



Havnen – forretning, liv og bæredygtighed

Havnepolitisk redegørelse 2007



Danske Havne

Havnen – forretning, liv og bæredygtighed
Havnepolitisk redegørelse 2007

© Danske Havne 2007

Grafisk tilrettelæggelse: Kommuneinformation A/S

Tryk: Frederiksberg Bogtrykkeri A/S

Fotos:

Fotograf Thorbjørn Hansen: side 1, 3, 6, 8, 12, 13, 15, 17, 19, 22, 27

Fotograf Ole Bo Jensen: portrætfoto side 6, 12, 30, 31 og 32

Fotograf Jan Kofod Winther: omslag, side 10

Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S

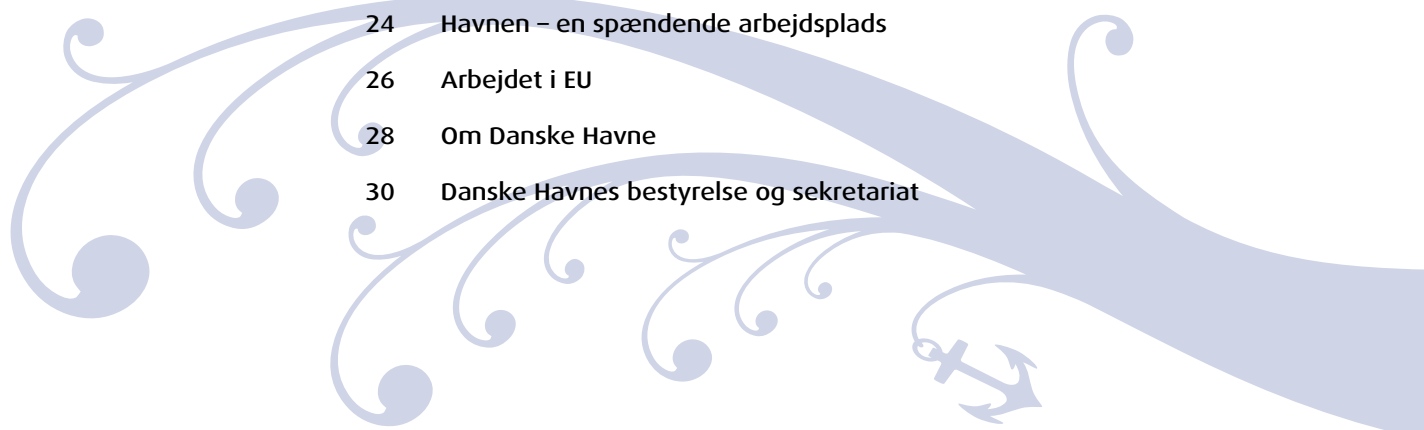
Tlf: 33 70 31 37
E-mail: danskehavne@danskehavne.dk
www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-7848-920-3

Indhold 2007



- 2 Forord
- 4 Vækst og potentiale
- 6 Havnens erhvervmæssige betydning
- 8 Havnen som transportcenter
- 11 Det er slet ikke så svært!
- 12 Udvikling af fiskerihavne
- 14 Havne i samarbejde
- 17 Åbenhed og terror
- 18 Havne i konkurrence
- 21 De miljømæssige udfordringer
- 24 Havnen – en spændende arbejdsplads
- 26 Arbejdet i EU
- 28 Om Danske Havne
- 30 Danske Havnes bestyrelse og sekretariat





Forord

Gå en tur i supermarkedet – se på udvalget af varer, og du vil opdage, at hele verden står til din rådighed. Vi tænker ikke over det, men varerne er produceret langt væk og er hurtigt, billigt og effektivt landet på supermarkedets hylder. Det skyldes først og fremmest effektive og velfungerende transportmønstre. Hvis der ikke er effektive transportveje, går vores samfund i stå.

Danske Havne er derfor glade for, at transportpolitik i al almindelighed er kommet i fokus, ikke mindst havne og havneaktiviteter står nu langt oppe på den transportpolitiske dagsorden. Det er vigtigt ikke kun for havnedriften, men også for den samlede transportsektor, dansk infrastruktur, godstransporten og mængden af danske trafikale problemer, som skal løses i de kommende år.

Danske Havne er aktive deltagere i den politiske debat lokalt og på den landspolitiske arena. Det samme er havneadministrationerne og havnenes bestyrelsesmedlemmer. Dansk infrastruktur står over for store udfordringer i de næste par år. Her spiller alle havne i Danmark en væsentlig rolle.

Garant for mobilitet

Det er generelt et samfundsmæssigt ønske at styrke den økonomiske vækst og sikre en bæredygtig mobilitet i samfundet. Danske havne bidrager væsentligt til at opfylde dette ønske, for danske havne er en meget væsentlig del af det samlede transportmønster. 75 pct. af Danmarks samlede udenrigshandel kommer til landet eller forlader landet om bord på et skib, der er i dansk havn. Så stor en andel af vores udenrigshandel kommer igennem en af de 80 danske erhvervshavne. Havnen er en vigtig forudsætning for, at samfundet kan opleve økonomisk vækst og mobilitet i en globaliseret verden. De danske havne har derfor en vital betydning for handel og vækst i Danmark.

Økonomisk konkurrencedygtig

Transport bliver set som en omkostning, der skal holdes mest muligt nede. Det sker ved, at alle led i transportkæden handler forretningsmæssigt fornuftigt og samarbejder om at udnytte den fælles styrke. De danske havne har udviklet sig hurtigt de seneste år,



så de endnu mere end tidligere drives på markedsmæssige vilkår. Samtidig er de virksomheder, der udgør en væsentlig del af den samlede infrastruktur.

Havnen – en dynamo

Danske havne ligger tæt langs de danske kyster og er derfor i stand til målrettet at servicere både det regionale og det lokale erhvervsliv. Nogle steder – særligt på Vestkysten – er havnen hele omdrejningspunktet for by, borgere og erhvervsliv. Direkte eller indirekte har rigtig, rigtig mange mennesker deres arbejde enten på havnen eller i tilknytning til aktiviteter, der er afhængige af, at havnen er der. Så ud over at tilbyde attraktive arbejdspladser i sig selv er havnen også medvirkende til at fastholde og fremme beskæftigelsen i et område.

Samarbejde – en forudsætning

Transporten forudses at være fordoblet inden 2025. En sådan vækst på 20 år har ingen transportform alene tilstrækkelige ressourcer eller kapacitet til at løse. Derfor skal der tænkes i optimering, samarbejde og udvikling. Danske havne har allerede udbredt samarbejde med de øvrige aktører, men ønsker kun yderligere at udbygge dette. Danske havne bliver også i stand til ressource- og kapacitetsmæssigt at løse flere og flere opgaver og dermed understøtte alle transportere. Det kræver, at de rette lovgivningsmæssige rammer er til stede, så havnene kan få lov at udvikle deres drift. Det kræver også udvikling af nye transportkoncepter, som f.eks. forsøgsordningen med modulvogntog.

På grund af de store mængder, et skib kan transportere ad gangen, er skibet den billigste transportform økonomisk og energimæssigt, når vi måler på transportarbejdet. Men søtransporten er nødt til at samarbejde med de øvrige transportformer for at kunne levere den dør-til-dør-service, kunderne efterspørger. Havnen er samlingspunkt for disse samarbejder, og qua havnenes beliggenhed og ressourcer er det naturligt. Men der er også

behov for mere politisk vilje til at øge andelen af godstransport til søs, så det overbelastede vejnet aflastes, søtransportens miljøfordele indkasseres, og de mange investeringer i moderne havnefaciliteter udnyttes. Politisk må der til stadighed arbejdes for, at de mest optimale rammebetingelser skabes til gavn for samfundet.

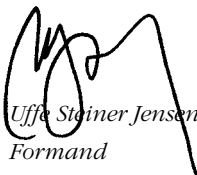
Havn og by

Hvordan finder vi ikke mindst lokalt en balance mellem ønskerne om økonomisk vækst og de miljømæssige krav og påvirkninger, der også følger havnedriften? Som udgangspunkt for en bæredygtig havnedrift er det nødvendigt at anerkende havnens berettigelse. Det arbejde har mange byer været igennem i de seneste år, og der er ingen tvivl om, at hvor havnen udvikler sig mest gunstigt, har kommunalbestyrelsen truffet en beslutning om "at ville havnen".

Det anerkendes, at havnen er et led i transportkæden, hvor der er behov for at udvikle havnen for at kunne betjene kunderne. Det er nødvendigt at tilpasse investeringsniveauet til aktiviteten og den vækst i transportmængderne, som havnene skal op-suge. Men det må også erkendes, at det er vanskeligt at forudse hvor stor kapacitet, der er behov for i den enkelte havn. Det tager tid at udvikle havnen. Netop planlægning og havneudvidelser kræver en forståelse med og respekt for det omgivende samfund, hvis der skal være tale om bæredygtig udvikling. Men det kan lade sig gøre, at vi lever i sameksistens – ikke mindst fordi havn og by er afhængige af hinanden. ⚓

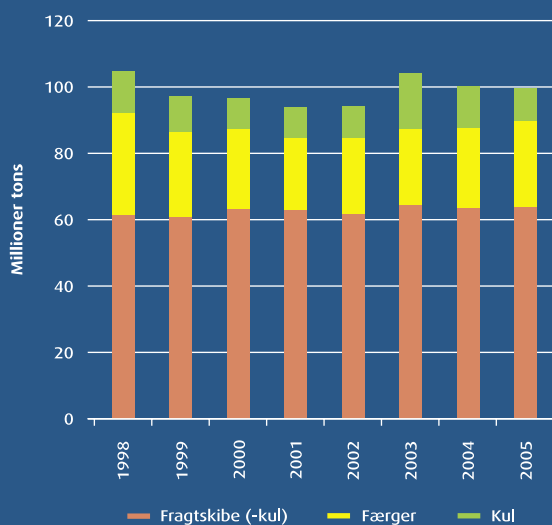
Redaktionen er afsluttet den 15. december 2006

På bestyrelsens vegne


Uffe Steiner Jensen
Formand


Hans Berthelsen
Direktør





Kilde: Danmarks Statistik



Kilde: Danmarks Statistik

Vækst og potentiale

Transport er et vigtigt erhverv

Europa-Kommissionen skønner, at transport med tilknyttede sektorer udgør ca. syv pct. af EU's BNP. Flere end ti millioner skønnes beskæftiget. I Danmark skønnes de samme tal at udgøre 5,3 pct. – ca. 130.000 beskæftigede. Det er fem pct. af samtlige beskæftigede. Bruttoværditilvæksten var i 2004 på 78 milliarder kroner, en fremgang, der navnlig har fundet sted inden for skibsfarten, hvor væksten fortsætter.

De danske havne beskæftiger ca. 3.000 personer direkte med havnedrift, men mange flere har deres daglige gang på havnen. Omsætningen alene i medlemskredsen af Danske Havne ligger samlet på ca. 1,4 milliard kroner. Hertil kommer den omsætning og aktivitet, der genereres i virksomheder på havnene, og hjælpetjenester.

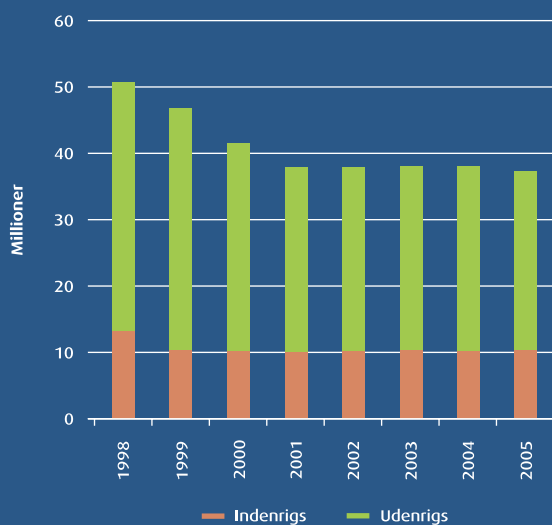
Forskerne forudser, at godsmængderne, der transporteres via det danske vejnet, vil tredobles frem til 2025. Den nationale godstransport er helt domineret af lastbilerne på grund af de korte afstande. Derfor løfter lastbilerne 89 pct. af det indenlandske gods, mens skibsfarten tager sig af ti pct. Jernbanen tager kun én pct. Ser man derimod

på den internationale trafik, tegner skibsfarten sig for 75 pct. af den danske im- og eksport.

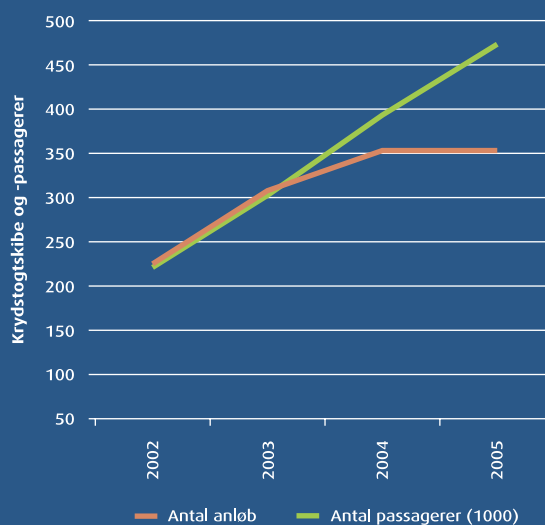
Der er omkring 400 havne i Danmark. Heraf er hele 80 aktive erhvervshavne, hvor der kommer godt 100 millioner ton gods og 1,5 millioner ton fisk. Der er en vis koncentration i havnene. De 16 største offentligt tilgængelige havne står for 83 pct. af den internationale godsomsætning.

I øvrigt er ikke kun godstransport interessant for indtjening og mobilitet. 38 millioner passagerer går årligt til eller fra borde på en færge i dansk havn,





Kilde: Danmarks Statistik



Kilde: Danmarks Statistik

og krydstogtskibene bringer en halv million turister til Danmark hvert år.

Krydstogt – et vækstområde

Krydstogtgæster lagde i 2006 over 500 millioner kroner i de danske byer, der tilsammen får besøg af knap 500.000 krydstogtpassagerer. Havnene nyder godt af havneafgifter, og leverandører af bunkers og proviant samt tur-arrangører har også en god forretning. I alt bidrager krydstogtskibene med ca. 1 milliard kroner til den danske økonomi i løbet af sæsonen.

København er Nordeuropas største krydstogthavn med over 300 anløb. Rønne, Århus, Skagen, Kalundborg m.fl. får også krydstogtskibe, og generelt har en række rederier ekspansionsplaner for Skandinavien og Østersøen, hvor danske havne kan spille en vigtig rolle. Herudover arbejder havnene på at udvide sæsonen, så der også kommer juleanløb.

Udviklingsprojekt: Godsstrømme

Det går godt i de danske havne, og mange har oplevet fremgang i godsmængderne. Den udvikling er der grund til at bygge videre på. Danske Havne har derfor udarbejdet analysen "Godsstrømme gennem

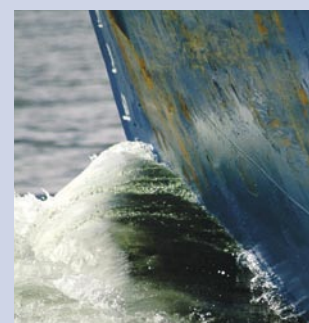
danske havne set i et udviklingsperspektiv". Analysen er et redskab rettet mod den enkelte havns strategiovervejelser, så der er et bidrag til overvejelserne om havnens udviklingsmuligheder. Et af rådene er at fokusere på ens geografiske område. Når det er gjort, kan man tage stilling til, om havnens muligheder ligger som transportcenter, terminal eller regional erhvervshavn. Analysen underbygger også ved hjælp af en række succes historier, at de havne, der er "valgt til" af lokalområde og politikere, er de havne, der klarer sig bedst.

Analysen underbygger Danske Havnes ønske om en national godstransportstrategi. Det er derfor håbet, at analysen kan bidrage til inspiration i havnene, men også i transportministerens tænketank om godstransport, i Infrastrukturkommissionen og hos myndighederne. †



**Bent Rasmussen, havnechef,
Kalundborg Havn**

"Krydstogt er et nyt og spændende forretningsområde for Kalundborg. Vi havde første anløb i 2005 og får 11 i 2007. Det stiller krav til by og havn – men giver masser af forretning og liv"





Kilde: Danmarks Statistik



Kilde: Danmarks Statistik

Havnens erhvervmæssige betydning

Havnens betydning for oplandet

Hvorfor bliver Danmark ved med at have så mange levedygtige havne? Et af svarene er, at havnen har vital betydning for det lokale erhvervsliv og mobiliteten også i nærsamfundet. Flere udenlandske og danske undersøgelser viser, at havnen skaber aktivitet i lokal- og regionalområdet. Det er ikke bare de største havne, der har dynamoeffekt. Det gælder alle havne. Det bør derfor også interessere de nye Regionale Vækstfora og kommunekontaktrådene, som skal udvikle den regionale og lokale erhvervspolitik.

Der er kun lavet ganske få forsøg på at belyse havnens dynamoeffekt, men Danske Havne har netop fået udviklet et egnet analysegrundlag. Metoden er udviklet af Erasmus Universitetet i Rotterdam og



Dan Madsen, næstformand, Esbjerg Havn, medlem af Danske Havnes bestyrelse

”Havnen og havnens virksomheder skaber mange job i lokalsamfundet. I Esbjerg har vi fået regnet ud, at aktiviteterne på Esbjerg Havn som minimum giver beskæftigelse til 7.000 personer”

Syddansk Universitet i Esbjerg for Danske Havne. Der er indtil videre gennemført tre pilotstudier, der alle klart viser, at den økonomiske og beskæftigelsesmæssige udvikling, som havnen er motor for, er mangedoblet i lokalsamfundet. Resultater og rapporter vil løbende kunne findes på Danske Havnes hjemmeside www.danskehavne.dk

Havnen er et transportcenter med god plads. Derfor er havnene ofte omdrejningspunkt for en erhvervmæssig udvikling. Ud over de normale transportvirksomheder og havnerelaterede virksomheder, der understøtter transportkæden, vælger et stort antal virksomheder også at lægge deres produktion på havnene eller i nærheden af havnen. Virksomheder med stort transportbehov kan særlig med stigende energipriser foretrække, at søtransporten kommer så tæt på slutbrugeren som muligt. Derfor har også mange af de mindre havne en vital betydning for det lokale erhvervsliv.

Mange steder har havnene formået at udvikle deres aktiviteter og få et bredere udvalg af aktiviteter, så havnen ikke længere er så afhængig af en enkelt varegruppe, af fiskeri eller en færgerute. Havnen er naturligvis fortsat helt afhængig af akti-



Thomas E. Kampmann,
havnedirektør, Køge Havn

”Vi skiller tingene ad. Byudvikling og rekreative områder i den ene ende og havnedrift i den anden. Det giver os mulighed for en økonomisk og miljømæssig fornuftig havneudvidelse”

vitetsniveauet og omsætningen over kaj, men indtægter fra arealudlejning og infrastrukturelle ydelser spiller en rolle. Hertil kommer, at en lang række af de virksomheder, der ligger i havnen, eller som servicerer skibe og virksomheder i havn, er dybt afhængige af havnens aktiviteter og udvikling.

Bynære havnearealer

Gennem historien har danske havne været tæt forbundet med det omgivende samfunds transportbehov og krav til transport af varer. De internationale transportmønstre med moderne højteknologisk og effektiv havnedrift kræver store vanddybder, stor manøvreplads og udstrakte kajarealer. Det stiller krav til havnens indretning i form af både nyanlæg og koncentration af aktiviteterne. Derfor står en række havnebyer over for nye udfordringer, men tilsvarende også med en chance for at tilføre byen nye kvaliteter og muligheder. Havnearealerne rummer et stort potentiale, der ved omtanke og kvalificeret planlægning kan omdannes til nye funktioner og formål.

Skibene bliver stadig større og antallet af anløb dermed mindre på trods af øgede godsmængder. Når tiden til lastning og losning samtidig forkortes, betyder det, at dele af havnearealerne ikke kan benyttes som hidtil. I takt med et tilsyneladende fald i havneaktiviteterne er interessen for havnearealerne vokset, og der er mange steder opstået en konflikt mellem de oprindelige maritime interesser og ønskerne om ny udvikling af byen.

Havnearealerne udgør et stort aktiv for en byomdannelse, der kan styrke og udvikle byen. Arealer i havne har potentiale til pæne markedspriser, og der er generelt stor interesse for at anvende de bynære havnearealer til bolig og erhverv. Der er ingen tvivl om, at havnearealer har stor herlighedsværdi, og at de også har en værdi som rekreative områder i byen. Ved fornuftig disponering kan der

skabes nye arbejdspladser og boliger med attraktiv beliggenhed. Samtidig kan havnene afhænde forældede arealer og bruge midlerne til at optimere havnens indretning og udstyr.

Havnen kan udvikles – den afvikles ikke ⚓



Hans Panny Pedersen, direktør,
Jørgen Schultz Shipping A/S,
Kalundborg

”Det er afgørende for os, at havnen er i stand til at tilfredsstille vores behov for arealer og oplagingsplads og på effektiv måde forbinder transportformerne. Og så til den rigtige pris”



Lars Karlsson, adm. direktør, CMP AB

”Selv om havnen ikke er så synlig i byen som tidligere, så er der altså fortsat stor aktivitet. Forskellen er, at for 30 år siden krævede aktiviteterne i Københavns Havn omkring 40 km kaj. I dag bruger vi blot 5 km kaj og langt mindre areal, og godsomsætningen har aldrig været større. Før lå et skib op til en uge i havnen. I dag kræver losning og lastning blot få timer”



Havnen som transportcenter

Transporten som en helhed

Danmark er en transportnation med stolte traditioner på især søtransport og landevej. Søfartens succes i hele verden er uomtvistelig. Det danske vognmandserhverv er kendt i hele Europa. Men banen er ikke helt med, når det kommer til at løfte en andel af godset. Skibet kan ikke transportere godset helt ud i butikken, og bilen rammes af trængselsproblemer. Derfor er det vigtigt at finde den kombination af transportformer, der bedst løser den enkelte opgave.

Transportbehovet for gods forudses at blive fordoblet frem til 2025. Det betyder, at det samlede transporterhverv står over for at skulle klare en hidtil uset vækst i antallet af transportopgaver. Det kan kun lade sig gøre, hvis samarbejdet fremmes. Det er afgørende, at det er kundernes behov for effektiv og billig transport, der bliver styrende for udviklingen.

Det danske transporterhverv skal naturligvis kunne tilbyde alle mulighederne: vej-, bane-, sø- og lufttransport, så kunden altid finder den kombination, der er mest hensigtsmæssig også set ud fra et bæredygtighedsprincip. Men det er nødvendigt, at politikere og befolkning også tænker på transportopgaven, når globalisering og fremtidens velfærd i Danmark diskuteres.

Danske havne er meget optaget af, at transport ses som en helhed. Det er vigtigt, at alle transportformer tænkes ind i de fremtidige transportløsninger, hvis opgaven skal kunne løses. Alle synes at være indstillet på, at samarbejde er den eneste mulighed, fordi ingen transportform alene har tilstrækkelige ressourcer til at løse opgaven tilfredsstillende.

Det lovgivningsmæssige kaos

Det er i havnen, alle mødes. Det er i havnen, løsninger findes. At der er en udbredt regulering og kontrol af aktiviteterne og mange interessenter, kan også ses af myndighedernes regulering. Havne som virksomhed hører under Transport- og Energiministeriet, men ikke færre end 11 ministerier regulerer havnedriften. Det er blandt andre Miljøministeriet,

Erhvervsministeriet, Forsvarsministeriet, Fødevareministeriet, Skatteministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Det betyder også, at Danmark har mange del-politikker – også for de forskellige transportformer. Men der mangler en sammenhængende godstransportpolitik. Derfor hilser Danske Havne transport- og energiministerens arbejde for at skabe en godstransportpolitik velkommen. Målet må være, at der skabes samspil mellem alle transportformer og sikres sammenhængende rammer for hele transportkæden.

Udviklingen i transportmønstrene

Der er en væsentlig udfordring i at få skabt effektive systemer til godstransport. Et af de midler, EU har peget på, er udvikling af multimodale korridorer, hvor der er flere transportmidler til rådighed. Målet er, at transportopgaverne løses ved inddragelse af





flere transportmidler, f.eks. ved omlastning af containere mellem bil/tog/skib. Den øgede containerisering betyder, at gods, som før blev transporteret med skib som løst gods, nu transporteres i lastbiler eller containere. Men også noget af det gods, der før blev transporteret på lastbil, kommer på skib, idet nye rederier, færgeruter og koncepter til f.eks. bedre mulighed for håndtering af løstrailere styrker valgmulighederne. Muligheden for, at modulvogn-tog kan komme ned på havnene for adgang til færge, omlastning og håndtering, er også afgørende for, at transportformerne kan spille bedre sammen.

Danske Havne ønsker derfor at sætte fokus på, at der skal investeres i den bagvedliggende infrastruktur til havne, så havnens til- og frakørselsforhold er effektive og fremkommelige. Herudover er det også nødvendigt, at der forskes både nationalt



Arne Tirsgaard,
bestyrelsesformand, ADP A/S

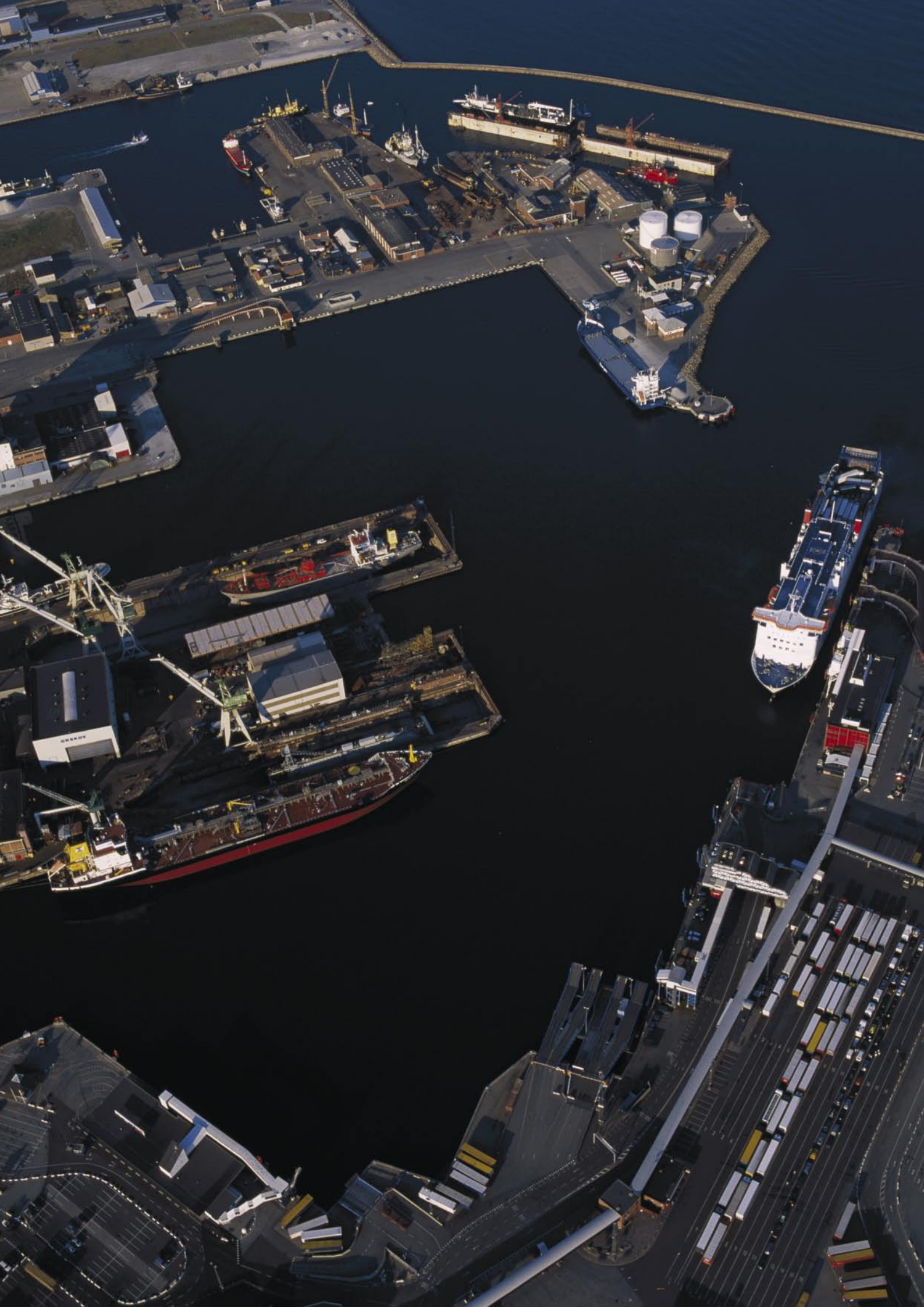
”ADP A/S er en moderne og effektiv forretning i hastig udvikling, og havnen er det måske vigtigste bindeled mellem transport af gods med bil, skib og jernbane. De seneste år har vist, at lovgivningen og havnens rammebetingelser trænger til en modernisering”

og internationalt i effektive og billige transportløsninger, samt i hvordan den enkelte aktør kan optimere sit bidrag til større effektivitet og smidighed i transportkæden.

Effektiv distribution

Velfungerende infrastruktur er en afgørende forudsætning for det moderne samfund. Hvis virksomhederne kan kommunikere og transportere varer og tjenesteydelser hurtigt, effektivt og billigt, er grundlaget for vækst og effektivitet til stede. Havne er en del af infrastrukturen – men havne er også så meget andet.

Virksomhederne har ændret distributionssystem. Hvor produkterne tidligere blev leveret fra lager hos salgsselskaberne i de enkelte lande, kan al levering nu ske fra et centralt distributionscenter. Målet med omlægningen af distributionen er at forbedre leveringsservice, at nedbringe lageromkostninger og at nedbringe de samlede distributionsomkostninger. Den sidste klargøring af produktet, før det sendes ud til forbrugerne, kan også ligge i havnen, ligesom tiden ombord på skib tæller med som velkalkuleret lagertid. Distributionscenteret kan med fordel være i en havn. Og havnen bør have øget mulighed for også at servicere virksomhederne på denne vis og dermed bidrage til den samlede værdiskabelse. ⚓





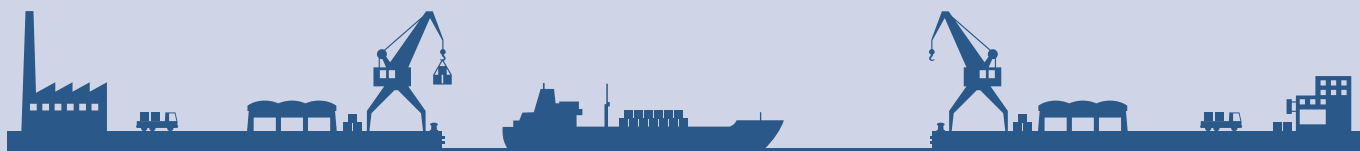
Det er slet ikke så svært!

Det er slet ikke så svært at få sit gods med skib, selv om der er mange parter involveret. Der har været stor fokus på, at det er svært og uoverskueligt for transportkøberne at se skibsfarten i deres kombination af transportmidler. Det virker besværligt at skulle benytte sig af flere transportformer, det er dyrt med omladninger, og hvor skal man henvende sig?

Men det er ikke så svært. Kært barn har mange navne: one-stop-shopping, dør-til-dør-løsninger eller transportkæder. Fælles for det hele er, at selv om der er mange aftaler, kontrakter og dokumenter undervejs i transporten, hvor godset skifter

hænder flere gange, så går udviklingen mere og mere mod total-løsninger, som samler transport, logistik og lager i samarbejde med specialiserede samarbejdsparter. Alt, hvad kunden skal, er at udlevere godset ved starten og tage imod det ved målet. Og man får en pris for hele transporten, så det er muligt at sammenligne med andre løsninger.

Havnen og deres medarbejdere er med til at styrke den udvikling, fordi de er vant til at håndtere og opbevare gods effektivt og sikkert. ⚓



1. Godset transporteres med bil eller jernbane til havnen. En speditør eller linjeagent arrangerer transporten og udfylder dokumenterne. Afsenderen får en kvittering på godset.

2. I havnen bliver godset opmagasineret, til det lastes på skibet. Pakhuset laver en lasteliste, så godset lastes i den rigtige rækkefølge.

3. Skibets lokale agent – en skibsmægler – har bestilt plads i havnen. Agenten bestiller også lods, bugsering, trossefører, skibsproviant, vand, brændstof og klarer skibet hos tolderne. Agenten informerer stevedoren, som arrangerer lastning.

4. Stevedoren laver sammen med skibet en stuveplan, så godset lastes rigtigt af hensyn til plads, beskyttelse af gods, rækkefølge ved losning og skibets sødygtighed og balance.

5. Agenten laver et konnossement, der beskriver lasten. Det er et søfragtbrev, der giver ret til at få udleveret de varer, der står på det, og det dokumenterer over for myndighederne, hvad der er i lasten. Afsenderen – fabrikken – får konnossementet fra agenten mod at aflevere ladesedlen eller kvitteringen. Når betaling af varerne er på plads, får køberen konnossementet.

6. Skibets agent i modtagerhavnen giver modtageren besked, når lasten er klar til at blive losset og udleveret. Stevedoren kvitterer for og opbevarer godset, til det kan udleveres.

7. For at få lasten udleveret, skal modtageren aflevere konnossementet til skibets agent. Derefter får modtageren en udleveringsseddel, som skal afleveres til stevedoren, der så udleverer lasten.

8. Derefter kan modtageren eller hans speditør sørge for transport pr. bil eller jernbane til modtagerens lager og videre til butikkerne.



Udvikling af fiskerihavne

Danske Havne samarbejder med fiskeriets organisationer for at styrke fiskens kvalitet. Dermed sikres fiskeriets konkurrenceevne og indtjening, og det smitter af på de danske fiskerihavne, hvor fisken landes. Danske Havne har derfor lagt vægt på samarbejde mellem alle fiskeriets parter i hele fiskerisektoren og har medvirket til, at en række initiativer til udvikling og innovation af fiskeriet og projekter i fiskerihavnene er blevet til.

Den Ubrudte Kølekæde

Et af projekterne er Den Ubrudte Kølekæde, som skal søge at sikre fiskens kvalitet fra fangst til spisebord. Havnens andel af fiskerikæden starter ved landingen af fisken over opbevaring, til fiskeindustrien eller grossisten overtager fisken til dens videre



**Iver Enevoldsen, formand,
Hvide Sande Fiskeriforening og
medlem af Danske Havnes bestyrelse**

“Fiskeriet har svære vilkår. Det må fiskerihavnen leve med, og det er vigtigt, at havnen som ressourcestærk partner aktivt understøtter fiskeriets udviklingsmuligheder”

skæbne. At det har betydning, at fisken behandles optimalt, viser Danske Havnes undersøgelser, der har påvist en entydig sammenhæng mellem kvalitetsbevidst håndtering af fisken og 20-25 pct. højere priser. De forskellige aktører i kæden arbejder selvstændigt videre med at optimere indsatsen, så kvaliteten øges yderligere.

Et andet initiativ for at fremme kvaliteten og efterspørgslen efter fisk har været kampagnen ”Fisk 2 gange om ugen”. Projektet har haft til formål at skabe bedre afsætningsmuligheder for erhvervet gennem forbedret produktkvalitet i kæden fra fangst til bruger og ikke mindst at øge forbrugerens kendskab til fisk og skaldyr, så efterspørgslen og afsætningen af fisk fastholdes og forøges. Det vil også komme de danske fiskerihavne til gode, som i de sidste par år har investeret markant i infrastrukturen i fiskerihavnen for netop at efterkomme kundernes ønske om at fremme kvalitetsaspektet i dansk fiskeri.

Fiskerihavnens internationale konkurrenceevne

Danske Havne var initiativtager til at få gennemført en analyse af konkurrencesituationen for de danske fiskerihavne, herunder konkurrencebetingelser og



Willy B. Hansen, direktør, Skagen Havn

“Vores forening skal fokusere på vores konkurrencefordele og være drivende kraft i fælles udviklingsprojekter”

konkurrenter omkring Nordsøen og Østersøen, samt udviklingsperspektiver og muligheder for danske fiskerihavne frem mod 2010.

Ved et gennemgribende analysearbejde er det lykkedes at identificere otte hovedudfordringer for danske fiskerihavne og give en række anbefalinger til umiddelbar brug i den enkelte fiskerihavn. Anbefalingerne dækker en bred vifte fra priser og omkostninger til flere former for service, organisation og ledelse til de generelle rammebetingelser. Det er håbet, at analysen af danske fiskerihavnes internationale konkurrenter vil være et værdifuldt redskab for den enkelte fiskerihavns strategi- og udviklingsarbejde i årene fremover. (se www.danskehavne.dk)

Konkurrencen i fiskerihavnene bliver de næste år præget af en øget koncentration i retning af færre enheder. Det gælder både fartøjer, havne, auktioner og forarbejdningsvirksomheder. Danske fiskerihavne skal derfor sikre sig ved at skabe en konkurrencedygtig infrastruktur, der gør det attraktivt for danske og udenlandske fiskere at lande fisken i danske fiskerihavne til lave landingsomkostninger, god service, høj forsyningssikkerhed og en effektiv logistik for fiskeriexportører og kunder. Havnen skal tage stilling til, hvilken retning man vil udvikle sig i: Skal det være som en nichehavn, der satser på den lokale flåde med et specialiseret produkt, eller skal det være som en strategisk fiskerihavn, som satser ud over Danmarks grænser?

EU-støtte til fiskerihavne

Fødevarerministeriet administrerer tilskud til udvikling af fiskeriet fra EU-fonde. Det danske fiskerierhverv har nydt godt af midlerne i programmet fra 2000 til 2006, hvor det er formålet at fastholde fiskeriet i Danmark.

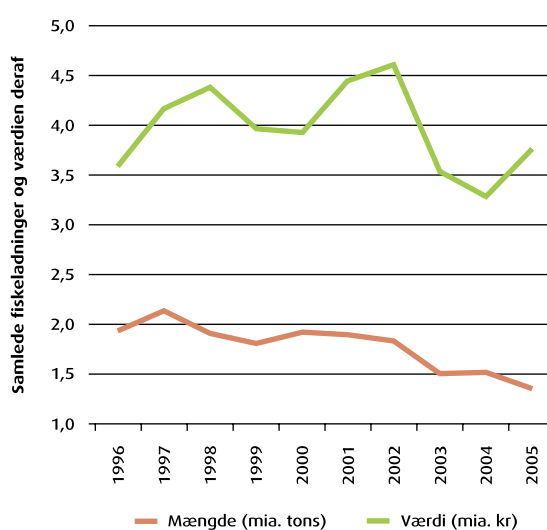
Fiskerihavnene har i perioden modtaget 258 millioner kroner til anlægsarbejder og bygninger, som er anvendt til bl.a. modernisering af havneanlæg, kølesystemer og konsumcentre, hvor fisk modtages,

sorteres, sælges og distribueres under kontrollerede temperaturforhold, så fiskens kvalitet er bedst mulig. Det er en betingelse for støtte, at havnene selv bidrager med 50 pct. af finansieringen.

Den hidtidige støtteordning (FIUF) ventes afløst af Den Europæiske Fiskeri Fond (EFF) for perioden 2007-2013. Fondens midler forventes at blive mindre, men stadig vil en stor pulje kunne anvendes til forbedringer i havnene. Kravet om 50 pct. egenfinansiering gælder også det nye program.

Ved udvikling af fiskerihavnene kan kvaliteten bedres, og fiskerne gives bedre muligheder, så Danmark fastholder sin position som fiskerination. Samtidig tillader støtten fiskerihavne at specialisere sig for at tiltrække flere udenlandske landinger og målrette havnens service over for havnens kunder. ⚓

Samlede fiskeladninger og værdien deraf i Danmark



Kilde: Fiskeridirektoratet



Havne i samarbejde

Kommunesammenlægninger

Udviklingen viser, at det er nødvendigt med en vis volumen for en effektiv havnedrift. Det er vigtigt for at holde blandt andet omkostningerne til omladning så lave som muligt. Derfor forsøger alle havne også til stadighed at udnytte ressourcerne optimalt.

Den nødvendige volumen kan afhænge af den godsmængde, der skal håndteres. Men den kan også nås ved at koble flere ydelser sammen, så det materiale og den arbejdskraft, der er i havnen og hos havnenes samarbejdsparter, udnyttes bedst muligt.

Mange havne klarer sig godt. En del af de mindre havne har få aktiviteter, men de fortsætter med at have en nogenlunde stabil godsomsætning. Det er dog også en kendsgerning, at nogle har det svært. De kæmper ikke blot for at få mere transport over kaj, men også for at fastholde det, de har.

Kommunesammenlægningerne skaber større havnekommuner, hvor flere kommunalt ejede havne er beliggende inden for den samme kommune. Samtidig overtager en række kommuner også de amtslige færgeruter.

80 ud af Danmarks 98 nye kommuner er havnekommuner, og en af konsekvenserne af opgave- og strukturreformen er tilsyneladende, at der mange steder skabes en bedre sammenhæng mellem kommunen og havnens funktionelle opland. Hertil kommer nye muligheder for samarbejde på tværs af havne i disse kommuner. Derfor har og vil mange kommuner også udarbejde en udviklingsstrategi for kommunens havne, der giver svar på havnenes fremtidige anvendelse, organisering og drift. Det sker naturligvis i dialog med medarbejdere, havnenes brugere og samarbejdsparter.



**Erik Sørensen, borgmester,
Frederikshavn, medlem af
Frederikshavns Havn A/S' bestyrelse**

”Den største udfordring ved at få flere havne i en kommune er, at alle har deres særlige ståsted og berettigelse. Vi skal fortsat kunne drive flere selvstændige, økonomisk sunde havne, og ingen muligheder må blive overset”



Havne i vækst

Transport- og Energiministeriet, Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen udarbejdede i fællesskab rapporten ”Vækst i danske havne”, som blev offentliggjort i august 2005. Grundlæggende er havnene økonomisk sunde virksomheder. Der er høj omsætning og et højt overskud pr. ansat. Fordi havnedrift er et så investeringstungt erhverv, er forrentningen dog forholdsvis lav. Analysen viser, at havne med en stor satsning på moderne håndteringsudstyr har gennemført store investeringer de senere år. Mere traditionelle havne har også gennemført en lang række investeringer.

Rapporten viser, at danske havne generelt og uanset størrelse er bæredygtige og sunde forretnin-ger. Men en konklusion er, at der er behov for, at havne kan udbyde flere serviceydelser, hvis de skal matche udenlandske konkurrenter. Det skal understreges, at det for havnen er ligegyldigt, hvem der skaffer mere godsomsætning over havnen, men det er vitalt, at de gunstige muligheder udnyttes optimalt over hele landet og i alle havne. Det er Danske Havnes opfattelse, at offentlig-private partnerskaber er et redskab, der bør kunne bruges meget mere til dette formål. Hvis der derimod ikke er nogen, der løfter opgaven, er det for Danske Havne helt naturligt, at havnen i egen og samfundets interesse må have adgang til at optimere havnedriften til gavn for kunderne.

Transportcenterets fremtid

Europa-Kommissionens revision af Hvidbog om transportpolitik fra sommeren 2006 ser et stort potentiale i opbygning af et net af transportcentre som



det element i fremtidens transport, der kan sikre, at fremtidens godsstrømme kan flyde fleksibelt og effektivt. I transportcentret kan godset skifte fra den ene transportform til den anden – og når havnen er transportcentret, kobles skibet også på. Dermed kan havne spille en aktiv rolle, når det gælder om at opfylde ønsket om mere gods på skib og bane. De danske havne har erfaring i at drive transportcenter, og disse erfaringer og kompetencer skal der selvfølgelig trækkes på. Hertil kommer, at meget store godsmængder allerede går gennem de danske havne, og derfor opnår havnene også den kritiske masse, der skal til for, at driften af transportcentret bliver rentabelt, og for at skib og bane bliver konkurrencedygtige transportformer.

Skibene har godt fat i havnene, hvor de transporterer mere end 100 millioner ton. Men også for skibet er det afgørende, at godsmængden særlig på

det uniterede gods er tilstrækkelig stor til, at rederierne vælger at benytte netop den havn.

Godstransport på bane spås ingen lys fremtid. Andelen af gods, der transporteres med tog, er faldende, og det er svært at få operatører. Danske Havne mener, at der for at løse fremtidens transportopgave er brug for alle aktører. Derfor bør godstransport på bane ikke afskrives. For de danske havne er det vigtigt, at jernbanen fortsat føres til havnene.

Det er afgørende for Danske Havne, at det helt overordnede princip for alle transportcentre, hvad enten de er beliggende ved en havn eller ikke, er, at de fungerer på markedsvilkår, og at de er uafhængige af statslige subsidier. Der er fri næring i havnen, hvor alle operatører har fri adgang til at udbyde deres service. Det er afgørende, at alle transportcentre kan bruges af alle operatører på kommercielle og markedsbaserede vilkår.

Infrastrukturkommission og Tænketa

Transport- og energiministeren har nedsat en Infrastrukturkommission, som skal analysere det fremtidige transportbehov og komme med forslag og modeller til håndtering af den langsigtede udfordring, som landets samlede infrastruktur står over for indtil 2020/2030.

I sagens natur vil det være de statslige anlægsinvesteringer, som er fokus for Infrastrukturkommissionens arbejde. Det er dog væsentligt i udviklingen af fremtidens infrastruktur, at midlerne ikke udelukkende går til motorveje eller banelegemer. Danmark har kun en vis kapacitet, og derfor ser man også på nye måder at udvikle infrastrukturen. Et øget samarbejde mellem alle transportformer er kommet øverst på dagsordenen. Det kræver også udvikling af havne overalt i Danmark.

Transport- og energiministeren har også nedsat en Tænketa for godstransporten. Fremtidens

havn er ikke længere kun et kaj anlæg. Havnen er knudepunktet, hvor transportformerne mødes. Danske Havne har derfor længe set et behov for en helhedsstrategi for godstransporten. Alle transportformer skal ses i sammenhæng, og der skal tilskyndes til samarbejde, så Danmark også fremover kan være et af verdens mest effektive lande rent logistisk. Målet er ikke hverken at straffe eller begunstige den ene eller anden transportform. De skal derimod ses i sammenhæng. Afgiftsstrukturen og andre politisk bestemte incitament er må være målrettet dette samarbejde. ⚓

Ved du, at

- 80 ud af Danmarks 98 kommuner er havnekommuner
- der i alt er ca. 400 havne i Danmark
- 80 er aktive erhvervshavne





Åbenhed og terror

Havnen ligger centralt i byen. Den er transportknodepunkt, og det er her, vi går tur. Der er lystfiskere, rekreative områder, lastbiler, skibe og kraner. En havn er ikke en entydig størrelse – den er forretning og liv. Havnen tager mange initiativer for at åbne sig mod byen og er sig sit ansvar bevidst som en meget central del af bybilledet. Men uden forretning og skibsoperationer er der ikke noget liv i havnen. Derfor er havnen nødt til at skabe de rammer, som kræves, for at skibsfarten kommer til havnen.

Et afgørende initiativ er, at havnen lever op til reglerne om terrrorsikring. Og der er ikke noget valg, hvis havnen skal have anløb af de skibe, der er havnens livsnerve. At komme til en ikke terrrorsikret havn betyder, at skibet ikke kan anløbe andre havne. Derfor har alle danske havne kajafsnit eller terminaler, der er sikrede.

Formålet med reglerne er at bekæmpe terrorhandlinger mod skibe og havne og ved hjælp af skibe og gods samt forebyggelse af våbensmugling. Det betyder øget overvågning og indhegning af havnearealer. Det opleves som en lukning af den frie adgang til havnen, men det er nødvendigt at tænke på, at havnen er ejer af havneområdet og forpligtet til at handle forsvarligt.

Det er i alle havnes interesse, at man på verdensmarkedet ved, at det er trygt og sikkert at anløbe en dansk havn, og at danske havne lever op til reglerne. Danske havne kan servicere hele verdens skibsfart og hilser et åbent verdensmarked velkommen.

Som et led i bestræbelserne på at bekæmpe terror til søs vedtages stadig nye tilføjelser til det internationale regelsæt, som blev gennemført al-

Ved du, at

- Kystdirektoratet administrerer reglerne for terrrorsikring af havne
- Søfartsstyrelsen administrerer reglerne for skibe
- alle skibe på mere end 500 BT under dansk flag er sikret
- 300 danske havnefaciliteter er sikret
- der er udnævnt ca. 70 Port Security Officers, som står for havnesikringen

lerede for flere år siden i danske havne. Det er en meget stor opgave, havnene har påtaget sig. Det har kostet mange penge. Alene i sikringsudstyr, hegn etc. har havnene investeret ca. 150 millioner kroner. Til gengæld har havnene som tillægsgevinst fået en øget sikring mod tyveri.

Danske Havne har over for myndighederne lagt stor vægt på, at omfanget af sikring skal modsvare risikoen, så der ikke investeres og tages forholdsregler, der ikke matcher risikoen. Det har blandt andet ført til et fleksibelt regelsæt for de mindre havne, der ikke behøver at opretholde et ellers obligatorisk 24 timers beredskab ud over de perioder, hvor der rent faktisk er skibe i havnen.

Hvor reglerne tidligere kun fandt anvendelse på havne med internationale anløb, er der nu også krav om, at færger i indenrigsfart skal tage særlige forholdsregler. Det betyder, at de færgehavne også skal terrrorsikres, selv om ruten kun er ganske kort og går mellem to danske havne. †



Bjarne Mathiesen,
havnedirektør, Århus Havn

”Vi gør hver dag, hvad vi kan for at tiltrække nye kunder. Konkurrencen er dog

først og fremmest international, og vi kan i Danmark ikke i længden leve af at snuppe fra hinanden”

Havne i konkurrence

Havneloven

Havneloven er en god lov, der har åbnet mulighed for udvikling af havnene. Men også en god lov kan blive bedre.

Det var derfor et ønske, der delvist gik i opfyldelse, da Folketinget i juni 2005 vedtog en ændring af havneloven, der udvider de opgaver, en række havne må løse. Hermed fik de ni største danske havne adgang til på forsøgsbasis at udbyde f.eks. trosseføring, bugsering og lodsning. Men det er et krav, at havnene kan dokumentere, at opgaven ikke allerede løses tilfredsstillende.

Det er ikke i sig selv et mål for havne at udbyde skibs- og havnerelateret service. Derfor er det ikke forventningen, at billedet ændres i havne med effektive og konkurrencedygtige serviceudbydere. Men det kan være en mulighed, hvor det ikke fungerer optimalt, og hvor der er behov for, at havnene bidrager til en enkel, hurtig og billig kundebehandling enten alene eller i samarbejde med private eller offentlige serviceudbydere.

De skrappe økonomiske betingelser i forsøgsordningen vil de facto udelukke havnen fra at kaste sig ind i investeringerne: Tilladelserne gives for fem år, og de bortfalder, hvis selskabet har givet under-

skud tre år i træk. Det sidste kan man meget vel forestille sig i en etableringsfase og i en kapitaltungsbranche, hvor nogle eksisterende udbydere vil modstå tre års konkurrence ved at nedsætte priserne i den periode, forsøgsordningen løber. Ingen dansk havn har endnu søgt om dispensation.

Nok så vigtigt er det for Danske Havne, at mindre havne bør gives adgang til at pulje deres godsomsætning og danne et fælles serviceselskab. Dermed kan mindre havne, der har svært ved at tiltrække egnede operatører pga. den mindre aktivitet, effektivt løse opgaven i fællesskab og udnytte de ressourcer, der allerede er til stede, til fordel for kunderne.

Endelig er det et problem ved forsøgsordningen, at havneloven ikke giver havnene nogen mulighed for at dokumentere, at de på lige og fair konkurrencevilkår kan udføre en række tjenester i tilknytning til havnedriften effektivt og billigt.

Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at adgangen for havnen selv til at deltage i konkurrencen er væsentligt mere restriktiv end det, der var lagt op til i EU's forslag til øget adgang til at udbyde havnetjenesteydelser. I en række andre EU-lande er det lige omvendt havnen, der har monopol på at udbyde tjenesteydelserne, mens der i danske havne er fri adgang til at udbyde dem for alle – altså undtagen havnen selv.



Havneloven har som en særlov forrang for en del anden lovgivning, når havnen skal reguleres. Men det er ikke altid, at der er et hensigtsmæssigt samspil mellem de regler, som havnene også er omfattet af. Det gælder ikke mindst i forhold til skattelovgivningen, som er uklar i sine definitioner af, hvornår aktiviteter udløser skattepligt i havnene, ligesom det kan være tilfældet i forholdet til visse bestemmelser i lov om kommunernes styrelse. Det er vigtigt, at sådanne uklarheder og uhensigtsmæssigheder, hvor regelsæt er i konflikt med hinanden, afklares.

EU's havneservicepakke

Direktivforslaget om adgang til havnetjenesteydelser har nok været et af EU's mest udskældte forslag. Forslaget havde egentlig to ben: Det skulle regulere konkurrencen i havnen, og det skulle regulere konkurrencen mellem havne. Det sidste element druknede næsten i diskussionen af det første, hvor særlig forslaget om, at skibe, der selv kan håndtere deres gods i havn, skulle have adgang til det uden brug af stevedorer. Det fik havnearbejderne overalt i Europa på barrikaderne. Det førte også i sidste ende til, at hele forslaget blev forkastet. Beklageligt, fordi Danske Havne lægger vægt på det andet ben i forslaget, hvor Europas havne kunne få fælles spilleregler blandt andet gennem regler for gennemsigtighed i regnskaberne og regler for statsstøtte.

Havnenes omkostningsniveau

I EU's transportpolitik er der to grundlæggende ønsker: mere transport ad søvejen, og hver transportform betaler sine egne direkte og indirekte omkostninger. Der tales meget om etablering af de maritime motorveje, hvortil EU også vil yde økonomisk støtte. Hvis de ønsker fremmes, er det Danske Havnes opfattelse, at et naturligt sted at tage fat er i de udbredte brugerafgifter på vandet – herunder altså også farvandsafmærkning, isbrydning, oprensning og vedligeholdelse af vandvejene.

Udgiften til f.eks. isbrydning er en infrastrukturomkostning, der bæres af skibsfart og havne. Organiseringen af isbrydningen er fastsat ved lov, så skibe, der anløber dansk havn, og havnene inden for Skagen, tilsammen bidrager med godt tyve millioner kroner om året. Når der, som i de sidste ti år, ikke har været nævneværdig is i de danske farvande, er det et meget stort beløb for opretholdelse af beredskabet. Danske Havne har gentagne gange opfordret til, at der sker en evaluering af isbrydningen med henblik på en modernisering og effektivisering.

I Danmark er den "grå landevej" en opgave for det offentlige, hvad angår anlæg og vedligeholdelse af veje, snerydning, trafikregulering etc., mens den "blå landevej" i vid udstrækning er havnenes ansvar. Havnene skal derfor have en fair chance for at påtage sig denne opgave i form af indflydelse på





opgaven og dens løsning. Her kan det også være hensigtsmæssigt at skele til, hvordan andre lande i EU løser opgaverne både miljømæssigt og økonomisk, så de danske havne sikres rimelige og fair konkurrenceforhold.

Liberalisering af lodsvæsenet

Effektivisering og nye samarbejdskonstellationer står øverst på Danske Havnes ønsker til en styrkelse af den maritime transportkæde. Derfor er det også tilfredsstillende, at det er lykkedes at få vedtaget en ny lodslov, der konkurrenceudsætter de lodsninger, der starter eller slutter i dansk havn. Det betyder, at det statslige monopol kan udsættes for konkurrence. Havnene har en væsentlig interesse i det, da det er den samlede pris og kvalitet af transporten, der er udslagsgivende for, om og hvor skibene kommer til at sejle.

Det er naturligvis væsentligt, at sikkerheden opretholdes, og med et meget fintmasket net af bestemmelser sørger myndighederne også for, at lodserne har de nødvendige kvalifikationer, og at der altid vil være lods til rådighed for dem, der ønsker det. Ved at skabe en fair konkurrence er det håbet, at prisen falder, og dermed kan endnu flere tilskyndes til at tage lods, så uheld i danske farvande forhåbentlig kan minimeres.

Der er dog "malurt i bægeret" for de danske havne. Liberalisering af lodsloven bør have en afsmittende effekt på havneloven, sådan at havnene også kan få mulighed for enten alene eller i samarbejde med andre at deltage i lodsningerne til og fra dansk havn. Havnelovens dispensationsordning er på dette felt helt utilstrækkelig, idet der også i mindre havne findes ressourcer, der med fordel kan udnyttes til at effektivisere lodsningerne. ⚓

De miljømæssige udfordringer

Vedligeholdelse af vandvejene

Der er stor usikkerhed i de danske havne om, hvordan havnene kan varetage den vigtige opgave at vedligeholde og oprense sejlrender og havnebassiner, så adgangen til havnen sikres, og ulykker til søs kan undgås. Usikkerheden er opstået, fordi Miljøstyrelsen har overvejet at skærpe kravene til behandlingen af det havnesand, der renses op, det såkaldte sediment. Særlig kravene til håndteringen af det sediment, der ikke kan klappes til søs, har været krævet strammet langt ud over det rimelige og langt ud over de krav, som stilles til andre EU-havne.

Den allerbedste håndtering af det sediment, der renses op, er at lade det blive i havmiljøet ved at lægge det andetsteds på havbunden og således hjælpe sandet videre. De særlige retningslinjer for denne håndteringsmetode (klapning) blev indarbejdet i en klapvejledning i 2005. Danske Havne deltog i drøftelserne omkring klapvejledningen, som sikrer en fuldstændig miljømæssigt forsvarlig håndtering af sedimentet til søs. Herefter udestår, at der findes retningslinjer for det sediment, som enten på grund af mangel på egnet klappads eller på grund af indholdet af miljøfremmede stoffer skal tages på land.

Det har blandt andet betydet krav om, at det sediment, som lægges på kystnære depoter, fremover kun kan lægges på egentlige lossepladser. Materialet er ensartet, kendt i indhold, fordi det er analyseret på forhånd, og meget lidt belastet af miljøfremmede stoffer. Kilderne til belastning af sediment er helt overvejende fra virksomhedernes og kommunernes spildevand og overløbsbassiner. På grund af sedimentets karakter er det skudt langt over målet, hvis havnene skulle anlægge depoter som lossepladser. Det vil både med hensyn til de økonomiske res-

sourcer og mulighederne for at udlægge arealer til disse være samfundsøkonomisk uansvarligt.

Vedligeholdelse af infrastrukturen er i alles interesse. Det gælder også infrastrukturen til søs, hvor havnene er såvel driftsmæssigt som økonomisk ansvarlige for, at der sker en forsvarlig oprensning af sejlrender og havnebassiner. Derfor har Danske Havne lagt et meget stort arbejde i at forklare og vise, hvad der rent faktisk er tale om, ligesom Danske Havne har deltaget i de løbende udvalgsarbejder. Men arbejdet er gået overordentlig trægt, og det har bidraget til usikkerheden om den fremtidige havnedrift.

Danske havne handler driftsøkonomisk og miljømæssigt fornuftigt og er helt overbeviste om, at den måde man hidtil har håndteret sedimentet på, er fuldt ud forsvarlig. Det var derfor glædeligt, at Dansk Komite for Affald (Dakofa) udarbejdede en undersøgelse, der bekræfter, at sediment ikke er farligt affald, og at sedimentet helt overvejende er renere end den kompost, vi bruger i haverne, og det slam, vi udspreder på dyrkningsjord. Derfor er opbevaring i spulefelter en af de bedste håndteringsmåder.

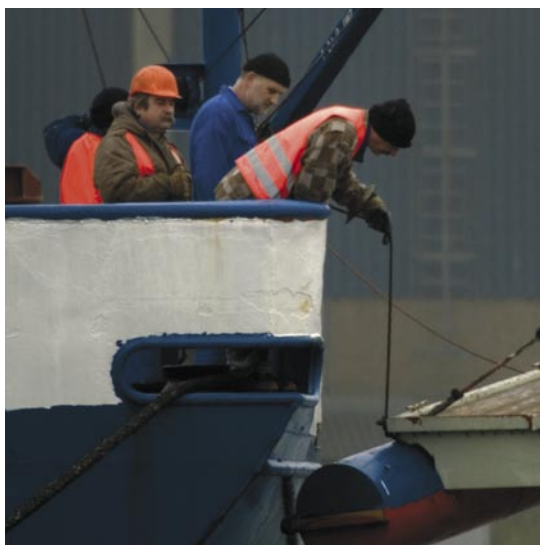
Danske Havne og flere medlemshavne gennemførte i april-juni 2006 en omfattende kampagne for at gøre opmærksom på havnenes synspunkter. Det er derfor glædeligt, at miljøminister Connie Hedegaard har meldt ud, at det er forventningen, at de eksisterende sedimentdepoter kan fortsætte, og at nye kan etableres på samme måde som hidtil. Det er også vigtigt, at ministeren har fremskyndet arbejdet,



**Carsten Aa, havnedirektør,
Odense Havn**

”Vi sætter en ære i, at vores havn drives efter de bedste miljømæssige principper.

Så forventer vi også, at miljøadministrationen handler fornuftig”





så havnene hurtigere kender de fremtidige betingelser, hvilket er essentielt for en effektiv havnedrift og sikkerhed til søs.

Stop forureningen ved kilden

Et gammelkendt og effektivt middel til at nedsætte de uheldige miljømæssige påvirkninger har altid været at søge at stoppe forureningen ved kilden. Danske havne, myndigheder og virksomheder har med succes gjort sig anstrengelser for at spore og eliminere forurenende udledninger til havnebassiner, som ellers kan medføre belastning af havnebassiner og havmiljø.

Det må derfor undre, at der er en utrolig langsommelighed i flere lande med hensyn til at få ratificeret de internationale konventioner, der særlig forbyder brug af den farlige tinforbindelse TBT til skibsmaling. Det er dog glædeligt, at Danmark gik i front og var det første land til at ratificere konventionen, og EU har taget et selvstændigt initiativ for forhindre skibe med TBT-holdig bundmaling i europæiske havne. Mest effektivt er dog, at de store malingsproducenter ikke producerer denne bundmaling, samt at ingen ansvarlige rederier benytter den.

Der er derfor begrundet håb om, at TBT er et stærkt aftagende problem. Men fokus bør fastholdes på, at ingen udleder miljøfremmede stoffer til havet. Selvom udledningerne er sket lovligt, kan det give havnen problemer, som havnen skal løse i forbindelse med f.eks. oprensning og vedligehold af sejlløb og havnebassiner.

Ved du, at

- danske havne renses 3 millioner m³ sediment op om året
- sediment er ikke farligt affald og er mindre forurenende end den kompost, der lægges i villahaver, eller slam, der bruges på dyrkbar landbrugsjord
- hvis vi lagde det på land, ville vi lave en 1x1 meter stor vold fra Aalborg til Frankfurt – hvert år

Affald

Danske havne modtager affald, der stammer fra skibenes drift, uden at der opkræves særlig afgift. Selvom det er en økonomisk og ressourcekrævende opgave for havnene, er det vigtigt, at intet skib får en grund til at smide affald i havet, når det gratis og nemt kan afleveres i havn. Da EU's miljøagentur EMSA gennemgik en lang række europæiske havnes affaldsordninger, kom de danske havne meget flot ud i undersøgelsen.

Herudover løser særlig fiskerihavnen en for samfundet væsentlig opgave ved at modtage de

ganske store mængder affald, som fiskerne "fanger" på havet. Det er først og fremmest affald fra skibe i international fart, boreplatforme og gamle fiskeredskaber, der efterlades på havet. Fiskerihavnene modtager uden udgift for fiskeren dette affald og sørger også for, at det behandles miljømæssigt forsvarligt i stedet for, at det ryger tilbage i havet. Opgaven koster mange penge, fordi havnene skal sortere affaldet og sørge for, at det forbrændes eller kommer på depot. Oveni skal havnen betale statsafgift på op til 375 kroner pr. ton. Det virker ikke rimeligt.

Det hører med til billedet, at flere fiskerihavne på eget initiativ har udviklet genanvendelse af fiskeredskaber, som ellers skulle deponeres.

Luftforurening

Forskere har peget på, at trafikens andel af Danmarks CO₂-udledning er omkring 25 pct. af den samlede udledning. Langt størstedelen kommer fra vejtrafikken og ikke mindst privatbilismen, og der gøres bestræbelser på at nedsætte udledningerne blandt andet ved katalysatorer og andre tiltag. Søfarten bidrager ikke så meget til udledning af CO₂ og er derfor – både pga. udledninger og pga. afstanden til menneskelige koncentrationer – et stærkt alternativ.

Udledninger til luften fra transport er dog drastisk nedsat de sidste ca. 15 år. Svovludledninger til luften fra transport er faldet med 70 pct. fra 1990 til 2003 ifølge Kommissionens opgørelser. CO₂ er dog stadig problematisk. Selvom udledningerne er faldet drastisk for det enkelte transportmiddel, er transportarbejdet steget. Det glædelige budskab er dog, at udslippet forudses at stige langt mindre end transportarbejdet.

For at nedsætte emissioner fra skibsfarten finder Danske Havne, at det er et skridt i den rigtige retning, at EU i flere omgange har strammet kravene til f.eks. brændstoffets indhold af svovl.

Der har været peget på, at skibe i havn bør have strøm fra land for at nedsætte emissionerne. Det er teknisk og økonomisk problematisk. Der findes ikke fælles, internationale standarder, så krav om, at havnene skal investere i meget dyre transformatorer, der ikke vil kunne bruges af alle, vil ikke være

økonomisk forsvarligt. Vejen frem må derfor være at reducere emissionerne ved kilden, nemlig ved at skibene anvender brændstof med lavt svovlindhold i havn og installerer røgrensningsanlæg om bord. Brændstof med lavt svovlindhold og røgrensningsanlæg har i modsætning til strømanlæg på land den fordel, at de også fungerer, når skibene er til søs. Samlet giver det mindre udslip, og investeringerne, der gennemføres på skibene, er betydeligt mindre, end hvis der skal investeres både i alle havne og på skibene.

Nødhavne

Ti danske havne er udpeget som nødhavne. Det er en direkte konsekvens af de tankskibsforlis, der har været ud for Bretagne og Spaniens nordkyst. Forlis med alvorlige konsekvenser for kysterne og havmiljøet.

Et skib i nød kan forsøge at søge læ, at kaste anker eller blive repareret til søs. Hvis det ikke er muligt, kan skibet blive henvist til en nødhavn. Det er "få hjælp at undgå en oliekatastrofe". Her er havnene en god mulighed, fordi de dels yder den beskyttelse mod vejr og vind, som ellers kan blive katastrofal for skibet, dels, at der i havnene er et beredskab samt er mulighed for, at myndighederne bedre kan komme skibet til undsætning.

Men når havnene stiller deres anlæg og beredskab til rådighed for at afværge en forureningsulykke, er det ikke rimeligt, hvis disse havne ikke får fuld kompensation for udgifterne til beredskab og for direkte og indirekte tab, når uheldet er ude. †



Havnen – en spændende arbejdsplads



En moderne erhvervshavn har, som alle andre produktions- og servicevirksomheder, en række afdelinger, funktioner og medarbejdere. Der er brug for alle, og havnen har mange spændende arbejdsopgaver.

Hvem tænker på, at kranførerne er den største medarbejdergruppe i havnen? Men der er mange andre, og viften af uddannelser er bred. For de fleste job i havnen gælder, at man skal kunne lide at have med mennesker at gøre, for der er kontakt med mange. Det er de søfarende om bord på



Mette Gregersen, receptionist/kontor-assistent, Associated Danish Ports A/S

”Jeg har en kontormæssig baggrund og er det første ansigt, man møder hos ADP.

Det er min vigtigste opgave at byde folk velkommen. Jeg beskæftiger mig med bogholderi, telefonpasning og mange forskellige opgaver i receptionen. Det giver mig store udfordringer hver dag. Jeg er også formand for vores personaleforening. En havn er en meget spændende arbejdsplads, hvor der hele tiden er aktivitet. Det er vigtigt at være et team, da alle er involveret i de mange opgaver, der er i forbindelse med anløb af et skib. Vi lever af at opfylde kundens behov, og derfor er det vigtigt på en havn, at man kan samarbejde.”



Gert Nørgaard, manager, Copenhagen Malmö Port (CMP)

”Jeg har en akademisk baggrund og arbejdede nogle år efter uddannelsen på

Handelshøjskolen i København. Da jeg startede i Danske Havne for snart 15 år siden, fandt jeg ud af, at havnebranchen er vildt spændende. Siden kom jeg til Københavns Havn og de sidste 5 år i CMP, som driver havneterminaler i København og Malmø med losning og lastning af skibe. Jeg er en slags direktionssekretær og arbejder med strategi og udvikling og internationalt branchesamarbejde. Jeg skal også vurdere, hvad ny lovgivning betyder for virksomheden.”

skibene, virksomhederne i havne, skibsmæglerne, lejerne, myndighederne, stevedorerne eller entreprenørerne. Det hele har et formål – at skabe de bedste betingelser for kunden.

Havnen ledes af en havnedirektør eller havnechef, som har en havneadministration med bogholderi, sekretariatsbetjening, markedsføring, løn og personale etc. bag sig.

Så er der en række maritime medarbejdere, hvoraf mange er søfarende, der er gået i land. Det



Søren Clemmensen, salgs- og marketingschef, Esbjerg Havn

”Jeg er shippingmand/speditør og har været vidt omkring hos skibsmæg-

lere, vognmænd og hos Falck. Men jeg var nødt til at komme tilbage til havnen, jeg havde ”havnefeber”. Den action og det ansvar, man står med, når et stort skib skal i havn, får adrenalin til at suse. Efter min ansættelse ved Esbjerg Havn har jeg skiftet den praktiske kasket ud med en mere administrativ. Min horisont er blevet væsentligt udvidet, jeg skal ikke kun fokusere på en virksomhed, men mange virksomheder etableret på havneområdet. Jeg har nu en endnu større kontakthænde, samtidig har jeg fået en spændende dialog også med mine tidligere konkurrenter. Det er et ansvarsfuldt og spændende job at være med til at præge dansk infrastruktur.”



Jan Bruun Pedersen, maritim chef, Hirtshals Havn

”Jeg har sejlet i den danske handelsflåde i international fart og i indenrigs-

færgerne. Men efterhånden ville jeg gerne være tættere på familien, og så er job i en havn perfekt. Jeg kan bruge min uddannelse, og det lugter da lidt af fisk. Jeg er også havnelods og sejler vores bugserbåd. Det maritime personale er havnens ansigt udadtil, vi er de første, skibene, fiskerne og besætningerne møder. Opgaverne er alsidige, og der er altid travlt. Men på en vagt kan man indimellem få lidt tid alene – det er også ligesom til søs.”



er især dem, der har kontakt til kunderne i det daglige. Selv om man har lyst til at komme ud at sejle og tager en maritim uddannelse, er det rart at vide, at der i havnen er en række spændende job, hvis man skulle få lyst til at gå i land.

Den tekniske stab i en havn er delt i en anlægsafdeling og en driftsafdeling. Den tekniske afdeling er beskæftiget med interne anliggender – det er f.eks. uddybning af havnen, kortlægning og renholdelse af havnen eller reparation af kranen. Der er



**Henrik Andersen, havnefoged,
Stubbekøbing Havn**

”Jeg har en maritim baggrund, været fisker og arbejdet i Fiskeridirektoratet.

Havnen betragter jeg lidt som min egen virksomhed, som vi skal drive bedst muligt. Vi er byens ansigt over for skibene og deres besætninger. Derfor skal vi også kunne hjælpe dem med alt muligt. Jeg løser selv mange administrative og håndværksmæssige opgaver. Det betyder også, at der er en god blanding af opgaver indendørs og udendørs. Der sker altid noget nyt. Men det vigtigste af alt er at være omgængelig – når vi er serviceminded, så får vi tilfredse kunder.”



**Jan Nielsen, kranfører, Associated
Danish Ports A/S - ADP A/S**

”Min far var på havnen, og han syntes, at det kunne være godt for sådan en lømmel som mig at komme ned på havnen. Jeg har prøvet noget ”i land”, men jeg kom hurtigt tilbage. Jeg kan godt lide det fysiske og afvekslende arbejde. Når man sidder i kranen, er det vigtigt at være en del af gængen, selv om man er alene deroppe. Det er vigtigt med tillid og samarbejde med havnearbejderne. Og man skal være en personlighed, der kan gå ind og træffe beslutninger og turde sige nej, hvis noget ikke er sikkerhedsmæssigt i orden. Jeg sætter pris på, at vores havn er socialt ansvarlig, og at vi har en uddannelsespolitik. Det er med til at gøre arbejdet spændende og udviklende og omgangen på havnen god.”

derfor brug for både ingeniører og håndværkere.

Så havnen er meget andet end havnearbejdere – som kun i ganske få tilfælde er ansat af havnen, men som regel hos kunder på havnen, nemlig dem, der står for håndtering af skibene, de såkaldte stevedorer.

I alt er ca. 3.000 personer ansat direkte i de danske havne, men mange havne har brug for nyt personale i takt med at, opgaverne ændrer karakter, eller personalet fratræder pga. pension eller nyt arbejde. †



**Niels Haurlev, driftsingeniør,
Kalundborg Havn**

”Jeg har en ingeniørmæssig baggrund og kommer fra et job hos Novo Nordisk. Hos

Kalundborg Havn har jeg brug for min kunnen på flere fronter. Jeg er dagligt i kontakt med mange mennesker og har både driftsmæssige og administrative opgaver. Opgaverne svinger fra store projekter i millionklassen til små opgaver, der sikrer den daglige drift. Endelig er det et stort plus, at jeg bevæger mig meget udenfor og ikke kun sidder på et kontor”

Ved du, at

- i 2004-2006 har Danske Havne blandt andet afholdt:
 - Tre havnekonferencer
 - Erfa-grupper om terrørsikring af havne
 - Temadag om administrative forhold
 - To kurser om ”Havnen i dag og havnen i morgen”
 - To temadage om terrørsikring
 - To temadage om miljøforhold
 - NordPIANC konference
 - Temadag om miljøledelsessystem
 - Temamøde om fiskeriforvaltning og udvikling af trafikhavneaktiviteter.
- Herudover er der mulighed for havnens ledelse og medarbejdere for at deltage i en række udvalg i Danske Havne.



Arbejdet i EU

ESPO

European Sea Port Organisation blev stiftet i 1993. Hele 23 lande er repræsenteret fordelt på 19 ordinære medlemmer og fire observatører. EU's udvidelse har således smittet af på ESPO's medlemskreds. ESPO's vigtigste opgave er at repræsentere den europæiske havnesektor i EU samt at samle information og viden til de nationale medlemmers eget

brug. ESPO er ofte naturlig høringspart for EU og er derfor et talerør, også danske havne kan anvende for at blive hørt tidligt i lovgivningsprocessen.

Danske Havne er en væsentlig bidragsyder til ESPO's politiske arbejde. Det er prioriteret i Danske Havne, at Danske Havne deltager aktivt i bestyrelse og en række arbejdsgrupper. Det sker ved aktiv deltagelse i møder og aktiviteter, ligesom Danske Havne stiller selvstændige forslag til udformning af ESPO's politik. Herudover sker den væsentligste påvirkning af EU's arbejde gennem direkte og regelmæssige kontakter til en række Europa-Parlamentsmedlemmer.

Ud over bestyrelse og forretningsudvalg, hvor Danske Havne er fast repræsenteret, deltager Danske Havne også i Transportkomiteen, Miljøkomiteen, Den Marine Komite, Statistik Komiteen og Arbejdsgruppen om havnesikring.

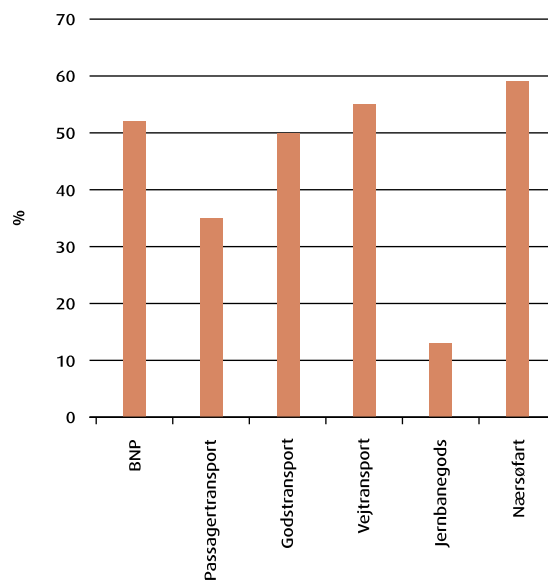


Anne E. Jensen,
medlem af Europa-Parlamentet (V)

”Det er ærgerligt, at vi med havnedirektivets fald i januar 2006 ikke fik åbnet

mere op for konkurrencen i de europæiske havne. For der er desværre mange hindringer for en fri og lige konkurrence mellem havnene. Traktatens regler om fri konkurrence gælder dog stadig, og uden anden lovramme er området nu overladt til EF-Domstolen. Jeg støtter derfor, at Europa-Kommissionen har genstartet diskussionen om en europæisk havnepolitik, og ser frem til konkrete forslag”

Prognose for væksten i transportaktiviteten 2000-2020 (EU-25)



Kilde: Europa-Kommissionen

Ved du, at

- 3.500 millioner tons gods går gennem EU-havnene årligt
- det svarer til 7,7 tons/indbygger

Danske Havnes fokus i EU-politikken

EU's havnepolitik skal indgå i en samlet strategi for godstransport

Debatten om Kommissionens Hvidbog om transportpolitik vil vise, om Kommissionen sætter vilje bag ønsket om mere søtransport og styrkelse af nærsøfarten. Danske Havne er også spændt på Kommissionens arbejde med en Grønbog om havnepolitik, som skal suppleres med regler for statsstøtte til havne. EU har allerede politikker for luftfart, nærsøfart, jernbane og vejtransport. Nu er det vigtigt at få formuleret havnepolitikken på en måde, så det anerkendes, at havnene er en integreret del af transportsektoren. Herudover er det også væsentligt, hvilke midler der tilføres Motorways of the Sea, og hvordan de tildeles. Det er en særskilt opgave at søge at sikre, at også danske havne kan komme i betragtning til støtte under disse ordninger.

Klare regler for offentlig støtte

Danske Havne har konstateret, at EF-Domstolen har accepteret statsstøtte til blandt andre flamske havne, og generelt er der accept fra domstolen af anden offentlig støtte fra delstater, regioner eller kommuner. Derfor er det også Danske Havnes opfattelse, at ekstern offentlig støtte i EU både er tilladt og meget udbredt i de europæiske havne. Danske Havne har flere gange påtalt denne konkurrenceforvridning i forhold til danske havne. Det er derfor velkomment, at Kommissionen vil forsøge at komme den unfair støtte til livs ved at opstille fælles regler for offentlig støtte. Håbet er så, at det kan ske inden for en overskuelig årrække.

Bedre miljømæssige rammer for at udvikle havnene

EU udstikker også de miljømæssige rammebetingelser for den fremtidige havnedrift. Det drejer sig blandt andet om vandrammedirektivet og dets konsekvenser for skibsfart, havne og sedimentopgravning. Danske Havne vil søge at sætte fokus på havnenes eksistens over for Europa-Parlamentarikerne og Europa-Kommissionen. Sigtet er at få særlige

regler for sedimenthåndtering i EU, så havnene også accepteres som arbejdspladser med aktivitet og deraf følgende påvirkning af omgivelserne.

Øget kommerciel frihed til havnene

Det er Danske Havnes mål, at havnene skal have fuld kommerciel frihed til at investere og indgå forretninger på kommercielle vilkår. Det indebærer også, at havnene skal kunne tilbyde alle former for serviceydelser relateret til havneaktiviteterne enten selv eller i samarbejde med andre.

Lettelse af de administrative byrder

I et forsøg på at minimere de administrative byrder for alle led i transportkæden har Danske Havne tillagt det stor vægt, at dataudvekslingen mellem myndigheder, skibe, havne og virksomheder strømlines, så man ikke blot opnår stor sikkerhed, men også kan minimere arbejdsbyrden ved blandt andet at undgå at rapportere de samme data til flere myndigheder. Derfor har Danske Havne været fortalere for enten et dansk system, eller allerhelst for et europæisk Safe Sea Net, så der kan skabes et fælles datakoordineringssystem. †

Ved du, at

- Europa-Kommissionen udsendte i 2001 Hvidbog om transportpolitik. Det blev forsøgt at koordinere sammenhængen mellem transportformerne. Hvidbogens mange konkrete forslag var et forsøg på at flytte trafik fra vej til jernbane og sø.
- Europa-Kommissionen har i 2006 revideret Hvidbogen. Det er stadig ønsket, at udvikling af transport på bane, vej, sø og luft skal ses i en helhed. Men Kommissionen har opgivet aktivt at gøre sø- og banetransport mere attraktiv ved at pålægge vejtrafik restriktioner og afgifter.
- Europa-Kommissionen i 2007 vil udsende en Grønbog om havnepolitik.





Om Danske Havne

Danske Havne bliver 90 år den 4. december 2007. Initiativet til dannelsen af en havnesammenslutning kom fra Købstadsforeningen i Danmark, der ved deres delegeretmøde samme år havde rejst ønsket om en forening. Ønsket var begrundet med, at der dels var behov for at skabe ensartet administration i danske havne, og dels var behov for at fastsætte havnetaksterne på fælles grundlag for at undgå konkurrence mellem havnene, dels var der et behov for at yde små havne teknisk assistance. Sammenslutningen af danske Havne blev i 2004 til Danske Havne.

Danske Havne står i dag over for større udfordringer og muligheder end for 90 år siden.

Danske Havnes idegrundlag

Med idegrundlaget "Transport for alle" udvider Danske Havne det velkendte begreb "havn" fra at være et geografisk afgrænset sted til havn som et dynamisk led i kæden for transport af passagerer, gods og fødevarer:

- Havne er transportcentre, der effektivt og hurtigt kobler skib og færge med terminal, jernbane, lastbil og personbil

Ved du, at

- Foreningen af danske Privathavne, der organiserer de danske privathavne, er associeret medlem.
- Danske Havne repræsenterer 98 pct. af den totale godsomsætning samt 95 pct. af den fisk, der landes i danske havne.

- Havne og deres samarbejdspartner er informations- og logistikcentre, der forbinder produktion og distribution med kunder og forbrug
- Havne deltager i transportcentre, konsumcentre, erhvervsbyggeri og havneservice
- Havne er attraktive arbejdspladser.

Danske Havnes mission

Medlemmerne kan forvente af Danske Havne, at

- vi arbejder for havnes interesser over for politikere, myndigheder og transportens organisationer i Danmark og EU
- vi synliggør havnes virke som centralt led i transportkæden
- vi skaber vilkår for udvikling af havne.

Blandt medlemmerne vil Danske Havne

- formidle viden og skabe rammer for vidensdeling
- styrke fællesskab mellem havne og grupper af havne.

Danske Havnes vision 2010

For at opfylde missionen vil Danske Havne arbejde på at:

- sikre medlemmerne afgørende politisk indflydelse
- opnå udbredt kendskab til havnenes muligheder hos transportkøberne og i offentligheden
- være en skabende kraft i transportkæden
- opbygge og vedligeholde et dansk og internationalt netværk, som sikrer medlemmer tidligt kendskab til alle væsentlige muligheder
- sikre havnenes muligheder og aktiviteter grundigt belyst i forskning og udvikling. ↕



Danske Havne har 75 medlemmer. Medlemshavnene fordeler sig organisatorisk som:

- kommunale havne (27)
- kommunale selvstyrehavne (22)
- aktieselskaber (8)
- anden organisationform (18)





Danske Havnes bestyrelse 2002-2007 og sekretariat

Formandskab



Formand
Borgmester
Uffe Steiner Jensen
Fredericia
(Valgt af gruppe C-havnene)



Næstformand
Havnebestyrelsesformand
Ole Lund-Hermansen
Nykøbing Falster
(Valgt af gruppe B-havnene)



2. næstformand
Havneudvalgsmedlem
Hans Lund
Skive
(Valgt af gruppe A-havnene)

Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe B-havnene



Havnebestyrelsesmedlem
Søren Clemensen
Randers



Borgmester
Iver Enevoldsen
Hvide Sande

Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe C-havnene



Rådmand
Anker Boye
Odense



Borgmester
Henning G. Jensen
Aalborg



Havnebestyrelsesformand
Niels Bach
Frederikshavn



Havnebestyrelsesformand
Kaj Schmidt
Thyborøn



Havnebestyrelsesmedlem
Peter Langager
Aabenraa



Havnebestyrelsesmedlem
Dan Madsen
Esbjerg

Bestyrelsesmedlemmer udpeget af KL



Havnebestyrelsesformand
Sten Drejø
Kalundborg



Borgmester
Erik Flyvholm
Thyborøn

Observatører i bestyrelsen



Udpeget af Foreningen af
danske Privathavne

Koncerndirektør
Niels Bergh-Hansen
DONG Energy



Udpeget af Danske
Havnes bestyrelse:

Havnedirektør
Svend Christensen
Aalborg (Sekretariatsudvalget)



Sekretariat



Direktør
Hans Berthelsen

Sekretariatschef
Tom Elmer Christensen

Konsulent
Helle Eckeroth

Vicekontorchef
Nete Herskind

Overassistent
Birthe Iwasiow

Kontakt

Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S
danskehavne@danskehavne.dk

Direktør Hans Berthelsen, e-mail: hab@kl.dk, telefon: 3370 3196
Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, e-mail: tec@danskehavne.dk, telefon: 3370 3256
Vicekontorchef Nete Herskind, e-mail: neh@danskehavne.dk, telefon: 3370 3369
Konsulent Helle Eckeroth, e-mail: hee@danskehavne.dk, telefon: 3370 3469 (på orlov til 1. august 2007)
Konsulent Jakob Svane, e-mail: jks@danskehavne.dk, telefon: 3370 3469 (fra 15. januar 2007)
Overassistent Birthe Iwasiow, e-mail: bgi@danskehavne.dk, telefon 3370 3137



Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S

Tlf: 33 70 31 37
E-mail: danskehavne@danskehavne.dk
www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-7848-920-3