

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 72
Offentlig

Folketinget – Trafikudvalget

Christiansborg, den 5. november 2004

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

Havnekonference i Aalborg, 2-3. november 2004.

Som bekendt afholdt Danske Havne en havnekonference 2-3. november 2004 i Aalborg. Fra Trafikudvalget deltog Poul Andersen, Helge Mortensen og Tove Videbæk.

I forbindelse med konferencen havde Danske Havne fået udarbejdet et tillæg til Børsen, som vedlægges sammen med konferencens program. Herudover vedlægges udvalgte udskrifter af indlæg og dias præsentationer fra konferencen:

- Oplæg og dias præsentation samt dansk resumé om havnene i europæisk transportpolitik fra formanden fra European Sea Ports Organisation (ESPO), David Whitehead.
- Dias præsentation fra workshop om, hvad der er behov for i en ny havnelov fra Direktør Finn Lauridsen, Konkurrencestyrelsen.
- Indlæg fra workshop om, hvad der er behov for i en ny havnelov fra borgmester Anker Boye, Odense Havn.
- Dias præsentation fra workshop om Havn og transport mod år 2010 fra Direktør Peder Gellert, DFDS.
- Dias præsentation om Havne og ny kommunestruktur fra Direktør Hans Bertelsen, Danske Havne.

Øvrige indlæg og dias præsentationer kan findes på Danske Havnes hjemmeside www.danske-havne.dk.

I øvrigt kan henvises til

- Danske Havnes havnepolitiske redegørelse, som er omdelt på alm. del – bilag 47.
- Danske Havnes resumé / kommentarer fra det møde, som udvalget havde med Danske Havnes bestyrelse i København den 8. september 2004. Det er omdelt på alm. del – bilag 69.

Med venlig hilsen
Jesper Thinghuus,
udvalgssekretær.

PROGRAM

Program for Havnepolitisk Konference tirsdag den 2. og onsdag den 3. november 2004 i Aalborg

Tirsdag den 2. november

11.30 – 12.30 Frokost

12.30 – 12.45 **Havnepolitisk konference åbnes**
Velkomst og dagens program
v/Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen, Danske Havne

12.45 – 14.00 **Havnens betydning i national og europæisk transportpolitik.**

Havnens betydning i dansk transportpolitik
v/Afdelingschef Claus Baunkjær, Trafikministeriet

Havnens betydning i europæisk transportpolitik
v/ Chairman David Whitehead, ESPO
(Indlægget holdes på engelsk)

14.00 – 14.30 Kaffepause

14.30 – 18.00 **Workshops**
Hver workshop varer 1 time og 30 min., hvorefter deltagerne skifter til en anden workshop, som også er valgt ved tilmeldingen.

Workshop 1: Hvad er der brug for i en ny havnelov ?

Havneloven skal ændres. Skal valget mellem at organisere havne som enten kommunal havn, kommunal selvstyrehavn eller kommunal aktieselskabshavn



opretholdes. Skal havne kunne udføre bugsering, trosseføring og lodsning, og på hvilke betingelser. Er der brug for regler til fremme af havnes effektivitet, og skal offentlig-private partnerskaber fremmes.

Synspunkter og debat

v/Direktør Finn Lauritzen, Konkurrencestyrelsen, Erhvervsministeriet

v/Borgmester Anker Boye, Odense Havn

Workshop 2: Fiskerihavnens muligheder for udvikling

Fiskerihavnen er et led i transportkæden, der starter på fangstpladserne og ender ved serveringen, og vejen går gennem en masse politik, konkurrence, globalisering, fiskeriteknologi og tradition. Nogle fiskerihavnes udvikling følger udviklingen i fiskeriet, andre udvikler mindre følsomhed. Hvilken udvikling tager fiskeriet og fiskeforarbejdningen, og hvad kan havnebestyrelsen gøre.

Synspunkter og debat

v/Partner Thomas Vedsmann, Gemba Innovation

v/Havnedirektør Jørgen Buhl, Thyborøn Havn.

Workshop 3: Havn og transport mod år 2010

Hvordan udvikler efterspørgslen på transport og søtransport sig mod år 2010, og hvordan passer de danske havne ind i denne udvikling. Lever havnenes faciliteter og service op til fremtidens krav. Er forventningerne til vækst i søtransport i Østersølandene realistiske, og hvordan kan danske havne blive en del af denne vækst.

Synspunkter og debat

v/Direktør Peder Gellert Pedersen, DFDS Godsdivision

v/Direktør Søren Villumsen, DLG Drift og Logistik

Workshop 4: Havn og by

Hvordan kan byudvikling sikre "livet på havnen" uden at forhindre havnens liv. Byen er oprindeligt vokset op omkring havnen, nu vokser byen på havnen. Gør nye boligprojekter ved havnen nok for at bidrage til livet på havnen, og respekteres eksisterende havnevirksomheder nok.

Synspunkter og debat

v/Redaktør og forfatter Georg Metz, Information

v/Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus Havn

16.00 – 16.30 Kaffepause og skift af workshopdeltagere

16.30 – 18.00 **Workshop 1-4 gentages**

18.30 – 00.00 **Velkomstdrink og middag**

Onsdag den 3. november

Havnepolitisk konference (fortsat)

09.00 – 09.30 **Havnen i europæisk transportpolitik**
v/MEP Anne E Jensen (V), Europaparlamentets Transportudvalg

09.30 – 10.00 **”One-Stop-Booking”**
v/Direktør T.B. Larsen, Danske Havnevirksomheder
FAA Holding har udviklet et nyt koncept for booking af transportydelser som skal være enkelt og effektivt for transportkøber.

10.00 – 10.30 **Havne og ny kommunestruktur**
Flere havne ventes at få samme kommunale ejer og amtskommunale havne og færgeruter skal finde nye ejere. Hvordan skal de fælles havne drives, hvordan skal færgefart til øer organiseres, og kan en havn overlades administration af flere havne. Danske Havne præsenterer projekt ”Råd og Vink for havne ved ny kommunestruktur”.

v/Direktør Hans Bertelsen, Danske Havne

10.30 – 11.00 **Kaffepause**

11.00 – 12.30 **Delegeretmøde**
(kun for medlemmer og inviterede gæster)

12.30 – 13.30 **Frokost**

Industriens krav

Et effektivt havne- og skibsvæsen er afgørende for den danske eksport og import. Derfor er det vigtigt, at havnene og skibsvæsenet er i stand til at opfylde industriens krav til hurtig og sikker transport af gods.

Dansk nærskibsfart i front

Medlemsvirksomhederne vil have samlede transport- og logistikløsninger til deres kunder. Derfor er det vigtigt, at de danske skibsselskaber og logistikvirksomheder samarbejder og udnytter deres styrke og kompetencer til at tilbyde deres kunder de bedste løsninger.



DANSKE HAVNE

Distribueres sammen med Børsen 01.11.2004.



Stor stigning i mængden af gods til Asien

Ikke mindre end 75 procent af den danske udenrigshandel foregår med skib. Den samlede godsomsætning via danske havne steg fra 2002 til 2003 med 10 procent.

Ser man på gods til og fra Asien alene, steg omsætningen i samme periode med hele 54 procent.

Ubrudt kølekæde i Hanstholm Havn

Ubrudte kølekæder skal give forbrugere gode og friske fisk. Hanstholm Havn var først fremme med en kølekæde, og andre fiskerihavne er på vej.



Fra Østen til dit køleskab

Fra en vare forlader fabrikken og til den ligger i butikken, kan den passere gennem mange led. Vi viser de led, godset ofte kan komme igennem, når det transporteres med skib.

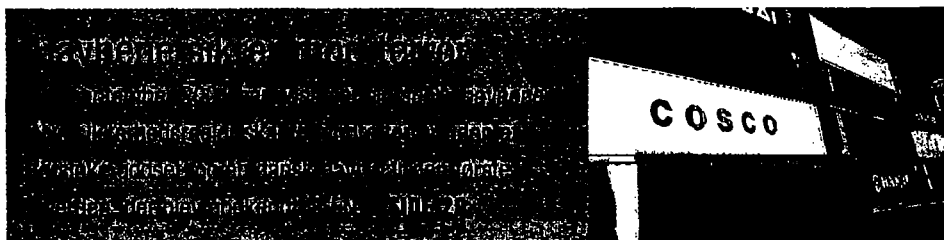


Foto: Claus Haegensen/CHI

Selv om der er flest kranførere, møder man både ingeniører, økonomer, tekniske assistenter, skibsofficerer og håndværkere på havnen.

Hvad laver de i havnen

I en moderne erhvervshavn er der job både til akademiske landkrabber, ufaglærte bolværksmatroser og søfolk, der går i land, men godt vil bevare duften af saltvand. **SIDE 12-13**





Containertransport og færgefart vil vokse hastigt ifølge EU, og danske havne klarer sig godt i konkurrencen. 75 procent af den danske udenrigshandel foregår med skib.

Havnene og samfundsøkonomien

Tre fjerdedele af Danmarks udenrigshandel håndteres i danske havne, og havnene er i vækst.

Ikke mindre end 75 procent af den danske udenrigshandel foregår med skib. Alene det fortæller, at den maritime sektor spiller en afgørende rolle for samfundsøkonomien. Ifølge en analyse fra EU-Kommissionen står den maritime sektor for 90 procent af al eksport og import i hele EU og for 35 procent af al handel mellem medlemslandene. Analysen viser også, at Danmark tegner sig for syv procent af EU-havnernes værditilvækst.

Havnene ligger tæt i Danmark. Det er væsentligt for de virksomheder, der er afhængige af transport ad søvejen, at havne er let tilgængelige. Men havnene har ikke nødvendigvis koncentreret sig om de samme segmenter.

EU's bud på fremtiden

De danske havne klarer sig godt i konkurrencen, selv om de ikke har samme rolle som transportknudepunkt for gods fra især Tyskland, som hollandske og bel-

giske havne har. Og selv om de i modsætning til flere europæiske havne opererer fuldstændig på markedøkonomiske vilkår. EU-Kommissionen regner med, at globalisering og hårdere konkurrence vil føre til yderligere koncentration inden for shippinghvervet.

Efterspørgslen efter totale transportløsninger (one-stop-shopping) vil stige, og containertransport og færgefart vil vokse hastigt. Der vil blive afskibet færre

råvarer, men flere helt og delvist bearbejdede produkter. Og konkurrencen mellem havnene vil blive hårdere, samtidig med at miljøbevidstheden stiger.

Danske havne i front

I Danmark er det kunderne og ikke ejerne, der betaler for havnens infrastruktur og tjenesteydelser. Det er måske en af årsagerne til, at de danske havne i dag er blandt de bedste, når man måler kvalitet og effektivitet.

Fra 1995 til 2002 steg nærsøfarten i EU med 25 procent, og transportbehovet forventes fortsat at vokse. Desuden peger prognoser på, at væksten i Østersøregionen vil være over gennemsnittet. Her forsøger de danske havne med gode tilbud til kunderne at lægge sig i front som knudepunkt for trafikken videre ud i verden.

Kombineret transport

Den samlede godsomsætning via danske havne steg fra 2002 til 2003 med 10 procent.

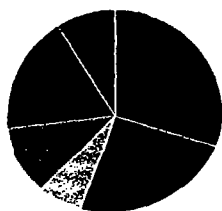


Ser man på gods til og fra Asien alene, steg omsætningen i samme periode med hele 54 procent. Det er især handelen med Kina, der vokser. Selv om der er tale om forholdsvis små mængder gods i faktiske tal, fortæller stigningen om det store potentiale, der er i den hastigt voksende kinesiske økonomi. Den øgede trafik kan især mærkes i de førende containerhavne i København og Århus.

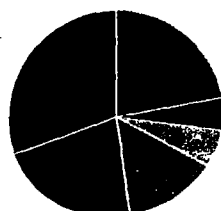
Ser man isoleret på indenrigstrafikken, er skibsfarten i hård konkurrence med især lastbiler og tog på grund af de korte afstande. Men landevejene er proppede. Derfor – og af hensyn til miljøet – er der politisk og erhvervsmæssig interesse for kombineret transport, hvor bil, bane, skib eller fly kombineres, når det er hensigtsmæssigt.

FAKTA: DET KOMMER DER MED SKIBENE

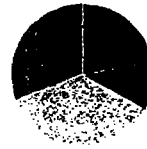
UDLOSSET SKIBSGODS FRA UDLANDET EFTER VAREART 2003



INDLADET SKIBSGODS TIL UDLANDET EFTER VAREART 2003

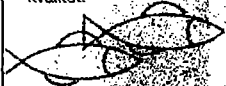


HAVNEHENS GODSOMSÆTNING I 2003 FORDELT PÅ LASTTYPER



Har du nydt en veltillberedt rødspætte?

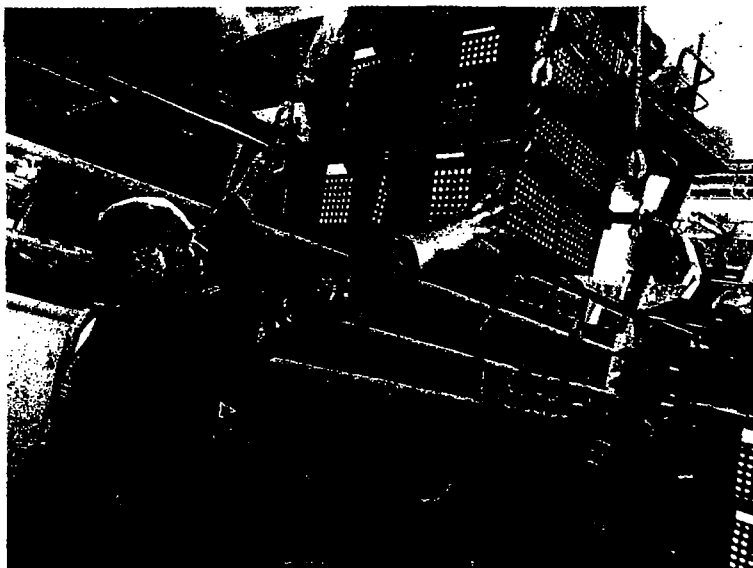
Så er den sandsynligvis landet i Thyborøn. Thyborøn Havn er nemlig Danmarks største landingsplads for rødspætter og kendt for fisk af høj kvalitet.



Brugerne drøfter samarbejde

og styrker

Den danske fiskerihavn i Thyborøn Havn er kendt for sin høje kvalitet af fisk. Her er der et tæt samarbejde mellem fiskerne og de lokale virksomheder. Dette samarbejde sikrer, at fiskerne får de bedste priser for deres fangst, og at virksomhederne får den bedste kvalitet af råvarer. Samarbejdet er et eksempel på, hvordan man kan skabe værdi gennem samarbejde og styrket kommunikation.



Travthed på Thyborøn Havn.



Ildsjæle og god ånd skaber udvikling:

Fiskeauktionen er en moderne fiskebørs

Fisk skal veksles til penge – og helst gode penge. Før skete det med et slag på kassen. Nu ved hjælp af tidens teknologi.

Som den første fiskerihavn i Danmark har Thyborøn taget hul på at handle via nettet. Desuden er Thyborøn Fiskeauktion netop rykket ind i splinternye auktionslokaler, som er en del af det store nybyggede Konsumcenter.

Det gode spørgsmål er, hvordan det er gået til – i disse tider, hvor fiskeriet er ramt af restriktioner og tilbagegang – at man her har haft mod til at igangsætte investeringer for godt 30 mio.

kroner i udbygning og udvikling af service og faciliteter. Halvdelen fra FIUF. Den anden op af egne midler.

Støtthed og samarbejde

– Det er fordi vi tror på en fremtid for fiskeriet. Og fordi vi skal sikre, at de investeringer i modernisering og kvalitet, som gennemføres i fiskeflåden, følges op af de følgende led i kæden fra havet til forbrugeren. Og ikke mindst sikre den ubrudte kølekæde af hensyn til fiskens kvalitet, siger havnedirektør Jørgen Buhl. Her er en stolt fiskeritradition,

men ikke mere stolt, end at man kan samarbejde. Og det udbygges i det nye Konsumcenter, hvor alle samles under samme tag.

Nu er jysk mentalitet ikke til store armbevægelser. Men det er svært at komme uden om, at Thyborøn Havn står over for snart at kunne færdiggøre et bemærkelsesværdigt flot projekt. Her har man benyttet nedgangstider til oprustning.

Den ubrudte kølekæde

Det udtryk står næsten som et verbalt logo over det arbejde, der foregår. Fisken er en fødeva-

re, og kvalitet en helt afgørende konkurrenceparameter. Her er den kontinuerlige nedkøling et centralt element.

Det gælder alle operationer i Konsumcenteret. Levering, sortering, præsentation, handel, opbevaring og afsendelse sker under konstant styrede temperaturforhold.

Og at kvaliteten påvirker efterspørgslen mærkes direkte, når auktionen sker på internettet – især fra kunder i det sydlige Europa. □

Fremtiden hedder regional godshavn

Der skal ske mere i Thyborøn. I forvejen er havnen præget af stor bulk-aktivitet – blandt andet som følge af Jyske Revs store forekomster af ral- og sand, som losses i Thyborøn Havn. Desuden består godset i Thyborøn Havn af betydelige mængder skærver, flis og kemikalier.

Et stigende antal forespørgsler viser, at mulighederne er større, og det bliver hørt.

Masterplanen – med en horisont på tyve år – omfatter store udvidelsesprojekter og omfatter både etablering af nye havnearaler og større vanddybde.

Næste større projekt er udvidelse af Sydhavnen, og planprocessen her nærmer sig sin afslutning, så arbejdet ventes snart at kunne gå i gang. Her skal der etableres nye havnearaler på 115 000 kvadratmeter og etable-



res nye kajanlæg for at sikre udbygningen af Thyborøn Havns position som godshavn. □



www.thyboronport.dk eller kontakt havnen på telefon 96 90 03 10.

Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen er skibsfartens minister. Vi har spurgt ham om hans bud på de danske erhvervshavnens fremtid.

"DANSK NÆRSKIBSFART vil fortsat være i førerfeltet"

Hvad forventer du som erhvervsminister af en god erhvervshavn i 2010?

– Den gode erhvervshavn vil også i 2010 fremvise stor effektivitet. Gennem dygtige medarbejdere vil den være i stand til at understøtte Danmarks deltagelse i den regionale og internationale arbejdsdeling. Her er effektiv transport en afgørende forudsætning.

Hvordan vil du sikre, at havnene kan leve op til det?

– Økonomi- og Erhvervsministeriet har sammen med Trafikministeriet igangsat et analyseprojekt "Vækst i danske havne". Analysen skal give svaret på, om rammebetingelserne for de danske havne er tidssvarende. Når analysen er tilendebragt, vil behovet for nye tiltag blive vurderet.

Hvilken rolle forventer du, at nærskibsfarten vil få fremover?

– I europæisk perspektiv er nærskibsfarten den eneste transportform, der siden 1995 har kunnet følge med lastvognstransporten. Det er flot!

– Nordeuropa med Baltikum udgør et vigtigt vækstområde for nærskibsfarten. Her gør danske rederier et godt stykke arbejde. Men skibsfarten kan ikke ses som en isoleret havn til havn-transport, da kunderne efterspørger samlede transport- og logistikløsninger. Dette skyldes, at virksomhederne i stigende grad spørger sig selv: Hvad er vores kernekompetence? Med en innovativ transportsektor vil svaret ofte betyde en outsourcing af transport- og logistikopgaver.

– Udvikling af nye løsninger og styring af den samlede transportkæde er omvendt transportsektorens kernekompetence. Her er jeg sikker på, at dansk nærskibsfart også i fremtiden vil være med i førerfeltet.

Hvorfor?

– De stigende kødemasser på det europæiske vejnet og den tilhørende belastning af miljøet gør, at der må skabes nye transportløsninger. Herved får flere transportere så at sige et ben til søs.

Hvordan vil du sikre, at statsstøtte ikke forvrider konkurrencen mellem havne i Europa?

– I takt med at søtransporten udvikler sig, får havnene en stigende betydning. Dette medfører en beskæftigelse, der ofte rækker ud over havnen. Det er igennem konkurrence på et kommercielt grundlag og ikke igennem en forvridende statsstøtte, at den europæiske havne-sektor skal udvikle sig. Men der opstår spørgsmål om og problemer med statsstøtte,

"SKIBSFARTEN ER IKKE EN ISOLERET HAVN TIL HAVN-TRANSPORT, FOR KUNDERNE EFTERSPØRGER SAMLEDE TRANSPORT- OG LOGISTIK-LØSNINGER. UDVIKLING AF NYE LØSNINGER OG STYRING AF DEN SAMLEDE TRANSPORT-KÆDE ER TRANSPORTSEKTORENS KERNEKOMPETENCE."

BENDT BENDTSEN, ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTER

da havnen som udbyder af kajområder og kraner med videre oftest ejes af offentlige myndigheder.

– Jeg er glad for, at Kommissionen er ved at igangsætte en undersøgelse af, hvordan offentlige systemer anvendes til hel eller delvis finansiering af havne. Samtidig skal undersøgelsen også se på, hvordan havnenes prisfastsættelse finder sted.

– Det danske system, hvor der er vandtætte skodder mellem kommunernes kasser og erhvervshavne, er godt. Herved bliver kommercielle overvejelser afgørende for beslutninger omkring investeringer, service og priser.

Alle transportformer klager over træge administrative arbejdsgange. Ifølge EU er kommunikation mellem skib og myndigheder et af de steder, hvor der kan sættes ind for at sikre en mere effektiv afvikling af nærskibsfarten. De danske erhvervshavne arbejder for at gøre skibenes ophold kortere. Hvad vil du gøre for at gøre dokumentgangene i forbindelse med skibsanløb mere effektive?

– Undersøgelser i EU har vist, at de administrative belastninger af nærskibsfarten ikke er så store som forventet. Samtidig har der vist sig manglende kendskab til forskellige muligheder for at reducere de administrative byrder.

– Men det må ikke blive en sovepude. Der må hele tiden arbejdes på at afskaffe administrative byrder og søges efter nye administrative løsninger. Som eksempel på en forenkling kan peges på de dokumenter om skib og besætning, der skal afleveres ved havneanløb. Her

har vi gennem EU-samarbejdet besluttet en standardisering, så der ikke længere er forskel på kravene i de forskellige EU-lande. Samtidig har vi opnået, at der er overensstemmelse med de dokumenter, der anbefales af den internationale maritime organisation – IMO.

– Udviklingen af nærskibsfarten er et højt prioriteret emne på EU's dagsorden. På sommerens trafikministerrådsmøde fik jeg tilslutning til, at der skulle sikres et endnu bedre samarbejde mellem de offentlige myndigheder.

– Når alt dette er sagt, må det erkendes, at de tragiske hændelser i New York den 11. september 2001 har nødvendiggjort nye regler om sikring af skibe og havne. Målet er her at minimere risikoen for terroristanslag.

– Reduktion af usødige administrative belastninger og en bedre anvendelse af IT står højt på regeringens dagsorden. Jeg vil altid være parat til at tage diskussioner om, hvordan vi sikrer dette.

Hvordan kan Erhvervsministeriet medvirke til, at transportkæberne får bedre kendskab til søfartens muligheder for at løse netop deres transportopgave?

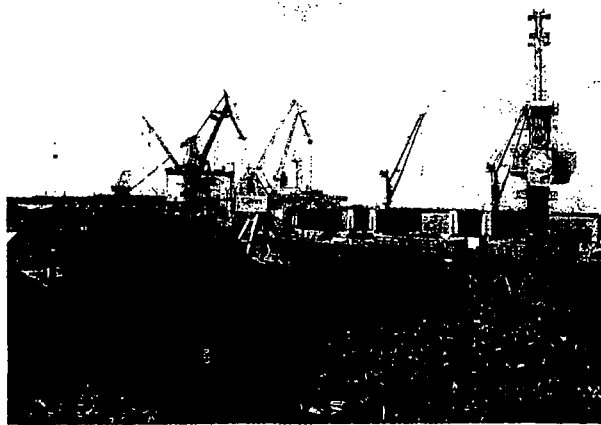
– Opgaven ligger primært hos transporterhvervet selv. Hvis der er barrierer, er jeg parat til at se på dem. En del kan sikkert henføres til ændrede kompetencebehov i transportvirksomheder og hos transportkæberne. Det er med stor glæde, at jeg har set transporterhvervet og søfartspolitiske Vækststrategi-organisationer gå sammen om at udvikle en akademiuddannelse i international transport og logistik, som både kan bruges i transportbranchen og hos transportkæberne.

– Den Søfartspolitiske Vækststrategi beskæftiger sig med kompetencer som grundlag for vækst. Som led heri er vi ved at foretage en omlægning af søfartsskuddannelserne. For officererne vil vi lave et professionsbachelorniveau, som giver adgang til en masteruddannelse. Målet hermed er at give kompetencer, som er nødvendige for at kunne udvikle nye logistik- og transportløsninger – og få dem til at fungere.

– Gennem Shortsea Promotion Danmark har det offentlige været med til at udvikle en portal, der viser den europæiske liniefart til og fra Danmark. Samtidig har de mindre rederier fået et udstillingsvindue for deres skibe og disses lastemuligheder. Denne portal har endvidere dannet grundlag for en tilsvarende europæisk portal.

De europæiske havne får stigende betydning, men de skal udvikle sig gennem fri konkurrence og ikke gennem forvridende statsstøtte, mener økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen.

Foto: Heide Møns



Lindø-terminalen er bl.a. hjemsted for udskibning af skrot. Skrottet produceres i Odense Indre Havn, hvorefter det prammes til Lindø-Terminalen og sejles til oversøiske destinationer.

Havn med vokseværk

Odense Havn vokser. Både hvad angår mængden af gods og udvikling af havneområdet. En udvidelse af Lindø Terminalen er sammen med kontor- og boligbyggeri nogle af de tiltag, der gør havnen til et spændende vækstområde.

Attraktivt boligbyggeri med maritimt særpræg samt en udvidelse af Lindø Terminalen. Det er nogle af de udviklingsprojekter, Odense Havn er i færd med at realisere. Og udvidelse er der brug for i af Danmarks mest centralt placerede havne.

Sidste år var godsomsætningen på 2.200.000 tons, og tallet er støt stigende. I første halvår af 2004 er den mængde af gods, der ryger over bolværket således steget med 20 procent. Det er især mængden af korn- og foderstoffer, der er i stærk stigning. Men også sten, cement og kul tegner sig for en fremgang. Om det siger havnedirektør Rene Pedersen:

– Økonomien i Odense Havn er solid og sund. Den årlige omsætning stiger støt. Og på bunden af havnekassen ligger godt 65 millioner klingende mønt og venter på at blive brugt til en hårdt

tiltrængt udvidelse af Lindø Terminalen. Terminalen blev opført i 1992, lidt nord for Lindøværftet. Men presset på terminalen er nu så stort, at der er brug for ekstra plads. Munkebo Kommune mangler kun at vedtage en lokalplan, der gør det muligt for havnen at vokse.

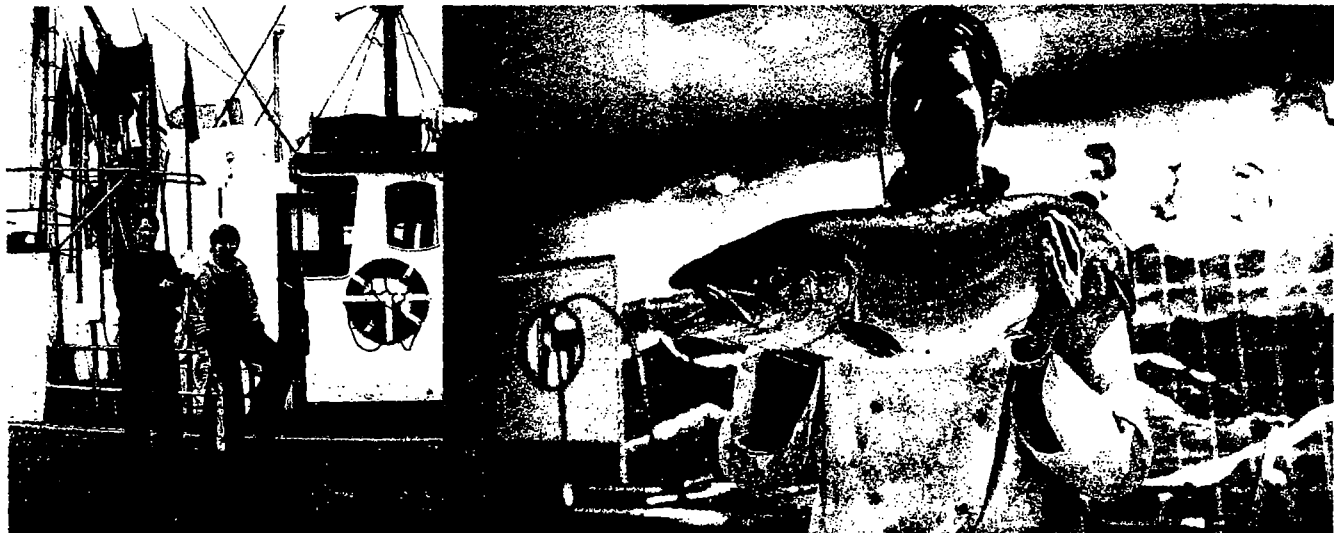
Udvidelsen af Lindøterminalen vil koste i omegnen af 65 millioner kroner, og vil betyde, at havnen vil få over dobbelt så meget kajplads med en vanddybde på 11 meter til rådighed. Dertil kommer et areal på 90.000 kvadratmeter til oplagsplads. Første spadestik udvidelsen er endnu ikke taget. Det er den til gengæld på det havneområde i Indre Havn, hvor et attraktivt bolig- og erhvervsområde er ved at tage form. Her er 55.000 etagemeter under opførelse og skal huse både boliger og kontorer i et nyt bykvarter med maritimt særpræg. □

fakta

Odense Havn består af Indre Havn med en vanddybde på 7,5 meter. Her holder virksomheder som bl.a. ELSA-Fynsværket, DLG og Ålborg-Portland til. Lindø-terminalen har en vanddybde på 11 meter, 280 meter kaj udstyret med tre grabkraner på henholdsvis 15 og 20 tons. Kajpladsen udvides med 350 meter, når udbygningen af havneterminalen står færdig.



Odense Havn
Londongade 1 • 5000 Odense C
tlf. 66 12 07 02/66 12 00 25 • fax. 65 91 47 74
www.odensehavn.dk



Ubrudte kølekæder holder fisk nedkølede fra de bliver op af vandet, til de ligger i butikken. På Hanstholm Havn ryger de nedfrosne fisk direkte fra kutterens lasttrum og ind i et afkølet lagerrum og auktionshal kun 10 meter fra kajen.

Foto: T. Busch-Christensen

Frisk fisk fra haw til maw

Ubrudte kølekæder skal sikre gode og friske fisk til forbrugere. Hanstholm Havn var først fremme med en kølekæde, men andre fiskerihavne er på vej.

Danmarks første ubrudte kølekæde blev taget i brug i juni i år. På Hanstholm Havn holdes fisk nedkølet hele vejen fra skib til producent.

Forbrugere stiller stadig større krav, og de vil vide, hvordan fisken er blevet behandlet undervejs. Landbruget har længe været opmærksom på det, og nu kommer fiskeriet med, siger havnedirektør Hans Kjær fra Hanstholm Havn, som står bag det nye Hanstholm Seafood Center.

På fiskens vej gennem havnen er der især to kritiske punkter: Det første når fisken er losset og opbevares på kajen, mens den venter på at komme videre til sortering og auktion. Det næste når fisken venter på at blive hentet af de biler, der skal transportere den fra auktionshallen til fiskefabrikken. Begge steder risikerer fisken at blive udsat for høje temperaturer.

Hanstholm Havn har fjernet de to punkter. Nu ryger de nedfrosne

fisk direkte fra kutteren og ind i et afkølet lagerrum med automatiske hurtigporte kun 10 meter fra kajkanten.

På vej fra kutter til køber kommer fiskene først ind i lagerrummet. Dernæst skal de gennem sorteringsfaciliteterne, hvor fiskene sorteres efter EU's krav. Fra sorteringsrummet transporteres fiskene via multirummet til auktionshallen, hvor de sælges. Multirummet bruges både til auktion og til at modtage søpakkede fisk, der gøres klar her, inden de ender i auktionshallen.

Afkølede rum

I Hanstholm ligger sorteringsfaciliteter, auktionshal og øvrige rum, som fiskene skal igennem, i forlængelse af hinanden i samme bygning. Nærmest som et langt samleband. Alle rum er afkølede, og derfra lastes fiskene via afkølede sluser direkte på lastbiler.

Dermed er fiskene afkølede

hele vejen fra fiskekutter til lastbil – eller "from dock to truck".

Supermarkedskæder i udlandet kræver ofte, at vi skal dokumentere, hvor fisken kommer fra, og hvordan den er transporteret og



Direktør Carsten Beith, Fonfisk (L.v.), og havnedirektør Hans Kjær, Hanstholm Havn.

Foto: Lars Horn/Baghuset

opbevaret undervejs. De fleste af vores fisk går til eksport, så det er vigtigt, at havnene stiller håndteringsfaciliteter til rådighed, siger direktør Carsten Beith fra Fonfisk Hanstholm A/S.

Standard om få år

Den ubrudte kølekæde omfatter hele vejen "fra haw til maw" – det vil sige fra fisken trækkes op af vandet, til den ligger ude i butikkerne. Fiskeeksportforeningen var med til at stable den ubrudte kølekæde i Hanstholm på benene. – Det var en omfattende proces,

for både fiskerforeninger, fiskeauktioner, samlecentraler, producenter og havne skal involveres. Men der er ingen vej udenom, hvis Danmark fortsat skal klare sig på det internationale marked, mener Carsten Beith.

Thyborøn og Hirtshals er også på vej med ubrudte kølekæder, og om få år er det standard i danske fiskerihavne.

Til gengæld skulle den bedre kvalitet gerne udløse en prisstigning med højere priser til både fiskere og producenter, siger Hans Kjær.

af Lucas Vagn Engel

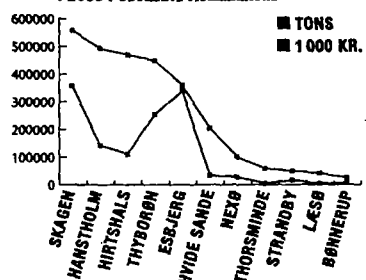
FAKTA

Hanstholm Seafood Center blev indviet af daværende fødevarerminister Mariann Fischer Boel i juni 2004, og er dermed Danmarks første ubrudte kølekæde.

Centeret har 400 m² lagerrum kun 10 meter fra kalkant, 1200 m² sorteringsrum, 800 m² multirum og en 1600 m² stor auktionshal. Alle rum kan afkøles og er forsynet med hurtigporte. Når det er helt færdigbygget med flere kølesluser og mandskabsfaciliteter i 2005, har havnen investeret cirka 35 millioner kroner i kølekæden.

I 2003 passerede 45 000 tons konsumfisk til en værdi af 460 millioner kroner gennem Hanstholm Havn.

LANDNINGEN I TONS OG 1000 KR. I 2003 I UDVALgte FISKEKILHAVNE





F.v. Søren Stougaard, Fa. Blue Water, Carsten Aa, Esbjerg Havn, og Kent Jensen, Fa. ECT, Esbjerg Container Terminal.



Esbjerg Havn

Gateway Scandinavia

Med 250 virksomheder og 7500 ansatte, der hele tiden skaber vækst og udvikling, er Esbjerg Havn helt i front. Havnen forbinder dagligt Nordsøen med Østersøen via skinner, og et splinternyt multimodalt transportcenter med direkte tilslutning til jernbane og motorvej fra kajkanten er på vej.

Det lugter af noget stort, når man kommer til Esbjerg Havn. Af optimisme, vækst og udvikling ved vestkystens store arbejdsplads.

Esbjerg Havn har kajplads og kapacitet til alle skibstyper og størrelser, togskinner helt ude på kajen, handling og håndtering af alle typer gods, og det placerer havnen som et af Danmarks store transportknudepunkter ud til verden.

Havnen oplever vækst på flere transportområder, ikke mindst container- og trailertrafikken.

Den er et naturligt centrum for al dansk olie- og gasaktivitet, da alle operatører på området har base her. Og så har Esbjerg fortsat en stor og aktiv fiskerihavn, der huser adskillige store fødevarer virksomheder.

Et af de mange aktiver er "Gateway Scandinavia", hvor baneselskabet Railion kører gods

direkte fra havnen og på skinner tværs igennem Danmark til såvel Østdanmark som Sydsverige og retur – hver eneste dag året rundt.

– Her har vi en unik funktion med banegård direkte på kajkanten. På den er vi godt på vej til at forbinde Nordsøen med Østersøen. Vores mål er at koble Sydsverige endnu mere på, og vi kigger på Baltikum som vort næste mål, siger Carsten Aa, salgs- og marketingschef i Esbjerg Havn.

Samarbejde er nøgleordet

Esbjerg Havn er kommunalt ejet, men selvstyrende, og en af styrkerne er et godt samarbejde mellem havnedelsens og virksomhederne. En af dem er ECT – Esbjerg Container Terminal – en sammenslutning af 11 interessenter ud af godt 20 mulige på Esbjerg Havn – alle lokale på nær én.

ECT blev dannet i 2000, og siden starten er antallet af containerløft fordoblet. Alene siden sidste år er det fordoblet til cirka 50000 løft.

– Den brede ejerkreds og ECT's neutralitet er en klar styrke. Vores kerneområde er håndtering af trailere og containere, og selv om opgaverne vælter ind fra alle sider, er vores mål stadig at være "Den lille og vågne", der har kunden i fokus. Vi er fra 1. januar i år blevet officiel kombiterminal for Railion, og vi håndterer løft af trailere til bane – et område, vi forventer vil stige meget i fremtiden, siger Kent Jensen, terminalchef hos ECT.

Hovedkontor ved kajkanten

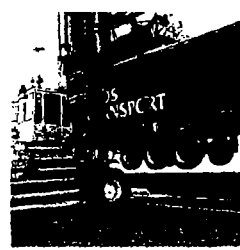
Blue Water er med sine 115 medarbejdere i et splinternyt hovedsæde lige ved kajkanten en særdeles vigtig medspiller i hele havnens udvikling. Blue Water

har yderligere 10 kontorer i Danmark, og sammenlagt har firmaet 350 medarbejdere i Danmark. Derudover 200 medarbejdere på egne kontorer i 17 lande. Blue Water kalder sig Danmarks mest alsidige transport-team, der udbyder alle former for speditjons- og shipping-løsninger med skib, bil, bane og fly – lige fra kæmpe projektlaster til kurér-kuverter. Det sker ikke af sig selv.

– Vi har alle en fælles interesse i havnens udvikling, og det er gennem samarbejde, det skal lykkes. Det er vigtigt at turde tage de store briller på og satse, så penge der tjenes, bruges til udvikling og investering, og vi er netop nået hertil i dag, fordi vi har turdet satse, siger direktør i Blue Water, Jørn Bøllund.

Masterplan og havneudvidelse

Lige før sommerferien præsenterede Esbjerg Havn en masterplan, som blandt andet indeholder en udbygning af havnens sydøstlige del til et multimodalt transportcenter, hvor havn, jernbane og motorvej mødes og går op i en højere enhed. Et område, hvor der er mulighed for at



skabe en årlig godskapacitet på op til 5 mio. ton.

Havnen bliver dermed indenfor de næste år klar til endnu mere gods, der både vokser i mængde og størrelse. Derfor har man lige investeret i en ny 110 tons mobilkran.

– Nu kan vi klare de store opgaver i én proces, og det er værdifuldt i forhold til, at vi er den førende havn for vindmølleindustrien, der til stadighed udvikler større enheder. Desuden er en stigende del af godstransporten i færd med at blive omlagt fra landevej til søvej – en udvikling, der givet forstærkes med indførelse af den tyske motorvejskat fra årsskiftet, mener Carsten Aa. □

**BLUE
WATER**
WWW.BWS.DK

ect
esbjerg
container
terminal

**ESBJERG
HAVN**
Gateway
Scandinavia



Dansk Industri efterlyser hele transportkæder, og erhvervsministeren kalder det for transportsektorens kernekompetence. Med one-stop-shopping behøver kunden kun henvende sig ét sted, selv om kæden består af flere transportformer.

Lej en transport-afdeling

Dør-til-dør-løsninger, hele transportkæder, one stop shopping. Alle dækker de over, at det skal være nemt og enkelt at få transporteret sine varer. Havnen i Grenaa er en af totalleverandørerne.

Både kunderne og politikerne taler om hele transportkæder. På side 16 i denne avis understreger den transportpolitiske chef i Dansk Industri, at "det er vigtigt at tænke i hele transportkæder, og det stiller krav til både transportudbydere og havne". Og i interviewet på side 6, siger erhvervsministeren, at "Udvikling af nye løsninger og styring af den samlede transportkæde er (...) transportsektorens kernekompetence".

Hele transportkæder – eller one-stop-shopping, som det også kaldes – har groft sagt to formål: at kunden kun behøver at henvende sig ét sted for at få transporteret sine varer, selv om der indgår flere forskellige transportformer

og transportører, myndigheder og kontrolfunktioner, og at transporten skal løbe så gnidningsfrit som muligt uden unødige forsinkelser, når der for eksempel skiftes mellem lastbil, jernbane og skib.

Som beskrevet i artiklen "Fra fabrik til butik" på side 19 er mange led involveret, fra varen forlader produktionsstedet, til den ligger ude i butikken. Der kan være flere transportformer – jernbane, bil, skib og fly – og de kan komme fra flere transportører – stats- eller privatbaner, vognmænd, rederier og flyselskaber. Under skiftene mellem transportformerne kan der være tale om opmagasinering, omladning og så videre, som andre firmaer sørger

for. Og endelig indgår forskellige myndigheder, speditører, mæglere og dokumentgange. Ikke mindst tolddokumenter og statslig kontrol kan være tidsrøvere.

Havnen kan det hele

Det kan være en stor opgave at få logistikken til at glide gnidningsløst uden unødige og dyre forsinkelser. Derfor specialiserer nogle virksomheder sig i at levere totale pakkeløsninger – eller one-stop-shopping.

Grenaa Havn A/S har sammen med speditører og andre servicevirksomheder netop udviklet en færdig service- og logistikpakke, som skal gøre transporthandlingen enkel for kunden. Konceptet bety-

der, at havnen både sørger for bestilling af transporten og for alt papirarbejdet, der følger med. Havnen kan endog skrive fakturaer på vegne af samarbejdspartnere.

– Vi har dygtige medarbejdere, som er eksperter på alt, hvad der vedrører havnen. Det kan vi lige så godt udnytte kommercielt til glæde for vores samarbejdspartnere og kunder, der får en meget fleksibel organisation, når vi tager os af sagerne, siger administrerende direktør Henning Laursen fra Grenaa Havn A/S.



Henning Laursen, direktør, Grenaa Havn A/S. Foto: Jens Hesse/CHM

Fleksible løsninger

Man behøver dog ikke at købe hele pakken. Det er op til kunderne, hvor stor en del af arbejdet havnen skal overtage. Konceptet er altså fleksibelt, så det kan tilpasses den enkelte kundes ønsker og behov.

– Vi er i gang med den største investering i havnens historie, så vi inden næste år har øget kapaciteten på de fysiske rammer med 50 procent. Det er utrolig vigtigt

at markere, at vi er en havn, man skal regne med i fremtiden. Derfor udvikler vi også nye koncepter for at tiltrække nye kunder, samtidig med at de eksisterende kunders behov stadig er i fokus. Vores mål er nemlig gennem væksten at sikre erhvervsudvikling og beskæftigelse i regionen, understreger Henning Laursen.

af Lucas Vagn Engel

FAKTA

Grenaa Havn A/S har 25 medarbejdere og en årlig omsætning på 40 mio. kr. Havnen er ved at udvide de fysiske rammer med 50 pct. for i alt 70 mio. kr. Udvidelsen er færdig midt i 2005. Målet er at øge godsomsætningen med 100.000 tons om året.

Grenaa Havn A/S har netop udviklet service- og logistikpakken "One Stop Shopping". Det er en total dør-til-dør-løsning, der gør transport og håndtering af gods enkel for kunden, som kun skal henvende sig ét sted.

De fleste tænker først og fremmest på havnearbejdere, der laster og lossere skibe, når man taler om at arbejde i en havn. For det er dem, man ser, når man går tur på havnen. Men en moderne erhvervshavn har som andre produktions- og servicevirksomheder en række afdelinger, funktioner og medarbejdere fra ufaglærte til akademikere. Og der er job til både landkrabber, bolværksmatroser og søfolk, der går i land. Nedenfor skitseres de mest almindelige jobtyper med Århus Havn som eksempel.

HVAD LAVER de i havnen?



Århus Havn er en af landets største og mest travle havne med 121 medarbejdere fordelt på følgende faggrupper:

- 1 havnedirektør
- 13 administrative medarbejdere
- 34 maritim medarbejdere: havnebetjente, trafik-koordinatører, lodser, skibsførere af bugsebådene og skibsassistenter på bugsebådene.
- 15 teknikere: anlægsingeniører, akademiingeniører, bygningsingeniør, el-ingeniører, driftsingeniører og tegnestuefolk: tekniske assistenter, landmålere, teknisk designerelev.
- 15 håndværkere: tømrere, elektriker, klejnsmede, maskinarbejdere, mekaniker.
- 35 kranførere
- 8 specialarbejdere



Havnedirektør. Forestår den daglige ledelse af hele virksomheden. Har traditionelt haft en teknisk (ingeniør) og/eller maritim bag-

grund, men nu ofte suppleret med forretningsmæssig baggrund.

Souschef. Daglig styring af administration og økonomi. Typisk økonomisk uddannelse.



Bogholderi tager sig af bogføring, regnskaber, fakturering, skibsfregning mv.

Løn- og personalekontor tager sig af ansættelser, overenskomster, forhandlinger, efteruddannelse mv.

Markedsafdeling tager sig af markedsføring, information, brochurer, hjemmesider, presse mv.

Fælles it-afdeling tager sig af netværk, intranet, hardware, software mv.

Sekretariat tager sig af fælles sekretariatsopgaver, bestyrelsen, direktionen, det tværgående mv.

Det er ofte søfolk, der går i land, men godt vil bevare duften af saltvand. Det er især dem, der

har kontakt med kunderne, og derfor skal de være service-mindede.

Havnebetjente. Krav: sejlerfaring. Opgaver: 1) opsyn, orden, sikkerhed, 2) sejle lodsbåd for lodsen, 3) trække trosser, 4) tildele kajplads til skibene og indgå i trafikjenseten.

Lodser. Krav: Flere års erfaring som styrmand/skibsofficer. Efter oplæring hos havnens lodser, skal man bestå Farvandsvæsenets prøve for at få lodspatent (autorisation). Opgaver: Assisterer kaptajnen med at sejle skibet i havn. Indgår desuden i trafikjenseten, når skibet booker kajplads.

Trafikkoordinator. Krav: samme som til lodser plus administrative evner. Opgaver: Registrerer på pc alt om skibe, der ankommer, afgår eller ligger i havnen. Det er havnens kundecenter.

Bugsebåd. Bessætning: skibsfører, maskinchef og skibsassistent. Opgaver: Bugserer skibene til kaj. Kan også hjælpe med isbrydning. Arbejdstid: Døgnvagt – typisk skift mellem en uge til søs og en uge fri.

Den tekniske stab er delt i en anlægsafdeling og en driftsafdeling. Der er i princippet brug for ingeniører af alle retninger. De tekniske afdelinger er beskæftiget med intern service.

Anlægsingeniører har ansvar for fysiske anlæg: kaj, moler, byg-

Foto: T. Busch-Christensen



ninger, belægning (asfalt), ledninger i jorden, belysning mv.

Driftsingeniører har ansvar for resten: at kranerne fungerer, at havnen er pæn og ren, vedligeholdelse, elektricitet mv.

Tekniske assistenter Tegnestue med tekniske assistenter, landmålere og elev registrerer hele havnen digitalt, så man til enhver tid kan printe tegninger af alle områder, enheder og detaljer: bygninger, kajanlæg, ledninger i jorden mv.

Hører under driftsafdelingen.

Elektrikere tager sig især af kraner, gadelys, lys i bygninger, køl/frys-stik til kølecontainere.

Smede og mekanikere tager sig af alt metal på kraner, dvs. reparere

og vedligeholder gribeskovle, wirer og alt andet ikke-elektrisk.

Tømrere vedligeholder bygninger og fungerer som en slags ejendomsfunktionærer.

Havnens største faggruppe kører kranerne døgnet rundt ved lastning og losning. Ingen formelle uddannelseskrav. Ofte specialar-





Nødhavne

10 danske havne er udpeget som nødhavne. Det er en konsekvens af tankskibene Erikas forlis ud for Bretagne i december 1999 og senere Prestiges ud for Spaniens nordkyst.

For at forbedre sikkerheden til søs og for at forebygge olieforurening, vil et skib i nød blive anvist en nødhavn, hvis det ikke kan få plads i læ, eller skibet ikke kan kaste anker eller repareres på havet.

Men et er at udpege nødhavne, noget andet er at udarbejde retningslinjer for det beredskab, der kræves. Det er EU, der har pålagt medlemslandene at udpege nødombråder, som skibene kan søge læ i. Danske Havne mener derfor, at nødhavnene skal have fuld kompensation for udgifterne til beredskab og for direkte og indirekte tab.

Strukturreformen og havnene

Den kommende strukturreform får indflydelse på havnenes organisering og arbejdsopgaver. Når de nuværende 275 kommuner bliver til cirka 100 storkommuner, får vi kommuner med mere end én erhvervshavn. Og når amterne nedlægges, overgår deres færger og havne også til de nye kommuner. Tre ud af fire kommuner bliver dermed havnekommuner, så de fleste af de nye kommunalbestyrelser skal til at behandle havnesager.

Med flere havne under samme administrative enhed bliver det muligt at effektivisere administrationen af især mindre kommunale havne, der kan slås sammen til én havn med flere fysiske placeringer. Man kan også lade en havn overtage den daglige drift af flere mindre havne og dermed skabe en ny arbejdsdeling.

Mere gods fra Baltikum

Næsten fire procent af det udenlandske gods i danske havne kom sidste år fra Rusland og de baltiske lande. Der er ikke meget. Til sammenligning udgjorde godset fra Sverige og Norge omkring en fjerdedel. Men selv om det går langsomt, er godsmængden fra det gamle Østeuropa stigende, og det er et område i vækst.

Hver tiende EU-regel handler om transport

Omkring hver tiende af EU's regler har med transport at gøre. Det viser, hvor central transportsektoren er for den fortsatte udvikling af EU-samarbejdet. Fra 1995 til 2002 steg både nærskibs fart og vejtransport i EU med 25 procent. Og transportbehovet ventes fortsat at stige - ikke mindst med de 10 nye lande, der kom med i maj i år.



Foto: T. Busch-Christensen

...der får et halvt års ...ing på arbejdspladsen, eller ... nye faglærte kranførere ... en bredere uddannelse, så de ... kan køre truck, lastbil mv.

...kunne mere end de tidligere ...dsmand. Skal have stort ...ort, så de kan køre gaffel- ...fejmaskine, snerydnings- ...nel og lastvogn. Går til ...e for håndværkere, laver ...ninger og tager sig af alt ...dende arbejde.

...lig er der en række virksom- ...er på havnen, som også har ...arbejdere med forskellige ...ifikation og uddannelser.

...redore-kompagnier - laster ...sser skibene, ansætter hav- ...bejdere.

...smægtere - er agenter for ...ene, toldbehandler skibe, ...ller lastning og losning mv.

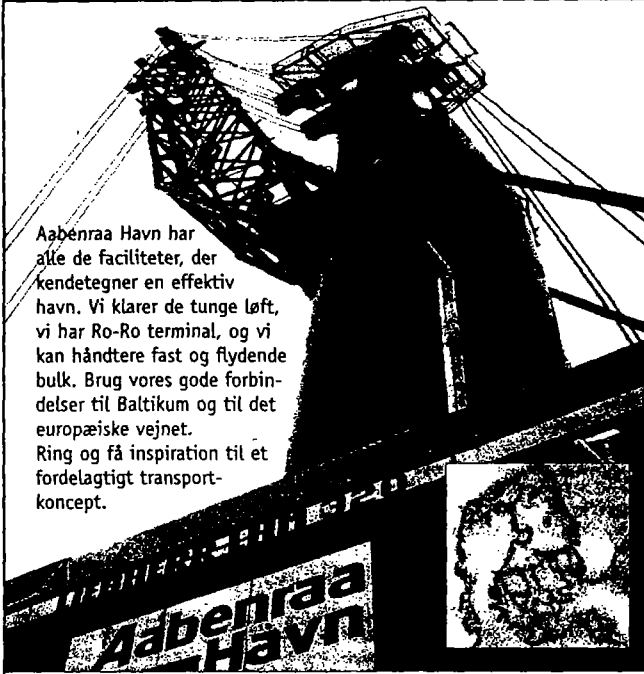
...litører - sørger for lastdoku- ...ter, toldbehandling af gods, ...illing af transport mv.

...somheder - produktion, ...r, pakhus mv.

...ndigheder - ToldSkat, ...varestyrelsen (veterinær ...isekontrol), Søfartsstyrelsen, ...emets Operative Kommando

...ft - reparerer skibe. ...rice - bunkers (brændstof), ...oproviant, rengøring/repara- ...af containere, kvalitetskon- ...af varer, vejerbod (lastbiler), ...til skibene, vogrmand, jern- ...selskaber, sømandstjerm

Aabenraa Havn kan løfte opgaven ...



Aabenraa Havn har alle de faciliteter, der kendetegner en effektiv havn. Vi klarer de tunge løft, vi har Ro-Ro terminal, og vi kan håndtere fast og flydende bulk. Brug vores gode forbindelser til Baltikum og til det europæiske vejnet. Ring og få inspiration til et fordelagtigt transportkoncept.

Aabenraa Havn

Mellemvej 25 • DK-6200 Aabenraa • Tel. +45 74 62 25 14
Fax +45 74 62 31 43 • port@aabenaarport.dk • www.aabenaarport.dk

Rønne Havn AIS - Bornholm

Rønne Havn
ta'r godt imod dig!
- vi er til for din skyld

Næsten fire procent af det udenlandske gods i danske havne kom sidste år fra Rusland og de baltiske lande. Der er ikke meget. Til sammenligning udgjorde godset fra Sverige og Norge omkring en fjerdedel. Men selv om det går langsomt, er godsmængden fra det gamle Østeuropa stigende, og det er et område i vækst.

Omkring hver tiende af EU's regler har med transport at gøre. Det viser, hvor central transportsektoren er for den fortsatte udvikling af EU-samarbejdet. Fra 1995 til 2002 steg både nærskibs fart og vejtransport i EU med 25 procent. Og transportbehovet ventes fortsat at stige - ikke mindst med de 10 nye lande, der kom med i maj i år.

RØNNE HAVN A/S
PORT OF RØNNE LTD.

Munch Frørensvej 2
P.O. Box 47 • DK-3700 Rønne
Tel: +45 56 85 00 78
Fax: +45 56 85 04 31
A.S.: +45 91 26 37 87
E-mail: roenne@ais-ronne.dk
Web site: www.roennehavn.dk

Gået en destination:

Hvortil kan man sejle fra Hanstholm?

Egersund, Norge?
Lerwick på Shetland?
Haugesund i Norge?
Tórshavn, Færøerne?
Bergen, Norge?
Seyðisfjörður på Island?
Svaret er seks gange ja. Og der er flere forbindelser og mange muligheder for kombi-rejser.

Se: www.smyril-line.com
og www.FjordLine.com

Nye, større færger og vækst i trafikken til søs

er overskriften på en succes-historie i Danmarks nordvest-lige hjørne. Hanstholm Havn har indrettet nye ramper og check-in-terminaler, både Fjord Line og Smyril Line har indsat nye, større færger sidste år, og der er ti års uafbrudt stigning i såvel gods til og fra Vestnorge og Atlanterhavs-øerne som i passagertallet og antallet af biler. Trenden er, at flere finder mål for oplevelsesferier nordpå, og at virksomheder benytter nye konference-typer til søs.

Hanstholm Havn kort fortalt:

- Danmarks førende fiskerihavn
- Kort afstand til fangstpladserne i havet
- Danmarks ubestridt største fiskeauktion
- Hanstholm først med den ubrudte kølekæde
- 22 fiskeeksportører i Hanstholm leverer til hele Europa
- Havnen anløbes hvert år af 35 000 fiskerifartøjer fra tretten nationer
- Nordatlantisk transportindgang til hele det europæiske marked med to færgeruter.

Hanstholm Havn er fra 1967 og landets yngste fiskerihavn. Siden udvidet til i alt syv store havnebassiner og 4 565 meter kaj. Har faciliteter for fiskerifartøjer, fragtskibe, RO/RO-fartøjer og færger. En udvidelse undersøges for tiden.

Der er ti års stigning i passagertal, gods og biler på denne hurtigste og korteste rute til Nordatlanten og Vestnorge.

Deltager i West Link-samarbejdet og Nordisk Transportpolitisk Netværk.

Kommende investeringer: nye opmarchområder og indhegnet trallerplads også for langtidsparkering.

www.pertofhanstholm.dk

HANSTHOLM
- First in Seafood!



Skibet hedder Norröna: Nordiske ø-oplevelser og flydende konferencer

Hvis man ikke lige er klar over muligheden, ja så var tanken om at holde konference eller seminar i det åbne hav mellem Shetlandsøerne og Island vel sagtens lidt frem.

Men det er ligetil, for Smyril-Lines splinternye færge Norröna byder på alle faciliteter, og som bekendt har det sin virkning at komme lidt væk fra de vante omgivelser.

Og det friske havsuds mellem klippeøer kan formentlig befordre den ønskede brainstorming, ideudvikling og fornyende tankeproces i øvrigt. Og hvem

har for resten været så langt nordpå – i arbejdstiden?

Nogle firmaer byder også ægtefællen med – som særligt personalegode.

Topmoderne

Den nye Norröna er 164 meter lang, 30 meter bred, har syv dæk og plads til 1 482 passagerer og op til 800 biler. Skibet er vibrationsvagt, har aircondition og er udstyret med restauranter, barer, shoppingcenter, natklub, sauna, solarium, swimmingpool og to konferencelokaler.

Det sejler i fast rutefart mel-

WWW.SMYRIL-LINE.COM

ISLAND • FÆRØERNE • SHETLAND • NORGE • DANMARK

HURTIGT | SIKKERT | FLEKSIBELT | EFFEKTIVT

Vores styrke...

- Servicemindede medarbejdere
- Køle-, fryse- og tørgods
- Konkurrencedygtige priser
- Hurtig overfart
- Hurtig levering

SMYRIL LINE råder over i alt 8 pakkhusse fordelt på alle 5 destinationerne, hvoraf de 3 befinder sig i Danmark.

Skibet sejler fra Hanstholm lørdag eftermiddag med kurs nordpå. Det er muligt at aflevere gods så sent som lørdag formiddag.

...Nordatlantens hurtigste fragtrute!

lem Hanstholm, Shetland, Færøerne og Island – og som sommeren også til Bergen.

Norröna transporterer samtidig stigende godsmængder mellem de nævnte destinationer og Hanstholm som indgang til det europæiske marked. Det gælder varer og gods af alle mulige typer. Desuden korresponderer skibet med forbindelser til Aberdeen via Shetland.

– Vi løser en lang række forskellige transportopgaver og finder gerne en dør-til-dør-løs-

ning, når der er ønske om det, siger Anders K. Stenumgaard, Smyril Line Cargo.

Læs om:

- hotelferie på Færøerne
- ferieophold på Shetland
- kombirejse til Shetland og Orkney
- Vikingekruise
- Island i egen bil på www.smyril-line.com

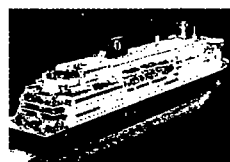


Skibet hedder MS Fjord Norway: Se fjord-Norge fra morgenstunden og kombinér som du vil

Kender man kun Norge fra sne-siden, ja da har man fjord-siden til gode.

Ruten Fjord Line tager os fra Hanstholm direkte ind i det smukke, norske fjordland, hvor der venter en kæmpestor vifte af oplevelser – pakket ind i den ferieform, man nu kunne tænke sig.

Den nye Fjord Norway sejler til Egersund, Haugesund og Bergen hele året. Om bord er der en hel gade med restauranter, her findes bar, bistro og kaffebar med havudsigt, kahytter af alle slags, plads til konference om bord og selv sagt shoppingcenter.



Også børnene er der tænkt på, så der sker noget for dem, når de har set sig mætte i hav og himmel.

Ekstra ferie

– Vi ser et stigende antal gæster til Vestnorge. Fx tyskere og danskere med tid til en ekstra ferie. Mange af dem kan vi imø-



dekomme med ganske fornuftige priser uden for højsæsonen. Og så har vi ambassadørklubben med særlige tilbud til dem over 60, siger Ulla Teilberg Pedersen, bookingleder hos Fjord Line.

Jo, såmænd, gammeldags færgepriser på luksusliner til 1 460 passagerer fordelt på ti dæk i et skib af 161 meters længde og 28 meter bredt.

Vælger man kulturbyen Bergen, kan man ankomme mandag morgen klokken 7 efter en tur, der begynder søndag klokken 14 i Hanstholm.

Fjord Line har sit eget vintertekatalog med ophold i Voss

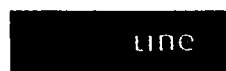
og Sirdal og desuden særlige tilbud i årets småferier.

Fjord Norge fragter desuden konstant store mængder gods på den nævnte rute og mærker blandt andet, at Norge henter flere varer i EU.

Læs om:

- specialbillpakkør
- mini-cruise til Bergen • fjeldferie
- vinterferie • shopping • endags-sejlad • rundture i Norge

på: www.FjordLine.com





Havne bør deles op af hensyn til miljøet

Danske havne gør meget for at forbedre havnenes miljø. Men det er nødvendigt at adskille erhvervsområder fra boliger og rekreative områder i havnene, hvis skibe og gods skal kunne ekspederes.

Det støjer, støver og lyser op om natten, når der er skibe i havnen, eller virksomheder i havneområdet arbejder. Det kan ikke undgås. Skibene skal jo i havn, og virksomhederne er ofte placeret i havneområderne, fordi de skal have let adgang til skibstransport, eller fordi produktionen ikke egner sig til at ligge i et boligområde.

Havnene er som regel placeret centralt i byerne. Derfor prioriteres miljøarbejdet højt i de danske erhvervshavne.

– De fleste havne har en miljøpolitik og miljømæssige målsætninger, som er indarbejdet i den daglige drift. De er meget opmærksomme på miljøpåvirkninger fra

Det støjer, støver og lyser op om natten i havnene. Det kan ikke undgås, og fordi havnene som regel er placeret centralt i byerne prioriteres miljøarbejdet højt i de danske erhvervshavne.

skibe, lastbiler, jernbaner og virksomheder. Havnene arbejder med at nedsætte deres ressourceforbrug og på at afbøde de miljømæssige konsekvenser, siger vicekontrachef Nete Herskind fra Danske Havne.

Sporer kilder til forurening

I mange havne er der områder, hvor de erhvervmæssige havneaktiviteter er meget begrænsede. I stedet bruges områderne til boliger, kontorer, butikker og rekreative formål.

– Det er der god fornuft i. Men det dur ikke, at skibe ikke må anløbe om natten, og at havnene ikke må betjene dem, fordi folk skal sove rundt omkring, påpeger Nete Herskind og fortsætter:

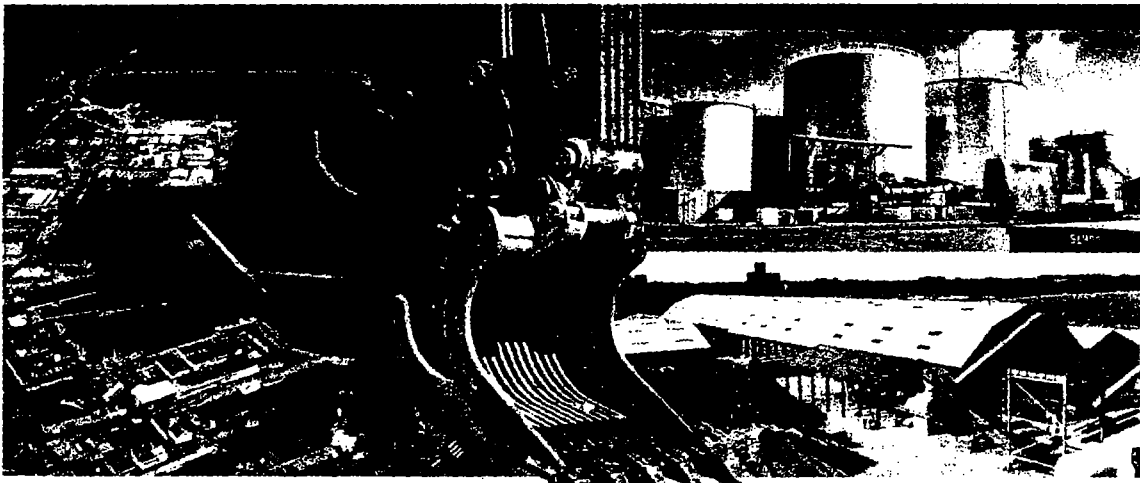
– Havnene forsøger at dæmpe støjen og lyset mest muligt, når de tilrettelægger arbejdet og udvikler nye håndteringsmetoder. Men hvis havne og havnevirksomheder ikke

skal forhindres i at udføre deres arbejde, er det nødvendigt at dele områderne op.

Danske erhvervshavne bruger også mange kræfter på at spore kilder til forurening og dermed reducere udslip til havnebassiner og vandløb. En række havne er i de seneste to år blevet ISO 14001-certificeret.

Et andet problem er, at havnebassiner og sejløb sander til, hvis ikke de fra tid til anden bliver renset op. Men det er meget vanskeligt at finde ud af, hvordan man skal håndtere de meget store mængder af oprenset sediment, der overvejende består af rent sand. Traditionelt er det blevet lagt på godkendte steder på havbunden eller på land i kystnære og miljøgodkendte depoter.

– Når myndigheder forlanger store mængder sediment deponeret på de få kontrollerede lossepladser, skal der findes plads til cirka tre millioner kubikmeter sediment. Det er uoverskueligt og forekommer unødvendigt, når der findes miljømæssigt forsvarlige metoder til at henlægge det, mener Nete Herskind. ■



Grenaa Havn A/S
Grenaa Havn A/S
Nordhavnsvej 1
8500 Grenaa

Tlf. 8758 7600
Fax 8632 4371

Info@grenaahavn.dk
www.grenaahavn.dk

Grenaa... en havn for fremtiden

De nuværende store havnearealer udvides med yderligere 250.000 kvadratmeter i industriområde direkte ved kaj med 11 meter vand.

Centrum for biobrændsel med moderne lager til opbevaring og pakning af træpiller. Danmarks største mobile flismaskine omdanner lynhurtigt træstammer til flis.

Biotankgård med miljøgodkendte tanke.

Tankanlæg på samlet 66.000 m³ forbundet med rørledninger til manifold på kajen.

33 tanke med lige så mange produktmuligheder. Flere af tankene forsynet med varmespiraler.

Eneste havn på Jyllands kyst med frysehuse på kajen med samlet kapacitet på 33.000 m³.

På havnen handles ro/ro, lo/lo, containere, bulk, tank, styk- og projektgods samt færger. Der er nye, moderne terminalfaciliteter og pakhuse.

Grenaa Havn tilbyder en total transportløsning - en færdig service og logistikpakke ud fra princippet: Et ton, én pris, én regning.



Grenaa Havn A/S

Kvalitet, fleksibilitet og hele transportkæder

Danske havne skal være fleksible, og myndighederne mere smidige, for skibsfarten vil vokse, mener Dansk Industri.

Kvalitet, pålidelighed og hastighed. Det er sammen med prisen tre afgørende faktorer, når industrivirksomheder vælger godstransport.

Hvis kravene til de tre faktorer ikke er opfyldt, er det slet ikke interessant at bruge den pågældende leverandør, siger transportpolitisk chef Jens Hennild fra Dansk Industri.

Skibsfart spiller en væsentlig rolle for erhvervslevet. Internationalt transporteres 75 procent af alt gods med skib. Og skibsfartens betydning vil vokse. Globalisering og international arbejdsdeling betyder øget efterspørgsel efter søtransport, og at de nye vækstom-

råder ligger i Kina og Indien understreger søfartens muligheder.

Hele transportkæder

Nærskibstrafikken – eller short sea shipping – som konkurrerer direkte med lastbil og bane, har i dag en mindre markedsandel. Men i godstransporten til og fra Baltikum og Middelhavet vil skibsfartens utvivlsomt vinde frem, spår Jens Hennild. For eksempel er vejnettet i det gamle Østeuropa ikke godt nok, så en stor del af Øst-Vest-trafikken via Baltikum skal løftes af skibe. Også vejafgifter som den tyske Maut trækker i den retning.

Men det forudsætter, at leverandørerne lever op til industriens krav, og at veje og jernbaner til og fra havnene er i orden. Godsmængden stiger, og der er begrænset kapacitet på veje og jernbaner. Det vil også flytte gods til skibsfarten, hvor en udvidelse ikke kræver store offentlige investeringer, som veje og jernbaner gør. Men det er vigtigt at tænke i hele transportkæder, og det stiller krav til både transportudbydere og havne, mener Jens Hennild.

Fleksible arbejdstider

Skibenes styrke er, at de kan transportere store mængder gods, men de har ikke den samme fleksibilitet som lastbiler. Derfor skal havnene især være opmærksomme på håndteringstider, fleksibilitet og sagsbehandling.

Fiskeindustrien valgte Århus til fordel for tyske havne, fordi

fødevarer kontrollen var for tung at danse med. Så det er ikke kun et spørgsmål om, hvad havnen selv kan, men også om, at myndighederne bakker op, påpeger Jens Hennild.

Han peger samtidig på, at det er nødvendigt med lokalpolitisk opbakning på plan- og miljøområderne, hvis en havn skal kunne fungere som en effektiv virksomhed.

Skibe og gods skal kunne ekspederes, når der er behov for det. Ikke nødvendigvis 24 timer i døgnet, men havnene skal kunne arbejde uden for normal arbejdstid.

Flere konkurrenter

Generelt er de tekniske faciliteter i havnene tilfredsstillende. Men strukturelle barrierer betyder, at de ikke altid udnyttes optimalt. Det er også en ledelsesmæss-



Industrien sør på kvalitet, pålidelighed og hastighed, når den vælger transport, siger Jens Hennild fra Dansk Industri. Foto: Joachim Rode

sig udfordring, siger Jens Hennild og fortsætter:

Priseme skal være konkurrencedygtige. Det er godt, at danske

To lande én havn

Havnene i København og Malmø er gået sammen, og den nye dansk-svenske havn er kommet godt fra start.

Vi er blevet til et moderne transportcentrum ved Øresund. Samtidig har vi en beliggenhed i Norden, som er svær at slå, og vores udviklingsarealer har en størrelse, hvor kun få andre europæiske havne kan være med, fortæller adm. Direktør, Lars Karlsson Copenhagen Malmø Port eller CMP.

Havnen er skabt som en praktisk konsekvens af Øresundsbroens åbning i 2000. En ny region vil efterhånden opstå, og Øresundsregionen har brug for en effektiv havn, der dækker både den danske og svenske side.

Den nye havn omfatter et opland på 3,5 mio. indbyggere og er også et godt springbræt for distribution i Norden og til Østersølandene.

Vi har en eminent beliggenhed til distribution og kan mærke, at Nordens transportcentrum i disse år flytter mod syd og samles

i Øresundsregionen, siger Lars Karlsson, der forventer at trafikken på tværs af Østersøen vil vokse i takt med stigende vækst i Rusland, Polen og de baltiske lande. CMP modtager eksempelvis i dag øgede mængder eksportolie fra Rusland og japanske biler til det nordiske- og vestrussiske marked.

Vind i sejlene

Siden CMP's etablering i 2001 har havnen arbejdet på at omforme sin vision om en stærk Øresundshavn til praktisk virkelighed og haft "vind i sejlene".

CMP er i dag Nordens største importhavn for nye biler. Bilgiganten Toyota har etableret sit nordiske distributionscenter – "Nordic hub, Malmø". Terminalen har foreløbig skabt 100 nye arbejdspladser. Næste år åbner den store svenske bildistributør Skandia Transport en terminal i

Københavns Frihavn, og det betyder åbning af CMP's fjerde bilterminal.

CMP er en af nordeuropas største krydstogthavne, og sidste års rekordstore antal anløb bliver allerede slået i år. Med lidt held runder havnen snart 300 anløb om året, og det betyder store turistindtægter til regionen.

En ny terminal til DFDS åbnede den 6. september 2004. Denne giver optimale forhold for godstransporten og giver passagererne den oplevelse som et mini krydstogt skal starte med. Ved Prøvestenen udvides kajerne med 650 m. I Malmøs Norra Hamnen er et 1 million m² stort landområde under etablering. Området er dedikeret til distributionsvirksomheder og er beliggende tæt ved det overordnede motorvejsnet. Et ideelt logistikområde for kombination af bil, bane og ikke mindst skibstransport.

CMP er regionens største containerhavn og en af Nordens vigtigste oliehavne. Lufthavnen



Havnen marker allerede i dag en øget vækst på en række af vores forretningsområder, fortæller Lars Karlsson fra Copenhagen Malmø Port.

i Kastrup får eksempelvis store mængder jetbrændstof.

Den blå landevej er vigtig for både erhvervslevet og samfundet – ikke mindst fordi trafikken stopper til på de europæiske landeveje. Havnen er et centralt mødested for de forskellige transportformer, siger Lars Karlsson,

der ser optimistisk på søfarten og dermed havnens udviklingsmuligheder.

CMP vil i de kommende år forsøge at placere sig som en central aktør, når internationale virksomheder skal vælge et center for nordeuropæisk distribution, siger han. □

CMP COPENHAGEN MALMÖ PORT

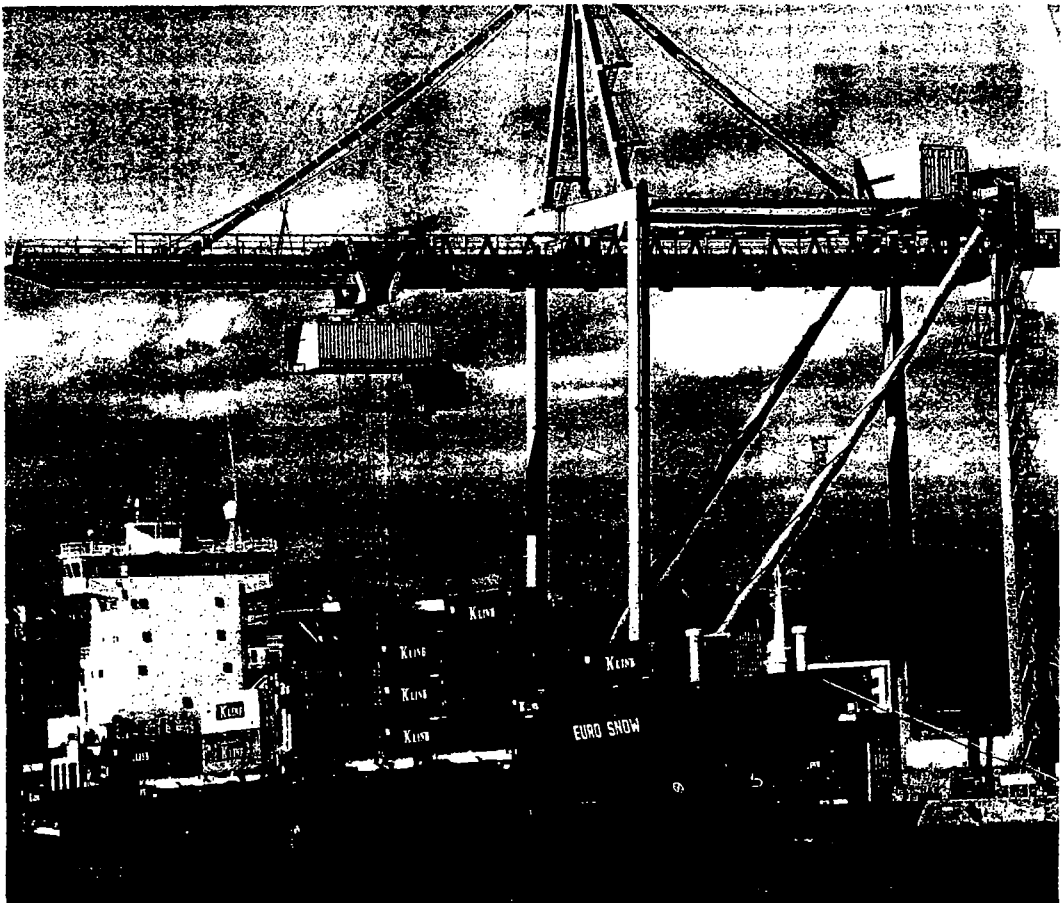
+45 35 46 11 11 • www.cmport.com

De tekniske faciliteter i danske havne er i orden. Men de udnyttes ikke optimalt, mener Dansk Industri.
Foto: T. Busch-Christensen

havne nu kan skabe attraktive faciliteter på konkurrencevilkår, men de skal løbende benchmarkere deres priser med de svenske og tyske. Og konkurrencen blandt havnens aktører har nok endnu ikke fundet sit optimale leje. Endelig er det ikke nogen naturlov, at havne skal være offentligt ejet, blot fordi de har karakter af naturlige monopoler. Det viser erfaringer fra andre infrastrukturer.

Skibsfarten skal vælges for dens egne dyder. Jens Hennild nævner deres containere som et eksempel på en afgørende nyskabelse i nyere transporthistorie. Han forudsiger færre erhvervshavne i fremtiden men opfordrer havnene og skibsfarten til løbende at fortælle erhvervslivet om deres muligheder og fordele. Man skal gøre sig synlig, og den bedste anbefaler af skibstransport er branchen selv.

af Lucas Vagn Engelt



Transport Center med vokseværk

Via transportcenteret og Køge Havn kan man hurtigt nå destinationer i hele Norden, Mellem- og Østeuropa, uanset om transporten skal foregå med skib, lastbil eller jernbane.

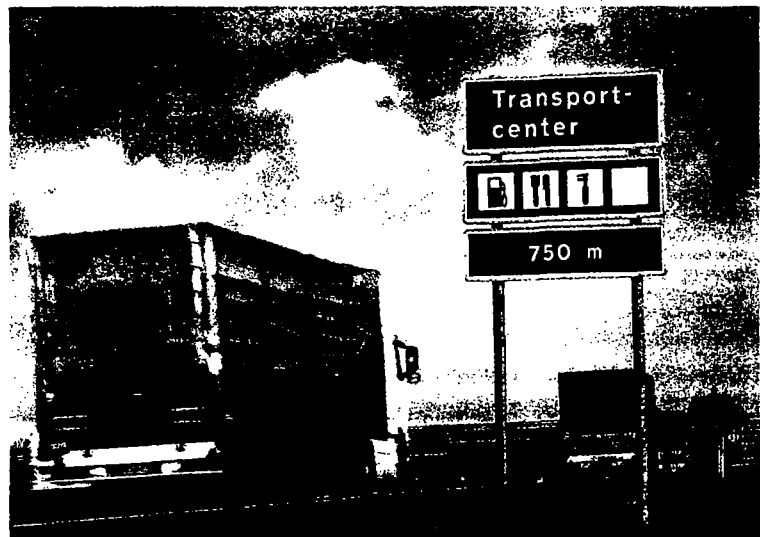
Skandinavisk Transport Center (STC) i Køge vil om få år være Sjællands næststørste transportknudepunkt, efter København. Med et nyt transportcenter et stenkast fra motorvejen, og med en direkte jernbane til Køge Havn, vil centret være et interessant sted at distribuere gods til og fra Danmark. Ikke mindst beliggenheden tæt på Østersøen gør havnen til en interessant port til bl.a. Baltikum og Polen. Men også destinationer i Norden og Europa er nemme at nå herfra.

- Vi ligger godt på Sjælland - og tæt på Østersøen, siger direktør i STC, Thomas Elm Kampmann,

med henvisning til fremtidens transportvej - vandvejen.

- EU-politikkerne besværliggør lastvognstrafikken i Europa. Og på et eller andet tidspunkt får vi de samme problemer i Danmark. Og med dem, politiske tiltag, der vil tvinge godstransport på skinner eller ad vandvejen. Vi kan derfor tilbyde en fremtids sikret transportform.

Med en årlig godsmængde på over 1,7 millioner tons gods, er Køge Havn for længst trådt ind i superligaen af danske havne og placerer sig i dag som den ottende største af slagsen i Danmark. Havnen beskæftiger rundt regnet



Skandinavisk Transport Center i Køge vil om få år være Sjællands næststørste transportknudepunkt, efter København.

300 mennesker. Dertil kommer de 650 arbejdspladser, som Transport Center på landjorden har skabt. Og det er bare begyndelsen.

På tegnebrættet venter en udvidelse af havneområdet til et trefiret millionbeløb, som forventes sat i gang til næste år, hvor første spadestik tages til en fordobling af havnen. Udvidelsen vil betyde, at havnen og transportcenteret i endnu højere grad vil kunne imødekomme erhvervsli-

verts behov for fleksible distributionsløsninger til vands og til lands. Allerede nu er havneområdet under forvandling med en ny færgeterminal der bl.a.

skal betjene den kvarte million passagerer, der hver år vil benytte havnen, efter at Bornholmstrafikken er flyttet fra København til Køge. □

SKANDINAVISK TRANSPORT CENTER
KØGE HAVN - PORT OF KØGE
Havnen 39 • 4600 Køge • tlf. 56 64 62 63
www.stc.koego.dk



Fra statshavn til kommunal til AJS

235 mio. var prisen, da Frederikshavn Havn 1. maj 2001 overgik fra staten til kommunalt ejet selvstyrehavn. I bestyrelsen indgik blandt andre fire professionelle erhvervsfolk hentet inden for havnedrift og tilknyttede industrier – men ubundet af lokale interesser. Driften har siden været ren forretningsmæssig med stor bevægelsesfrihed.

Nu er der forberedt overgang til helejet kommunalt A/S fra 1. januar 2005 med henblik på at kunne gå ind i nye forretningsområder, der kan understøtte havnens kommercielle drift som helhed, uden at havnen nødvendigvis indgår i konkurrence med sine lejere.

Der er lutter positive regnskabsår i bakspejlet. Og det for en periode, hvor færgetaksterne er sænket betragteligt.

Med den kommende organisationsform sender havnen et stærkt signal om, at den er en kommerciel virksomhed, og ejeren får mulighed for at hæve et årligt udbytte.

Havnens containerkran

kan klare løft af containere og trullere med en vægt på op til 42 tons fra skib til kaj eller banevogn. Andre løft klares også, og det giver stor fleksibilitet.

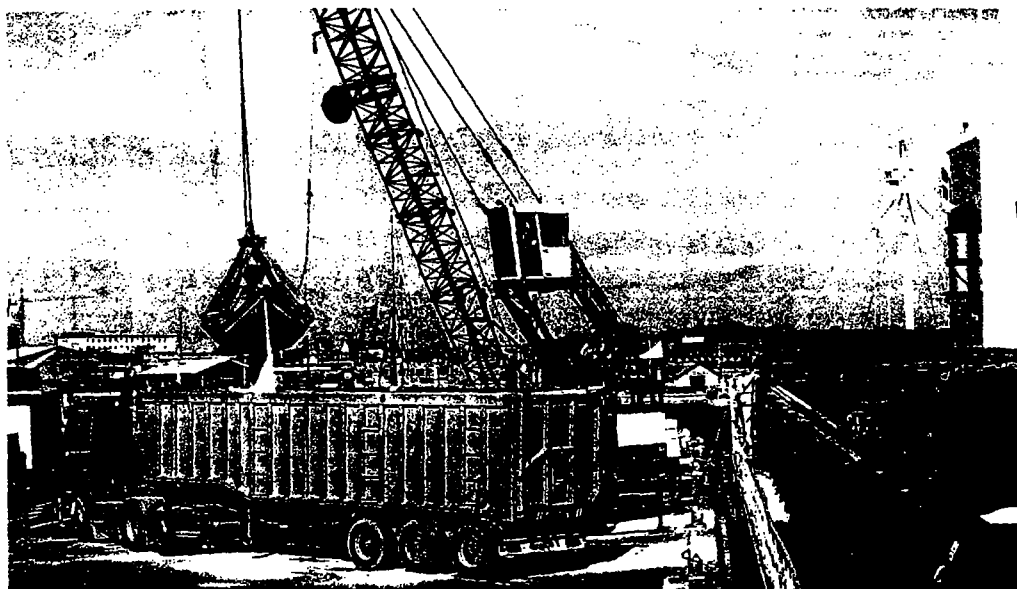
Kranen er et element i en vifte af servicetilbud fra havnen, der skaber en helhedsløsning for brugeren. Se mere på: www.frederikshavnhavn.dk

Bulk, bulk, og bulk

Frederikshavn oplever en stærkt positiv udvikling i bulk-aktiviteterne i år.

– Vi venter en stigning på 50 pct., siger adm. direktør Preben Reinholdt. Næste år tilnærmelsesvis en tilsvarende opgang. I år lander bulk-mængderne på cirka 210 000 tons.

Norden-færgerne og Læsøfærgerne tegner sig for 2,8 mio. tons gods, og den samlede godsmængde over havnen overstiger således 3 mio. tons.



Lossning af skæver fra Norge til asfaltproduktion.

Havnen er fuld af gode historier

Hvad gør man, når man er en havn og ønsker sig nogle nye, faste kunder? Man undersøger muligheder og behov i fremtiden. Et feasibility-studie udført af COWI viser, at der i den kommende 20-års-periode skal opbygges flere end 400 offshore-installationer. Frederikshavn ligger godt placeret på landkortet for en sådan aktivitet, som man håber at få del i.

Fra ide til kaj

Der blev taget kontakt til en række virksomheder med ekspertise inden for området. Der er stor interesse for projektet, som forhåbentlig medfører øget aktivitet over havnens kajer via genvindingsindustrien, som er repræsenteret på havnen.

Det forventes, at en af Europas store, velrenomerede genvindingsindustrier vil etablere sig på havnen med en tip-top-moderne virksomhed, der skal oparbejde, miljøbehandle og udskibe metallaftald til genvindig.

Plads til flere

Jo, for her ligger en praktisk anlagt havn med gode besejlings-

forhold, færgetrafik, der er med til at holde havnen isfri, en dybgang på 8 meter, 6 km bredt anlagte kajgader, der er befæstede til at tåle stort tryk.

I øvrigt er der gode pladsforhold i havnen, som kan anlæbes af skibe på op til 200 meters længde. Og havnen har direkte adgang til bane og motorvej lige i baghaven.

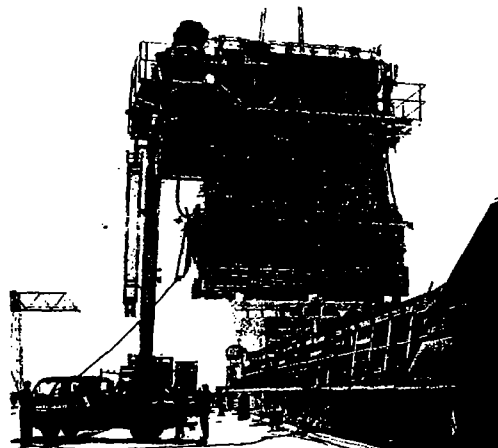
Desuden er her plads til udviklinger, tilknyttede virksomheder eller nye foretagender.

Et andet sted på havnearealet hedder den gode historie FME, Frederikshavn Maritime Erhvervs-park. Den udsprang af nye muligheder, som var det opdrag, der blev overleveret, da Danyard indstillede sin skibsbygningsproduktion, og store bygninger blev ledige.

Mere erhvervs-park

Nu ligger her 600 nye arbejdspladser! FME, som er et datterselskab af Lauritzen-koncernen, har alene i 2003 lavet aftaler om 33 nyetableringer i parken.

Der kan fortælles mere af samme skuffe: Da Orskov Skibsværft lagde om til rent repara-



Frederikshavn klarer store svar-godstransporter – her 300 tons to-taktsmotor fra Alpha Diesel.

tionstværfri, kom der ligeledes bygninger af forskellig art i spil.

De er nu overtaget af LME, Lerbæk Maritime Erhvervs-park, der danner ramme om en række nyere erhvervsaktiviteter.

Lige i det nære bagland har kommunen opkøbt store jord-

arealer, der nu udstykkes og forberedes til erhvervsformål.

Mens andre store, aktuelle Frederikshavn-projekter for resten hedder Det Musiske Hus, Arena Nord og nye faciliteter til byens ishockey- og skøjteklub. □

Stena Line og Color Line præger Frederikshavn



Stena Line på vej ind, mens Color står ud.

De mange markante færger i fast rutefart ud og ind fra øst og nordøst sætter sit særlige præg på havnen og byen. Hver en passager og bil bidrager til havnens økonomi. Færgerne tegner sig for 80 pct. af havnens aktiviteter, og trafik- og godstal viser fremgang.

Havnen står inde for effektive og præsentable infrastruktur-

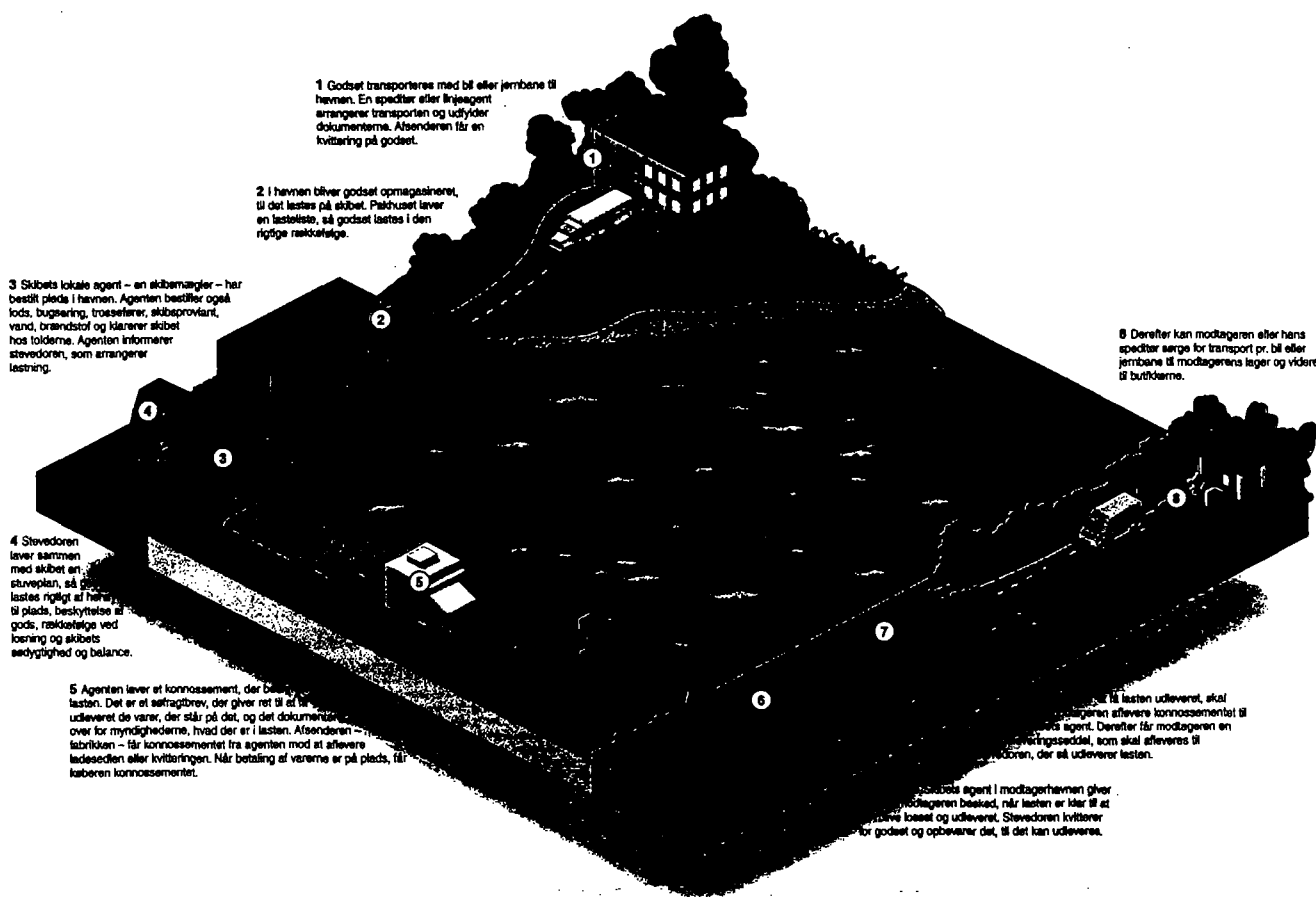
faciliteter i land. Og bidrager aktivt til rederiernes markedsføring i Norge og Sverige.

Hvilket selv sagt også understøtter Frederikshavn som by. – Havnen skal ikke nødvendigvis betragtes som en penges-tank. Vi har en sund økonomi, og midlerne skal anvendes aktivt, siger adm. direktør Preben Reinholdt. □

Frederikshavn Havn



Oliepieren 7 - 9900 Frederikshavn
Telefon 96 20 47 00 - Telefax 96 20 47 11
E-mail: info@frederikshavnhavn.dk
www.frederikshavnhavn.dk



Fra fabrik til butik

Fra en vare forlader fabrikken og til den ligger i butikken, kan den passere gennem mange led. Tegningen viser de led, gods ofte kommer igennem, når det transporteres med skib.

Bare rolig! Selv om mange parter er involveret, behøver det ikke at være uoverskueligt at sende sine varer med skib. De fleste kan nøjes med at henvende sig ét sted. Flere og flere transportfirmaer tilbyder nemlig dør til dør-løsninger eller hele transportkæder. Det betyder, at en havn, en spediter, et rederi eller et andet transportfirma sørger

for alle aftaler, kontakter og dokumenter undervejs. Det kaldes også one stop shopping – fordi man kun behøver at købe ind ét sted. Moderne transportvirksomheder udvikler sig i disse år til transportlogistiske virksomheder eller distributører i bred forstand. De bliver totalleverandører inden for transport, logistik og lager i sam-

arbejde med specialiserede aktører. Kunden behøver ikke at spekulere over alle de mange skift undervejs, men kan nøjes med at udlevere godset ved starten og tage imod det ved målet. Havnene og deres medarbejdere er med til at styrke den udvikling, fordi de er vant til at håndtere og opbevare gods effektivt og sikkert.



Flere færger og krydstogtskibe

550.000 gange hvert år anløber et skib en dansk havn. Fordi Danmark består af øer, der forbindes af broer og færger, udgør færger og passagerskibe 95 procent af anløbene. De indenlandske færger transporterer hvert år 10,5 millioner passagerer. De bliver tilsammen transporteret 248,4 millioner kilometer. Desuden sælger færgerne forsyninger mel-

lem øer og landsdele svarende til et transportarbejde på næsten 300 millioner tonskilometer. På trods af de store broer vokser færgetransporten nu igen. Selv om vi har fået en bro mellem Danmark og Sverige er færgetrafikken på Øresund igen i vækst takket være det øgede samvær på tværs af sundet. Også når vi skal længere væk, sker det ofte gennem en

havn. 28 millioner passagerer gik ombord eller i land fra en færg mellem en dansk og en udenlandsk havn i 2003. Halvdelen tog til Sverige, mens resten tog til Polen, Tyskland, Norge eller England. Og mange havde bilen med. Flere end seks millioner biler blev sidste år overført med færg. Endelig har Danmark – og især København – en stærk

tiltrækningskraft på krydstogtskibe. Hovedstaden er blevet et vigtigt trafikknudepunkt for udenlandske krydstogtskibe, som ofte skifter passagerer, mens de ligger ved Langelinie. I 2003 anløb flere end 300 krydstogtskibe, og tallet vokser hvert år. (Kilde til tal: Danmarks Statistik)



Terrorangrebene i USA den 11. september 2001 har skærpet sikringen og overvågningen af havne over hele verden. Der er særlig fokus på passagerfaciliteter og containere, og en dansk havn var den første i verden, der blev sikringsgodkendt af FN. Foto: T. Busch-Christensen

Havnene sikrer mod terror

Sikring af havnene skal forhindre terror uden at forsinke godset. Danske havne var blandt de første, der indførte de nye, internationale regler.

I dag ville Oswald Helmuths lønarbejder blive stoppet og spurgt om sit ærinde, når han efter fyrraften cyklede langs havnen og fantaserede om skibenes eksotiske mål. Den internationale terror har nemlig også sat spor i de danske havne.

Efter terroraktionerne i New York og Washington den 11. september 2001 gik myndigheder over hele verden og internationale maritime organisationer i gang med at terrorsikre både skibe og havne.

Herhjemme blev sikringen i alle erhvervshavne skærpet 1. juli

i år. De enkelte havne har i samarbejde med det lokale politi vurderet deres sårbarhed og lavet sikringsplaner, som er godkendt af Kystdirektoratet.

Danske havne er klar

Århus Havn var den første havn i verden, der blev optaget på FN's liste over sikringsgodkendte havne. Umiddelbart efter blev den danske svenske havn, Copenhagen Malmö Port (CMP), godkendt. Allerede en måned før de nye regler trådte i kraft, levede havnen op til de nye krav.

Alle danske havne var klar til at modtage skibe i international fart, da reglerne trådte i kraft. Det var man langt fra andre steder.

Adgangskontrol og vagter

Ifølge kontorchef Gert Nørregaard fra CMP er staben af sikringsmedarbejdere og vagter blevet udvidet, og havnens medarbejdere er blevet informeret eller uddannet til at være mere opmærksomme på mulige trusler. Desuden kan man overalt i havnen blive bedt om at legitimere sig og dokumentere sit ærinde.

Der er også indført adgangskontrol med særlige adgangskort til store dele af havnen, og der er flere hegn, gitter og andre afspærringer. I alt er sikringen af 12 forskellige områder af havnen blevet ændret afhængigt af aktivitet og beliggenhed.

Passagerer og containere

Politiet vurderer løbende sikringsniveauet. Trusselsniveauet i Skandinavien er generelt lavt, men sikringen kan hurtigt opgraderes, hvis det bliver nødvendigt. Desuden kan niveauet variere inden for den enkelte havn.

Der er særlig fokus på passagerfaciliteter og containere.

ToldSkat udtager containere og trailers til kontrol, og der købes udstyr til at gennemlyse dem. Vi vil ikke risikere, at en container fyldt med sprængstof pludselig befinder sig midt i byen. Desuden er der særlige krav om legitimation for skibenes personale, fortæller Gert Nørregaard.

Mindre tyveri

Den store kunst har været at øge sikkerheden uden at gøre det for besværligt at ekspedere godset.

Vi har fået mere arbejde blandt andet med løbende indberetninger, men vi er gearet til at

håndtere sikringsproblemerne uden at forsinke lastning og losning. Det samme er skibene.

Når biler og tog som ventet også får krav om øget sikring, kan de trække på erfaringerne fra havnene og skibsfarten. Dermed bliver hele transportkæden sikret.

I øvrigt har terrorsikringen haft en positiv sidegevinst:

Der er nu også mindre tyveri fra de mindre sikrede områder af havnen. Med den øgede sikring er det meget svært at stjæle og smugle, slutter Gert Nørregaard.

af Lucas Vagn Engell

FAKTA

De nye regler om terror-sikring af danske havne trådte i kraft 1. juli 2004.

De danske regler bygger på love og forslag fra FN's Internationale maritime organisation IMO, fra EU og fra USA.

Alle fragtskibe, der anløber danske havne, skal have et certifikat, der er godkendt af myndighederne.

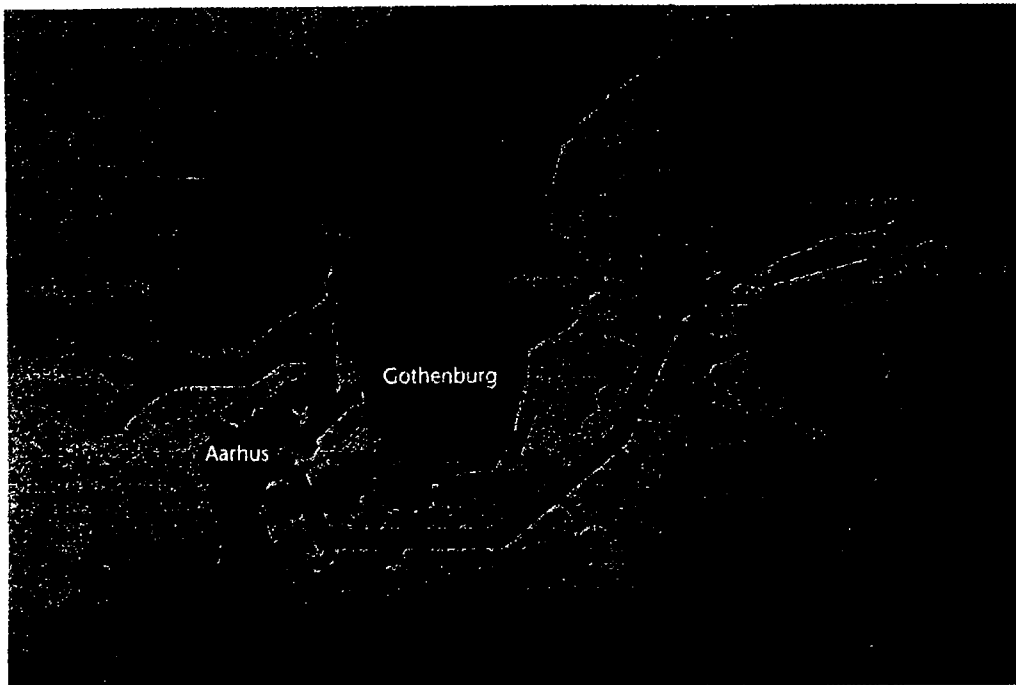
Kontrol og overvågning varetages af havnene, politiet, told- og pasmyndigheder og Kystdirektoratet.

F.eks. har Copenhagen Malmö Port i år investeret otte millioner kroner i øget sikring til mere personale, uddannelse, hegn, kameraovervågning m.m. Driftsomkostninger til vagtpersonale er øget med næsten 30 procent.

**JEG MÅ NED OG LURE VED HAVNEN
OG SNUSE TIL LIVET OM BORD
JEG MÅ RUNDT OG KIGGE OG SE
HVON DEN SKÆR
JA, JEG VED SGU IKKE - MEN JEG
KA IKKE LA VÆR!**

fra Oswald Helmuth-visen "Havnen". Tekst: Arvid Müller





Århus ligger centralt for at etablere en hub for containertrafik fra Østersøregionen.

Århus Havn som Østersøens hub

Danmarks største containerhavn, Århus Havn, udvider. Om bare to år er der bygget mellem 200 og 300 000 kvadratmeter nye havnearealer, og fremtidsudsigten fra direktionlokalet i havnehuset er krystalklar: Århus Havn skal være "the hub" på den baltiske sømotorvej.

Udvidelsen betyder, at Århus Havn kan samle alle sine containeraktiviteter ude i havet mod øst. Men den betyder også, at man allerede i dag kan arbejde videre på at befæste sin position som transithavn – eller hub, som det også kaldes i transportbranchen.

Havnedirektør Bjarne Mathiesen peger på, at det første vigtige skridt blev taget for to år siden, da man indgik en aftale med APM Terminals.

– Til forskel fra alle andre havne i Østersøområdet – bortset fra Göteborg – har Århus Havn i dag status som hub. Vi har hver uge besøg af verdens største containerrederi, Maersk Sealand, som anløber med verdens største containerskibe. Og en del af det gods, der losses og lastes, kommer fra – eller skal videre til – Østersølandene, fortæller Bjarne Mathiesen.

Han undtager Göteborg, fordi Maersk Sealand anløber Göteborg Havn på samme rute.

Forstoppelse

Selv om Århus Havn allerede har hub-status, går størstedelen af containertrafikken til og fra Baltikum i dag via de store hubs i Rotterdam, Hamborg, Antwer-



Havnedirektør Bjarne Mathiesen glæder sig til at udvide Containerterminal Øst med op mod 300 000 kvadratmeter, der bliver til ved opfyldning i forbindelse med den eksisterende terminal.

pen eller Bremerhaven. Men disse hubs lider af forstoppelse – en forstoppelse, der også forplanter sig til de nordeuropæiske sømotorveje.

– Vi ved, at godt 80 procent af de containere, der sendes via Østersøen har et oversøisk bestemmelsessted, siger Bjarne Mathiesen og fortsætter:

– Ved at udvide vores hub her i Århus, vil vi sammen med Göteborg blive en attraktiv omladningsplads for disse containere. Og en øget containermængde i kraft af Baltikum-tra-

fikken, vil give basis for flere ugentlige anløb fra de store containerskibe med oversøisk bestemmelsessted.

Havn med potentiale

Transportøremne undgår forstoppelsen i de store havne sydpå, og både trafikken – og dermed miljøet – på de europæiske landeveje vil blive letet betydeligt. Det er helt i takt med EU's trafikpolitik, der går ud på at flytte mest muligt gods fra landvejene til søtransport.

Bjarne Mathiesen lægger ikke

skjul på, at transittrafikken er et middel til i højere grad at kunne tilbyde dansk erhvervsliv søtransport til konkurrencedygtige priser. Og samtidig er han overbevist om, at Århus Havn er den eneste havn i Danmark, der har potentialet som hub på den baltiske sømotorvej.

– Vi har i forvejen en årlig omsætning på 450 000 containereheder og en markedsandel på 63 pct. af containeromsætningen i danske havne, og vi er derfor mindre sårbare overfor svingninger i transittrafikken. Derimod vil en havn, der udelukkende er baseret på transit-gods, være yderst sårbar overfor svingninger, som kan være forårsaget af politisk ustabilitet i f.eks. Rusland, understreger Bjarne Mathiesen.

Århus Kommune har netop vedtaget at finansiere første etape af en havnetunnel, der skal lette tilkørslen til havnen. Bjarne Mathiesen håber, at Folketinget vil tilslutte sig den beslutning og medvirke til finansieringen af det samlede projekt.

– Til sammenligning har de svenske myndigheder brugt adskillige milliarder til infrastrukturen i Göteborg-regionen, fastslår Bjarne Mathiesen. □



En gang om ugen anløber et af verdens største containerskibe – i det her tilfælde Arnold Maersk – Århus Havn. Den frekvens skal øges i fremtiden, når Århus Havn bliver hub for trafikken til og fra Østersøregionen. Fotograf: Ole Brinker

En hub er en transithavn, hvor oversøiske skibe sejler til for at losse og laste gods til/fra feederskibe, som f.eks. kommer sejlene fra Østersølandene for at udveksle gods med det oversøiske skib.

En moderne storhavn

Århus Havn er Danmarks største containerhavn med en årlig omsætning ca. 450 000 containereheder og en markedsandel på 63% af containeromsætningen i danske havne.

Årtligt anløber ca. 8 000 skibe med tilsammen 10 mio. tons varer. Tæt ved 5 mio. tons omsættes med containerutørene og færgerne, omsætningen af olieprodukter er på knap 2 mio. tons, og de sidste 3 mio. tons omfatter især bulkvarer som foderstoffer og kul.

Havnen har kraner til enhver opgave:

- 3 Post-Panmax containerkraner
- 5 Panmax containerkraner
- 2 bulk-kraner
- 9 kalkkraner
- 1 tungløftkran
- 1 mobilkran

Århus Havn er et af Nord-europas transportknudepunkter med regelmæssig skibsforbindelse til et utal af havne rundt om i verden.

Der findes terminaler til ethvert formål: Containerterminal Nord, Containerterminal Øst, Multiterminal, Bulk-terminal, Oliehavn, Træterminal, Færgeterminal, Reparationsværft, Fiskeri- og Lystbådehavn, Træskibshavn.



ÅRSHAVN
PORT OF AARHUS

Tlf. 86 13 32 66
port@port.aarhus.dk
www.aarhushavn.dk

Flere opgaver på vej til Skagen

Adm. dir. for Saga Shipping, Leo Mikkelsen, har det store overblik fra sit kontor på Skagen Havn. Her løses en række shipping- og redservic-opgaver for fartøjer, der enten anløber Skagen Havn eller passerer Skagen Red.

Lige nu får flere opgaver snart udspring i Skagen:

- Saga Shipping udfører STS-operationer. Med nyt udgangspunkt i Skagen således, at fenderne placeres her, vil de hurtigere kunne blive bragt i position ved de enkelte opgaver ud for Skagen Red.

- Import fra 3-lande er et forretningsområde, som Saga Shipping forventer sig meget af. Kommende nye EU-regler indebærer, at Skagen Havn for fremtiden vil være konkurrencedygtig i forhold til andre europæiske havne.

- Krydstogtsanløb er et forholdsvis nyt tiltag i Skagen. Den kommende havneudvidelse bliver et stort aktiv for såvel byen og havnen som Saga Shipping.



Saga Shipping AS

www.saga-shipping.dk

Livskraft til hele verden

Fiskernes Fiskeindustri a.m.b.a., også kaldet FF, er ejet af fiskerne selv med 120 andelshavere og er Skagens største, private arbejdsplads med 140 medarbejdere.

Virksomheden fremstiller fiskemel og fiskeolie, der som livsnødvendige proteiner indgår i foder til opdræt af andre dyr, bl.a. fjerkræ, svin og opdrætsfisk. Der er et kolossalt stigende behov for disse produkter overalt i verden.

Råvaren til produktion af fiskemel og fiskeolie er industrifisk, der fanges på et bæredygtigt grundlag og ikke benyttes til konsum.

FF of Denmark, som virksomheden hedder internationalt, eksporterer til 60 lande og har en omsætning på omkring 1 mia. kr. årligt.

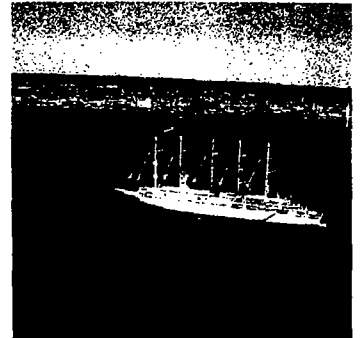


SKAGEN DENMARK

www.ff-of-denmark.com



Livskraft til hele verden fra Fiskernes Fiskeindustri.



Club Med II hjemmehørende i Wallis og Fortuna Islands.

Skagen Havn Udvikling og udvidelse

Fra foråret kan der anløbe skibe på op til 130 meter i Østbassin to, hvor der uddybes til ni meter ved 300 meter kaj.

Det er et første lille skridt i retning af et kommende stort arealberedskab til såvel eksisterende som nye kunder og forretningsområder.

– Vi sigter på skibsservice i bred forstand og godsbehandling men også krydstogtsindustri og bunkring, siger havnedirektør Willy B. Hansen og begrundet med havnens placering på første parket i forhold til Nordsøen, Skagerrak og den Østersørelaterede trafik.

Det helt store spring er p.t. i VVM-procedure: 70000 kvad-

ratmeter havneanlæg og 130000 kvadratmeter tilhørende landareal som udvidelse på vandsiden. Det åbner for en vifte af nye etableringsmuligheder – blandt andet præsentable adresser på solsiden mod Ålbæk Bugt og Kongevillaen.

Erhvervslivet funderes bredere
I Skagen har de en ide. Om at gøre Skagen til Danmarks helsebys nummer ét. Og her er ikke langt fra tanke til handling – se www.skagen-helse.dk

Ideen lå lige for: de gamle

badehoteller, den sunde fisk, tusinder af gæster ved strand og hav, frisk luft, lys, mange solskinstimer og skøn natur. Sammenholdt med tidens trend, hvor mange flere nu gerne gør lidt mere ud af både det mentale og det fysiske vedligehold. At leve på den sunde måde. Blive ældre på den unge måde.

– Dette fokus understøtter samtidig helårsturismen. Vi har alle faciliteterne ved hånden.

Ligesom råvarerne fra hav og jord. Og så er Skagen begavet med naturens velvilje, siger erhvervschef Lars Hedegaard.

Han håber, at flere faglige kapaciteter vil søge til området i takt med, at Skagen-Helse omsætter konceptet til erhvervs-mæssige aktiviteter. Skulle nogen få brug for nye erhvervsarealer, ligger de klar i tilknytning til byen og en kommende omfartsvej. □



Skagen Helse

TOPPELLET



SKAGEN HAVN

TEL. 98 44 69 11

www.skagen-erhverv.dk - www.skagenhavn.dk



1. To moderne fiskeskuttere til Irland leveret fra Karstensens Skibsværft A/S august 2004. 2. Skag-Link på arbejde uden for Skagen-Havn. 3. I år får privatbanen Nordjyske Jernbaner A/S syv nye togset, en investering på 200 mio. kr. fordelt over fire år.

Et værft i trivsel

Besøgte man alene Karstensens Skibsværft A/S i Skagen, ville intet antyde en turbulent branche.

Her er omtrent 150 mand koncentreret om det, de plejer: bygning af nye skibe op til en vis størrelse, hovedsagelig fiskefartøjer. Og ombygning, reparations- og malingsopgaver af mange slags. I skrivende stund kan der på værftet ses skibe fra Finland, Island, Irland, Sverige, Grønland, og Danmark – og et er på vej fra Skotland.

Alene i løbet af det senes-

te år er der leveret seks nye, store fisketrawlere til den irske fiskerflåde.

Som forklaring på denne trivsel nævner adm.dir. Knud Døgn Karstensen værftets fine beliggenhed præcis mellem to have, hvor alverdens skibe passerer revy. Og især skibe fra den nordeuropæiske fiskerflåde finder ind.

Dertil kommer, at værftet har trofaste kunder og gode medarbejdere, der sammen kan skabe de bedste løsninger til design til færdigudrustet fiskefartøj.

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT A/S



Skagen Havn, 98 44 69 11

Den nordjyske bane opruster

Fra 9. januar vil 550 000 årlige passagerer mellem Skagen og Frederikshavn sidde i moderne Desiro-tog. Der er tyve daglige forbindelser sydpå via 35 km funklende nyt skinneløse tog. Skiftet i nattens mulm og mørke over et halvt år – uden at afbryde togdriften.

I alt får privatbanen Nordjyske Jernbaner A/S syv nye togsæt, hvilket er en totaludskiftning. Bestilt i foråret 2004. Leveret i efteråret 2004.

Dermed er der investeret 260 mio. kr. over fire år. Banen i Vendsyssel flytter 100 000 tons containergods om året. Især fra Skagen og

Hirtshals til Aalborg på vej ud i Europa.

– Vi ser en vækst på det Internationale containermarked og voksende interesse for at benytte skinneløse godstransport. Hvilket er i tråd med EU-ønsket om at aflaste landevejene. Et nyt vækstmarked er transport af lastvognstrailere til og fra fordelingscentre i Europa, siger adm.dir. Preben Vestergaard, Nordjyske Jernbaner.



www.njba.dk

Danish Ports Conference

'The Importance of Ports in European Transport Policy'

David Whitehead, Chairman, ESPO

Aalborg 2 November 2004

EU ports policy is at an exciting and significant stage after a series of failed proposals and strategies. Why has it taken so long to apply Single Market rules to the ports sector? Do the Commission and European politicians care about ports?

Some of the reasons for the lack of a port strategy is uncertainty about where ports fit in. This can be traced back to the beginnings of what was then known as the Common Market. When this was established in the 1950s, the maritime sector was not even within the scope of its Common Transport Policy. The membership of UK, Denmark and Ireland in 1973 brought about huge change. As major maritime nations, the new countries changed the whole balance of the internal transport debate.

But first of all, lawyers had to be involved – was the maritime sector covered by the Treaties? To remove uncertainty, the Commission took a test case to the European court. Although the Commission won the case – yes, it was covered – over the next 20 years, and not until the coming into force of the Maastricht Treaty in 1993, the Commission only toyed with the idea of doing something with, or to, ports. During all this period no Directive or policies specifically for the sector were even put forward, let alone adopted. Instead, the concentration was on market liberalisation in other sectors.

And then nothing happened again until 1997 and the appearance of a Green Paper on Ports and Maritime Infrastructure. It was the first time that all the contentious state aid, port financing and service provision issues had been wrapped up in one document. There was then a further four year pause until the appearance of the Ports Package in February 2001. This contained the first attempt to find mechanisms to apply parts of the Green Paper's objectives.

In the meantime, ports were going through a period of considerable expansion. Container throughput doubled during the 1990s and the trend has continued with forecasts up to 2015 showing rises of 5% per annum. In parallel, the ro-ro sector has also undergone expansion. Another important trend has been the growing influence of the private sector and private sector values. The most dramatic example of this was the UK where, in the early 1990s, a number of its major ports were privatised. This private sector activity was matched by major investments by private sector terminal operators in continental Europe and national programmes such as partial privatisation in Greece and significantly increased strategic independence in, for example, Portugal and Spain. Both the market and national agendas were driving changes in the industry. But the lack of any co-ordinating policy also

meant that each national sector continued to develop in its own unique way. The potent mixture of public and private funding, a growing market and increasing difficulty in getting consents for new development – especially deep water development – created pressure to find ways of equalising competition.

So what should this policy be? The most celebrated example of policy creation was the Access to Port Services Directive introduced as part of the Ports Package in 2001. The Directive was the direct result of a number of factors: a mixture of basic Treaty rules, some case law and some inspiration from legislation which had already been applied in the airport sector. Services are defined as pilotage, towage and mooring, cargo handling and passenger handling. It attempted to introduce rules for service providers by setting up common procedures for service provider selection, introducing maximum concession lengths, publicly accountable decisions on a number of service providers each port can support and also transitional arrangements for providers who lost their concession. The Directive went through all its Brussels stages reasonably smoothly until its eventual rejection by the European Parliament last November, which came as a surprise. The Directive now numbers amongst a small and select group which failed at the very last hurdle.

So how important was the Directive to the port sector and did it create a “master plan”? It was always hugely controversial. It produced a rule book for the industry on how to implement basic Treaty rights, such as the right of establishment, whose application to the industry had previously been vague and largely untested. Another motivation behind the Directive was to create a more broadly based service provider sector. There were clear barriers to companies in one member state wishing to operate in another member state and having a fair chance of gaining a contract. There had also been useful additions. During the Directive's various consultation stages, the European Parliament introduced new clauses relating to improved financial transparency and greater clarity on state aids, issues which the port sector believes are probably more pressing than the service provider issue.

And now we have a new Directive launched on 13 October, very like the previous one but with a tougher approach to awarding concessions. In the meantime, ESPO has been using the past 12 months re-examine its policies. Although the issues are fairly clear – competition, encouraging the private sector, encouraging a strategically independent industry – the means of promoting and protecting this agenda are not so apparent. The great debate will, as ever, centre on whether new legislation is needed along the lines of the rejected Directive or whether the market and national governments, without the assistance of Brussels, are able to achieve change in an equitable way.

The only thing everyone agrees on is that ports are important. So what do you do with them? So far, policy has been a trail of failures and divisive proposals. EU policy must, while respecting different kinds of port management and ownership, aim to create a sector which is increasingly open to the markets it serves and financially and strategically independent.

RESUMÉ

”Vigtigheden af havne for europæisk transportpolitik”

Resumé af tale ved den Havnepolitiske Konference, den 2. november 2004, v. formand David Whitehead, ESPO

Hvorfor trækker det ud med at få principperne for Det Indre Marked til at gælde for den europæiske havnesektor? Er Europa Kommissionen og europæiske politikere overhovedet optaget af havnenes udvikling?

En af de primære grunde til fraværet af en klar strategi for havnene er grundlæggende usikkerhed om havnenes position i europæisk transportpolitik. Usikkerheden er der historiske grunde til. Tilbage i 1950'erne var den maritime sektor end ikke en del af Fællesmarkedets transportpolitik. Først med medlemskabet af store søfartsnationer som Storbritannien, Irland og Danmark i 1973 blev den maritime sektor for alvor en del af transportpolitikken.

Første skridt derefter var at teste, om den maritime sektor overhovedet var omfattet af Fællesskabets traktater. Europa Kommissionen indbragte spørgsmålet for den Europæiske Domstol og fik medhold i, at sektoren var omfattet. Ikke desto mindre skulle der gå 20 år ind til ikrafttræden af Maastricht Traktaten i 1993, førend Europa Kommissionen for alvor begyndte at overveje at kaste sig ud i at udvikle politik for havne.

I 1997 offentliggjorde Europa Kommissionen så en Grønbog om havne og maritim infrastruktur, der for første gang nogensinde beskrev forhold om både statsstøtte, finansiering og serviceydelser i havne i ét samlet dokument. Havnepakken så dagens lys i februar 2001 og var et forsøg på at omsætte ideerne i Grønbogen til politik.

I mellemtiden ekspanderede havne betydeligt, både på container- og ro-ro-transport, og sideløbende gennemgik havnesektoren i Storbritannien og i dele af det kontinentale Europa en udvikling i retning af privatisering. Med



andre ord drev markedet og nationale politiske initiativer udviklingen af havne frem.

Men udviklingen var ukoordineret og betød konkret, at det var vanskeligt at opnå enighed på tværs af forskellige medlemslande om veje for ny udvikling af den europæiske havnesektor. Navnlig haltedet det med udviklingen af dybvandshavne. Alt sammen skabte det behov for, at man vedtog lige konkurrencevilkår på tværs af havne i medlemslandene.

Og hvilken politik skulle så sørge for det? Det bedst kendte eksempel på politikforslag var Direktivforslaget om markedsadgang for havnetjenesteydelser, der blev introduceret som en del af Havnepakken i 2001.

Direktivforslaget var et miks af forskellige faktorer: Elementer fra grundlæggende traktatregler, jura og inspiration fra lovgivning der allerede var anvendt på lufthavnssektoren. Service er defineret som lodsning, bugsering og fortøjning, godshåndtering og passagerhåndtering. Målsætningen med direktivforslaget var at få vedtaget regler for leverandører vedrørende udvælgelse af leverandører, maksimum længde af retten til at være leverandør, åbenhed om beslutninger om antallet af leverandører i hver havn samt overgangsperioder for leverandører, som mister retten til at være leverandør i en given havn.

Direktivforslaget nåede rimeligt gnidningsfrit gennem alle procedurerne i Bruxelles, ind til det til sidst meget overraskende blev nedstemt i Europa-parlamentet i november sidste år. Direktivforslaget rangerer nu blandt en lille og udvalgt gruppe af direktivforslag, der faldt i den allersidste del af den politiske proces.

Vi må spørge, hvor vigtig direktivet var for havnesektoren, og om det har udpeget en udviklingsbane for havnesektoren. Under alle omstændigheder har vi lært et og andet om, hvordan grundlæggende traktatmæssige rettigheder såsom retten til at slå sig op som leverandør af havnetjenesteydelser på tværs af medlemslande stadsfæstes. Det var vigtigt, da der tidligere herskede uklarhed om denne rettighed i havnesektoren.

Herudover har vi set, hvordan Europa-parlamentet har introduceret nye bestemmelser til direktivforslaget om forbedring af finansiel gennemsigtighed og klarhed om statsstøtte. Sandsynligvis er det emner, man i havnesektoren finder er endnu vigtigere at finde løsninger på end på retten til at blive leverandør.

Her den 13. oktober blev en ny udgave af direktivforslaget så fremsat. Det er meget lig det forgående men indeholder en opstramning omkring autorisationskrav til leverandører. ESPO har anvendt de sidste 12 måneder på at

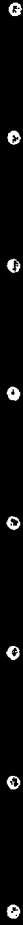
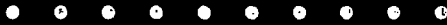
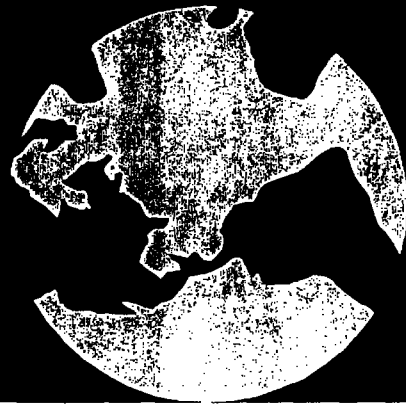
genvurdere sin politik på området og finde ud af, hvordan man bedst fremmer og beskytter hensyn til konkurrence og privatisering samt bidrager til udvikling af havnesektoren. Indtrykket er, at mens målene er klare, er midlerne mindre åbenlyse.

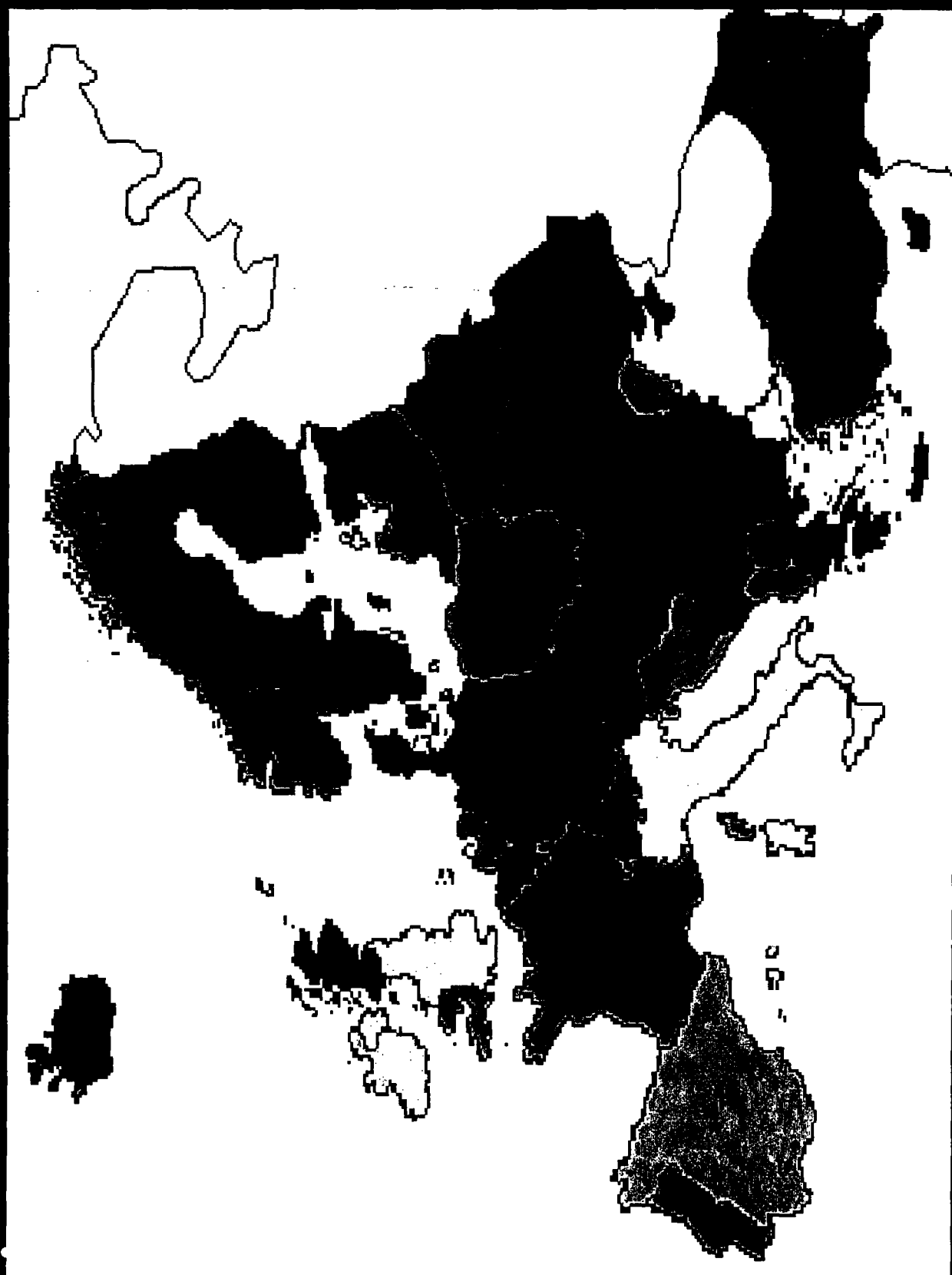
Den kommende debat vil under alle omstændigheder komme til at handle om, hvorvidt der er behov for ny lovgivning i stil med direktivforslaget, eller om markedet og medlemslandenes regeringer er i stand til at skabe en balanceret udvikling i den europæiske havnesektor uden hjælp fra Bruxelles.

Det eneste, alle aktuelt synes at være enige om, er, at havne er vigtige. Så hvad skal vi stille op med havnene? Hidtil efterlader historien om direktivforslaget et spor af fejltagelser og forslag, der ikke kan opnås enighed om. EU's politik skal, parallelt med at respektere forskellige former for havneadministration og ejerskabsformer, forsøge at skabe en havnesektor, som i voksende grad er åben over for de kunder den servicerer, og en havnesektor som er finansielt og strategisk uafhængig.

DAVID WHITEHEAD

*Chairman, European Sea Ports
Organisation (ESPO)*





Aalborg

November 2004

•
•
•

Port Tonages

Denmark..... 80

Germany..... 239

France..... 311

Spain..... 326

Netherlands..... 412

UK..... 548

•
•
•

TEU

Market Forecasts

2001  2015

NORTHERN EUROPE: 29M  64M

WEST MED: 15 M  34 M

EAST MED: 3 M  7 M

SCANDINAVIA: 3 M  7 M

EU Trade 2005

- + 6% Imports
- + 6% Exports
- + 2% GDP
- Strong Shipping Sector

November 2004

Aalborg

Ports Package II

..... the sequel

- No transitional periods
- Compulsory authorisations
- Shorter concessions

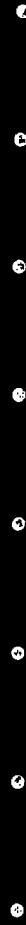
•
•
•

The Future

- Start with the Port Manager
 - Subsidy
 - Value of Ports

November 2004

Aalborg



Havnekonference 2. november 2004

Nye rammer for havnene?

- Baggrund
- Havneprojektet
- Målsætninger
- Havneloven

Baggrund

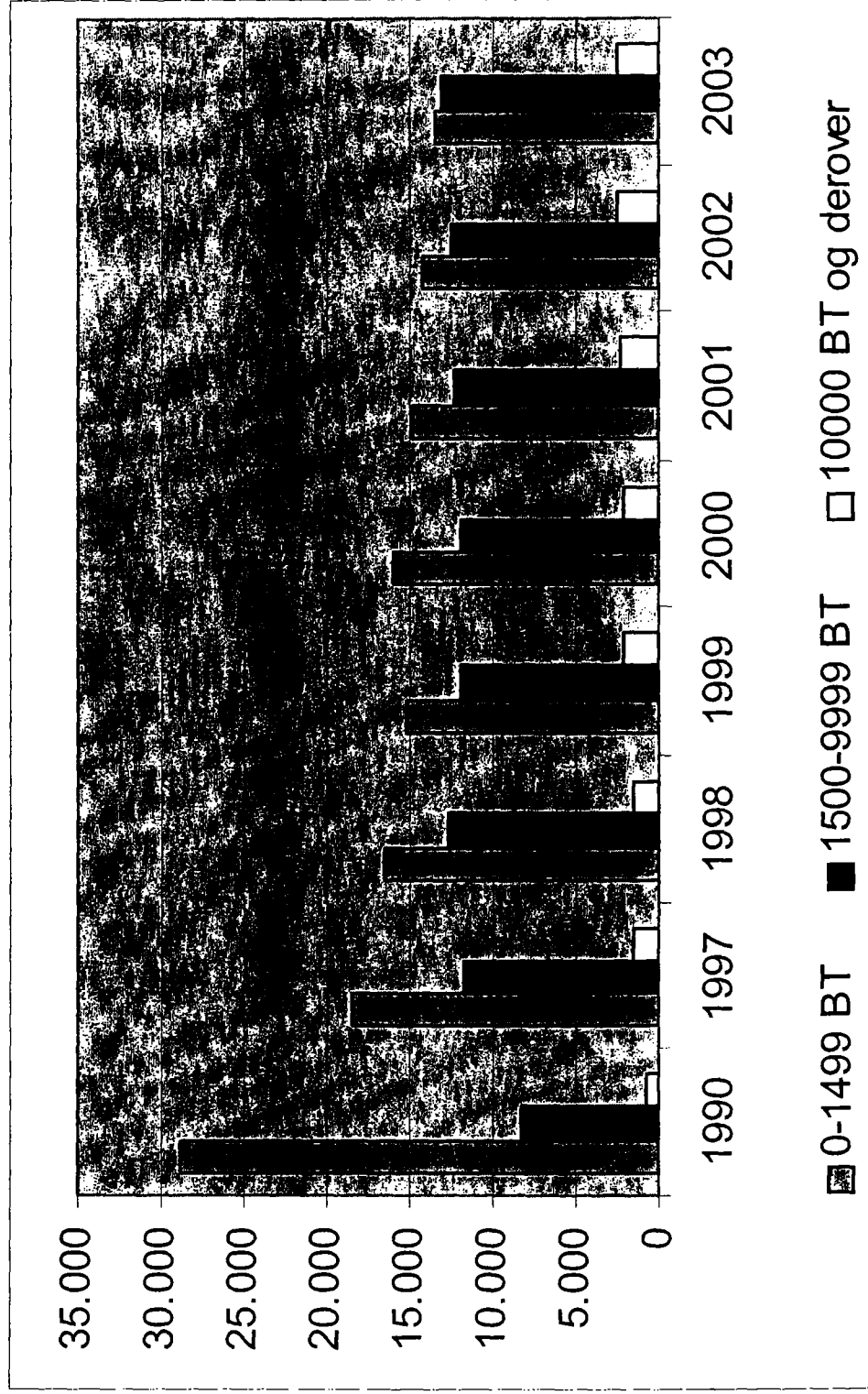
KR2003:

- Aktieselskaber
- Direktiv om havnetjenesteydelser
- Lodsvesenet
- Københavns Frihavn
- Beskyttelse af private havne

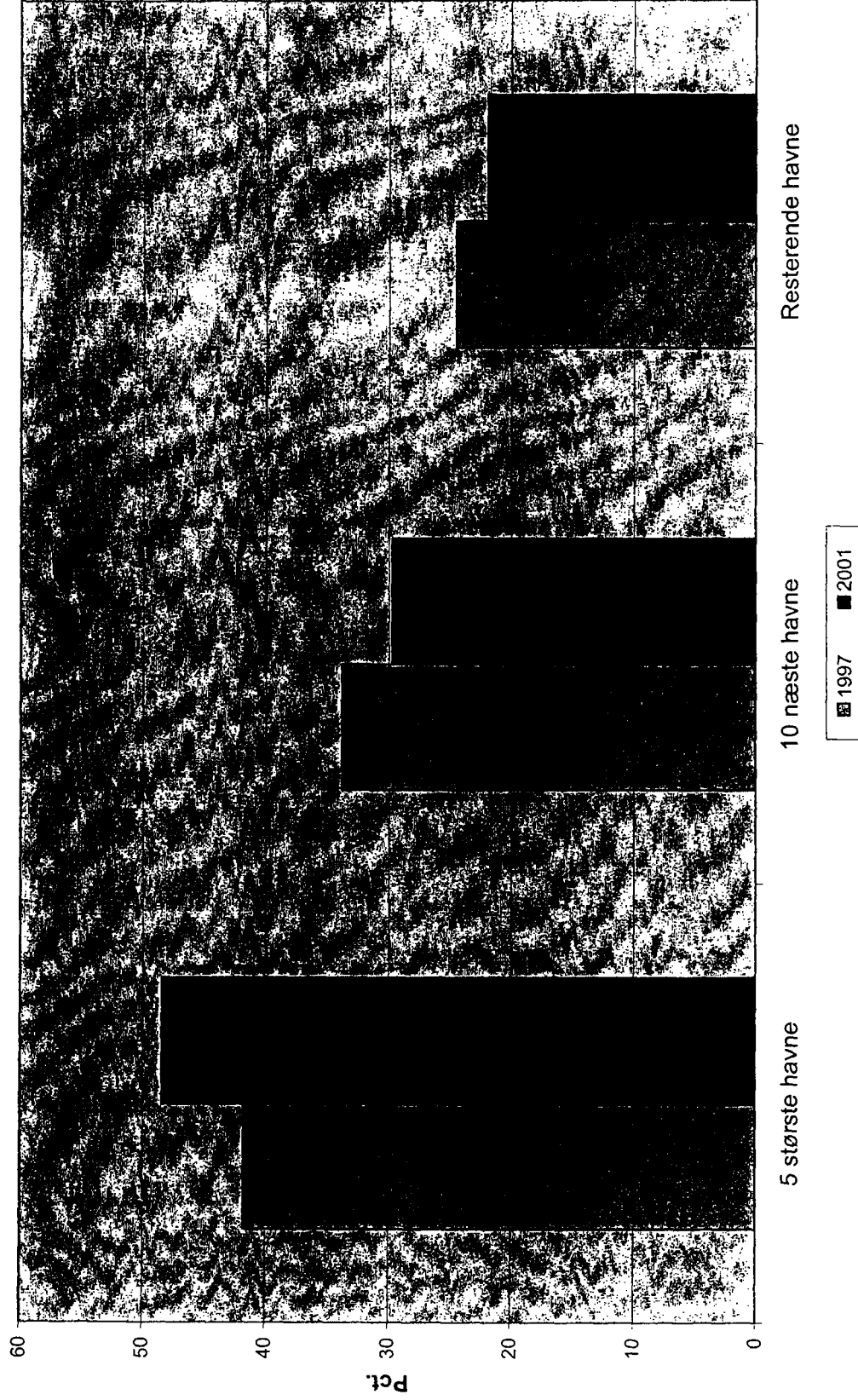
Transportformernes andel af godstransporten til og fra udlandet i pct.

Transportform	1995	1997	1999	2001	2002	2003
Fragtskib	54,3	58,1	55,6	58,0	57,3	59,4
Færge	19,7	17,4	17,9	15,4	15,4	14,5
Danske lastbiler	15,5	14,5	15,7	15,0	15,3	14,6
Udenlandske lastbiler	6,4	6,6	7,6	8,4	8,6	8,2
Tog	4	3,9	3,2	3,0	3,2	3,1
Fly	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
I alt	100	100	100	100,0	100,0	100

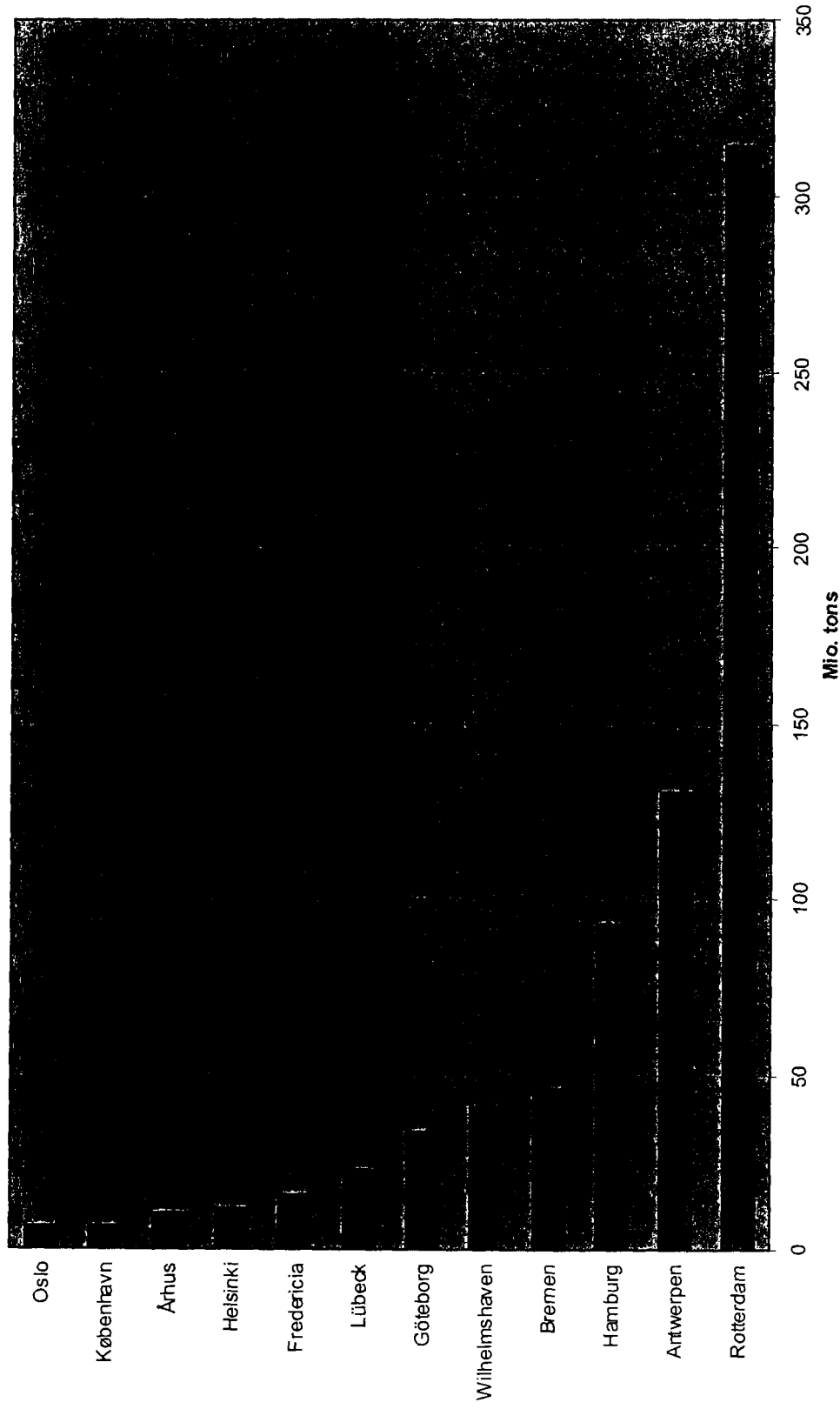
Antal anløb til danske havne fordelt på skibsstørrelse



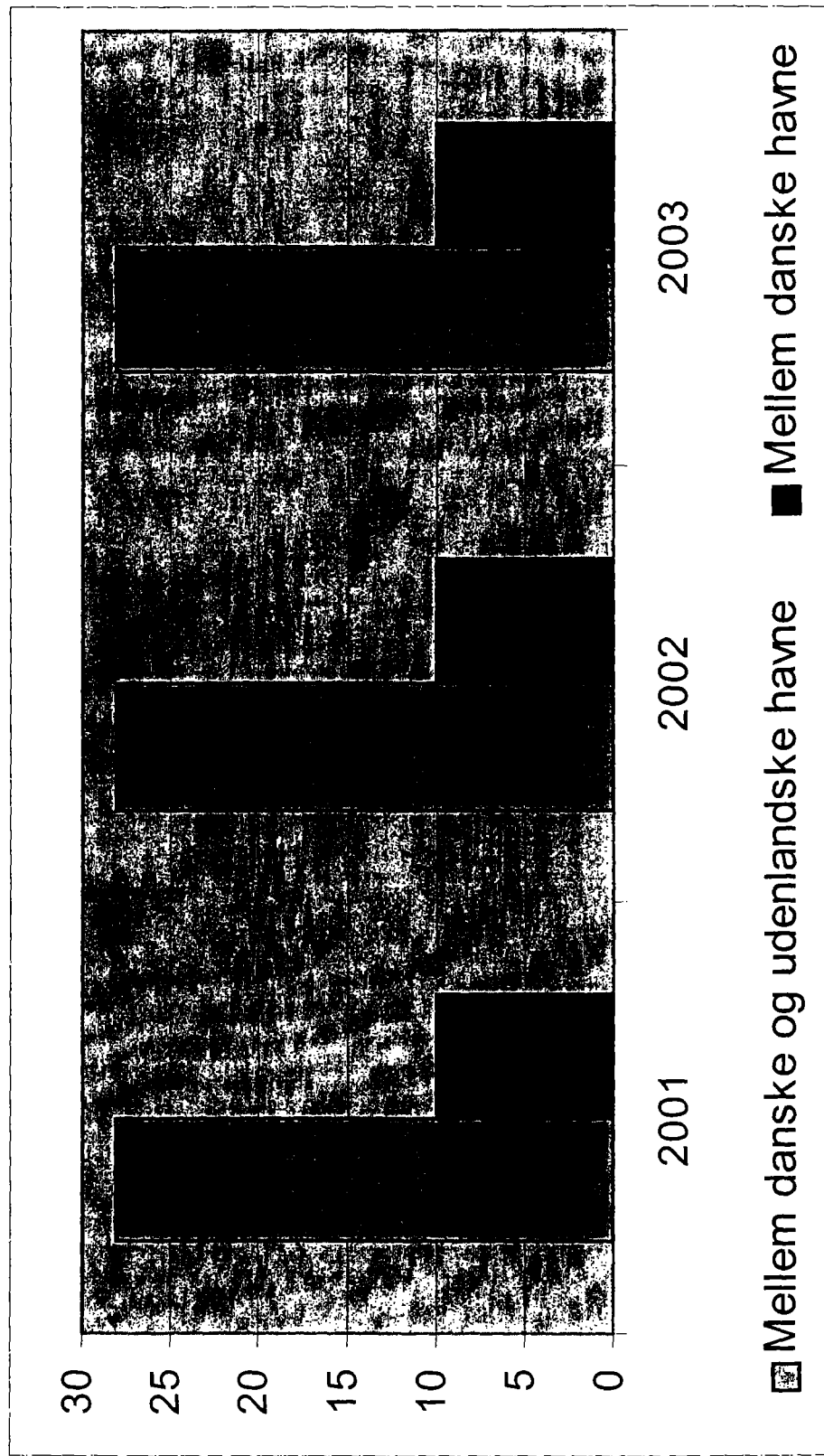
Koncentrationen i godsomsætningen i danske havne



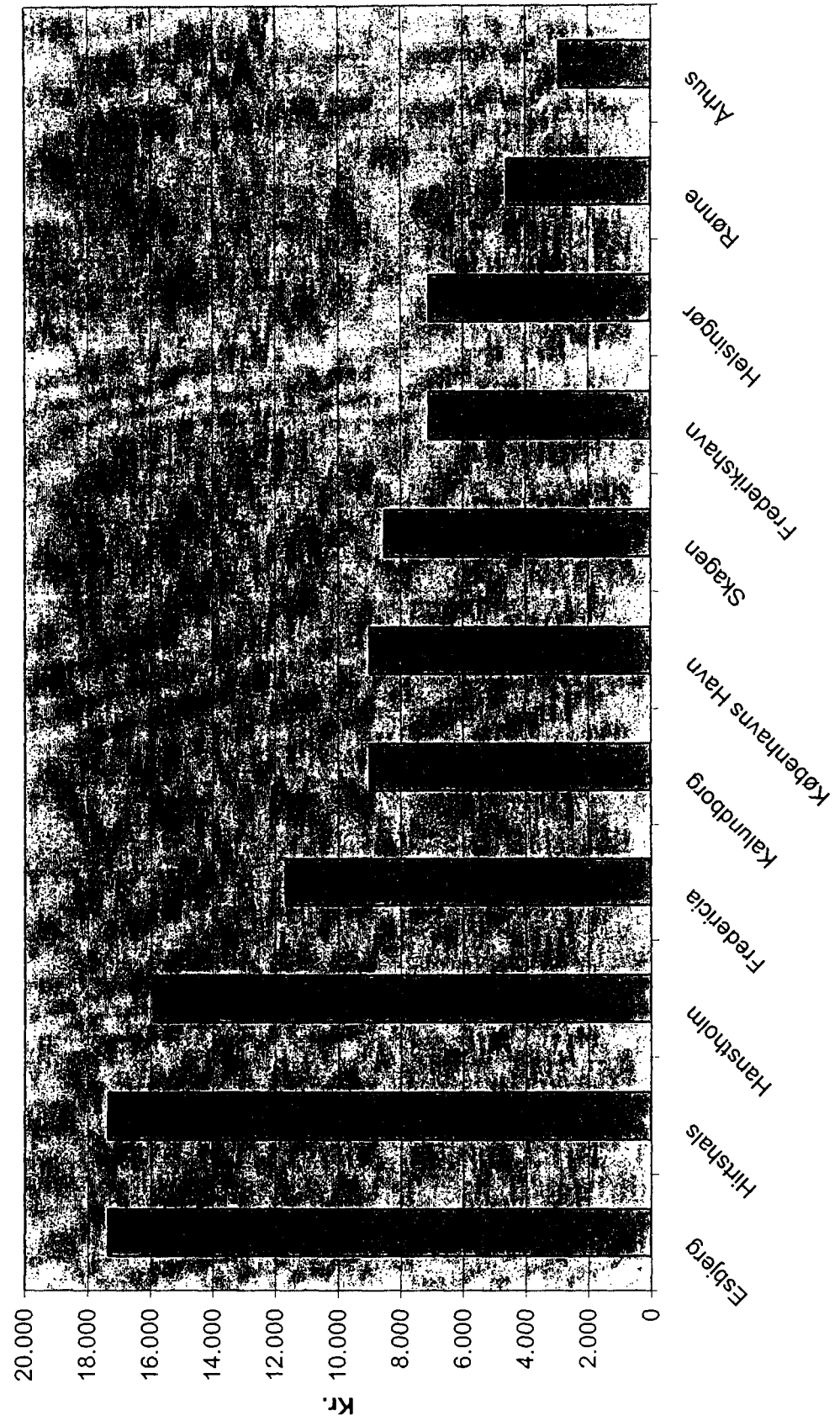
Godsomsætning i mio. tons i 2001 i udvalgte nordeuropæiske havne



Passagertrafik i danske havne



Lodsvæsenets og havnelodsernes priser



Havneprojektet

- Trafikministeriet, Søfartsstyrelsen,
Konkurrencestyrelsen
- Godsomsætningsanalyse
- Prisanalyse
- Regnskabsanalyse
- Rammevilkår

Målsætninger

- Effektivitet
- Rimelige priser
- Service
- Sikkerhed
- Miljø

Miljø

- Forurening
- Frigøre havnearealer
- Mere søtransport

Organisationsformer

- Statshavne
- Kommunale havne
- Kommunale selvstyrehavne
- Kommunalt ejede aktieselskaber
- Private havne

Mere konkurrence om havnetjenesteydelser

- Udnytte synergier i multiydelser
- Lodsnings
- Bugsering
- Undgå krydssubsidiering

Diskussionstemaer

- Noget for noget - A/S for erhvervsfrihed?
- Grandfather rights?
- Selfhandling?

Overordnet sammenligning af 3 havneformer

	Kommunal selvstyrehavn	Kommunal A/S-havn	Privat havn
Kommunal styring	+	-	-
Havnerelateret operatørvirksomhed (fx stevedoring)	-	+	+
Skibsrelaterede hjælpetjenester (fx bugsering)	-	-	+

Problemer

”Grandfather rights” indebærer, at nogle kommunale selvstyrehavne og nogle kommunale A/S-havne kan udføre nærmere bestemt havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpe-tjenester. Dette skaber **ulige konkurrencevilkår**.

Kan **kommunale** selvstyrehavne og kommunale A/S-havne opnå større konkurrenceevne og effektivitet ved at **udvide deres muligheder** for at udføre havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester – **uden** at der skabes **ulige konkurrencevilkår** i forhold til **private** havne og havnevirksomheder?

Er det rigtigt, at overordnede kommunale styrings- og planlægnings-hensyn i relation til disponering af havnearealer o.l. kun kan varetages som kommunal selvstyrehavn?

INDLÆG

Danske Havnes Havnekonference og delegeretmøde tirsdag den 2. og onsdag den 3. november 2004 i Aalborg

Hvad er der brug for i en ny havnelov? v/borgmester Anker Boye – Workshop 1

Vi går ud fra som givet, at der skal ske en stadig tilpasning af havneloven. Det er ikke mere end knap 4 år siden, at vi fik en udmærket lov. Det kan synes, som om blækket knapt var tørt, før vi begyndte at tale om behovet for ændringer.

Var den lov vi fik, da ikke god nok? Jo, men selv en god lov kan blive bedre.

Havneloven har rigtig mange gode elementer og rigtige tanker. Men vi er også nødt til at erkende, at man ikke var parat til at tage et ekstra skridt i retning af øget konkurrence, da loven blev til. Der er behov for en revision, fordi vi lever i en dynamisk verden, hvor opgaver og produkter hele tiden udvikler sig.

Det er selvfølgelig vigtigt for havnen at have en god geografisk placering i forhold til kunder og handelsstrømme, men det er ikke længere nok. Vi skal også i meget vid udstrækning interessere os for markeds- og konkurrenceforholdene, og her løber udviklingen stærkt.

Konkurrencesituationen

Danske havne konkurrerer ikke blot nationalt men også med udenlandske havne og i vid udstrækning også med den landbaserede transport. Hvis skibsfarten skal vælges til som transportør, er en af de største hurdler, der



skal overvindes, at søtransport i næsten alle tilfælde indebærer yderligere 2 omlæsninger, nemlig lastning og losning.

Det kan se af denne forenklede oversigt, at der er mange led og mange aktører, der skal i gang. (bilag1)

En transport med et søled betyder selvfølgelig også, at der er to havneanløb. Og her ligger en af de udfordringer, hvor havnene kan spille en aktiv rolle.

Omkostningerne til havneanløb omfatter en række udgifter: Der er selvfølgelig omkostninger til havnen selv for, at den stiller infrastruktur til rådighed. Der er en række direkte havnerelaterede ydelser i forhold til skibsanløbet. Men herudover er der udgifter

- til lods
- til bugsering
- til fortøjring
- til stevedoring med mere.

Fra at have været en ren konkurrence mellem havne bliver det mere og mere blevet en konkurrence mellem transportkæder.

Derfor er der et behov for, at også havnene til stadighed yder deres bedste for at optimere effektivitet og konkurrencedygtighed, så transporter med et søled stadig kan forbedre deres konkurrenceevne.

Øget specialisering

Der er en tendens til, at virksomhederne specialiserer sig og i øget omfang benytter sig af underleverandører. Det betyder også, at produktionsvirksomheder udlægger logistikfunktioner og lagerfunktioner til underleverandører. Det er netop her, havnen får en mere og mere central betydning. Havnen er et naturligt sted at opbevare godset mellem ophold på skib og hos producent eller modtager.

Mange transportkøbere ønsker sig en total logistikleverandør, der kan tage ansvaret for alle logistikfunktioner. Nu forestiller jeg mig ikke, at havnen lige straks skal til at beskæftige sig med mange flere opgaver end i dag. Men det er en grundholdning, at den der bedst og mest effektivt kan løfte en opgave også bør gøre det til gavn for den samlede transport.

Vi har f.eks. folk i havnen, der kan varetage nogle af de opgaver, der i dag ikke er adgang til. Lad mig give et eksempel:

En del havne har f.eks. vagttjeneste, hvor man sagtens kan organisere det, sådan at der f.eks. er en lods, der når han ikke lodser, indgår i den almindelige trafiktjeneste.

I trafiktjenesten indgår han i den servicering af havnens brugere og med hele terrorsikringen og opfyldelse af de opgaver, der er pålagt havnen i den forbindelse. De havnebetjente, der er på vagt, har ligeledes flere funktioner, f.eks. kan de sejle lods båden ud og kan bistå ved fortøjningsarbejdet i forbindelse med ankomster og afgang af skibstrafikken.

Vi er overbevidste om, at det vil være en klar styrke for havnene og dermed også for kunderne, hvis ressourcerne kan udnyttes bedre. Hvis flere ydelser kan udbydes af de samme, og man derved kan undgå eksempelvis dyr ventetid og bedre udnyttelse af materiellet, må det være til gavn for den samlede transport.

Her har havnen mere at tilbyde, end man har lov til i dag. Det er derfor, vi ønsker en revision, der bringer den lovmæssige regulering på linie med udviklingen.

Hvilke forhold skal så overvejes ved en liberalisering?

Jeg siger ikke, at havnen altid vil være den bedste til at løse opgaven. Vi tror, at det vil være et begrænset antal havne, der vil kaste sig over nye områder. Men det skal jo ikke afholde os fra at give muligheden. Lad det komme an på en prøve. Lad os åbne for en diskussion og en afprøvning, så må det være op til kunderne at bestemme, hvem de vælger til at udføre opgaven.

For os er det vigtigt at øget konkurrence både betyder, at der er flere om at forsøge at løfte en opgave, men også at der er en valgmulighed, der hvor markedet kan bære det. Denne begrænsning lægger jeg, fordi det også er vigtigt, at vi ikke hiver forretningsgrundlaget væk under eksisterende og velfungerende udbydere. Men også fordi nogle af de tjenester, vi taler om i havnene, kræver store investeringer, der selvfølgelig skal have en mulighed for at blive forrentet.

Vi bliver nødt til at tage stilling til spørgsmål som tredjepartsadgang. Det er spørgsmålet om, om nogle ud over havnen og kunden skal have adgang til at benytte den infrastruktur og suprastruktur, som andre har investeret i. Vi skal også blive bedre til at tænke i nye samarbejdskonstruktioner –

- formaliseret samarbejde mellem en havn og en privat udbyder
- samarbejde mellem en offentlig udbyder og en havn

- samarbejde mellem havne

Sådanne samarbejder kan give gevinster. Men det er noget af det, vi skal blive bedre til. Men det kræver også en tilpasning i loven, så den bliver mere fleksibel og dynamisk.

Vi skal også passe på, at vi ikke får opgaverne delt op i så små isolerede enheder, at de ikke kan løbe rundt. Det vil ikke i alle delsegmenter være muligt, at omkostningerne kan dækkes. Derfor skal det selvfølgelig overvejes, hvordan en opdeling sker og hvilke krav, vi stiller til indtjeningen på de enkelte dele.

Det er oplagt, at der skal være nogle afgrænsninger i hvornår og hvordan, der kan krydssubsidieres mellem forskellige ydelser, men vi skal ikke falde helt i den grøft, hvor vi får defineret så små opgaver, at det, når vi ser det samlede produkt – nemlig hele havneydelser i bred forstand – ja, så ender med at blive dyrere for kunderne. Målet er jo netop at udnytte ressourcerne bedre. Derfor skal vi have sat nogle tilstrækkelige rammer omkring det. I den debat bliver vi selvfølgelig også nødt til at drøfte hele forsynings-spørgsmålet.

Derfor er der også nogle rigtige tanker i EU's udkast til havnetjenestedirektiv, hvor man netop har gjort sig nogle tanker om, at der skal ske en form for udbudsrunde og koncessionsordning. Det, der er vigtigt for os, er,

- at der sker en åbning af markedet
- at det sker på gennemsigtige vilkår og
- at der er fri adgang til at udbyde og benytte ydelserne.

Det må være muligt at lave en enkel danske model, der sikrer, at alle kan være med.

Der har på det seneste i pressen været advarsler fremme om, at dele af intentionerne i havnedirektivet vil være et tilbageskridt for danske havne forstået på den måde, at det er et tilbageskridt, hvis havnene selv får adgang til at deltage i konkurrencen. Det er jeg helt uforstående overfor. Hvis havnen kan konkurrere på lige og gennemsigtige vilkår med andre udbydere, kan jeg ikke se nogen saglig begrundelse for, at det ikke kan ske.

Jeg kan derimod godt se, at der skal være de samme konkurrencemæssige betingelser for danske og udenlandske havne. Det kan ikke være rigtigt, at danske havne skal konkurrere med havne og udbydere, der modtager statsstøtte, mens vi selv skal finansiere driften. Det er et punkt, hvor EU godt kan tage hårdere fat.

Og vi kan ikke se nogen grund til at vente på EU, når vi tænker på liberalisering af havnetjenesteydelserne.. Hvorfor lægge sig i baghjul, hvis man kan tage føringen og vise de andre et eksempel?

Vi skal fortsat have flere organisationsformer

Det er meget vigtigt for Danske Havne, at der fortsat er valgfrihed for den enkelte havn med hensyn til organisationsform. Danske havne er forskellige, de har forskellige muligheder og forskellige forventninger til fremtiden. De forskellige organisationsformer i havneloven – kommunal havn, kommunal selvstyrehavn, havneaktieselskab og privat havn – de respekterer denne forskellighed og sikrer, at havne kan udvikle sig forskelligt.

Alle modeller er gode og tjener hver deres formål. Men jeg tror, at rigtig mange er blevet positivt overrasket over, hvor godt og effektivt selvstyrehavnen virker. Det er en god model, hvor havnene får mulighed for at fungere på kommercielle vilkår.

Det er kun et par år siden, at alle kommunalbestyrelser og havnebestyrelser i Danmark var gennem en grundig gennemgang af netop deres havns forhold. Havnens betydning og fremtid var oppe at vende i forhold til det øvrige erhvervsliv, i forhold til byen og i forhold til sine egne muligheder.

Kommunalbestyrelsen traf på det grundlag den beslutning for den fremtidige organisationsform, som man fandt mest hensigtsmæssig og realistisk under hensyntagen også til havnens samfundsmæssige betydning. Ikke mindst her har selvstyrehavnen sin største force, fordi det kan lade sig gøre at fastholde det overordnede erhvervshensyn og sikring af mobiliteten, samtidig med at man får en kommercielt fungerende virksomhed.

Nok så vigtigt i denne sammenhæng er det også, at jeg aldrig har hørt en kunde beklage sig over havnens organisationsform eller de muligheder, der er i selvstyrehavnen.

Og mulighederne for de forskellige organisationsformer udnyttes. Det kan I se på dette kort, hvor det er åbenbart, at vi har alle muligheder i brug (bilag2).

Derfor kan man ikke tale om, at nogen organisationsform er blevet overflødig eller ikke længere er aktuel.

Det ser jeg egentlig som det allerbedste argument for ikke at ændre ved havneloven på dette punkt.

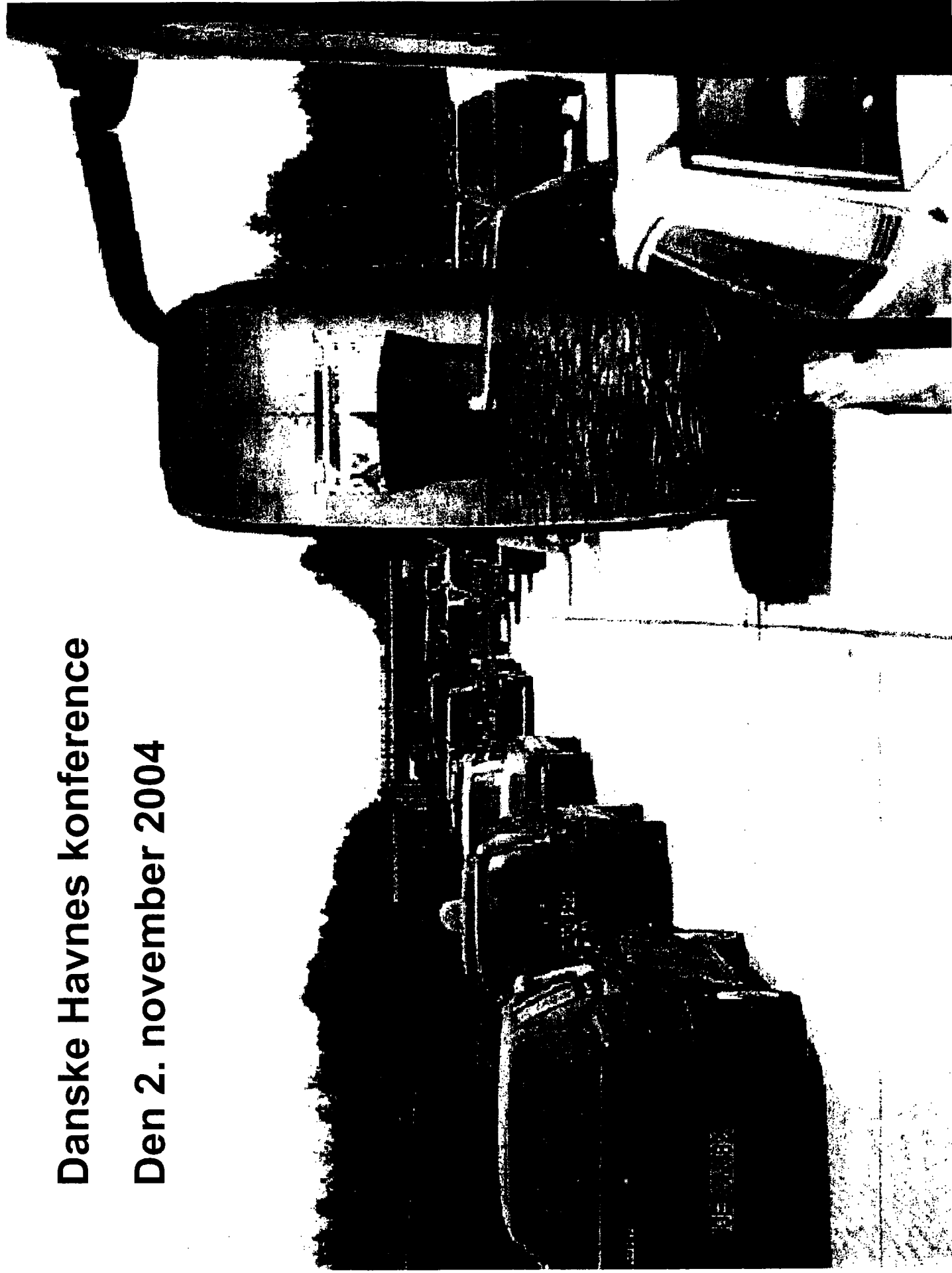
Afslutning

På den baggrund er det mit oplæg til debat, at

- Vi skal blive bedre til at se på hele transportkæden. Den der bedst løfter opgaven, skal også udføre den alene eller i samarbejde.
- der ikke er brug for regler til at fremme havnens effektivitet – der er brug for at ophæve nogle af begrænsningerne.
- havnene skal have mulighed for at bidrage til en mere effektiv transportkæde ved at deltage i de opgaver, hvor havnen kan tilføre added-value til transportkæden.
- de 4 kendte organisationsformer fungerer tilfredsstillende
- at der i det europæiske samarbejde skal arbejdes for en friere konkurrence mellem de europæiske havne.

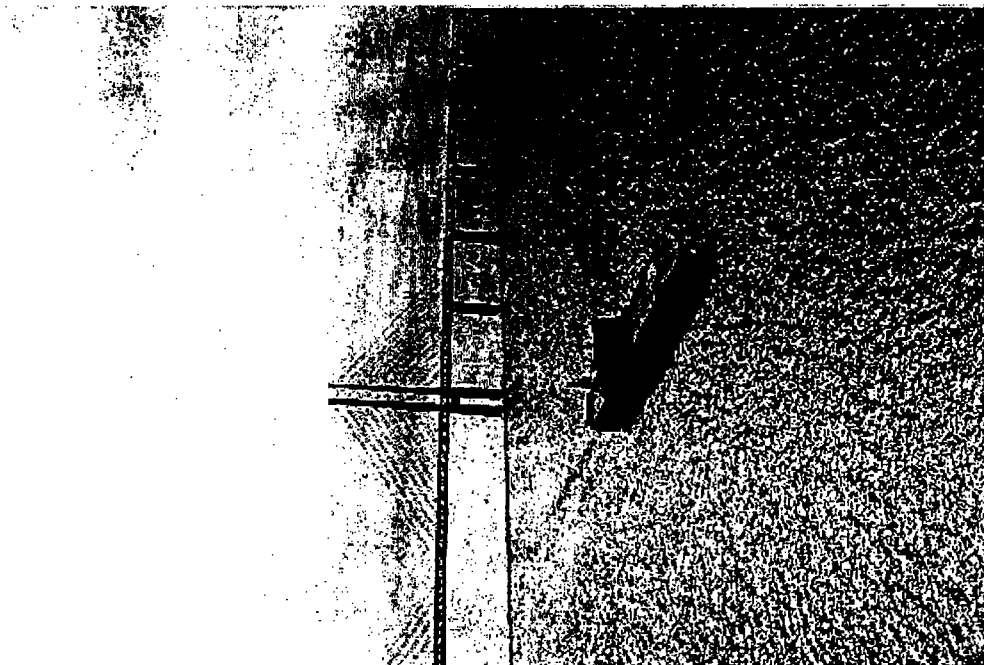
Danske Havnes konference

Den 2. november 2004





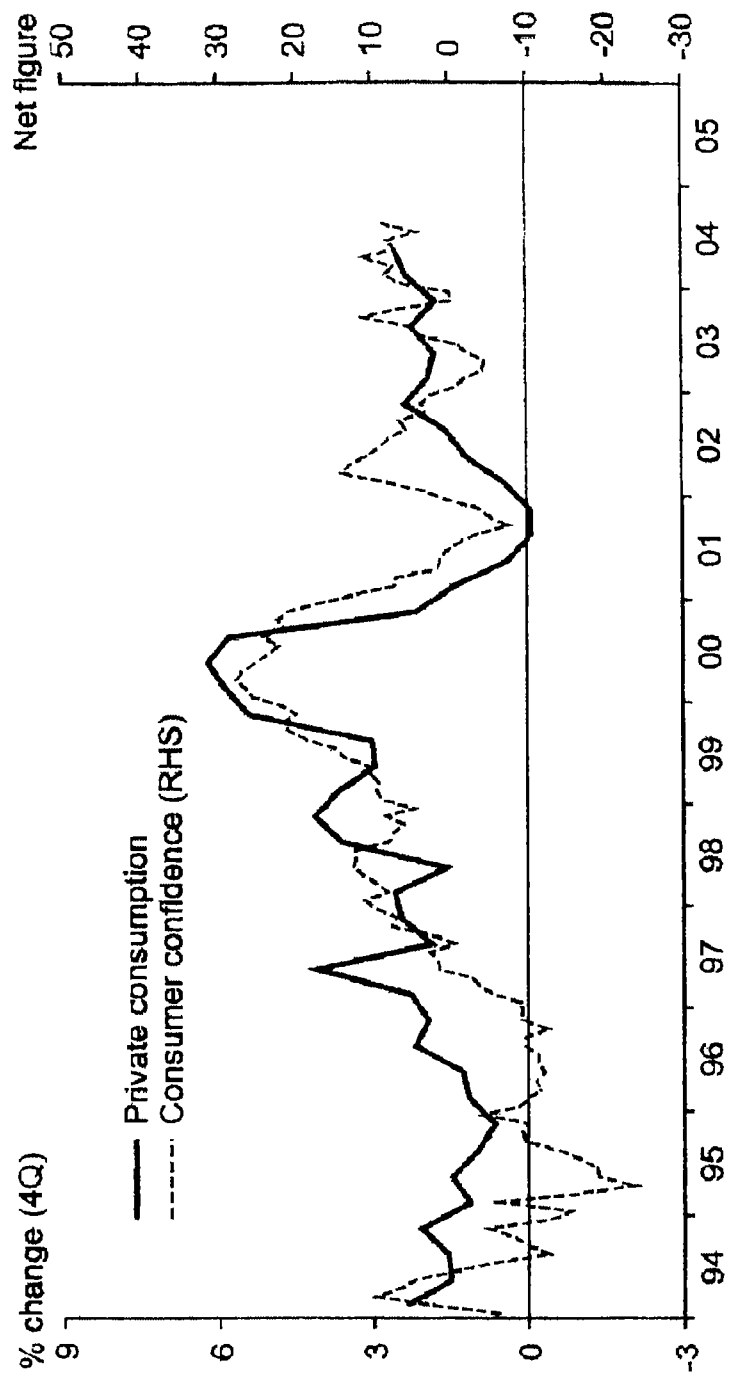
**Hvordan udvikler efterspørgslen på
transport og søtransport sig mod år
2010? – Og er forventningerne til
vækst i søtransport i Østersøområdet
realistisk?**





SWEDEN

Consumer confidence and private consumption



Kilde: Enskilda Securities

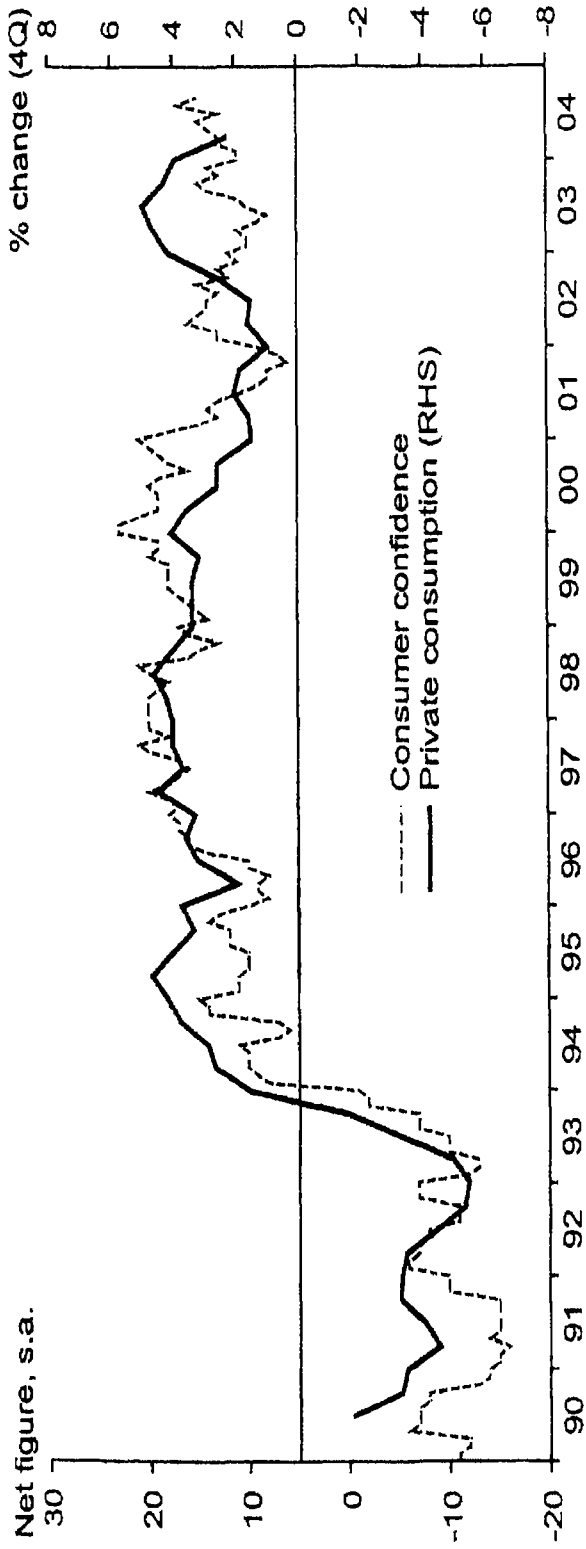
Danske Havne, 2. november 2004





FINLAND

Consumer confidence and private consumption



- 4

Kilde: Enskilda Securities

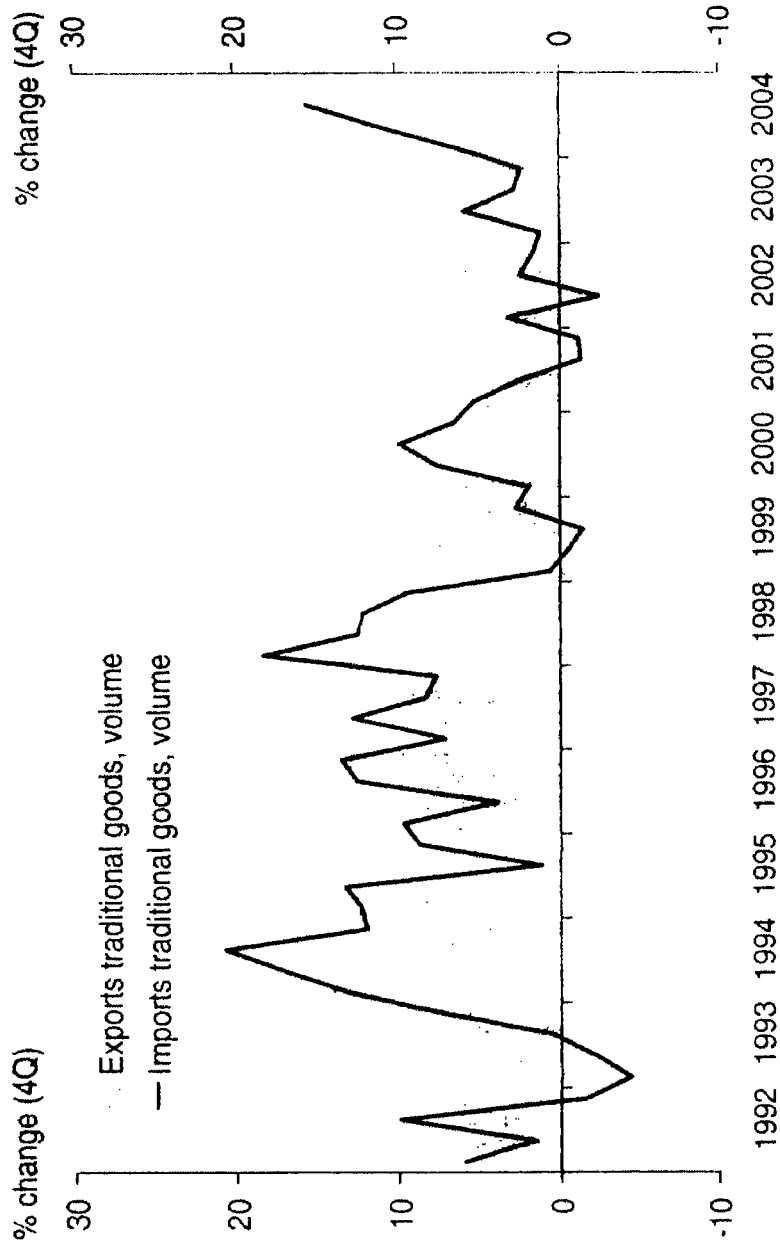
Danske Havne, 2. november 2004





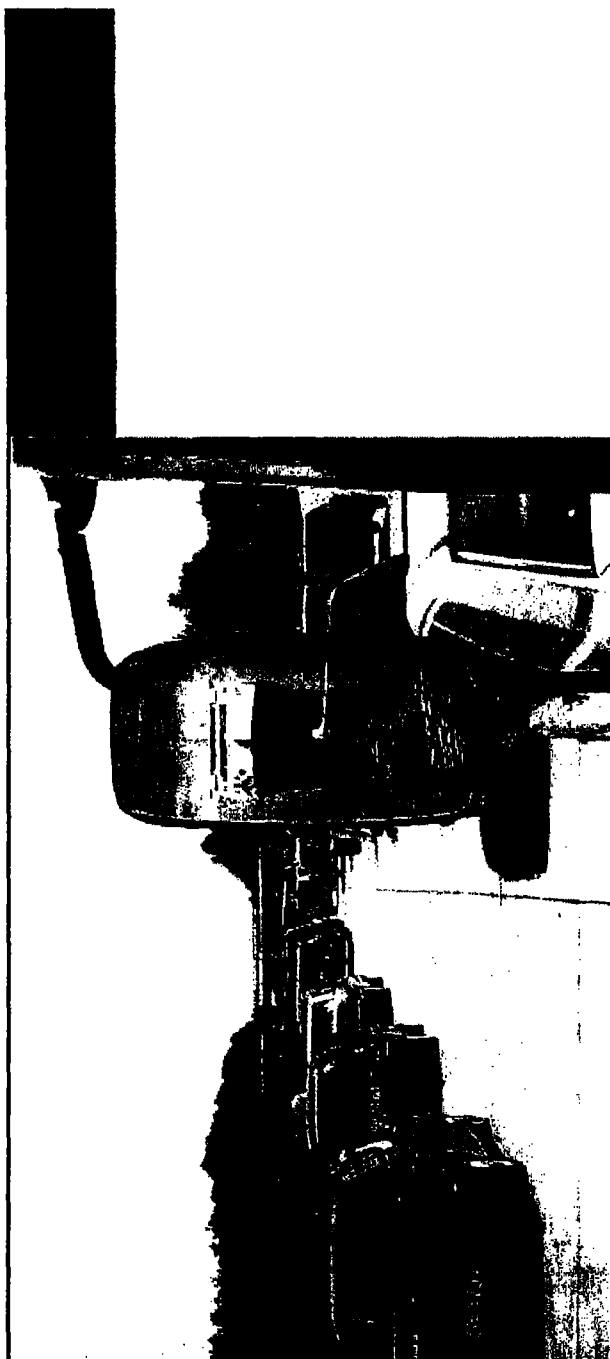
NORWAY

Exports of traditional goods, value



Kilde: Enskilda Securities

Danske Havne, 2. november 2004



Bypass German road toll

On August 31 Germany is introducing a road toll on lorries using the German motorways. In practice this means an increase of approximately € 80,000 when passing through Germany by lorry. Instead of using the German motorways, it is now far more profitable to transport your trailers and cargo by sea.

In other words, the cheapest way through Germany is by sea.

DFDS Tor Line has 132 weekly departures on the North Sea and Baltic Sea, offering our customers effective and fast solutions by sea.



•

**Short sea shipping og landtransport
havde begge en vækst på 25% i
perioden 1995-2002. Short sea
shipping transporter ca. 40% af
alle tons-km i Europa, medens
landtransport tegner sig for 45%.**



- **”DE NYE” ÅR 2000:
GDP/CAPITA ~ USD 4.000 =
VESTEUROPA I 1913**
- **Irske model**
- **30 år mindst!**
- DE ”GAMLES” ATTITUDE**



INDUSTRIARBEJDER-LØNNEN:

US INDEX 100

D INDEX 107

KINA INDEX 3!



1) **Best case scenario: "Business as usual",**
dvs. kendte trends fortsætter:

- a) **Kinesisk økonomi på niveau med USA's økonomi**
- b) **EU op til 1½ x USA's økonomi**

(Kilde: Prof. Jonathan Story, INSEAD)

• 2) Moderat scenarie: Beskeden udvikling:

- a) Kinesisk økonomi udgør halvdelen af USA's økonomi**
- b) Høj grad af differentiering inden for EU; Tyskland og Frankrig stagnerer, mens Polen og andre nye medlemmer fremviser høje væksttal**

(Kilde: Prof. Jonathan Story, INSEAD)



• **3) Katastrofe-scenarie:**

- a) Kinesisk økonomi bryder sammen i perioden 2008-2010, ikke uligt situationen i Rusland efter Sovjetunionens opløsning**
- b) EU er på ny en ren handelssammenslutning**

(Kilde: Prof. Jonathan Story, INSEAD)



4) Kaos-scenarie:

- a) Kina splittes op (ligesom Europa i dag, uden union)**
- b) Ekstremister som LePen og Haider er ved magten – ingen union, ingen sammenslutning**

(Kilde: Prof. Jonathan Story, INSEAD)



Hvordan passer de danske havne ind i denne udvikling?

•



-
- **Selvstændig berettigelse**
- **Specialisering**
- **Geografisk naturlighed**



Lever havnenes faciliteter op til fremtidens krav?



Hvordan kan danske havne blive en del af væksten i Østersøområdet?



KONKLUSION

- **Årlig vækst på 2-8 % - størst mod Østersøen**
- **Nogle danske havne er ”med”**
 - **Selvstændig berettigelse**
 - **Specialiserede**
 - **Geografisk naturlige**
- **Alle havne har vand – men har de også (bag)land?**
- **Erkend styrker (og svagheder)**
 - **Tiltræk lasten**
 - **Sørg til stadighed for at være konkurrencedygtig**

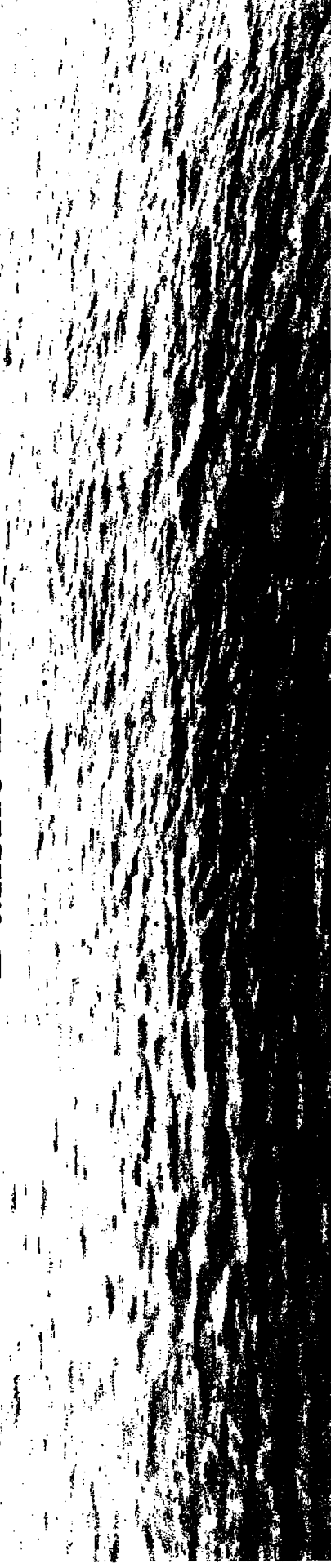


Havne og ny kommunestruktur



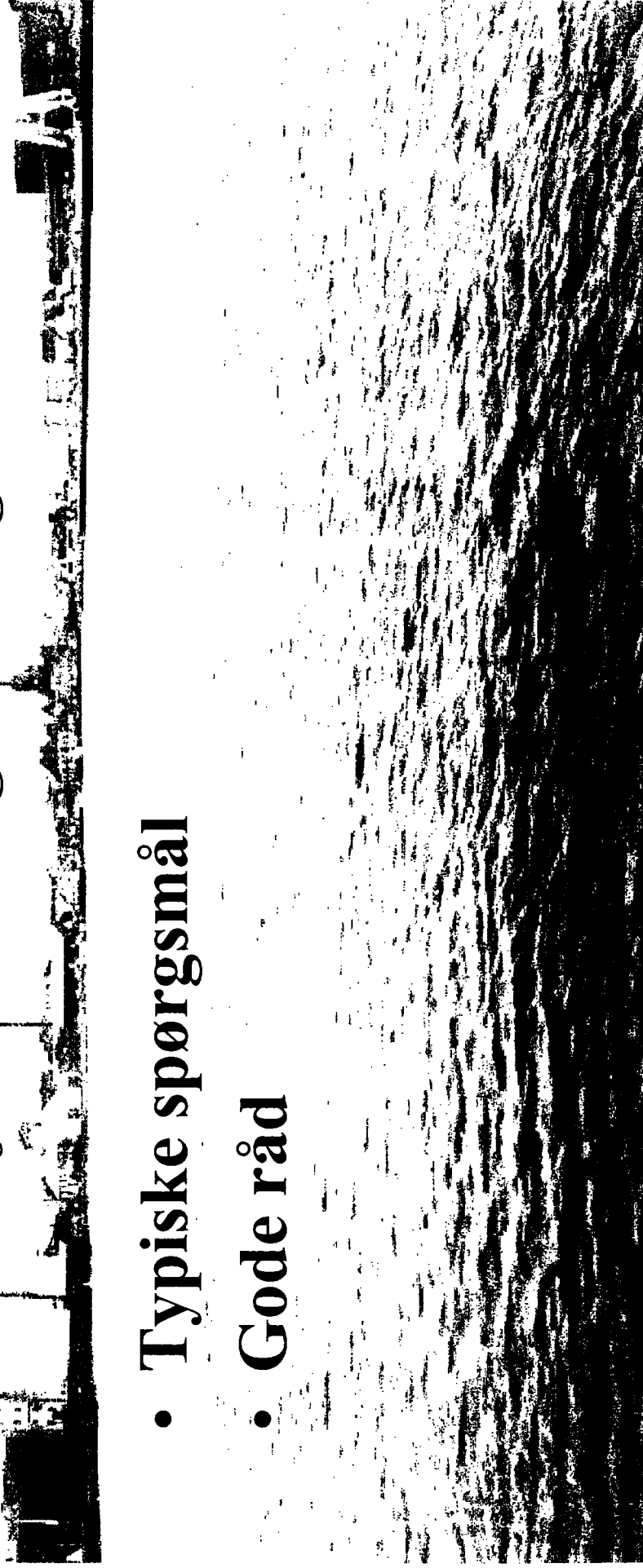
Direktør Hans Berthelsen

Danske havne



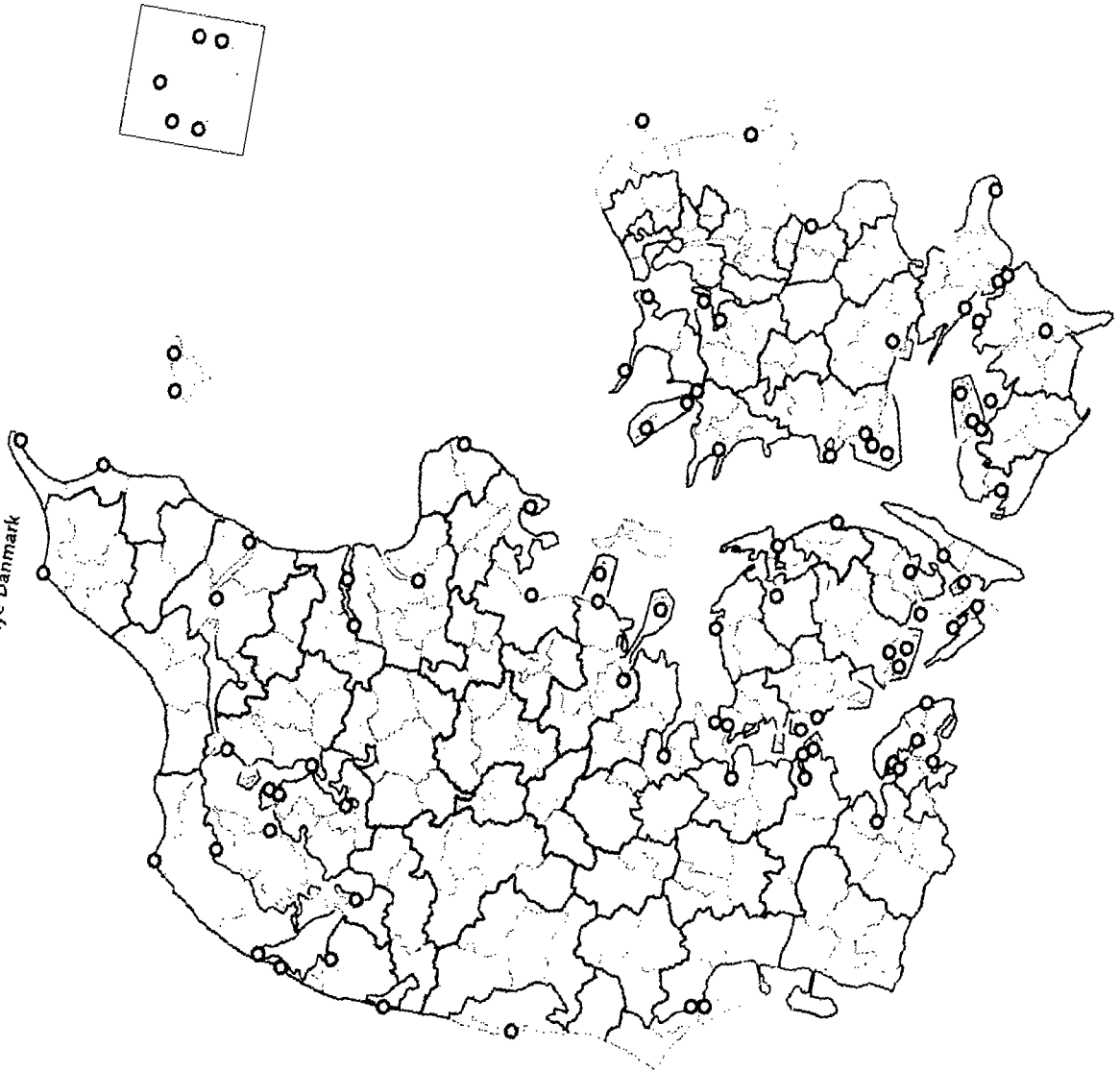
Temaer

- Hvordan påvirkes havnene?
- Overvejelser om organisering
- Typiske spørgsmål
- Gode råd



Kommunalt ejede havne i det nye Danmark

○ Havn



Opgaveflytninger

Relation til myndigheder

– Miljøområdet

– Vejområdet

– Regionale udviklingsplaner/vækstfora

• Amterne ud af hayne

– Færgeruter overtages af kommuner

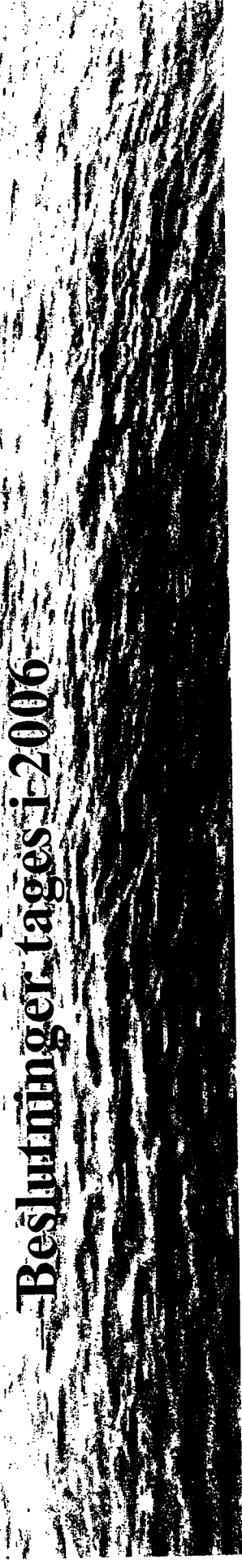
Beslutningsproces

- Lovgivningen færdiggøres foråret 2005



- Sammenlægningsudvalget har kompetencen

-Beslutninger tages i 2006



Hvordan påvirkes havnene?

- Aktieselskaberne

- Ikke ændringer

- Selvstyrehavnene

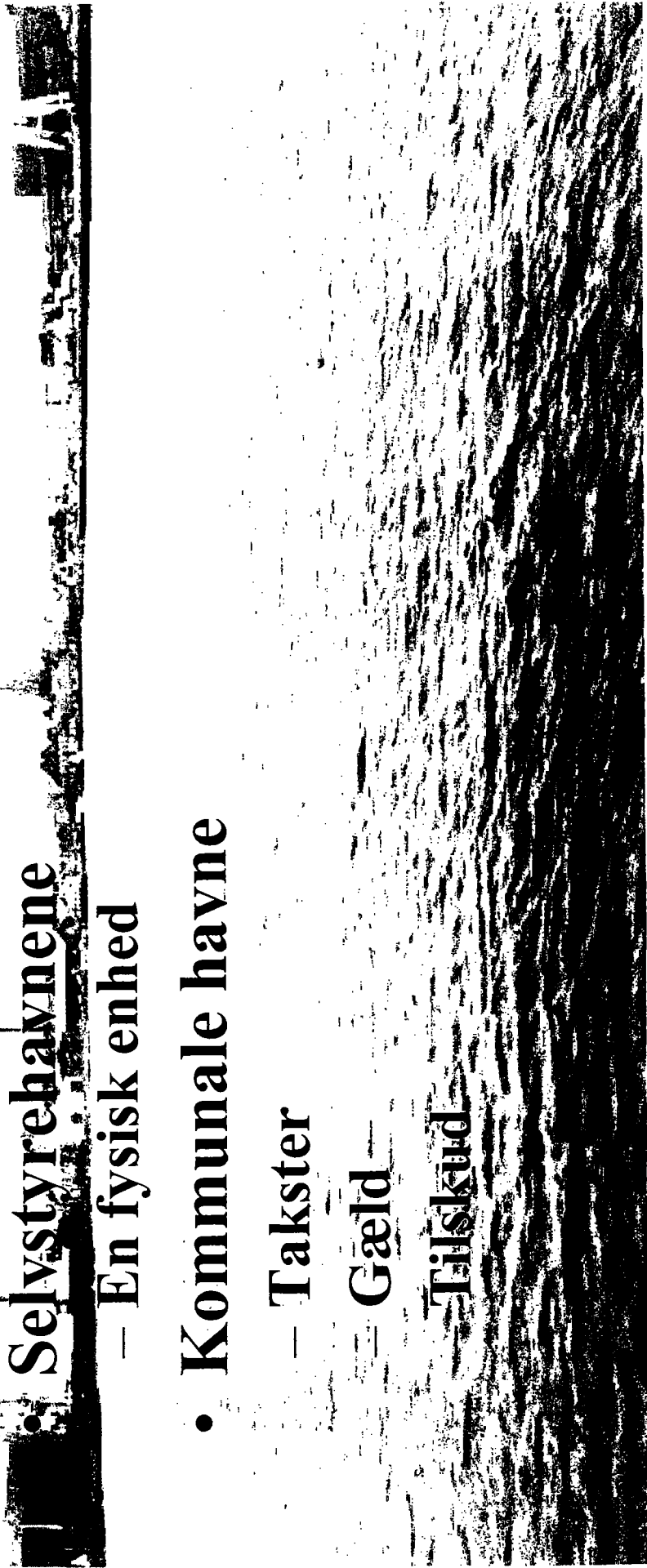
- En fysisk enhed

- Kommunale havne

- Takster

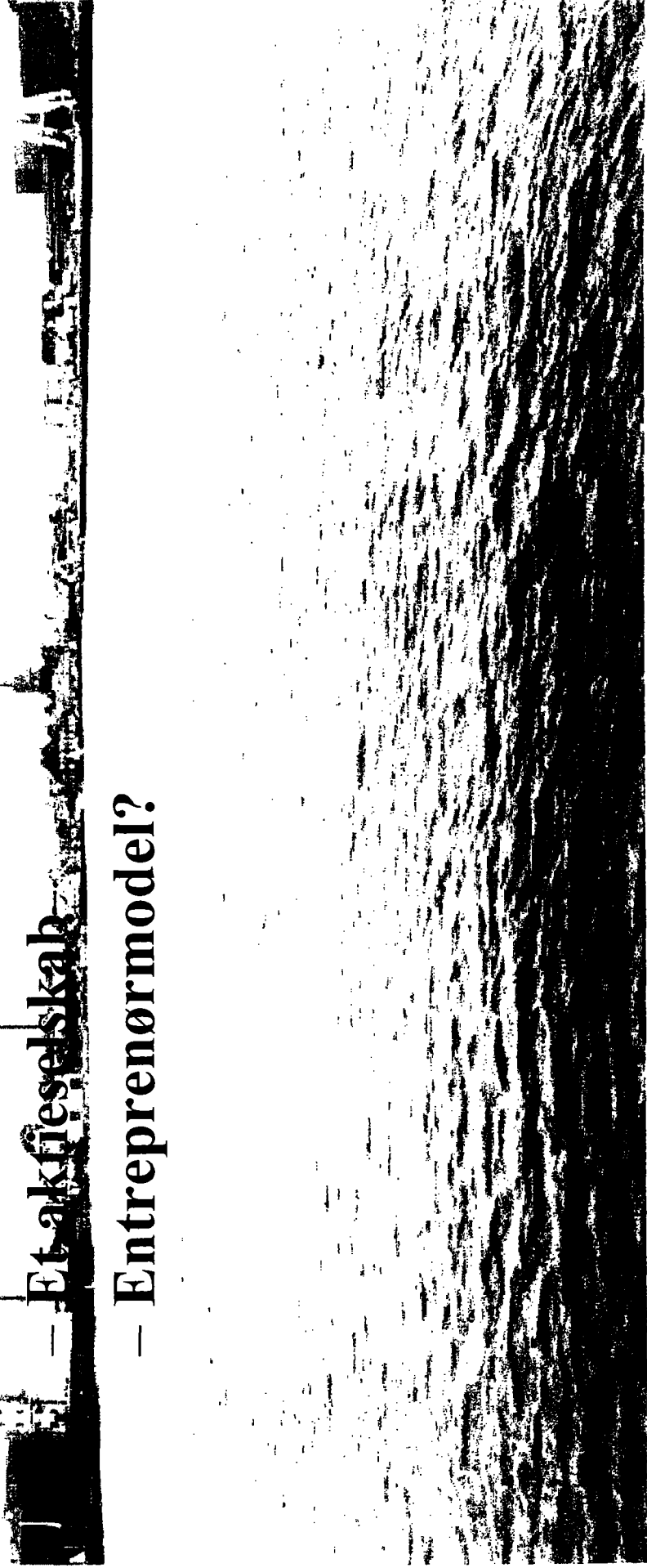
- Gæld

- Tilskud



Organisering

- A/S og selvstyrehavn i samme kommune
 - Fortsætte som 2 selvstændige havne
 - Et akfieselskab
 - Entreprenørmodel?



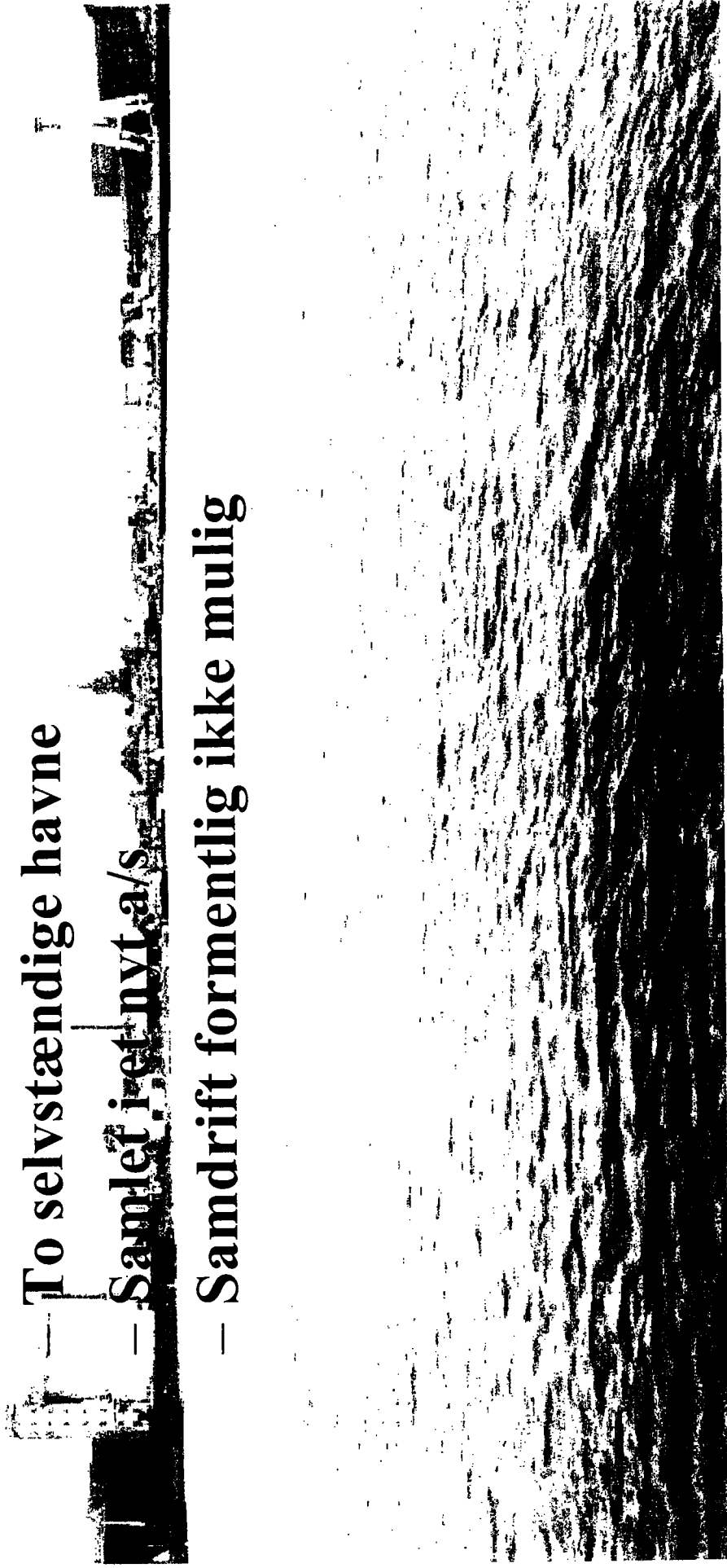
Organisering

- Flere selvstyrehavne i samme kommune

- To selvstændige havne

- Samlet i et nyt a/s

- Samdrift formentlig ikke mulig

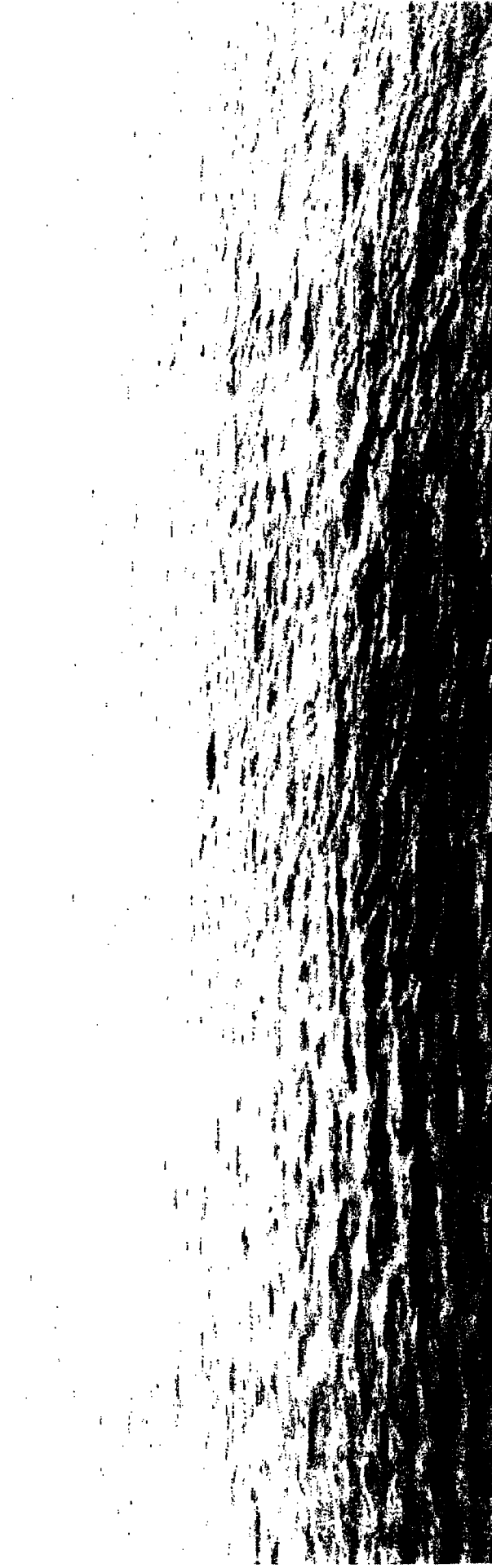


Organisering

- Selvstyrehavn og kommunal havn

— To selvstændige havne

— Samdrift, formentlig ikke mulig



Organisering

- Flere kommunale havne

- Driftsformer

- Administration og personale

- Entreprenør-model

Bestyrelser

- A/S

- Ingen ændringer

- Selvestyrelshavne

- Forlængelse

- Kommunal havne

- Forlængelse

Gode råd

- Sammenlægningsudvalg har

kompetencen

- Start forberedelser tidligt

- Statusbeskrivelser

- Strategioplæg for havnene



Tak for ordet!

