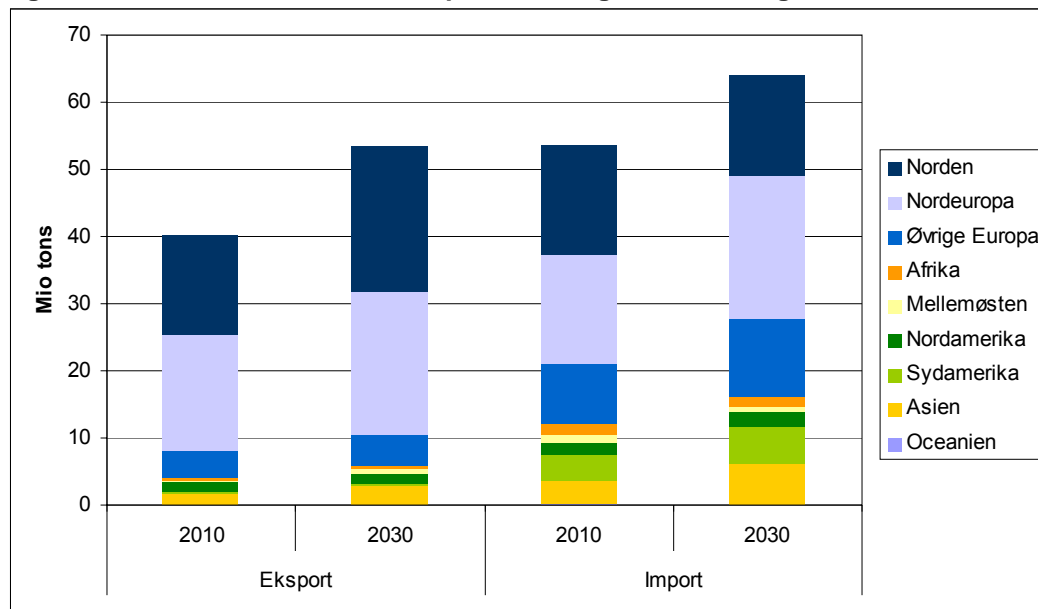
Kilde: NEA

3.2 Fordeling på makro regioner – alle transportformer

Her ses på alle transportformer (dvs. ikke blot maritim transport). Vi ser desuden på data for årene 2010 og 2030. Import og eksport i Danmark fordelt på makro regioner er primært til de nordiske lande og Nordeuropa i 2010. Dette svarer til at størstedelen af den danske handel gennemføres med vores nabolande.

Vi forventer ligeledes at Norden og Nordeuropa står for hovedparten af såvel import som eksport i 2030. Eksporten fra Danmark forventer vi også vil stige fra de øvrige regioner, især det øvrige Europa og Asien. Importen i mio. tons til Danmark forventer vi vil komme til at stige væsentligt fra Asien, Sydamerika og det øvrige Europa.

Figur 7. Total dansk handel fordelt på makro regioner, 2010 og 2030

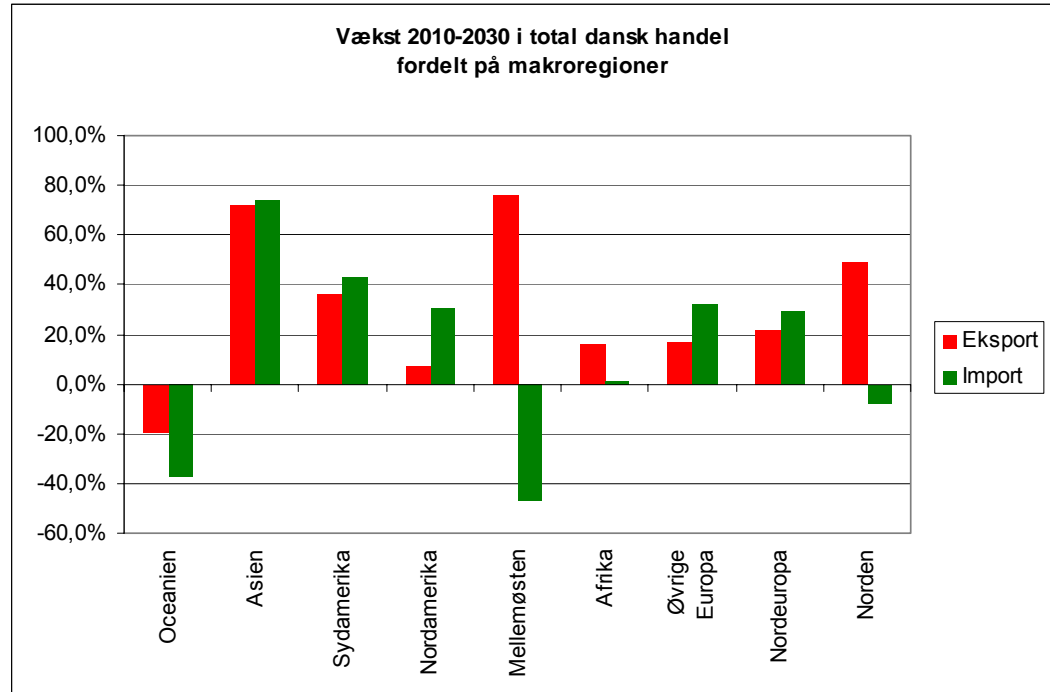


Kilde: NEA

Stort set alle makro regioner forventes at opleve vækst i transporten fra 2010 til 2030. Dette gælder dog ikke importen fra Oceanien, Mellemøsten og Norden, samt eksporten fra Oceanien, der alle forventes at falde frem til 2030. Importen vil især stige fra Asien og Sydamerika, imens eksporten især vil stige til Asien, Mellemøsten og Norden.

For transporten igennem de danske havne forventer vi at, importen og eksporten vil stige i samme takt som for landet som helhed. Væksten fra 2010 til 2030 forventer vi derfor er den samme for den totale handel for landet og handlen igennem havnene.

Figur 8. Vækst 2010-2030 i total dansk handel fordelt på makro regioner

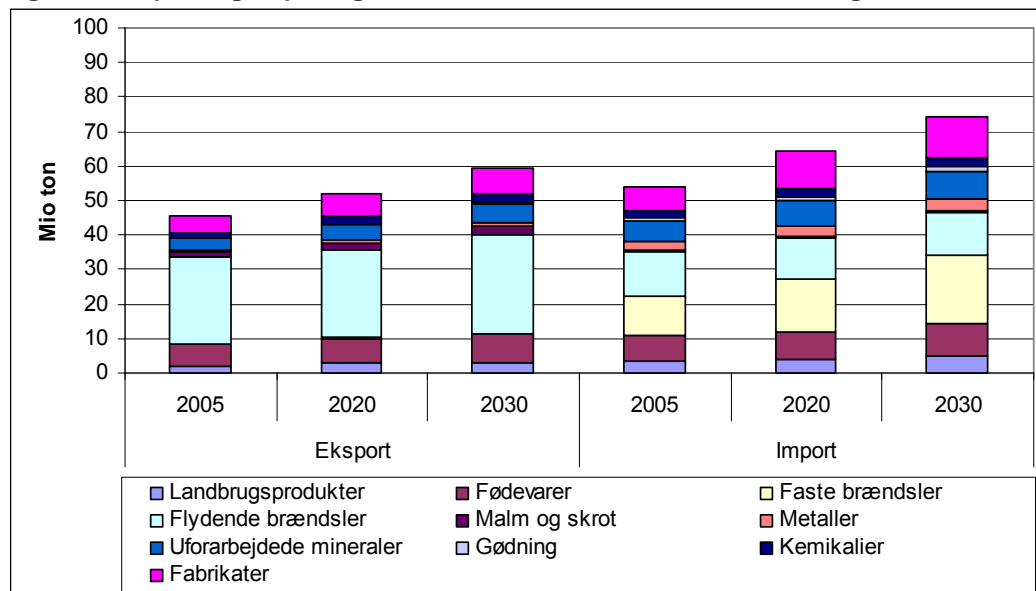


Kilde: NEA

3.3 Fordeling af maritim transport fordelt på varegrupper

Vi forventer en positiv vækst i transporten igennem de danske havne indenfor samtlige varegrupper fra 2005 til 2030.

Figur 9. Eksport og import igennem de danske havne; 2005, 2020 og 2030



	Eksport			Import		
	2005	2020	2030	2005	2020	2030
Landbrugsprodukter	2,2	2,9	3,1	3,5	4	5,1
Fødevarer	6,1	7,1	8,2	7,5	8,1	9,2
Faste brændsler	0,3	0,2	0,3	11,1	15,2	19,8
Flydende brændsler	25,3	25,4	28,8	13	11,8	12,3
Malm og skrot	1,1	1,8	2,1	0,4	0,5	0,6
Metaller	0,8	1,1	1,3	2,4	2,9	3,5
Uforarbejdede mineraler	3,3	4,4	5,2	6,1	7,8	8,2
Gødning	0,2	0,3	0,5	1	1	1,2
Kemikalier	1,5	2,1	2,4	2,3	2,5	2,7
Fabrikater	4,8	6,6	7,7	6,7	10,4	11,8
SUM	45,6	51,9	59,6	54	64,2	74,4

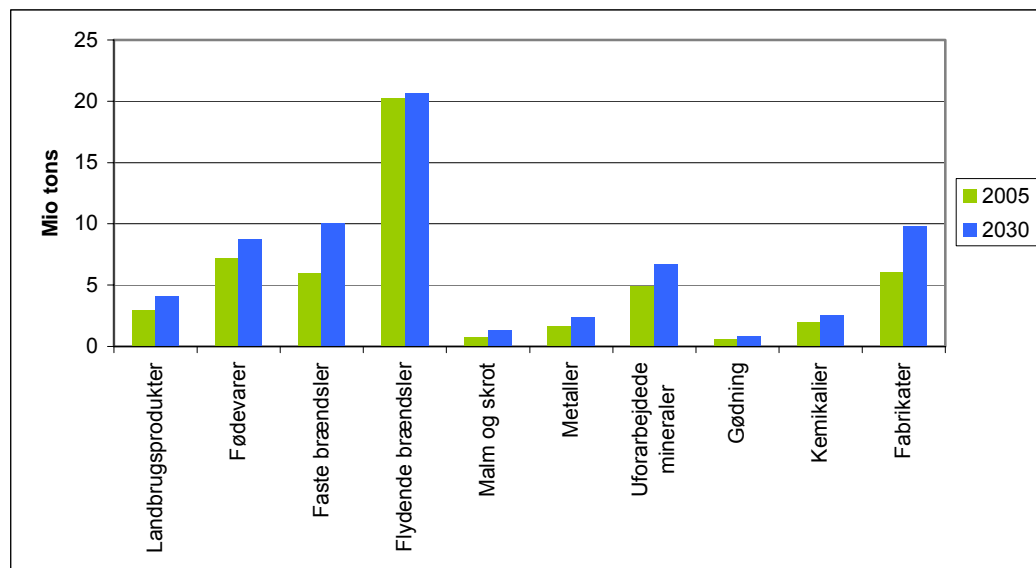
Kilde: NEA

Som det ses af figuren herover forventer vi i baseline scenariet, at transporten i de danske havne vil øges frem til 2020 og 2030. Det øgede transportbehov gælder både for import og eksport igennem de danske havne.

Eksporten fra danske havne er især domineret af flydende brændsler i dag og vi forventer, at denne varegruppe også vil dominere eksporten fremover. Desuden forventer vi en vækst i mængden af eksporteret fabrikater, fødevarer og uforarbejdede mineraler. Den største relative vækst i eksporten fra 2005 til 2030 sker i varegrupperne gødning samt malm og skrot, men da det her drejer sig om små absolutte mængder har dette ikke stor betydning for den samlede mængde import.

Importen igennem danske havne er i dag domineret af flydende og faste brændsler. For årene 2020 og 2030 forventer vi, at også fabrikater, fødevarer og uforarbejdede mineraler udgør en væsentlig andel af den totale import. Den største relative vækst fra 2005 til 2030 sker i varegrupperne fabrikater og faste brændsler.

Figur 10. Maritim dansk handel fordelt på varegrupper (import og eksport)

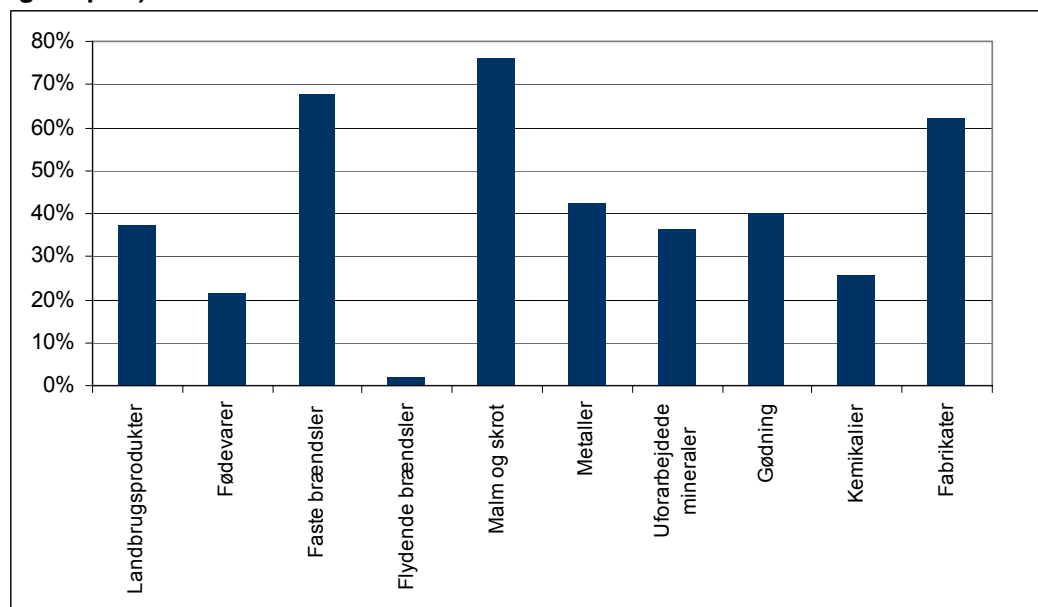


Kilde: NEA

Volumen af varer transporteret igennem danske havne er domineret af transport med flydende brændsler, fødevarer, faste brændsler og fabrikater. Det skyldes, at Danmark importerer konventionelle brændsler (olie og gas) til transport- og energisektoren. Danmark forventes ligeledes at importere en stigende mængde biomasse og biogasser til energiproduktionen frem til 2030, som middel til, at øge andelen af vedvarende energi.

Væksten i den danske maritime handel fordelt på varegrupper er størst for varegrupperne: faste brændsler, fabrikater samt malm og skrot. Som der kan ses af figur 11, vil flydende brændsler have en markant mindre indflydelse på væksten i fremtiden.

Figur 11. Vækst 2005-2030 i dansk maritim handel fordelt på varegrupper (import og eksport)



Kilde: NEA

3.3.1 Udvikling i enkelte varer indenfor varegrupperne

I de enkelte varegrupper er der forskel på udviklingen i de forskellige varer fra 2010 til 2030. Derfor har vi set på de varer der forventer at have speciel høj eller lav vækst i perioden 2010 til 2030. De enkelte vares import og eksport vækst fra 2010 til 2030 der skiller sig ud er beskrevet herunder. Lig mærke til, at varegrupperne her er angivet for 2009/10 data, hvorfor de ikke kan sammenlignes direkte med varegrupperne tidligere i afsnittet.

Udviklingen i import i den maritime handel alene:

- Høj vækst i import samt eksport vækst + 50%: Nogle tekstiler, træ til brændsel, sukkerroer, kul og briketter, jernmalm, ikke-jernholdige metaller, rå stål, bånd af stål, ler og lerjord, andre naturlige gødningsstoffer, thomas slagger, calciumcarbid, glas/keramik samt andre forarbejdede varer.
- Negativ vækst i import samt eksport vækst - 50%: Brændte naturlige jernsulfider, rå naturligt fosfat samt kaustisk soda og natronlud.

Til sammenligning forventer vi følgende vækst i handel med alle transportmidler i samme periode:

- Der er høj vækst ($\geq 50\%$) i import for varerne: Rug, andre kornarter, nogle tekstiler, træ til brændsel, ikke-alkoholiske drikke, tobaksfremstillede produkter, mælk og fløde, jernmalm og koncentrat samt calciumcarbid.



- Der er negativ vækst ($\leq - 50\%$) i import for varerne: brunkul og –briketter, råolie, naturlige jernsulfider, jernlegeringer, slagger, kalksten til industri samt kaustisk soda og natronlud.
- Der er høj vækst ($\geq 50\%$) i eksport af varerne: Andre friske frugter og nødder, sukkerroer, ikke-alkoholiske drikke, kul og briketter, asfalt bitumen, jernlegeringer, råstål, bånd af stål af hvidblik og andre metaller, bly og blylegeringer, ler og lerjord, rå fosfat, andre naturlige gødningsstoffer, thomas slagger, calciumcarbide, uforarbejdede plastik materialer samt andre forarbejdede varer.
- Der er negativ vækst ($\leq - 50\%$) i eksport af varerne: jern slagger til omsmelting samt aluminiumoxid og hydroxid.¹

4 Scenarie 1 – High Growth

I dette scenarie har vi, Tetraplan, antaget en global vækst der er 20% højere end i baseline scenariet. Betydningen af væksten for importen og eksporten for de danske havne har vi udregnet på basis af elasticiteterne angivet i kapitlet om grundlæggende forudsætninger.

I forhold til baseline scenariet betyder det generelt en højere efterspørgsel efter handel igennem de danske havne. Efterspørgslen på handel igennem de danske havne (import og eksport) vil således stige med omkring 20,5% for både 2020 og 2030 i forhold til vores baseline scenarie.

Det betyder, at vi forventer 41% vækst i transporten gennem de danske havne fra 2005 til 2020 og 62% vækst i transporten igennem de danske havne fra 2005 til 2030.

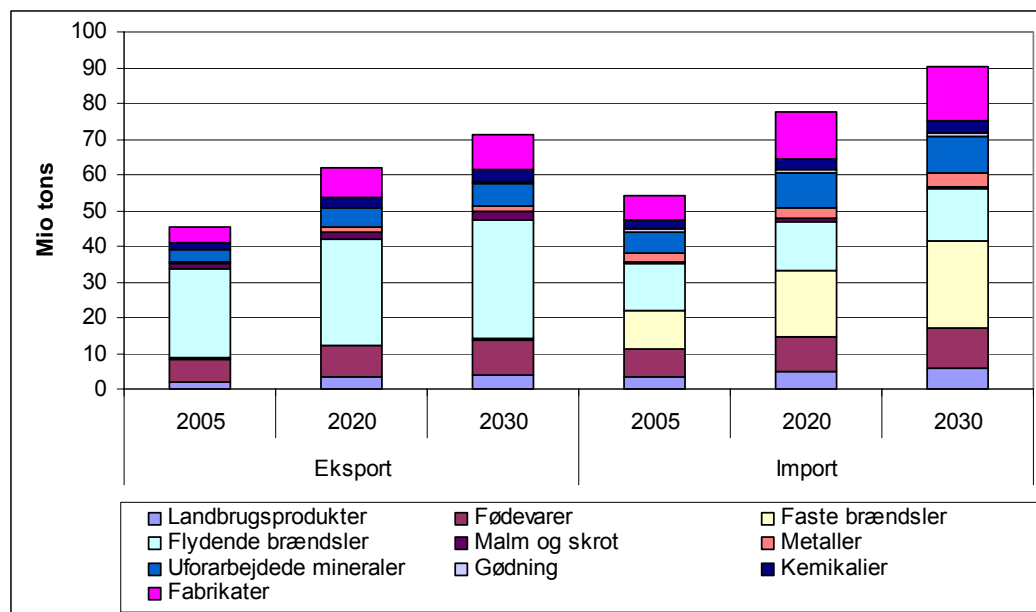
Den maritime transport stiger for såvel import som eksport fra 2005 til 2020 og 2030. Efterspørgslen efter den maritime transport forventes at stige indenfor samtlige varegrupper.

De største relative stigninger for eksport finder sted for varegrupperne kemikalier, fabrikater og faste brændsler. Den absolutte stigning i transport domineres af transport med flydende brændsler.

Importen har de største relative stigninger indenfor metaller, uforarbejdede mineraler og fabrikater. Den absolutte stigning er størst i faste brændsler og fabrikater.

¹ PortTrafficTradeData

Figur 12. Eksport og import igennem de danske havne; 2005, 2020 og 2030



	Eksport			Import		
	2005	2020	2030	2005	2020	2030
Landbrugsprodukter	2,2	3,5	3,7	3,5	4,8	6,1
Fødevarer	6,1	8,7	9,9	7,5	9,8	11,2
Faste brændsler	0,3	0,2	0,3	11,1	18,7	24,4
Flydende brændsler	25,3	29,5	33,4	13	13,6	14,3
Malm og skrot	1,1	2,1	2,5	0,4	0,6	0,7
Metaller	0,8	1,3	1,6	2,4	3,3	4,1
Uforarbejdede mineraler	3,3	5,3	6,3	6,1	9,4	9,8
Gødning	0,2	0,3	0,5	1	1,1	1,3
Kemikalier	1,5	2,8	3,1	2,3	3,3	3,5
Fabrikater	4,8	8,3	9,7	6,7	13,2	14,9
SUM	45,6	62	71	54	77,8	90,3

5 Scenarie 2 – Low Growth

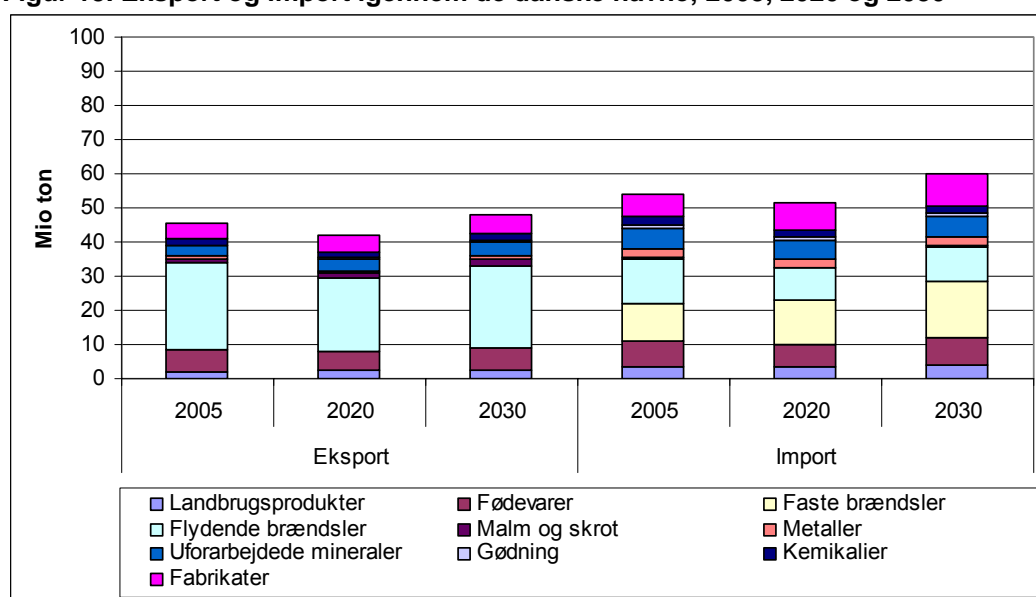
I dette scenarie antager vi, Tetraplan, en vækst der er 20% lavere end i baseline scenariet. Betydningen af væksten for importen og eksporten for de danske havne har vi udregnet på basis af elasticiteterne angivet i kapitlet om grundlæggende forudsætninger.

I forhold til baseline scenariet forventer vi lavere efterspørgsel efter transport igennem de danske havne (import og eksport) i 2020 og 2030. Transporten igennem de danske havne forventer vi vil være omkring 19,4% lavere for både 2020 og 2030 i forhold til baseline scenariet. Det betyder, at vi forventer -6% vækst i transporten gennem de danske havne fra 2005 til 2020 og 9% vækst i transporten igennem de danske havne fra 2005 til 2030.

Den maritime transport falder for såvel import som eksport fra 2005 til 2020 for herefter at stige igen frem til 2030. Efterspørgslen efter den maritime transport forventes at falde indenfor alle varegrupper frem til 2020.

Den absolutte vækst i eksport fra 2005 til 2030 er højest i varegrupperne uforarbejdede mineraler og fabrikater. Den absolutte mængde af import i samme periode er højest for varegrupperne faste brændsler og fabrikater.

Figur 13. Eksport og import igennem de danske havne; 2005, 2020 og 2030



	Eksport			Import		
	2005	2020	2030	2005	2020	2030
Landbrugsprodukter	2,2	2,3	2,5	3,5	3,3	4,2
Fødevarer	6,1	5,6	6,5	7,5	6,9	7,9
Faste brændsler	0,3	0,1	0,2	11,1	12,7	16,6
Flydende brændsler	25,3	21,2	24	13	9,4	9,8
Malm og skrot	1,1	1,4	1,7	0,4	0,4	0,5
Metaller	0,8	0,9	1,1	2,4	2,1	2,6
Uforarbejdede mineraler	3,3	3,5	4,2	6,1	5,8	6,1
Gødning	0,2	0,3	0,4	1	0,8	1
Kemikalier	1,5	1,5	1,7	2,3	2,1	2,2
Fabrikater	4,8	5	5,8	6,7	8,1	9,1
SUM	45,6	41,8	48,1	54	51,6	60

Notat

Barrierer for mere gods over havnene

1. Ineffektiv baglandsinfrastruktur

Hvis baglandsinfrastrukturen i forbindelse med havnene ikke er optimal, godstransporten konfliktter med borgerne og trafikken sander til i myldretiderne, vælges andre godstransportkorridorer – herunder havne – uden for Danmark.

Godstransport er én af de vigtigste samfundsmæssige opgaver, såvel for forsyningssikkerheden som eksporten. Havne, som allerede er logistikcentre eller har potentiale til at blive det, må tilgodeses for at godset kan flyde ubesværet. Den internationale handel kræver dette, og det får speditørerne til at styre transportstrømme ad den ene eller den anden korridor alt efter, hvor betingelserne er mest gunstige for godset. Kvalitet – herunder serviceudbud og infrastrukturelle rammebetingelser – rettidighed og økonomi er afgørende.

En havn er således ikke blot en havn, men et 'fælles gode'. Havnene bør derfor ses som integrerede dele af godstransportkorridorerne, og særlige hensyn til godsets rammebetingelser, herunder offentlige investeringer i en effektiv baglandsinfrastruktur på såvel vej som bane, er nødvendig for at gøre havnene til en del af attraktive godstransportkorridorer.

2. Kommunerne som barriere for adgang for modulvogntog

I forlængelse af ovenstående kan kommuner komme til at udgøre en særlig barriere, når de modsætter sig infrastrukturelle tiltag, der er til gavn for den generelle samfundsøkonomi. Et eksempel er problemerne omkring at få indført modulvogntog til Københavns Havn, der vil effektivisere godstransporten samt reducere trængslen og CO₂-udledningen i København. Transportministeriet fremfører i den forbindelse i publikationen 'Effektiv godstransport i byerne' fra oktober 2010:

'[...] Man kunne eksempelvis forestille sig en kommune med en havn, som fungerer som transportknudepunkt for såvel vej- som banetransport. I et sådant tilfælde er der en overordnet interesse i at sikre en effektiv adgang for lastbiler til at levere og afhente godset. Et forbud mod lastbiler vil her have betydelige konsekvenser, som vil række ud over den enkelte kommune. Modulvogntog er her en måde at minimere de tunge transporter gennem byområderne [...] I udbredelsen af modulvogntog til relevante havne er et aktivt medspil fra kommunerne afgørende, så muligheden for at effektivisere transporterne udnyttes mest muligt, og gevinsterne for miljøet maksimeres.

Der er en række veje af særlig transportmæssig betydning, hvor det er nødvendigt at sikre, at de samfundsmæssige hensyn, herunder tilgængelighed, mobilitet og miljø tilgodeses. Som nævnt tidligere har der været konkrete tilfælde fra kommuner, hvor disse hensyn ikke har været varetaget i tilstrækkelig grad. Det kan derfor overvejes, hvorvidt den nuværende praksis, hvor den lokale politimester giver en tilladelse ud fra en konkret færdselsmæssig vurdering, er tilstrækkelig. I forhold til disse transportknudepunkter kunne det derfor overvejes at give staten beføjelse til at foretage en central regulering, som det er tilfældet på miljøområdet.’

[...] Et andet område, der kan nævnes er byer med erhvervshavne, hvor transitgods gennem byen, kan udgøre en betydelig del af transporterne. Man bør derfor i sin regulering i lige så høj grad have fokus på, hvordan disse transporter kan effektiviseres og gøres mere bæredygtige.’

3. Manglende rød tråd mellem investeringer

Infrastrukturen i baglandet har som nævnt betydning for valget af havn i en transportkorridor. Eksempelvis tager turen Padborg-Hanstholm en halv time længere end Padborg-Hirtshals, selv om den er 60 km kortere. Begge havne ligger i transportkorridoren Kontinentet-Norge. Det er motorvejsforbindelsen, der gør forskellen. Med Trafikaftalen fra 2010 blev der afsat 30 mio. kr. til investeringer i Hanstholm Havn. Spørgsmålet er, om det samfundsøkonomisk ikke bedre kunne betale sig at satse på udviklingen af udvalgte havne samt optimal baglandsinfrastruktur til disse, frem for at investere bredt.

4. Manglende samarbejde

Det skal først og fremmest understreges, at samarbejdet mellem havne og private operatører i nogle havne fungerer fortræffeligt. Disse kunne med fordel anvendes til udbredelse af ’best practice’.

Det er netop i dialogen og samarbejdet mellem havnene og private operatører, som speditører, vognmænd, skibsmæglere o.lign., at nøglen til udvikling af havnene skal findes herunder, at mere gods transporteres over havnene. Det er således mere formålstjenligt, at havnene indgår et samarbejde med kompetente virksomheder om at udbyde services og tiltrække arbejdskraft, end at havnene selv prøver at overtage en masse aktiviteter på områder, som private virksomheder allerede er specialiseret i. Der er med andre ord ikke behov for havnene til at koordinere hele logistikkæden, idet denne opgave allerede løses af bl.a. speditørerne. Derimod er der behov for en større forståelse operatørerne imellem – altså samarbejde for at finde de gode eksempler og løsninger for, at mere gods transporteres over havnene.

Kun et kommercielt og åbent samarbejde mellem havnene og private virksomheder kan skabe forudsætningerne for, at havnene kan opretholde sin status som et vigtigt led i logistikkæden.

5. Begrænsede åbningstider i havnen

Snævre åbningstider i visse havne, herunder hos toldmyndighederne, udgør en barriere for øgede godsmængder over havnene. Hvis strategisk udvalgte havne principielt havde døgnåbent ville de være mere effektive, fordi transportørerne i en række tilfælde vil kunne undgå myldretiden samtidig med, at det vil gavne miljøet i kraft af færre køer og mere stabil kørsel, hvis transportørerne

har mulighed for at komme igennem døgnet rundt. Desuden medfører de begrænsede åbningstider ventetid for chaufførerne. Hvis det økonomisk og tidsmæssigt ikke kan betale sig at vente ved toldsteder o.lign., vælger speditoren at sende godset ad andre transportkorridorer end ad søvejen.

6. Håndtering af transportdokumenter

For godstransporter med lastbiler, der skal med færger, er en væsentlig hindring i øjeblikket toldvæsenets it-systemer. De fungerer ikke optimalt, og det udgør en barriere for at arbejde effektivt. Programmerne er ustabile og driftsplattformen er utilstrækkeligt dimensioneret til at klare spidsbelastninger. Fejlretning og videreudvikling er underbudgetteret, hvilket betyder, at udrulningen af nye systemdele forsinkes og sker med fejlbehæftede elementer.

7. Lokalplaner og byudvikling

Det er vigtigt, at have med en beliggenhed, der gør dem særligt egnede til godstransport, bliver fastholdt som godshavne. Det betyder samtidig, at der kun bør gives tilladelse til bolig og kontorbebyggelse o.lign., hvis der er arealer til det, eller hvor der er dokumenteret kraftig nedgang i godsmængden. Dette bør også vurderes i et fremtidigt perspektiv, dvs. hvorvidt der er mulighed for at udnytte nogle anvendelige arealer til godstransport, hvis behovet igen opstår.

Før tilladelse til brugsændring gives, bør det med andre ord sikres, at der er miljøtilladelser til inddragelse af tilsvarende arealer, samt at der er økonomi til dette. En sag som havnen i Fredericia bør undgås. Til gengæld er det forståeligt at man, som i Odense, tager det inderste af havnen, tæt på centrum og omdanner til attraktive lejligheder og kontorer m.m., når det er muligt at etablere et bedre kaj anlæg længere ude i fjorden, hvor kajer, pakhuse og veje kan bygges med mindre gener for beboerne, og der samtidig lettere kan etableres den fornødne dybgang til større skibe.

8. For små godsmængder

Under krisen har faldende godsmængder været med til at nedsætte frekvensen af godstransport generelt. Der er en kritisk mængde, hvor det ikke kan lade sig gøre at opretholde serviceniveauet, der igen medfører, at det ikke kan lade sig gøre at tiltrække yderligere godsmængder.

9. Risiko for unfair konkurrence

De større havne er i dag meget store forretninger med meget store afkast. Derfor er det vigtigt, at de fortsat får mulighed for at udvikle sig og være konkurrencedygtige med havne i landene omkring. Men det er samtidig vigtigt, at det sikres, at afkastet bruges til udvikling eller bidrag af generel samfundsmæssig karakter, og ikke til unfair konkurrence med skjulte tilskud på områder, der i dag er tegnet ved private firmaer.

10. Uklarhed omkring lejeperiode

Det hænder, at private operatører ikke tør investere i nye anlæg, hvis de nye investeringer har en længere afskrivningsperiode, end der er tilbage af den private operatørs lejekontrakt for arealet på havnen. Et andet usikkerhedsmoment i forlængelse heraf er, hvordan en privat operatør stilles ved en lovlig varslet, men for lejer uventet, opsigelse af lejemålet. Begge tilfælde kan udgøre barrierer for, at private operatører investerer i anlæg, der kan være med til at udvikle havnene.

DEPARTEMENTET

Dato 16. december 2010
J. nr. 2010-1115

Selskabscentret

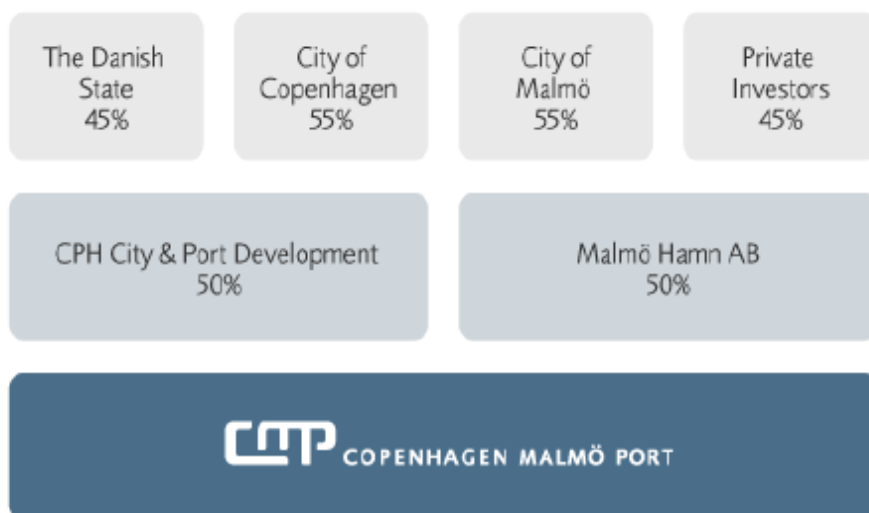
Kristina Lochmann
Telefon 33 92 38 11
krl@trm.dk

Baggrundsinformation om Copenhagen Malmö Port AB

Copenhagen Malmö Port AB (CMP) er et dansk-svensk joint venture. CMP er et svensk indregistreret aktieselskab, ligeligt ejet af By & Havn og havnen i Malmö. By & Havn ejes af Københavns Kommune (55%) og den danske stat (45%). Svenske Malmö Port AB er ejet af Malmö Kommune (55%) og private investorer (45%), jf. nedenstående organisationsdiagram. Ejerkredsen afspejler således både offentlige og private interesser, men skal som ejere alene varetage selskabets økonomiske interesser.

CMP's bestyrelse er ligeligt sammensat af fire medlemmer valgt af Malmö Havn, fire medlemmer valgt af By & Havn og fire medarbejderrepræsentanter, to fra Danmark og to fra Sverige. Posten som bestyrelsesformand vælges skiftevis af de to ejere for en toårig periode. Den ejer, der ikke vælger bestyrelsesformanden, vælger i stedet næstformanden.

CMP OWNERSHIP



Forretningsgrundlaget

CMP er en af de største havne- og terminaloperatører i hele Norden, en af Nordeuropas største krydstogtskibs havne og indtager en central position i Østersøregionen for distribution af biler og transit af olie. I den forbindelse varetages stevedoring af havneaktiviteterne.



CMP lejer permanente faciliteter i form af kajer, sejlruiter, bygninger osv. fra Malmø Kommune (via Malmö Hamn AB) og By & Havn. CMP's leje er baseret på både en betaling for eksisterende faciliteter gennem en basisleje og investeringer i nye anlæg gennem en finansieringsleje.

CMP ejer og driver losse- og lasteudstyr i form af kraner, trucks og andet kørende materiel. I København varetager CMP losning og lastning af containere og nye biler samt i forekommende tilfælde også projektlaster. Endvidere varetager CMP bagagehåndtering ved krydstogtanløb i Frihavnen gennem koncession og udenfor Frihavnen i konkurrence med andre operatører.

CMP varetager de maritime havnemyndighedsfunktioner i forhold til kommercielle skibsanløb.

CMP fremlejer arealer til anden oplagrings- og operatørvirksomhed med hensyn til containere og containerreparation, tørbulk i form af blandt andet skrot, cement og andre byggematerialer, jord, brændselsprodukter og genbrugsmaterialer samt vådbulk i form af brændselsprodukter (olie, jetfuel og benzin) og kemikalier.

I Malmø varetager CMP foruden ovenstående aktiviteter desuden losning, lastning og opmagasinering af trailers for ro/ro trafikken, losning og lastning af jernbanevogne (kombitrafik) samt losning og lastning og opmagasinering af tørbulk-produkter.

CMP havde i 2009 en omsætning på 733 mio. SEK., og det samlede resultat før skat endte for 2009 på 118 mio. SEK.

Der er tale om en forværring i resultatet i forhold til 2008, der skyldes den generelle afmatning i økonomien, både i Øresundsregionen og internationalt. På trods af dette er flere af CMP's forretningsområder i kraftig vækst. Selskabets krydstogtskibsforretning har bl.a. sat en ny rekord i 2009, med 330 krydstogtskibe, der transporterer 677.000 passagerer, der anløber København.

Lovgrundlaget

København Havn A/S blev etableret ved lov som aktieselskab i 2000. CMP blev stiftet efterfølgende, som et svensk indregistreret aktieselskab og med delt ejerskab mellem Københavns Havn A/S og Malmø Havn.

I 2007 blev Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S oprettet, jf. lov nr. 551 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I den forbindelse overtog Arealudviklingsselskabet I/S (nu By & Havn) samtlige aktiver og passiver i Københavns Havn A/S og indtrådte samtidig i samtlige rettigheder



og pligter i Københavns Havn A/S, jf. lovens § 3. Samtidig blev Københavns Havn A/S opløst.

Side 3/3

I forbindelse med overdragelsen af Københavns Havn til Arealudviklingsselskabet I/S blev Arealudviklingsselskabet I/S forpligtet til at videreføre havnedriften i Københavns Havn. Dette ansvar løftes fremdeles af CMP.

CMP er som nævnt indregistreret som et svensk aktieselskab og er ikke begrænset i hvilke opgaver, selskabet må varetage som havneselskab. Der findes ingen svensk havnelov.

Som aktieselskab er CMP desuden skattepligtig. Der betales skat i Danmark af CMP's danske aktiviteter. Efterfølgende udarbejdes skatteregnskab for CMP som helhed. Den danske skat modregnes i den skat, der svares i Sverige.

CMP har fra det tidligere Københavns Havn overtaget den såkaldte Frihavn, der har en særlig status, der indebærer, at gods kan gå i transit over frihavnens område, uden at der skal betales told. Tages varerne ud fra Frihavnens område og ind i Danmark svares told efter de almindelige regler.

Notat

Af: Winnie Vestergård

Emne: Klager efter havneloven

Dato: 22. november 2010

Som led i Havnelovsudvalgets arbejde har Kystdirektoratet udarbejdet denne oversigt over klager behandlet efter havneloven. Klagerne kan inddeles i to grupper:

1. Klager behandlet i Havneklagenævnet (klage over tildeling af anløbsplads), havnelovens § 16.
2. Øvrige klager, havnelovens § 17, stk. 3-4..

Fra den 17. maj 2007 blev Kystdirektoratet tillagt kompetence til at behandle klagesager efter havneloven (øvrige klager). Oversigten dækker derfor perioden herfra. For så vidt angår klager behandlet i Havneklagenævnet blev Kystdirektoratet sekretariat for nævnet fra 1. september 2004. Klager fra dette tidspunkt er medtaget samt øvrige klager, som Kystdirektoratet har kendskab til.

1. Klager behandlet i Havneklagenævnet

Der har i alt været indbragt 11 klager til behandling i Havneklagenævnet. Én sag har vedrørt placeringen af en lystbåd i en havn – sagen blev afvist af Havneklagenævnet, da der var anvist plads, og nævnet ikke kunne forholde sig til anvisning af én bestemt plads. Én sag har vedrørt anløb af en bestemt bro i en havn, da alene denne bro havde de nødvendige erhvervsmæssige faciliteter.

De øvrige sager har vedrørt færgehavne og spørgsmål om mulighed for anløb af en konkurrerende rute til en allerede eksisterende rute. I ét tilfælde blev klagen trukket tilbage. Resten af sagerne, der i øvrigt alle vedrører samme havn, er blevet behandlet i Havneklagenævnet. En af disse sager verserer aktuelt for Højesteret.

Skematisk oversigt over klager for Havneklagenævnet:

Antal klager	Emne
1	Placering af lystbåd – ønske om bestemt plads
1	Anløb af bestemt bro – nødvendig af hensyn til erhvervsmæssige faciliteter
9	Mulighed for anløb af konkurrerende rute i færgehavn



2. Øvrige klager

Siden maj 2007 har Kystdirektoratet behandlet 9 klager efter havneloven. Tallet er behæftet med en smule usikkerhed, da der ikke fuldstændig entydig kan søges i journalsystemet på sager af den pågældende type.

3 sager har drejet sig om en havns frasalg af arealer og hvorvidt havnens bestyrelse i forbindelse med frasalget har varetaget havnens interesser. En af de 3 sager er fortsat verserende. 2 sager har drejet sig om manglende vedligeholdelse af et havnebassin. Der er reelt tale om samme sag, idet sagen i første omgang blev hjemvist til fornyet behandling i kommunen. Én sag har drejet sig om, hvorvidt en havns fjernelse af en jolle var retmæssig og i overensstemmelse med havnens ordensreglement. Én sag har drejet sig om ansættelse af en bestemt person som havnechef. Én sag har drejet sig om inhabilitet for medlemmer af en havns bestyrelse, som samtidig var medlemmer af kommunalbestyrelsen. Og én sag har drejet sig om forvaltningsretlige spørgsmål i forbindelse med et afslag på forlængelse af en lejekontrakt samt afslag på aktindsigt.

Skematisk oversigt over øvrige klager:

Antal klager	Emne
3	Klage over en havns frasalg af arealer – spørgsmål om havnebestyrelsen har varetaget havnens interesse.
1	Klage over ansættelse af havnechef
1	Klage over afslag på aktindsigt og på afslag på forlængelse af lejemål
1	Klage over henholdsvis havnebestyrelsesmedlemmers og kommunalbestyrelsesmedlemmers mulige inhabilitet
1	Klage over en havns fjernelse af en jolle og om dette var i overensstemmelse med havneordensreglementet
2	Klage over manglende vedligeholdelse af havnebassiner



NOTAT

Havnelovudvalgets sekretariat

Transportministeriet
Att.: Søren Clausen
scl@trm.dk

01-03-2011
ITE
4/0102-0400-0117
/BFJ

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens bemærkninger til Danske Havnes forslag om oprettelse af operatørselskaber

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

1. Indledning

Havnelovudvalget har bedt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen om at komme med bemærkninger til Danske Havnes forslag til revision af Havneloven.

Dette notat beskriver Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering af de konkurrencemæssige aspekter af Danske Havnes forslag om ændring af Havneloven.

Vurderingen tager udgangspunkt i et notat fra januar 2011 med titlen ”Havnes oprettelse af operatørselskaber” udarbejdet af professor, dr. jur. Erik Werlauff for Danske Havne. Styrelsens vurdering vedrører forslaget om, at kommunale havne, kommunale selvstyrehavne og kommunale havneaktieselskaber kan vælge at etablere et infrastrukturselskab og et operatørselskab. Herved får havnene mulighed for at levere tjenesteydelser i konkurrence med private virksomheder.

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET**

Det er udelukkende de rene konkurrencemæssige virkninger, der er taget stilling til i dette notat. Derudover kan Danske Havnes forslag have virkninger, der bør vurderes efter EU's statsstøttere regler (anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip) og udbudsregler (kommunernes udbudspligt og inhouse-reglen). Beskrivelsen af forslaget synes dog ikke tilstrækkelig konkret til, at forslaget kan vurderes endeligt efter disse regler.

2. Sammenfatning

Såfremt kommunale havne, kommunale selvstyre havne og kommunale havneaktieselskaber får mulighed for at levere flere kommercielle tjenesteydelser via et eller flere operatørselskaber, vil selskaberne formodentlig udgøre konkurrencedygti-

ge aktører på markedet. Hvis det var muligt, at undgå de konkurrenceforvridninger, som er beskrevet i dette notat, ville det således kunne medføre en skærpet konkurrence.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vurderer imidlertid samlet set, at forslaget indebærer en risiko for, at havneselskaberne, som er helt eller delvist offentligt ejet, får en væsentlig konkurrencefordel. Derved forvrides konkurrencen til skade for private virksomheder, som vil skulle konkurrere med havneselskaberne.

Forvridningen af konkurrencen kan føre til, at priser og innovation i havnesektoren ikke sker på markedsvilkår. Det vil kunne komme til udtryk som f.eks. for lave priser på visse ydelser eller vækst i aktiviteter, der ikke er økonomisk bæredygtige på længere sigt. Der er endvidere risiko for, at operatørselskabet får en konkurrencemæssig fordel som følge af fordelagtige finansieringsmuligheder, krydssubsidiering, og personsammenfald mellem de bestemmende organer i henholdsvis kommunen og infrastruktur- og operatørselskabet. Således giver forslaget om oprettelse af operatørselskaber anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder.

Konkurrenceforvridning til skade for de private virksomheder kan i sidste ende føre til monopollignende tilstande i hver enkelt havn, med urimeligt høje priser til følge. En konsekvens af prisstigninger på tjenesteydelserne kan være, at mere gods fragtes på land i stedet for på sø, fordi hver øget omkostning bidrager til en dyrere samlet transportpris, og at danske havnes konkurrenceevne overfor øvrige europæiske havne svækkes.

3. Danske Havnes forslag om opdeling af havne i infrastrukturselskab og et eller flere operatørselskaber

Danske Havne er brancheorganisation for kommunale havne, kommunale selvstyrehavne, havneaktieselskaber og private havne, der anvendes erhvervmæssigt. Danske Havne har i øjeblikket 65 medlemmer, hvoraf de fleste er kommunale havne og kommunale selvstyrehavne.

Danske Havne er kommet med en række forslag til ændringer af Havneloven. Danske Havne mener, at havnenes beføjelser skal udvides, så de kan drive transportrelateret virksomhed i konkurrence med de private operatører, som benytter havnen. Foreningen foreslår, at det skal være muligt for kommunale havne, kommunale

selvstyre havne og kommunale havneaktieselskaber at etablere et infrastrukturselskab og et eller flere operatørselskaber.

Infrastrukturselskabet varetager anlæg og drift af havneinfrastruktur mv. herunder kajer, værker, havnebassiner og tilstødende landarealer samt tilrådighedsstilling af kraner, pakhuse og lignende.

Operatørselskabet skal levere både havnerelateret operatørvirksomhed, skibsrelaterede hjælpetjenester og andre former for tjenesteydelser, investeringer mv. og operatørselskabet er dermed i konkurrence med andre tjenesteydere.

Operatørselskabet skal efter forslaget kunne indgå i alle former for kommercielle samarbejder, som drift og udvikling af et transportcenter, oprettelse og drift af tankanlæg, koordinering og udførelse af større renoverings- og reparationsopgaver etc. Der kan således være tale om aktiviteter, som har tilknytning til havnen og som brancheforeningen mener ikke bliver udnyttet i dag. Der kan også være tale om aktiviteter som vognmandsvirksomhed, samarbejde med udenlandske havne etc.

Med hensyn til muligheden for at oprette flere operatørselskaber, kan dette være relevant, hvis der ønskes specialisering operatørselskaberne imellem. Der kan samarbejdes med en eller flere private medejere ved oprettelsen af operatørselskaber. Endelig fremgår det af Danske Havnes forslag, at operatørselskabet skal have en "passende" kapital til sine aktiviteter, af hensyn til konkurrencemæssige grunde.

Det fremgår af Danske Havnes forslag, at operatørselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag ud fra kommercielle principper. Infrastrukturselskabet og dets ejer må ikke gennem indirekte eller direkte tilskud, yde støtte til operatørselskabet (krydssubsidiering), da dette vil forvride konkurrencen i forhold til øvrige tjenesteydere, og i øvrigt udgøre ulovlig statsstøtte.

Danske Havne foreslår, at kravet om ingen krydssubsidiering sikres gennem værnsregler i form af særskilt regnskabsaflæggelse, årsberetning og interne kontrolprocedurer, og at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen skal føre tilsyn hermed.

Det vil være kommunen, der i sin egenskab af ejer (hovedaktionær) vælger bestyrelsesmedlemmerne i både infrastrukturselskabet og operatørselskabet. Det anføres

i Danske Havnes forslag, at der intet er til hinder for, at samme person er medlem af både kommunalbestyrelsen og infrastrukturselskabet, som i det hele skal varetage offentlige hensyn, herunder kommunens interesser. Det må derimod forventes at der opstilles begrænsninger for om samme person kan være medlem af kommunalbestyrelsen og samtidig bestyrelsesmedlem i operatørselskabet, eller om samme person kan være medlem af bestyrelsen i infrastrukturselskabet og samtidig bestyrelsesmedlem i operatørselskabet.

Endelig fremgår det af Danske Havnes forslag, at der med henblik på at sikre lige konkurrence mellem operatørselskabet og private selskaber bør indføres et ligebehandlingsprincip. Således bør det være infrastrukturselskabets pligt at behandle de virksomheder, som ønsker at præstere tjenesteydelser i havnen, lige og ud fra objektive kriterier, som f.eks. krav om kvalitet, fornøden kapacitet m.m.

4. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering

De danske havnevirksomheder, er omfattet af Konkurrenceloven og EU's konkurrenceregler. Eventuelt nye infrastruktur- og operatørselskaber skal således overholde forbuddene mod konkurrencebegrænsende aftaler og misbrug af dominerende stilling, og Konkurrencerådet kan gribe ind over for overtrædelser. Danske Havnes forslag giver således ikke anledning til betænkeligheder i forhold til *overholdelse* af konkurrencereglerne.

Det er imidlertid Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at forslaget giver anledning til følgende øvrige konkurrencemæssige betænkeligheder.

Finansiering og krydssubsidiering

Infrastrukturselskabet kan have bedre finansieringsmuligheder end konkurrenterne. Det er af væsentlig betydning for et selskab, at det kan opnå så fordelagtige og gunstige lånevilkår som muligt. Disse vilkår fastsættes af långiver med udgangspunkt i virksomhedens finansielle styrke, hvor ejerforhold kan spille en afgørende rolle. For långiver er den primære interesse, hvilken risiko der er for, at låntager går konkurs. Det spiller derfor naturligt ind, hvilken ejer, der står bag låntager, og om denne ejer kunne tænkes at investere yderligere i virksomheden, hvis den kommer i økonomiske problemer.

Da de nye havnevirksomheder efter forslaget vil være helt eller delvist ejet af kommunerne, kan dette medføre, at den finansielle rating for selskaberne bliver bedre end den ellers ville have været under privat ejerskab. Det vil give operatørselskabet mulighed for at skaffe kapital på bedre vilkår end det ellers ville være tilfældet, og giver således en konkurrencefordel i forhold til andre selskaber på markedet.

F.eks. vil det i tilfælde af, at kommunerne stiller garanti for gælden, være muligt at opnå særlig gunstige finansieringsaftaler hos kommunernes og regionernes finansselskab, KommuneKredit. Kommunekredits kreditrating er lige så god som den danske stats.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vurderer endvidere, at regler om regnskabs- og selskabsmæssig adskillelse ikke vil være tilstrækkelige til at undgå, at den foreslåede struktur medfører konkurrenceforvridning. Det er i praksis meget svært at kontrollere, at der ikke sker krydssubsidiering mellem concernforbundne selskaber. I øvrigt vil en tilsynsfunktion kræve særskilt lovhjemmel, og selv da vil det være meget vanskeligt at sikre den fornødne indsigt i virksomhedernes regnskab. Erfaringen fra andre områder er, at man ikke kan være sikker på at opnå den fornødne separation mellem monopolaktiviteter og kommercielle aktiviteter ved værnsregler og tilsyn, men at kun ejermæssig adskillelse sikrer fuld neutralitet i konkurrencen. Generelt kan tilsyn ikke afhjælpe en uhensigtsmæssig struktur.

Et eksempel er energiområdet, hvor der er eksempler på forsyningsvirksomheder, hvor der findes forskelligt regulerede datterselskaber, men hvor de ansatte sidder fysisk sammen og kan dele viden om kunderne i de enkelte datterselskaber.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vurderer blandt andet på baggrund af erfaringen fra tilsyn på energiområdet, at så længe der er mulighed for og incitament til at udnytte de fordele, der måtte være ved, at virksomheder ejermæssigt hænger sammen, så er det vanskeligt at sikre, at der ikke opstår konkurrenceforvridning.

Personssammenfald

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vurderer, at personsammenfald mellem kommunalbestyrelsen, infrastrukturselskabets og operatørselskabets bestyrelser eller

daglige ledelse, medfører en risiko for konkurrenceforvridning. F.eks. er det problematisk når private havnevirksomheder skal konkurrere med en havns egen stevedoreaktivitet, der er ejet af den samme infrastrukturforvalter, som fastsætter vilkårene for de private havnevirksomheders virke gennem fastsættelse af arealleje, kranleje, vareafgifter m.m.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vurderer, at en forpligtelse til at behandle tjenesteydere lige, skal gælde uanset om havnen selv leverer tjenesteydelser og således er i konkurrence med private aktører eller ej. Det bør endvidere sikres, at i hvert fald operatørselskabet har egen professionel ledelse, uden personsammenfald med kommunalbestyrelsen og infrastrukturselskabet.

Det vil i praksis være vanskeligt at sikre, at der ikke sker konkurrenceforvridning så længe der er mulighed for og incitament til, at udnytte den fordel der findes i, at virksomheder ejermæssigt er forbundet og i øvrigt har personsammenfald på bestyrelses- og/eller direktionsniveau.

NOTAT

12. april 2011

Oversigt over udvidelser og frasalg af havneareal blandt de større danske havne.

De større danske havne rummer store samfundsmæssige værdier, bl.a. kajnært erhvervsareal - her betegnet som havneareal.

24 af de største havne havde i 2010 et samlet areal på ca. 2500 hektar (se oversigt på side 2).

De planlagte udvidelser dvs. mængden af nyt havneareal frem mod 2015 er på ca. 500 hektar, mens frasalget af det aktive havneareal forventes at blive på 65 hektar. Det er næsten otte gange så meget nyt havneareal som der ventes frasolgt.

På længere sigt er der planer om at anlægge yderligere ca. 700 hektar nyt havneareal frem mod 2025. Disse planer er dog af mere usikker karakter og kan både blive mindre og større, afhængig af efterspørgslen. Hvor stort frasalget bliver i denne periode kan der ikke siges noget kvalificeret om, men intet tyder på at mere vil blive frasolgt til anden arealanvendelse.

For mængden af udvidelser og frasalg i perioden 2000-2010 har det desværre kun været muligt at fremskaffe tal for 12 havne.

Men der er registreret udvidelser på ca. 385 hektar og frasalg på ca. 134 hektar. Det er næsten tre gange så meget nyt havneareal som frasolgt.

Fordelt på regioner kan det ses, at havnearealet ventes udvidet i samtlige fem regioner. region Sjælland skiller sig markant ud, hvilket dog udelukkende skyldes den store havneudvidelse i Kalundborg.

Alle tal stammer fra forstudierne til rapporten ”[Her Udvider Havnene](#)”, og de fleste af de nedenstående tal kan også findes heri. Rapporten blev udgivet i november 2010.

Oversigt over de enkelte havnes og regioners udvidelser og frasalg

Havn	Nuværende areal	Vedtagne udvidelser 2010-2015	Planlagte udvidelser fra 2015	Forventet frasalg 2010-2015	Udvidelser før 2010	Frasalg før 2010
Esbjerg:	350	75	30	10	75	15
Fredericia	75	11	0	0	NA	NA
Frederikshavn:	117	30	100	0	NA	NA
Grenaa:	153	47,5	0	11	35	0?
Guldborgsund:	2	0	50	0	0	0
Hanstholm:	110	35	45	0	NA	NA
Hirtshals:	110	7	100	0	NA	NA
Horsens:	34	0	11	10	NA	NA
Hundested:	30	3	0	1	NA	NA
Kalundborg:	80	60	0	1	20	1,3
Kolding:	50	10	5	1	2	0,1
København:	140	25	45	2	NA	NA
Køge:	32	25	40	10	NA	NA
Nakskov:	12	4	1	0	NA	NA
Nyborg:	33	2	5,5	0	NA	NA
Odense:	200	40	0	5	10	10
Randers:	28	31	93	5	7	0?
Rønne:	60	1	20	0	NA	NA
Skagen:	65	0	0	1	12	0,2
Thyborøn:	89	16	10	0	29	0
Vejle:	48	4	0	0	0	40
Aabenraa:	50	2	10	8	NA	NA
Aalborg:	367	30	80	0	130	25
Århus:	260	44	50	0	65	42
I alt	2495	502,5	695,5	65	385	133,6

Alle tal er i hektar.

Frasalg registrerer frasalg af aktivt erhvervsareal og således ikke areal, der fx er naturområder, men som historisk hører til havnen.

Region (antal havne i parentes)	Nuværende areal	Vedtagne udvidelser 2010-2015	Planlagte udvidelser fra 2015	Forventet frasalg 2010-2015	Udvikling 2010 til 2015, %
Nordjylland (5)	769	72	375	1	+ 9,2 %
Midtjylland (5)	564	138,5	154	26	+ 19,9 %
Syddanmark (7)	806	144	50,5	24	+14,9 %
Sjælland (4)	126	89	91	11	+ 61,9 %
Hovedstaden og Bornholm (3)	230	29	65	3	+11,3 %
I alt	2495	472,5	735,5	65	