

UDVIDELSE AF SØBY HAVN

Status februar 2023



Ærø har 24 maritime virksomheder og er dermed en væsentlig del af Det Blå Danmark.

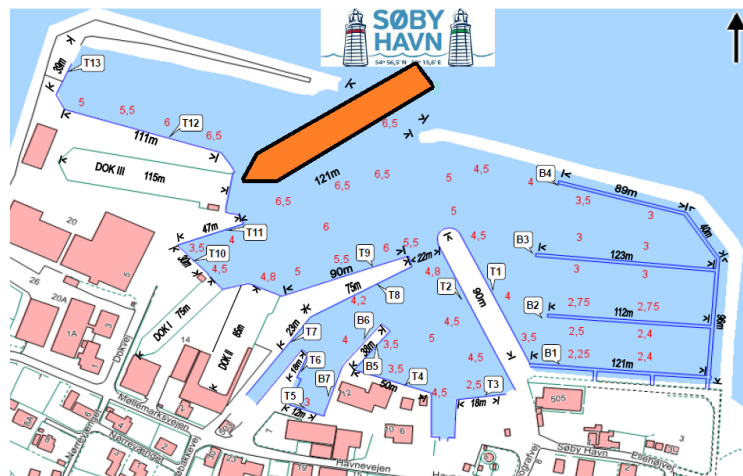
Øens centrum for de maritime virksomheder er Søby Havn, med blandt andet Søby Værft som øens absolut største private virksomhed og samtidig blandt landets største værfter.

Havnen adskiller sig fra de fleste andre danske erhvervshavne ved dens mange produktionsarbejdspladser. 350 arbejdspladser på Ærø er relateret til Søby Havn.

De maritime virksomheder konkurrerer på et internationalt marked, hvor skibene bliver større og større. Hvis ikke havnen udvikles i samme takt mister virksomhederne markedsandele. Et stærkt maritimt erhvervmiljø vil gå tabt med store konsekvenser for Ærø og Sydfyn.

Ærø Kommune har bevilliget 44 mio. kr. og staten bevilligede 75 mio. kr. via Finanslov 2019. På grund af en langvarig godkendelsesprocedure i EU-Kommissionen blev den formelle aftale med staten først indgået i juni 2021 - 2,5 år efter bevillingen. Søby Havn kunne således først igangsætte arbejdet i august 2021. Det kom i EU-udbud i starten af 2022. Men voldsomme prisstigninger på sten og jern har medført, at EU-buddet er annulleret.

Et tilrettet projekt, som opfylder Søby Havns minimumskrav, vil kræve yderligere 30 mio. kr. En budgetforøgelse på 26 %.



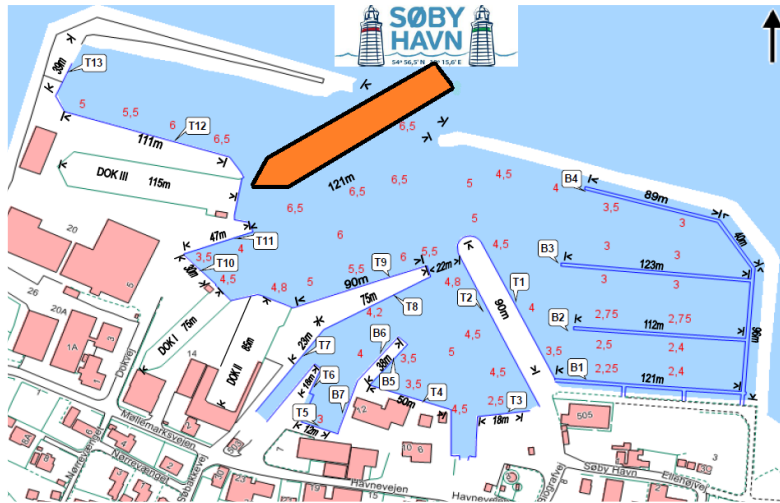
Indholdsfortegnelse

Udvidelsesplanerne.....	2
To løsningsforslag.....	4
Den socioøkonomiske effekt.....	5
Søby Havn i dag.....	5
Søby havn – uden en udvidelse.....	5
Søby havn – efter en udvidelse.....	5
Fuldskala scenariet.....	5
Halvskala scenariet.....	5
Udvikling for Ærø.....	6
Et internationalt marked.....	6
Innovative virksomheder.....	6
En central placering.....	6



Det maritimt relaterede erhverv på Ærø efterspørger en bedre infrastruktur i Søby Havn.

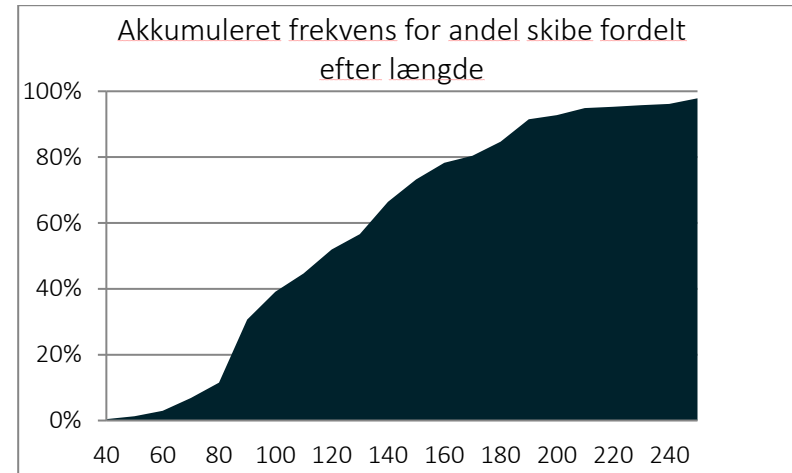
Konkurrencedygtige virksomheder mister omsætning og går glip af nye arbejdspladser, fordi havnen begrænser størrelsen på skibe, som kan anløbe havnen.



Figur 1 Skibene bliver større og større og virksomhederne efterspørger en større havn.

Virksomhederne opererer på et internationalt marked, hvor skibene bliver større og større. I dag udelukkes virksomhederne i at afgive tilbud på skibe på grund af havnens begrænsede kapacitet.

En markedsundersøgelse viser, at havnens virksomheder i dag kan afgive tilbud på cirka 45 % af det relevante marked i Østersøen. Med en ny havn og anløb af skibe på 160 m. kan de nå cirka 75-80 % af markedet for reparation og servicering af skibe i Østersøen (figur 2). Det giver mulighed for at byde ind et marked der er cirka 60-70 % større end i dag.



Figur 2: Akkumuleret andel af skibe i nærområdet (Indre danske farvande afgrænset af Skagerrak, Rendsburg i Kielerkanalen og farvandet omkring Bornholm). Stikprøve på 2 * 250 skibe.

En forøgelse af skibets længde fra 115 m til eksempelvis 150 m. medfører en væsentlig forøgelse af den samlede størrelse, da skibet bliver væsentligt bredere. Skibets vægt øges fra ca. 8.500 til ca. 18.000 Dwt. Denne mere end fordobling af skibstørrelsen bevirker naturligvis væsentligt mere arbejde pr. skib.

Udvidelsesplanerne

En udvidelse af Søby Havn er et traditionelt infrastrukturprojekt der skal gøre Ærø i stand til at modtage større skibe.

Alle anlægsomkostninger vedrører moler, kajanlæg og havnebassin.

Søby Havn har de seneste 10 år arbejdet på at sikre en havneudvidelse. I det følgende gives et kort overblik over arbejdet:

2014 : Ærø Kommune bevilliger 3 mio. kr. til forundersøgelser.

2015 : Tekniske forundersøgelser igangsættes.

2016 : VVM igangsættes.

2017 : Ærø Kommune bevilliger 41 mio. kr. til anlægsprojektet.

2018 : Staten bevilliger 75 mio. kr. via Finanslov 2019. Der var ansøgt om 100 mio. kr. Projektet tilpasses den nye anlægsøkonomi.

2021 : Statsstøtten bliver godkendt i EU-Kommissionen. Søby Havn kan påbegynde arbejdet. Projektet tilpasses pga. prisstigninger i ventetiden.

Der påbegyndes tekniske forundersøgelser. Opmålinger, geologiske undersøgelser, miljøprøver o.l.

2022 : Der annonceres et EU-Udbud på anlægsopgaven.

Udbuddet aflyses. Prisstigninger på mellem 25-65 % bevirker, at udbuddets mindstekrav ikke kan opfyldes.

Der laves en teknisk redegørelse over mulige løsninger. Dette bl.a. baseret på en markedsdialog med to danske entreprenører.



Eksempler på skibe der i dag tages ind til servicering og reparation i Søby Havn.

To løsningsforslag

Den tekniske redegørelse, udarbejdet af A1-Consult (Ingeniørfirma med speciale i havne- og vandbygning) i december 2022, fastslår, hvordan prisstigninger i 2022 har påvirket havneudvidelsen.

To af anlægsprojektets primære materiale – spuns og sten, er steget med mellem 28-65 % i 2022.

I redegørelsen ses denne tabel:

Materiale	Anslået pris, 2021	Anslået pris, 2022	Prisstigning i procent
Stålspuns	8,5 kr./kg	14 kr./kg	65%
Sten (Filter- og dæksten)	450-550 kr./m ³	575-790 kr./m ³	28% á 44%
Brændstof	10	16	60%
Inflation	-	-	8-10%
Leveranceproblemer	-	-	Kan ikke konkretiseres i en %




Det konkluderes også: ” at var udbuddet gennemført i 2021, så ville projektet kunne være realiseret indenfor den tilgængelige anlægssum”

Der er udarbejdet to forskellige løsningsforslag på baggrund af A1 tekniske viden og erfaring, men også på baggrund af en forudgående markedsdialog med to større entreprenører. De indgav begge et indledende tilbud i EU-udbuddet, og har derfor indgående kendskab til projektet.

De to løsningsforslag er udarbejdet med følgende afsæt:

- En havneudvidelse, der kan gennemføres for den nuværende økonomi. Dette kaldes ”Besparelserprojekt” i redegørelsen.
- En minimumsmodel, som rummer den nødvendige størrelse og udviklingspotentialer for virksomhederne. Denne model vil kræve yderligere 30 mio. kr. Dette svarer til en forøgelse af det samlede budget på 26 %. Dette kaldes ”Minimumsprojekt” i redegørelsen.

Denne tabel viser de primære forskelle mellem de to forslag:

	Nuværende Havn	Besparelserprojekt	Minimumsprojekt
			
Anlægssum [mio. kr.]	-	106	136
Myndighed mht. VVM*	-	OK	OK
Stoplængde [m]	105	170	210
Svajecirkel [m]	108	140	160
Uddybningskote i svajecirkel og kaj, T14 Eksist. kaj, T9 og T12 () [m]	-6,0 (-5,0)	-7,0 (-5,0)	-7,5 (-5,0)
Kaj [m] Eksist. kaj, T9 og T12 ()	- (211)	175 (211)	300 (211)
Bagareal inkl. kajgade Eksist. () [m ²]	- (5.000)	12.800 (5.000)	15.670 (5.000)
Flydebro [m]	-	115	-

Det er Søby Havns vurdering, at besparelserprojektet ikke vil give en fremtidssikret havn, der tilgodeser nuværende og nye virksomheders udviklingsmuligheder.

Den socioøkonomiske effekt

Søby Havn blev sidste gang udvidet i 2006 som en del af et Mål-2 projekt. Efterfølgende undersøgelse viser, at udvidelsen blev en stor succes for Ærø og Fyn. Den har skabt 70 nye private arbejdspladser og bevaret 40 arbejdspladser. Det er 4 gange så mange nye arbejdspladser, som havnen vurderede i 2006.

Søby Havns betydning for Ærø og erhvervseffekten af den planlagte havneudvidelse er i 2013 analyseret af Gemba Seafood Consulting og Syddansk Universitet. Analysen tager udgangspunkt i Danske Havnes model til værdisætning af havnes økonomiske effekt på og i lokalsamfund. Metoden er siden 2007 anvendt i mere end 20 havne.

Analysen tager afsæt i muligheden for at kunne etablere en 150 meter tørdok. Hvilket fortsat er muligt med minimumsprojektet

Søby Havn i dag

Oplandsanalysen viser, at den samlede omsætning, eller produktionsværdi fra erhvervsaktiviteterne, på Søby Havn er 560 mio. kr. (tal fra 2012).

Erhvervsaktiviteterne på Søby Havn beskæftiger tæt ved 350 årsværk. Siden undersøgelsen blev foretaget, er der etableret 1 ny produktionsvirksomhed – Nautic Wood på havnen.

Søby havn – uden en udvidelse

Udvides Søby Havn ikke, vil det ikke alene begrænse virksomhedernes udviklingsmuligheder, men også have alvorlige negative konsekvenser, i et konkurrenceudsat marked.

Analysen peger på, at Ærø vil miste arbejdspladser, såfremt havnen ikke udvides. I den samfundsøkonomiske konsekvensberegning beregnes et tab på 80 arbejdspladser.

Denne beregning forudsætter dog, at virksomhederne kan holde samme produktionsomsætning som i dag, men med en forøget omsætning per ansat.

Analysen tager således ikke højde for, at virksomhederne vil per automatik miste markedsandele som følge af større skibe.

Søby havn – efter en udvidelse

Analysen opererer med to fremtidsscenarier.

- Fuldskalascenarie: effektvurderingerne baseres på fuld udnyttelse af det vurderede potentiale.
- Halvskalascenarie: den forventede udvikling for beskæftigelse og omsætning indtræder kun i det halve omfang. Samt en fastholdelse af de nuværende øvrige aktiviteter på havnen.

Fuldskala scenariet

Analysen beregner, at der med udvidelsen kan skabes 231 nye og bevares 79 arbejdspladser – i alt 310 årsværk.

Produktionsværdien øges med cirka 400 mio. kr. Tilsvarende stiger de offentlige indtægter. De kommunale skatter øges med 35 mio. kr. /år.

Halvskala scenariet

Analysen viser at der ved halvskala-scenariet skabes 100 nye arbejdspladser og bevares 79 – i alt 179 årsværk.

Produktionsværdien øges med 90 mio. kr./år men skatteindtægten stiger med 13 mio. kr./år.

Udvikling for Ærø

Ærø og hele Det Sydfynske Øhav har en lang tradition for at have en betydelig andel af maritime virksomheder – også set i et nationalt perspektiv.

I begyndelsen af det 20. århundrede, hvor den danske handelsflåde for alvor blev grundlagt, var halvdelen af den danske handelsflåde indregistreret i Det Sydfynske Øhav, og værftsindustrien var et betydeligt erhverv for hele området.

I dag står de maritime virksomheder fortsat stærkt på Sydfyn og Ærø. Alene på Ærø eksisterer 24 virksomheder indenfor de maritime erhverv, hvoraf 18 er privatejede, mens 6 er indenfor brancher med offentlig drift/støtte som skole, museum, kommunalt rederi eller socialøkonomisk virksomhed.

Et internationalt marked

De maritime virksomheder på Ærø opererer de fleste på et internationalt marked og trækker omsætning til Danmark.

Den største virksomhed, Søby Værft har mange internationale kunder. Værftets ordnede arbejdsforhold, kvalitets-, miljøcertificeringer og korte/faste leveringstid på grund af 24-timers arbejde er væsentlige konkurrenceparametre for værftet.

Med en beliggenhed tæt på Kielerkanalen og indsejlingen til den indre del af Østersøen konkurrerer værftet primært med værfter fra Nordtyskland, Polen og de baltiske lande.

Får værftet med en ny havn mulighed for at tage skibe op til 150-160 m. vil den kunne servicere flere kunders fulde flåde. En klar konkurrenceforbedring i forhold til i dag, hvor rederne typisk skal finde andre værfter til de største af rederiets skibe.

Innovative virksomheder

Ærø Kommune har indsat verdens kraftigste el-færge i drift. Det er resultatet af et større udviklingsarbejdet støttet af EU.

Bilfærgen er på godt 4 MW og besejler ruten Søby-Fynshav. Den hidtil største færge er på 1 MW. Det er første gang der laves en el-færge med så stor rækkevidde. Det har stillet helt nye krav til design, teknik og ladeanlæg.

Skibet er tegnet af ærøske skibingeniører i Naval Architects, bygget på Søby Værft med en række lokale underleverandører. Nationale og udenlandske virksomheder har bidraget med specialviden i både udvikling og byggeri.

Projektet giver Ærø viden og en førerposition i markedet for el-færger, og understreger at øen rummer en lang række innovative virksomheder.

En central placering

Udover en lang tradition for at drive maritim virksomhed fra Ærø udspringer de mange virksomheder også af øens geografiske placering.

Nærheden til internationale sejlrunder er essentiel i konkurrencen om reparation og servicering af skibe. Store skibe vælger værfter, der ligger tæt på deres sejlroute, så de hurtigst muligt kan komme tilbage i drift. Konkurrenceparameteren er således ikke kun opgavens pris, men i høj grad beliggenheden, leveringstid og kvalitet.

Søby Havn ligger tæt på sejlrunderne gennem Storebælt og Kielerkanalen, som er verdens mest trafikerede kunstigt anlagte kanal med over 30.000 skibe / år.



Figur 3 Søby Havn ligger strategisk godt for maritime virksomheder, der opererer på et internationalt marked. Tæt på Østersøens ruter gennem Storebælt og tæt på Kielerkanalen - verden mest trafikerede anlagte kanal

Som eneste havn på Ærø ligger Søby Havn udenfor Natura2000-området "Det Sydfynske Øhav".

Farvandet udenfor havnen har en naturlig dybde på cirka 12-14 meter. Der skal således ikke etableres eller vedligeholdes en sejlrunde ind til havnen. Dybden minimerer den fremtidige drift, men fordyrer udvidelsen, idet molerne skal stå på dybt vand.