

**NIRAS**



# Nordjyllands Havne

*Deres betydning og potentiale*

Region Nordjylland  
Februar 2012

# INDHOLDSFORTEGNELSE

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>01</b> | <b>Indledning</b>                         | <b>3</b>  |
| 1.1       | Baggrund                                  | 3         |
| 1.2       | Formål                                    | 3         |
| 1.3       | Proces                                    | 3         |
| 1.4       | Sammenfatning                             | 4         |
| <b>02</b> | <b>Havnenes profil</b>                    | <b>8</b>  |
| 2.1       | Økonomiske nøgletal                       | 8         |
| 2.2       | Frederikshavn Havn A/S                    | 9         |
| 2.3       | Hanstholm Havn                            | 10        |
| 2.4       | Hirtshals Havn                            | 11        |
| 2.5       | Skagen Havn                               | 12        |
| 2.6       | Aalborg Havn A/S                          | 13        |
| <b>03</b> | <b>Betydning for erhvervsudviklingen</b>  | <b>15</b> |
| <b>04</b> | <b>Hovedaktiviteter</b>                   | <b>18</b> |
| 4.1       | Godstransport                             | 19        |
| 4.2       | Færgetrafik                               | 21        |
| 4.3       | Fiskeri                                   | 23        |
| 4.4       | Maritim service                           | 24        |
| 4.5       | Vedvarende energi                         | 26        |
| 4.6       | Krydstogtskibe og oplevelsesøkonomi       | 26        |
| 4.7       | Nye typer af ydelser                      | 27        |
| <b>05</b> | <b>Vækstpotentiale</b>                    | <b>29</b> |
| 5.1       | Nye markeder for maritim service          | 30        |
| 5.2       | Nordjylland som verdensmester i logistik  | 31        |
| 5.3       | Viden som vækstdriver                     | 32        |
| <b>06</b> | <b>Udvidelsesplaner og infrastruktur</b>  | <b>33</b> |
| 6.1       | Overblik over udvidelsesplanerne          | 33        |
| 6.2       | Investeringerne set samlet                | 36        |
| <b>07</b> | <b>Sammenhæng og myndighedernes rolle</b> | <b>38</b> |
| 7.1       | Specialisering og konkurrence             | 38        |
| 7.2       | Samarbejde?                               | 38        |
| 7.3       | Kommunernes rolle                         | 39        |
| 7.4       | Regionens rolle                           | 40        |
| 7.5       | Statens rolle                             | 41        |
| <b>08</b> | <b>BILAG – Ejerforhold</b>                | <b>42</b> |

# 01

## Indledning

### 1.1 Baggrund

Havnene i Nordjylland spiller en stor rolle for de samlede erhvervsaktiviteter i regionen. Som et centralt element i regionens infrastruktur udgør havnene en væsentlig rammebetingelse for erhvervsudviklingen i bred forstand. Ligeledes udgør havnene og deres tilknyttede virksomheder i sig selv en vigtig del af Nordjyllands erhvervsliv og beskæftigelse.

Region Nordjylland reviderede i 2011-12 Den Regionale Udviklingsplan (RUP). Med havnenes store betydning var det naturligt at se nærmere på havnene og deres potentialer for øget regional vækst. Derfor er indholdet i denne rapport anvendt som baggrundsmateriale for RUP. Dette falder også i tråd med det nordjyske Vækstforums intentioner formuleret i Vækstforums handlingsplan for 2010-2014, hvor der er sat fokus på det maritime område.

### 1.2 Formål

Formålet med arbejdet er at sætte fokus på, hvor og hvordan de store nordjyske erhvervshavne, Frederikshavn, Hanstholm, Hirtshals, Skagen og Aalborg kan medvirke til at skabe øget regional vækst i Nordjylland.

Samtidig skal denne rapport formidle havnenes rolle og udviklingsmuligheder for et bredere publikum, herunder især politikere og andre beslutningstagere.

Region Nordjylland har derfor bedt NIRAS undersøge, hvordan havnene bidrager i dag, hvad udviklingsmulighederne er, og hvordan deres fremtidige bidrag kan øges.

Analysen skal bidrage til en ny maritimt orienteret regional udviklingsindsats og igangsætning af konkrete projekter til fremme af havnene og deres bidrag til regionens udvikling.

### 1.3 Proces

Denne rapport er et produkt af en proces, hvor en række forskellige kilder ligger til grund for arbejdet. Materialet bag analyserne er således blandt andet fra:

- Personlige interview med havnedirektørerne for de fem Nordjyske erhvervshavne.
- Havnenes eget materiale inkl. analyser af deres betydning for lokalsamfundet.
- Data fra brancheorganisationen Danske Havne.
- Data fra Danmarks Statistik og andet baggrundsmateriale.

En stor tak til havnedirektørerne, der har bidraget med materiale, interview og kommentarer:

- Preben Reinholt (Frederikshavn Havn A/S),
- Mikkel Seedorff Sørensen (Frederikshavn Havn A/S)
- Birgitte Juhl (Hanstholm Havn),
- Jens Kirketerp Jensen (Hirtshals Havn),
- Willy B. Hansen (Skagen Havn), og

- Claus Holstein (Aalborg Havn A/S).

Selvom havnedirektørerne har leveret perspektiver til analysen, er NIRAS alene afsender af rapportens indhold og konklusioner.

*Igennem rapporten er havnene benævnt ved deres bynavn, som fx Frederikshavn i stedet for Frederikshavns Havn A/S.*

#### **1.4 Sammenfatning**

Region Nordjylland har fem erhvervshavne: Frederikshavn, Hanstholm, Hirtshals, Skagen og Aalborg. Havnene er meget forskellige. Det betyder sund konkurrence på nogle områder, og at de supplerer hinanden godt på andre.

Tilsammen gør havnene Nordjylland til et af landets vigtigste marine erhvervsområder. Fx er:

- Færgerne fra Frederikshavn og Hirtshals Europas bindeled til resten af det vestlige Norden.
- Hanstholm, Hirtshals og Skagen tilsammen landets førende område for landing og behandling af fisk.
- Aalborg et af landets største containerhavne og et logistisk centrum i det nordlige Danmark.

#### **Lokal betydning**

Havnene har enorm betydning for den økonomiske aktivitet i hele regionen. De er - måske bortset fra Aalborg - de altdominerende centrum for erhvervsaktivitet i deres lokalområde. Det giver sig fx udslag i, at de erhvervsaktiviteter, der har sit udspring i havnene

- Udgør 14-20 % af deres hjemkommuners skattegrundlag (bortset fra Aalborg med 7,5 %).
- Står for ca. 5 % af hele regionens værdiskabelse og arbejdspladser.
- Skaber lokale klynger af virksomheder, der knytter sig til havnen og er således grobund for lokal erhvervsudvikling.
- Understøtter store dele af Nordjyllands produktionserhverv med transportløsninger.

#### **Udvikling og potentiale**

Omkring årtusindeskiftet overgik havnene fra statseje til kommunalt eje enten i form af kommunale selvstyrehavne (Hanstholm, Hirtshals og Skagen) eller som aktieselskaber (Aalborg og Frederikshavn). Det har sat gang i en specialiseringsproces på havnene, der leverer stadigt bedre service på deres forskellige kerneområder.

Havnenes kerneområder har forskellige vækstmuligheder:

**Godstransport** forventes igen at stige efter en nedgang under finanskrisen. Nordjyllands havne har gode muligheder for at få del i denne vækst, og det kræver ikke umiddelbart de store nye investeringer i infrastruktur. For både gods via færge, stykgods og containergods er der fin kapacitet på havnene. Udover

mængderne kan omsætningen på godsområdet øges ved, at havnene øger værdien af transportarbejdet ved at levere smartere og mere komplekse videnbaserede logistikløsninger.

**Persontransport** ligger nogenlunde konstant i antallet af passagerer på færgerne, og der er ikke noget, der tyder på, at det billede ændrer sig væsentligt i de kommende år, men kapaciteten er der, hvis efterspørgslen vokser.

**Landing af fisk** har været nogenlunde konstante over de seneste ti år, men Skagen og Hanstholm har formået at øge andelen af udenlandske landinger. Mulighederne for vækst i omsætningen for håndtering af fisk består dels i at øge værdien af den fisk, der håndteres, dels i at øge mængden via fiskeopdræt og yderligere tiltrækning af udenlandske landinger. Der er i dag en samlet overskudskapacitet til landing og håndtering af fisk på de nordjyske havne.

**Maritim service**, inklusive servicering af borerigge og miljøservice til store fartøjer, har et stort men ubekendt vækstpotentiale særligt for borerigge fra Nordsøen og store skibe. Kun Hirtshals kan i dag tage store skibe og borerigge, men de andre havne med undtagelse af Aalborg har den fornødne infrastruktur i støbeskeen i forbindelse med ønskede havneudvidelser.

**Andre ydelser**, der kan supplere hovedaktiviteterne og dermed bidrage til at øge de samlede maritime erhvervsaktiviteter i Nordjylland, er bestemt også realistisk. Her kan fx peges på:

- Samarbejde om at tiltrække flere krydstogtskibe til regionen med fælles markedsføring af Nordjylland.
- Udslibning af vindmøller, hvor Aalborg og Hanstholm ser på mulighederne for et samarbejde
- Servicering af havvindmølleparker i området.
- Udlejning af arealer til opstilling af vindmøller.

Samlet set er der altså mange muligheder for at øge markederne for de nordjyske havne. Alle havnene er allerede i fuld gang med at se på, hvordan de hver især kan udnytte mulighederne. Spørgsmålet er, hvordan kagen samlet set gøres større for havnene i Nordjylland?

### **Investeringer i infrastruktur**

Alle fem havne har planer for infrastrukturinvesteringer. Mens Hirtshals og Aalborg ikke har de helt store projekter i støbeskeen, så har Frederikshavn (0,5 mia. kr.), Hanstholm (1,4 mia. kr.) og Skagen (0,3 mia. kr.) tilsammen planer for over 2 mia. kr.

Investeringerne skal først og fremmest sikre plads til store dybtgående skibe og borerigge samt udvide havnearealerne. Det er først og fremmest marine serviceydelser der skal forrente investeringerne. Det er imidlertid et spørgsmål er, om hvor omfattende investeringer markedet kan bære?

Samtidig peger havnene på en række infrastrukturprojekter i deres bagland i form af vej og bane investeringer, der vil øge havnenes tilgængelighed, og derved styrke erhvervsaktiviteterne på havnen.

### **Tværgående tiltag**

Udover ny infrastruktur kan muligheden for at udnytte vækstpotentialerne på nogen områder øges ved at tænke på tværs af havnenes aktiviteter.

Det gælder for **maritim service**, hvor der mangler viden om det samlede potentiale. Her kan Regionen bidrage med analyser af udviklingen i markedet for fx reparation og ophugning af borrerigge samt miljøservicering af store oceangående skibe. Det vil kunne bidrage til at sikre, at der kun foretages økonomisk bæredygtige investeringer i havnenes infrastruktur. Derudover er et muligt tiltag til at styrke den maritime service, at de virksomheder, der arbejder med området, pooler deres aktiviteter, herunder deres markedsføring, i en samlet nordjysk maritim klynge, sådan som det allerede er ved at ske på de enkelte havne. Endelig er der behov for at arbejdsstyrken opkvalificeres til at kunne arbejde med de nye og flere opgaver inden for maritim service.

Inden for **godstransport** er alle fem havne interesseret i at se på mulighederne for at øge godsomsætningen, men det fulde potentiale kendes ikke. Overordnet vil det være relevant for regionen at se på den samlede mængde gods, der transporteres ud af og ind i regionen i dag, samt fremtidens potentiale. Derudover vil en række konkrete tiltag kunne styrke transportområdet, fx at se på mulighederne for en ny feederrute for containergods fra Nordjylland i et samarbejde mellem flere af havene; at styrke intermodale løsninger gennem opgradering af jernbanenettet mellem havnene og videre sydpå; og at arbejde for en ny færge med gods fra øst (Gøteborg, Køge etc.) med distribution til regionens øvrige færgeruter.

**Øget vidensniveau** i ydelserne har også et potentiale for at øge havnenes omsætning. Nordjylland har en unik vifte af videninstitutioner på det maritime område, som giver gode samarbejdsmuligheder om udvikling af havnenes ydelser. Mange sådanne samarbejder er allerede etableret, fx:

- MARKIS, Maritimt kompetence- og Innovations Samarbejde, er et skandinavisk EU Interreg-projekt, der skal skabe vækst inden for "grøn søfart", hvori Nordjylland indgår med en række partnere.
- Hanstholms DanWEC om udvikling af bølgeenergi.
- Hirtshals' samarbejde med Nordsøen Forskerpark inden for fiskeri og akvakultur.
- Aalborgs Arctic Business Network for grønlandske og nordjyske virksomheder
- Aalborgs HUB North om vindenergi
- Aalborgs ErhvervsNetværk 9220 for lokale virksomheder omkring havnen

Dertil kommer samarbejde mellem lokale servicevirksomheder som Serviceteam Skagen Havn og det nye maritime center for optimering og drift, MARCOD, i Frederikshavn.

### **Myndighedernes rolle**

De offentlige myndigheder har en række muligheder for at styrke havnenes udvikling.

**Kommunerne** er som ejere helt centrale. De kan styrke havnenes forretningspotentiale ved dels at inddrage erhvervsinteresser i styringen og ejerskabet af havnene. Dels ved at sikre at havnenes investeringer er kommercielt bæredygtige. I den sammenhæng er det særlig vigtigt, at kommunerne sikrer sig, at der er tale

om økonomisk ansvarlige investeringer ud fra en markedsøptik, hvor private investorers vurderinger af rentabiliteten spiller en central rolle. Endvidere er det væsentligt, at der i beslutningerne bliver taget højde for, hvad der sker på markedet og hos konkurrenterne.

**Regionen** kan understøtte væksten på det marine område ved at gennemføre analyseprojekter til glæde for alle havnene, fx som nævnt inden for maritim service og godstransport, samt facilitere samarbejde mellem havnene inden for specifikke ydelser. Samtidig er det vigtigt at regionen har overblik over, hvad der er bedst for Nordjyllands marine sektor i sin helhed.

**Staten** opererer ud fra et nationalt hensyn og kan i det perspektiv styrke havnene i Nordjylland ved at binde dem sammen med det nationale transportnet gennem relevante infrastrukturinvesteringer.

Det er ikke altid muligt til at dele sol og vind lige i forhold til statslige havneinvesteringer. I et nordjysk perspektiv giver det mening at se de fem havne som en helhed og foretage strategiske valg ud fra havnenes fælles bedste. Det gælder for støtte til havnene såvel som for investeringer i infrastruktur, som kan forvride konkurrencen.

Endelig peges der fra fleres aktørers side på behovet for en yderligere liberalisering af det maritime marked, sådan at havnene i højere grad kan levere de ydelser, der er nødvendige for at understøtte havnens øvrige erhvervsaktiviteter.

# 02

## Havnenes profil



Havne er en kompleks forretning med en lang række erhvervsaktiviteter. De fem erhvervshavne i Nordjylland er med deres mange forretningsområder udgangspunkt for en væsentlig andel af regionens erhvervsaktiviteter. Fx:

- Landes og forarbejdes mere end tre fjerdedele af Danmarks samlede fiskelandinger på de nordjyske havne, og fiskeindustrien er en af de største industrier i regionen målt på arbejdspladser
- Gør færgetrafikken til Norge og Sverige samt Læsø, Færøerne og Island fra Hirtshals og Frederikshavn Nordjylland til et af de væsentligste transportknudepunkter i Danmark samt til et bindeled mellem hele det vestlige Skandinavien og resten af Europa
- Er Aalborg norddanmarks væsentligste oliehavn og den fjerdestørste containerhavn samt hele Danmarks forsyningsled til og fra Grønland
- Er der gode udviklingsmuligheder bl.a. inden for logistik og offshore service

Havnene er ejet af deres hjemkommune enten i form af kommunale selvstyrehavne (Hanstholm, Hirtshals og Skagen) eller som aktieselskaber (Aalborg og Frederikshavn). Havnene har en række overlap i aktiviteter, hvor de er konkurrenter, men hver havn har sin unikke kombination af ydelser.

I det følgende præsenteres de fem havne med fokus på to casehistorier fra hver havn udvalgt på baggrund af interview med havnedirektørerne. Casehistorierne giver ikke det komplette billede af havnenes aktiviteter, men det giver konkrete eksempler på, hvad de laver og hvordan de arbejder med at udvikle deres forretning.

En systematisk gennemgang af havnenes erhvervsaktiviteter i regionen kan findes i kapitel 4, mens bilaget til denne rapport uddyber en række forhold omkring havnenes ejerskab og juridiske grundlag.

### 2.1 Økonomiske nøgletal

De nordjyske havne har generelt en sund økonomi. En mærkbar nedgang i både omsætning og årsresultat som følge af finanskrisen er nu vendt, og havnedirektørerne ser overvejende lyst på fremtiden. Havnene har således alle præsenteret årsresultater med pæne overskud i 2010. De økonomiske nøgletal præsenteres i Tabel 1.



**Tabel 1: Havnenes økonomiske nøgletal for 2010<sup>1</sup> i mio. kr.**

| Nøgletal    | Frederikshavn | Hanstholm | Hirtshals | Aalborg | Skagen |
|-------------|---------------|-----------|-----------|---------|--------|
| Omsætning   | 50,2          | 29,9      | 60        | 111,5   | 30,2   |
| Årsresultat | 9,4           | 3,0       | 3,4       | 24,6    | 5,4    |
| Egenkapital | 167,8         | 129,2     | 337,3     | 328,9   | 242,9  |

<sup>1</sup> Tallene bygger på havnenes årsrapporter for 2010.

## 2.2 Frederikshavn Havn A/S

Hovedaktiviteter:

- Havnen får langt hoveddelen af sin omsætning fra færgedriften med ruter til Oslo, Gøteborg og Læsø.
- Frederikshavn har en veletableret klynge af marine servicevirksomheder, der tiltrækker reparation af skibe til havnen.
- Frederikshavn har udviklet en del miljøaktiviteter på havnen i form af modtagelse og håndtering af affaldsfraktioner til genbrug.
- Dertil kommer en række aktiviteter i den tilstødende Flådestation Frederikshavn.

### Case 1: Stærk maritim serviceindustri

"Frederikshavn har en række succesfulde servicevirksomheder, men det er afgørende for deres vækst og langsigtede overlevelse, at vi udvider havnen".  
Preben Reinholt, Direktør, Frederikshavns Havn A/S

Frederikshavn har på mange områder de førende virksomheder inden for maritim service i regionen. På trods af tabet af to skibsværfter har serviceindustrien overlevet centreret omkring havnens reparationsværft. Værftet har overlevet ved at operere med forholdsvis få ansatte og i stedet købe ekspertisen fra specialiserede servicevirksomheder, hvilket er afgørende for, at serviceindustrien har overlevet tabet af tung industri på havnen.

De marine servicevirksomheder har i en undersøgelse gennemført af havnen peget på, at hvis de skal vokste yderligere og overleve på lang sigt, er de afhængige af at kunne tage større skibe og borrhænge ind, hvorfor der er brug for bredere og dybere havnebassiner. Undersøgelsen er udgangspunktet for havnens nuværende udvidelsesplaner.

### Case 2: Udvikling af miljø- og genvindingsindustri

"Rederierne prioriterer i stigende grad at sikre en miljømæssigt forsvarlig ophugning af deres fartøjer".  
Preben Reinholt, Direktør, Frederikshavns Havn A/S

I Frederikshavn har de givet plads på havnen til, at Stena Jern & Metal A/S har kunnet etablere sig på havnen med behandling og sortering af genbrugsmaterialer i stor stil. Det kan være upopulært, fordi det ikke er

specielt kønt, men det er en fin forretning, der bl.a. giver mulighed for at tage store fartøjer ind til ophugning. Stena lever op til de stadigt strengere miljøkrav i lovgivningen, hvorfor man forventer at få en stadigt stigende andel af markedet.

### 2.3 Hanstholm Havn

Hovedaktiviteter:

- I de seneste år har havnen oplevet en voksende omsætning og succes som fiskerihavn.
- Havnen satser på en grøn profil bl.a. gennem udvikling af bølgeenergi og opsætning af vindmøller.
- Havnen og dens følgeerhverv er Hanstholms suverænt største arbejdsplads og dermed afgørende for hele byens udvikling.
- Havnen ønsker at gennemføre en stor udvidelse for at sikre fortsat erhvervsaktivitet i området.

#### **Case 1: Danmarks førende havn for konsumfisk**

” Vi ligger godt i forhold til fangstpladserne, og 2011 ser ud til at blive endnu et rekordår. Her er mange opkøbere, og fiskerne får højere priser her.”

Birgitte Juhl, Direktør, Hanstholm Havn

Hanstholm ligger godt i forhold til landing af fisk fra hele Nordsøområdet, men geografi er ikke nok. Afgørende for, hvor fiskerne lander deres fangst, er den pris, de kan afsætte den til. Hanstholm har efterhånden de fleste opkøbere af konsumfisk, hvilket bidrager til en højere pris. Samtidig har havnen investeret i nye faciliteter, herunder et nyt auktionshus bl.a. som følge af støtte med EU-midler.

Havnen har stor fokus på service og er nu gearet til at servicere fiskelandinger 24 timer i døgnet. Samtidig har fiskeauktionen satset på effektivisering, sådan at handlerne kan afvikles hurtigt, hvilket er til stor fordel for alle parter.

#### **Case 2: Vindenergi**

”Hanstholm havn ønsker en grøn profil og ser endda gode muligheder for at tjene penge på den”.

Birgitte Juhl, Direktør, Hanstholm Havn

Opsætning af vindmøller kan generere mange typer af aktiviteter på havnen i Hanstholm. Havnedirektør Birgitte Juhl peger på fire forskellige vindmøllerrelaterede aktiviteter på havnen:

1. Hanstholm satser på at være centrum for udskibning af vindmøller til etableringen af den nye Jammer Bugt offshore vindmøllepark.
2. I samarbejde med Aalborg Havn A/S arbejder Hanstholm på at være offshore udskibningshavn.
3. Testvindmøllerne til Østerild plantage skal fragtes via Hanstholm.
4. I forbindelse med en planlagt havneudvidelse vil Hanstholm opføre vindmøller på de nye moler.

## 2.4 Hirtshals Havn

Hovedaktiviteter:

- Havnen opnår størstedelen af sin omsætning fra færgeaktiviteter, der trækker omkring 120.000 lastbiler og 2 mio. passagerer igennem Hirtshals hvert år.
- Fiskeriet har i Hirtshals været for nedadgående, men havnen har et aktivt auktionshus og flåde af kuttere og har intensiveret samarbejdet med Nordsøen Forskerpark.
- Hirtshals har en bassindybde, der gør den i stand til at håndtere store borerigge og dybtgående skibe, hvorfor en stor Maersk borerig netop er blevet serviceret på havnen.

### Case 1: Havnen som vækstcenter for lokale erhverv

*"Havnen er først og fremmest et vækstcenter for erhvervslivet, og havnedrift handler derfor om at skabe større omsætning og nye aktiviteter for det lokale erhvervsliv".*

Jens Kirketerp Jensen, Direktør, Hirtshals Havn

For at fremme erhvervsudviklingen på havnen har havnen arbejdet med at udvikle og facilitere netværk mellem de erhverv, der har aktiviteter på havnen. Samarbejde i netværkene betyder, at havnen kan tiltrække en større samlet portefølje af aktiviteter.

Fx har netværket, Off-shore Base Hirtshals, ført til, at Hirtshals har tiltrukket den første borerig til service i Nordjylland i form af Maersks Guardian – et marked Esbjerg ellers hidtil har haft monopol på i Danmark. Servicingen af Maersk Guardian har betydet 1.600 beskæftiget på havnen i ca. tre måneder, hvilket ikke kun har været et boost for virksomheder på havnen, men for marine servicevirksomheder i hele regionen samt for lokale restauranter og hoteller.

### Case 2: Succesfuld færgehavn

*"Placering af færger handler om attraktiv geografi og den fysiske indretning af havnen".*

Jens Kirketerp Jensen, Direktør, Hirtshals Havn

Hirtshals ligger godt i forhold til færgetrafik til Norge og Nordatlanten. Det har havnen understøttet med investeringer i havnens infrastruktur og udviklingen af et lokalt transportcenter i havnens bagland. Tilsammen har det tiltrukket nye færgeruter, der gør, at Hirtshals har oplevet stor vækst på området over de seneste år.

Tendensen i branchen er, at færgeruterne samler sig for at udnytte synergimuligheder, på trods af at færgeoperatørerne er konkurrenter. Fx har vognmændene mulighed for at parkere en lastbiltrailer, der kan samles op senere og køres på færgen til en anden destination, end den første lastbil havde. Operatørerne bestemmer frit, hvor de placerer deres ruter, så havnene må fokusere på at stille de bedst mulige faciliteter til rådighed.

## 2.5 Skagen Havn

Hovedaktiviteter:

- Skagen er landets største havn for fiskelandinger og er specialiseret i pelagisk fisk.
- Fiskeriet betyder, at 1.500-2.500 containere med fiskemel årligt transporteres fra havnen med tog, samt en væsentlig udskibning af fiskeolie.
- Med Karstensens Skibsværft A/S har Skagen en succesfuld værftsaktivitet med udvidelsesplaner.
- Havnen modtager krydstogtskibe og er således en del af den stærke lokale oplevelsesøkonomi.

”Vi plejer at sige, at Skagen er Sveriges største fiskerihavn. Vi får stort set alle svenske landinger”.  
Willy B. Hansen, Direktør, Skagen Havn

### **Case 1: Danmarks største fiskerihavn**

Skagen har formået at etablere sig som Danmarks største fiskerihavn målt på omsætning i både ton og værdi. Det har de opnået ved ikke blot at tiltrække danske landinger – de får fx alle dansk sild – men også irske, skotske, norske og svenske landinger. Mere end 50 % af fiskelandingerne kommer fra udlandet, bl.a. en meget stor procentdel af de svensk fangede fisk fra Østersøen og stort set alle trompetfisk fanget syd for Irland.

Succesen er opnået via havnens gode geografiske placering og et højt serviceniveau på havnen, samt først fremmest de rette priser på auktionen. Havnen har fokuseret på gode faciliteter til de største pelagiske fiskefartøjer samtidig med, at aktørerne på havnen har udnyttet de mange synergieffekter som fx produktionen af fiskemel og -olie. Havnedirektør, Willy B. Hansen, understreger at ”det har været altafgørende at vi har uddybet bassiner til 9 meters dybde; og det har ikke været billigt!”.

”Havneudvidelsen var planlagt i to etaper men pga. finanskrisen fik vi kun gennemført den første. Nu er vi klar til at gå i gang med etape 2.”  
Willy B. Hansen, Adm. direktør, Skagen Havn

### **Case 2: Havneudvidelse 1 og 2**

Skagen Havn blev i 2007 færdige med en udvidelse af havnen til ca. 100 mio. kr., heraf 20 mio. kr. til nye kajanlæg. Udvidelsen har været vigtig for den positive udvikling i havnens omsætning de seneste år; ikke kun for fiskeriet, men bl.a. også for Karstensens Skibsværft og besøg af krydstogtskibe. Både skibsværftet og krydstogterne efterspørger nu større havnefaciliteter for at kunne øge aktivitetsniveauet. Udvidelsen har imidlertid ikke været en entydig succes, idet finanskrisen har betydet, at havnen stadig står tilbage med tomme uudnyttede nye havnearealer, og at udvidelsens etape 2 blev udsat. Nu planlægger havnen imidlertid 2. etape, hvilket bl.a. vil betyde, at de uudnyttede arealer vil blive mere attraktive.

## 2.6 Aalborg Havn A/S

Hovedaktiviteter:

- Klart den største havn i regionen med den højeste omsætning og det største antal beskæftigede. Dertil kommer de to privatejede havne, henholdsvis Aalborg Portland og Vattenfall, der driver Nordjyllandsværket. Sammenlagt har de tre havne en omsætning, der er næsten lige så stor som de fire andre havne tilsammen.
- Samtidig er Aalborg Havn den havn, der har den bredeste vifte af forretningsområder og ydelser først og fremmest inden for logistik.
- Aalborg Havn A/S er Nordjyllands største oliehavn og containerhavn. Containertrafikken udgør med Grønlandstrafikken og feederrute til Rotterdam ca. 75.000 TEU (standardstørrelse containere) årligt.
- Siemens Wind Power producerer ca. 4.000 vindmølle vinger årligt, og en stor del udskibes via Aalborg havn. En klynge af virksomheder indenfor vindenergi er tilknyttet havnen.
- Aalborg er en af Danmarks væsentligste oliehavne med distribution til det meste af Jylland.

### **Case 1: Danmarks intelligente havn**

”Danmarks Intelligente Havn – Stærk på logistik og samarbejde” er Aalborg Havns slogan og målsætning. Logistikydelse skal styrkes gennem strategiske samarbejder, der kan øge værdien af den service, havnen leverer til sine kunder. Dertil har havnen indgået en række samarbejder i form af Arctic Business Network for grønlandske aktiviteter, HUB North om vindenergi, ErhvervsNetværk 9220 for lokale virksomheder og Center for Logistik, CELOG, på Aalborg Universitet. Videndeling er en integreret del af havnens måde at drive forretning på.

Fx er der installeret et trafikstyringsystem på havnen, der monitorerer al trafik til og fra havnen i form af typer af køretøjer, og hvem der bruger havnen hvornår og hvor meget. Informationen understøtter kundernes logistik og er et produkt af samarbejdet med ingeniører på universitetet.

### **Case 2: Satsning i Grønland**

*”I Grønland er der et stort potentiale i råstofudvinding med en drastisk forøgelse af aktivitetsniveauet til følge. Det er Grønland nødt til at være i gear til. Råstofudvinding i stor skala vil smitte af på havnen og hele Nordjylland.”*

Claus Holstein, Direktør, Aalborg Havn A/S

Aalborg har et særligt forhold til Grønland – ikke kun havnen, men hele byen. Havnen styrker forholdet yderligere ved at udvide aktiviteterne i forhold til Grønland, hvor Aalborg Havn A/S i øjeblikket er med i en udvidelse af havnen i Nuuk. Igen dukker fokus på logistik og samarbejde op ved, at Aalborg Havn A/S arbejder på at facilitere samarbejde mellem lokale såvel som internationale aktører i Grønland. Satsningen i Grønland skyldes potentialet i landet i forbindelse med stadigt flere aktiviteter inden for mineral- og olie-/gasområdet, der kan føre til en enorm vækst i hele det grønlandske samfund. Aalborg Havn A/S

arbejder på at være på forkant med udviklingen i Grønland og kan på den måde være med til at skabe den til fordel for både Aalborg og Grønland.

# 03

## Betydning for erhvervsudviklingen



Havne er en generator for erhvervsaktiviteter og beskæftigelse af stor betydning for havnenes lokalområde samt for hele regionen. Havne er knudepunkter for trafik og erhverv, der rækker langt ud over havnenes egne aktiviteter som virksomhed. Derfor er det værd at se på havnenes samfundsøkonomiske betydning.

Den samlede oversigt over havnenes betydning for deres lokalsamfund ses i **Tabel 2**. Havnenes lokale økonomiske betydning understreges af den procentdel af hjemkommunernes skattegrundlag, der leveres af erhvervsaktiviteter på havnen.

**Tabel 2: Omsætning, beskæftigelse mv. i de fem havne**

| Havnens bidrag                       | Enhed    | Frederikshavn <sup>1</sup> | Hanstholm <sup>2</sup> | Hirtshals <sup>3</sup> | Skagen <sup>4</sup> | Aalborg <sup>5</sup> | I alt <sup>6</sup> |
|--------------------------------------|----------|----------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|--------------------|
| Godsomsætning(2009) inkl. fisk       | 1000 ton | 2.356                      | 476                    | 1278                   | 617                 | 2.880                | 7.607              |
| Virksomheder tilknyttet havnen       | antal    | 100                        | n.a.                   | 90                     | 130                 | 55                   | 375                |
| Direkte beskæftigede                 | personer | 1.553                      | 969                    | 1.415                  | 1.361               | 1.894                | 7.192              |
| Afledt beskæftigede                  | personer | 948                        | 636                    | 1.308                  | 981                 | 1.390                | 5.263              |
| <b>Total beskæftigede</b>            | personer | <b>2.501</b>               | <b>1.605</b>           | <b>2.723</b>           | <b>2.342</b>        | <b>3.284</b>         | 12.455             |
| Afledte indkomstskatter              | mio. kr. | 305                        | 278                    | 393                    | 275                 | 499                  | 1.750              |
| Pct. af hjemkommunens skattegrundlag |          | 15,3 %                     | 12 %                   | 19,3 %                 | 13,8 %              | 7,6 %                | -                  |
| <b>Total produktionsværdi</b>        | mio. kr. | <b>2.504</b>               | <b>2.572</b>           | <b>4.322</b>           | <b>2.957</b>        | <b>3.961</b>         | 16.316             |

1 Frederikshavn Havn A/S – Havnenes betydning for lokalsamfundets og oplandets erhvervsudvikling og økonomi, 2007.

2 Hanstholm Havn . Oplandsanalyse 2010 – betydning for oplandet.

3 Hirtshals Havn – Den erhvervsøkonomiske betydning, 2008.

4 Skagen Havns erhvervsøkonomiske betydning for lokalsamfundet, 2008.

5 Aalborg Havn A/S – Betydning for erhvervsudviklingen i Nordjylland, 2008.

6 Tallene er fra forskellige år og er derfor ikke helt sammenlignelige

For havnene er der generelt nem adgang til rekruttering af kvalificeret arbejdskraft bl.a. pga. af lukning af en række andre større arbejdspladser i regionen. Derfor bliver vækst på havnene direkte overført til en forøgelse af den lokale beskæftigelse.

Som det fremgår af nedenstående Tabel 3, er havnene også et væsentligt element i hele den regionale økonomi. Erhvervsaktiviteterne på havnene står således for ca. 4,3 % af beskæftigelsen i regionen og ca. 6 % af den samlede værdiskabelse. Herudover er havnenes funktioner essentielle for en lang række virksomheders eksport og afsætning af varer.

**Tabel 3. Havnenes økonomiske betydning for regionen**

|                               | De fem havne | Regionen | Havnenes andel, pct. |
|-------------------------------|--------------|----------|----------------------|
| Virksomheder, antal           | 375          | 33.487   | 1,1                  |
| Beskæftigelse, antal personer | 12.455       | 292.095  | 4,3                  |
| Produktion (mio. kr.)         | 16.316       | 271.443  | 6,0                  |

Havnenes udvikling er vigtig for Nordjyllands erhvervsudvikling såvel som for de afledte arbejdspladser og skattegrundlaget. Særligt i regionens yderområder målt som afstand til Aalborg spiller havnene en afgørende rolle for de lokale erhvervsaktiviteter og dermed private arbejdspladser.

Ud over aktiviteterne på selve havnen muliggør havnene en lang række andre aktiviteter i Nordjylland. Først og fremmest er en lang række nordjyske virksomheder afhængige af tilgængeligheden til havnene. Det gælder fx Siemens, der årligt producerer i omegnen af 4.000 vindmøllevinger i Aalborg med henblik på direkte udskibning fra havnen. En god havneforbindelse er ekstremt vigtigt for vindmølleproducenter og kan være afgørende for at holde produktionen i Danmark. Det skyldes, at kun en lille del af de samlede omkostninger forbundet med en vindmølle udgøres af arbejdskraften under produktionen, mens en langt større andel af udgifterne udgøres af logistikken. Derfor kan det betale sig for Siemens at blive i Aalborg på trods af de høje lønudgifter i Danmark, så længe adgangen til havnen er optimal.

Havnene har også en helt naturlig betydning for antallet af besøgende i Nordjylland som følge af færgeruterne. Fx vurderer Frederikshavn, at de besøgende, der kommer gennem havnen via færge, giver en samlet omsætning i Nordjylland på 1.146 mio. kr., hvilket genererer ca. 1.600 job i regionen<sup>1</sup>. Et tilsvarende tal kan være tilfældet for færgerne i Hirtshals. Dertil kommer en symbiose mellem havnene og oplevelsesøkonomien i form af besøgende på selve havnene.

I et regionalt perspektiv kan man se havnene som erhvervs-klynger, hvor infrastrukturen samt funktioner som fiskeauktionshuse, færger og værfter tiltrækker en lang række følgevirkninger, der placerer sig i og

---

<sup>1</sup> Frederikshavn Havn A/S – Havnenes betydning for lokalsamfundets og oplandets erhvervsudvikling og økonomi



omkring havnen. Disse klyngedannelser udgør på regionalt plan et netværk af marine funktioner, der både konkurrerer med og supplerer hinanden.

Erhvervene har naturligt samlet sig i klynger i omkring havnene, fordi de alle på den ene eller anden måde er afhængige af den infrastruktur, havnen stiller til rådighed. Det giver derudover særligt to konkurrencemæssige fordele at være samlet. Enten fordi mange af den samme type virksomheder er samlet på samme sted, som fx færger, der bruger samme kajanlæg i Hirtshals og Frederikshavn. Eller fordi virksomhederne er dele af den samme værdikæde, som redere, værfter og virksomheder, der servicerer fartøjerne. Eller af begge årsager som de erhvervsdrivende involveret i landing, auktionering, indkøb og forarbejdning af fisk i Hanstholm og Skagen. Betydningen af klyngedannelsen understreges ved den øgede specialisering af havnene i Nordjylland over det seneste årti.

Havnene har en mulighed for at øge værdiskabelsen ved at tænke klyngetanken endnu bredere og inddrage flere led i værdikæden. Det kan være ved at øge værdien af aktiviteterne på havnen ved at tilføje en højere grad af videnbaserede aktiviteter, som fx med videntcenteret om fisk og fiskeri i Hirtshals, eller med samarbejdet med Aalborg Universitet om levering af mere komplekse kundespecifikke logistikløsninger.

# 04

## Hovedaktiviteter



De traditionelle hovedaktiviteter på de nordjyske havne er godstransport, fiskeri og færgetrafik, men andre aktiviteter som offshore maritim service og udskibning af vindmøller har bidraget til at brede paletten af aktiviteter ud. Tidligere havde alle havne en blanding af fiskeri, færgeruter og værftsaktiviteter med undtagelse af Aalborg, der først og fremmest er en godshavn. Nu giver specialiseringen sig udslag i koncentration af bestemte aktiviteter på de enkelte havne, hvilket fremgår af Tabel 4.

**Tabel 4: Fordeling af hovedaktiviteter på de nordjyske havne**

| Aktivitetstyper           | Aalborg | Frederikshavn | Hanstholm | Hirtshals | Skagen |
|---------------------------|---------|---------------|-----------|-----------|--------|
| Fiskeri                   | -       | -             | +++       | ++        | +++    |
| Færgetrafik inkl. ro/ro   | -       | +++           | -         | +++       | -      |
| Container                 | +++     | -             | -         | -         | +      |
| Flydende bulk             | +++     | ++            | +         | +         | ++     |
| Fast bulk                 | ++      | ++            | ++        | ++        | ++     |
| Stykgods og projektlaster | +++     | +             | +         | +         | -      |
| Maritim service           | +       | ++            | +         | ++        | ++     |
| Krydstogtskibe            | ++      | -             | -         | -         | ++     |

Indikatorer: - slet ikke, + meget lidt, ++ i nogen grad, +++ i høj grad

Frederikshavn, Hanstholm, Hirtshals og Skagen har alle ét forretningsområde, som udgør langt over 50 % af deres samlede omsætning (aktiviteterne med tre krydser). Her adskiller Aalborg sig ved at have en mere differentieret forretning med mindst tre store forretningsområder i form af containertrafik, flydende bulk (olie) samt stykgods og projektlaster af forskellig art, herunder vindmøllevinger.

Efter havnene blev til selskaber, har alle de nordjyske havne været igennem en proces, hvor de har skullet skabe deres egen identitet som forretning. Traditionelt har de statsejede havne leveret et bredt udvalg af ydelser, men den helt centrale tendens i havnenes søgen efter egen identitet er en øget specialisering og klyngedannelse på de enkelte havne, delvist som strategi, delvist som et resultat af markedets udvikling, som flytningen af Fjordlines Nordjyske færgerute fra Hanstholm til Hirtshals og landing af konsumfisk, som har bevæget sig den anden vej fra Hirtshals til Hanstholm.

I det følgende beskrives status og fremtidsperspektiver for de enkelte typer af havneaktiviteter i Nordjylland.

#### 4.1 Godstransport

I rapporten "Danmark som transportland i det internationale transportsystem" fremgår det, at mellem 70 og 80 % af det internationale gods til og fra Danmark passerer havnene. De fem nordjyske havne står for knap 10 % af den samlede danske godsomsætning. I dette tal indgår dog ikke landing af fisk. Aalborg og Frederikshavn er de største med en årlig tonnage på omkring henholdsvis 2,8 og 2,4 mio. ton i 2009, jf. nedenstående Tabel 5. Skagen og Hanstholm havne er de mindste målt på godsomsætning, men de er til gengæld de største på landinger af fisk.

**Tabel 5: Årlig godsomsætning i de nordjyske havne**

| År                        | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Danske havne i alt        | 120.581      | 116.874      | 99.949       | 96.929       |
| Frederikshavn Havn A/S    | 3.200        | 2.783        | 2.356        | 2.408        |
| Hanstholm Havn            | 470          | 532          | 312          | 271          |
| Hirtshals Havn            | 1.284        | 1.205        | 1.230        | 1.315        |
| Skagen Havn               | 282          | 255          | 280          | 293          |
| Aalborg Havn A/S          | 2.749        | 3.167        | 2.880        | 2.725        |
| <b>De fem havne i alt</b> | <b>7.985</b> | <b>7.942</b> | <b>7.058</b> | <b>7.012</b> |

Anm.: Landing af fisk indgår ikke i opgørelsen.

Kilde: SKIB421

Ud over de fem havne i tabel 7 omsatte Aalborg Portland Havn i 2007 ca. 3 mio. tons gods og Nordjyllandsværkets Havn 1,3 mio. tons.

Frederikshavn og Hirtshals' væsentligste godstype er færegods. Omkring ni tiendedele af den samlede godsomsætning udgøres af færegods i disse to havne. I Hanstholm Havn er den væsentligste godstype "sten, sand og grus", idet tre fjerdedele af godsomsætningen stammer herfra. Fælles for Skagen og Aalborg havne er, at der er mere end en enkelt dominerende godstype.

Aalborg Havn A/S er den eneste af de fem, som laster og lossere containere. I 2009 håndterede havnen ca. 56.000 TEU, hvilket svarer til knap 9 % af samtlige containere i danske havne. Selvom antallet af containere i Aalborg er stigende, er havnens andel af den samlede danske containertrafik faldende (DS SKIB49).

De andre havne har hver især undersøgt mulighederne for at fungere som feederrute for containertrafik til fx Gøteborg og Rotterdam, men ingen af dem har fundet en fornuftig forretningsmodel. En del af problemet er, at selvom der måske kan findes nok gods, der skal mod syd, så er der ikke tilsvarende godsmængder, der skal retur nordover, hvorfor planerne ikke er kommet længere.

Havnene taler om et potentiale for at øge mængderne af styk- og masse gods. Fx har Frederikshavn haft succes med at øge mængden af byggematerialer og genvindingsmaterialer. Ligesom med containertrans-

port er en stor udfordring her, at der er mere gods, der skal mod syd end omvendt, hvorfor det er svært at drive en rute rentabelt. Se fordelingen af godsmængder på de fem havne i Tabel 6.

**Tabel 6: Årlig godsomsætning fordelt på godstyper, i procent af den enkelte havns samlede godsomsætning**

|                          | Frederiks-<br>havn | Hanstholm   | Hirtshals   | Skagen      | Aalborg     | Total       |
|--------------------------|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Mineralske olieprodukter | 2,2                | 8,0         | 0,6         | <b>17,1</b> | <b>54,6</b> | <b>23,9</b> |
| Flydende kemikalier      | 0,0                | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,1         | 0,0         |
| Malme og metalaffald     | 3,1                | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 1,6         | 1,7         |
| Sten, sand og grus       | 4,5                | <b>74,0</b> | 4,9         | <b>18,9</b> | <b>13,8</b> | <b>12,0</b> |
| Kalk, cement, gips mv.   | 0,0                | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,8         | 0,3         |
| Færgegods                | <b>88,9</b>        | 7,4         | <b>92,0</b> | 0,0         | 0,0         | <b>46,4</b> |
| Træ                      | 0,8                | 4,5         | 0,0         | 0,0         | 2,4         | 1,5         |
| Jern- og stålprodukter   | 0,1                | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Foderstoffer             | 0,2                | 5,8         | 1,7         | <b>38,2</b> | 4,8         | 4,1         |
| Landbrugsprodukter       | 0,0                | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 7,3         | 2,9         |
| Gods i containere        | 0,0                | 0,0         | 0,0         | 0,7         | 9,5         | 3,8         |
| Stykgods i øvrigt        | 0,0                | 0,0         | 0,8         | 0,0         | 4,1         | 1,8         |
| Flydende bulk i øvrigt   | 0,0                | 0,3         | 0,0         | <b>25,0</b> | 1,0         | 1,4         |

Anm.: Tallene markeret med fed angiver godstyper med over 10 % af den enkelte havns samlede tonnage.

Kilde: SKIB431 og SKIB451.

Globalt set er godstransporten vokset markant gennem de seneste mange år. Med fortsat globalisering og integration af verdensøkonomien må den internationale handel forventes fortsat at stige på længere sigt, selvom de nuværende rystelser af finansmarkedet og følgende nedkøling af især de europæiske økonomier kunne føre til flere nedture for verdenshandelen. Spørgsmålet er, hvordan udviklingen i den danske internationale handel vil påvirke de nordjyske havne, og hvad der skal til, for at de får størst mulig andel i godstransporten?

#### **Forventninger til udviklingen af godsmarkedet**

Ifølge et studie foretaget for danske havne i forhold til den fremtidige udvikling vurderes det, at den internationale godstransport vil stige med op mod 75 % frem mod 2025<sup>2</sup>. Den nationale godsmængde forventes således at stige mindst på niveau med den internationale, hvilket vil belaste den landbaserede infrastruktur samt øge CO<sub>2</sub>-emissionerne.

<sup>2</sup> Bøgetorp: *Det havnebaserede transportcenter i fremtidens transport- og logistiknetværk*

Den dominerende transportform i Danmark i forhold til international godstransport er via vandvejene over de danske havne, der tegner sig for ca. 75 % af transporten opgjort i tonnage. I forhold til indenrigstransporten står lastvognstransport for størstedelen med ca. 55 % af godstransporten.

Stigningen inden for maritimt transportgods forventes at ske inden for gods med relativt lav værdi, typisk tør bulk og flydende bulk, rå- eller grovvarer da skibstransport er ideel til denne type af transport, mens lastvognstransporten primært retter sig mod produkter af højere værdi.

Et studie offentliggjort for nyligt regner med et baseline scenarium med en stigning på 35 % i den samlede godstransport indtil 2030 med et best-case scenarium på 62 % og et worst-case scenarium på 9 %<sup>3</sup>. Specielt for analysen er, at kapaciteten selv i et baseline scenarium vil kræve løft i infrastrukturen, både for havnene og for den indenlandske transport for at kunne imødekomme det øgede pres på vej- og banenettet. Denne betragtning deles også af Danske Erhverv, der specielt lægger vægt på samspillet mellem havne og den omkringliggende infrastruktur<sup>4</sup>.

For at havnene kan imødekomme den forventede stigning i godstransport peger Dansk Erhverv på en række udfordringer, som skal tackles. Det gælder især:

- At øge bassindybden til at kunne tage større fartøjer (behandles under kapitel 6 om udvidelsesplaner)
- At tilpasse sig øget behov for just in time-leverancer (behandles under afsnit 5.7 om nye typer af ydelser)
- Branchespecifikke investeringer (fx at kunne håndtere vindmøller) – altså en tilpasning til mere komplekse transportbehov og -løsninger. I sammenhæng hermed findes også udfordringer og muligheder i forhold til produktionsvirksomheder, som søger at etablere sig med direkte nærhed til havnen
- At finde plads til de øgede godsmængder. Særligt er udvidelser i havne med bymæssig bebyggelse omkring sig problematiske

Det må forventes, at en eventuel vækst i godstransporten fordeler sig ujævnt på internationalt, nationalt og regionalt niveau. Det gælder for de nordjyske havne om at være i gear til at sikre en så stor andel af de øgede godsmængder som muligt.

## 4.2 Færgetrafik

Der er i dag færgedrift for både gods og personer fra Hirtshals til Norge, Island og Færøerne samt fra Frederikshavn til Norge og Sverige. Tidligere har der også været ruter fra Hanstholm til Norge og Færøerne/Island. Færgeruter og passager i 2009 er oplistet i nedenstående Tabel 7.

---

<sup>3</sup> Tetraplan, Danske havne – efterspørgsler efter havnekapacitet prognose 2030

<sup>4</sup> Betænkning til havneloven, Danske erhverv, Notat, Barrierer for mere gods over havnene

**Tabel 7: Færgeruter og betalende passagerer i 2009.**

| Færgeruter                         | Passagerer |
|------------------------------------|------------|
| Hanstholm-Torshavn/Seydisfjordur** | 39.000     |
| Frederikshavn-Göteborg*            | 1.105.000  |
| Frederikshavn-Oslo*                | 389.000    |
| Frederikshavn-Læsø*                | 257.000    |
| Hirtshals-Larvik og Oslo           | 710.000    |
| Hirtshals-Kristiansand             | 1.189.000  |
| Hirtshals-Stavanger-Bergen         | 164.000    |

\* Tallene er fra 2010

\*\*Ruten fra Hanstholm sejles nu fra Hirtshals.

Kilde: Danmarks Statistik SKIB32

Persontransporten til og fra nordjyske havne er for tiden stabil, og der forventes ikke de store udsving i omfanget af markedet. Men konkurrencen mellem havnene om de attraktive færgeruter er stor, og havnene har de seneste år oplevet stigende troløshed blandt selskaberne i valg af havn med:

- Color Lines flytning af Larvik- og Oslo-ruten fra Frederikshavn til Hirtshals i 2008
- Fjord Lines flytning af ruten til Vestnorge fra Hanstholm til Hirtshals i 2009
- Smyril Lines flytning til Færøerne og Island fra Hanstholm til Hirtshals i 2010

Flytningerne har betydet en højere udnyttelse af havnefaciliteterne i Hirtshals og dermed en markant bedre rentabilitet på havnedriften i Hirtshals. Samtidig har udviklingen betydet væsentlige tab af omsætning i Frederikshavn og Hanstholm. Med de seneste rute-flytninger har Hirtshals og Frederikshavn de facto delt markedet, hvor destinationer vest for Oslo serviceres fra Hirtshals, mens Frederikshavn har ruter til Oslo og østover. Skagen og Hanstholm har dog ikke opgivet færgedrift, og med deres udvidelsesplaner kan meget ske endnu.

Færger er ikke kun personer, men i lige så høj grad ro/ro-godstransport (lastbiler på færge). Gods- og persontransporten er på den måde i høj grad hinandens forudsætninger. Falder den ene dimension væk, forsvinder rentabiliteten af færgeruterne, og så må færgeruterne lukke eller finde andre græsgange. Ro/ro-trafikken såvel som persontransporten er afhængige af gode vejforbindelser og evt. gode baneforbindelser. Derfor står Hirtshals og Frederikshavn nu stærkt med motorveje det meste af vejen. Til forskel har både Hanstholm og Skagen begge forholdsvis små og langsomt fremkommelige veje det første stykke sydover. En fast forbindelse over Femern Bælt planlægges at stå færdig i 2018. Det kan betyde, at særligt gods men også persontransport over Nordjylland fra Norge og Sverige i stigende grad kan benytte denne rute, hvilket i givet fald vil gå ud over indtægtsgrundlaget for havnene i Nordjylland. Frederikshavn ser imidlertid ikke et problem i udviklingen, da kun ca. 10 % af havnens ro/ro-transport går syd for grænsen til Tyskland. Derfor vurderer Frederikshavn, at Femern-forbindelsen kan medføre et tab på op til 5 % af godsomsætningen, da kun 7 % af ro/ro-trafikken går syd for den dansk-tyske grænse. Hirtshals har en større andel af godsomsætningen, der går syd for grænsen, men deres færgedestinationer vest for Oslo forventes under alle omstændigheder ikke at blive påvirket af Femern-forbindelsen.

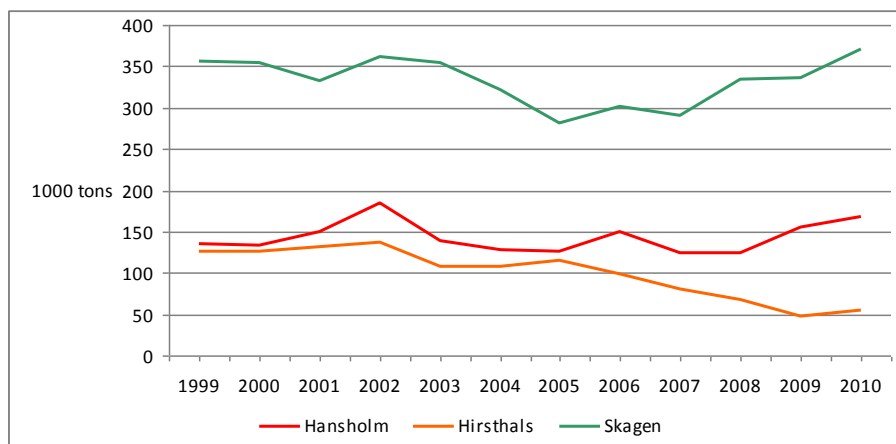
### 4.3 Fiskeri

Nordjylland er Danmarks centrum for landing, bearbejdning og distribution af fisk. Nordjyllands havne står for ca. 50 % af de samlede danske landinger af fisk, og der er intens konkurrence om landingerne og deres følgerhverv havnene imellem. Tendensen er, at en nogenlunde konstant samlet mængde af fiskelandingerne koncentrerer sig på færre havne. Her er Skagen magneten for pelagisk fisk, særligt industrifisk, mens Hanstholm tiltrækker de største mængder konsumfisk. Aalborg har ikke fiskeri af økonomisk betydning. I Frederikshavn er det så godt som lukket, og i Hirtshals har det de seneste år været stærkt nedadgående.

Landingen af fisk målt i mængder fremgår af figur 1. Den er for nedadgående i Danmark, men Skagen og Hanstholm har formået at holde et nogenlunde stabilt niveau bl.a. på bekostning af først Frederikshavn og nu Hirtshals. Værdien af landinger af fisk i Hanstholm, Hirtshals og Skagen har været nogenlunde konstant de seneste ca. 10 år med en stigende tendens i Hanstholm og Skagen de seneste år, jf. figur 2.

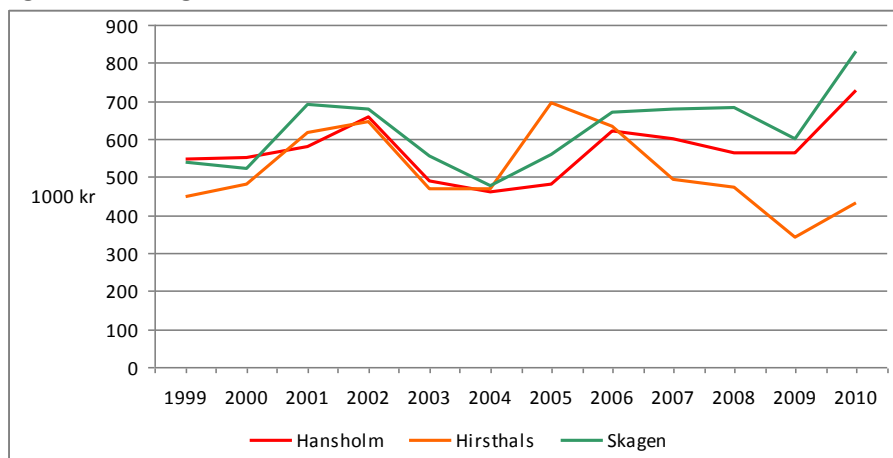
I både Hanstholm, Hirtshals og Skagen findes alle de nødvendige faciliteter inden for sortering, auktionering, køle/frysehuse samt forarbejdnings og eksportvirksomhed, og i alle havnene er flere af faciliteterne nye eller nyrenoverede. Herudover findes på havnene en lang række servicevirksomheder, som støtter op om fiskerierhvervet.

Figur 1: Landing af fisk, mængder



Kilde: Fiskeristatistisk årbog 2010, 2009, 2008 og 2007.

**Figur 2: Landing af fisk, værdi**



Kilde: Fiskeristatistisk årbog 2010, 2009, 2008 og 2007.

Spørgsmålet er, hvordan fiskeriet vil udvikle sig fremover? Der er ikke umiddelbart tegn på, at de samlede fangster vil vokse markant. Hvis der skal skabes vækst på området, er der derfor umiddelbart tre muligheder:

1. At tiltrække landinger fra andre lande, hvilket Hansholm og Skagen i høj grad har formået
2. At øge den samlede mængde gennem opdræt; fx at fisk i stigende grad bliver opdrættet i Norge for herefter at blive transporteret med skib til videreforarbejdning i Danmark
3. At skabe øget værdi i forhold til fiskenes fødevarer kvalitet og andre fiskeprodukter

Hirsthals har på ingen måde opgivet konkurrencen om fiskeaktiviteterne og har omdøbt sig fra en fiskerihavn til en fiskehavn med henblik på at arbejde med fisk, uanset om de er produktet af fiskeri eller fx fiskeopdræt. Hirsthals samarbejder i den forbindelse med et nyoprettet videncenter om fisk ved navn Nordsøen Forskerpark og satser på udvikling og aftagning af fiskeopdræt.

Sporbarhed (dokumentation for hvor fiskene er fanget) og fødevarer sikkerhed forventes at blive et voksende konkurrenceparameter for konsumfisk. I Danmark er branchen mere omhyggelig med kontrollen af fangsterne og deres håndtering i forhold til de konkurrerende lande. Derfor er dansk landet fisk særligt konkurrencedygtigt på de to parametre. Hansholm satser ad den vej på at skabe merværdi i håndteringen af fisk.

#### **4.4 Maritim service**

Havnene forventer en markant stigning i markedet for maritim service. Området er en samlet kategori for fire væsensforskellige aktiviteter:

1. Konstruktion og reparation af skibe
2. Miljøservice af skibe
3. Servicering af offshoreinstallationer
4. Ophugning af skibe og offshoreinstallationer

De fire aktiviteter præsenteres nærmere nedenfor.



De nordjyske havne kan tilsammen levere den fulde pakke, bortset fra ophugning af dybtgående skibe og offshoreinstallationer. Det giver gode muligheder for at tiltrække yderligere maritim service til regionen. Frederikshavn, Hanstholm, Hirtshals og Skagen satser alle på at øge omsætningen på markedet. De planlagte havneudvidelser skal i høj grad styrke havnenes servicevirksomheders muligheder på markedet. Det samme skal strategiske samarbejder mellem lokale aktører på markedet.

MARCOD-initiativet (Maritimt Center for Optimering og Drift) i Frederikshavn kan ses som et forsøg på at styrke ydelserne inden for maritim service ved at øge samarbejdet og videnniveauet hos de maritime servicevirksomheder. MARCOD faciliterer bl.a. projektet Det Grønne Skib, der går ud på at udvikle og teste teknologier, der gør skibene mindre miljøbelastende.

### **1. Konstruktion og reparation af skibe**

Nordjylland har set tabet af mange værfter over de seneste årtier, hvilket har kostet mange arbejdspladser og en del aktivitet på havnene. Med Karstensens Skibsværft og en række dokke i Frederikshavn er der dog stadig værfter i Nordjylland, og havnene satser med udvidelsesplanerne på at kunne øge deres omsætning bl.a. ved at gøre det muligt for større skibe at blive repareret på havnene i Nordjylland.

### **2. Miljøservice af skibe**

Der bliver over de næste ti år indført nye internationale krav til skibsfarten om væsentlig reduktion af skadelige emissioner til vand og luft. Det fører til et voksende behov for miljøservice til store transportskibe, og dermed en ny mulighed inden for maritim service. Både Skagen, Frederikshavn og Hanstholm satser på dette marked i forbindelse med deres planlagte udvidelser. Som Havnedirektøren i Skagen udtaler, så sejler der "100.000 skibe forbi hvert år; dem skal vi have del i!".

### **3. Servicering af offshoreinstallationer**

Mulighederne inden for servicering af de mange offshoreinstallationer i olie- og gasindustrien er store. Hidtil har Esbjerg haft monopol på markedet i Danmark, men nu går nordjyske havne efter at skabe større dansk konkurrence. Mulighederne er symboliseret ved Hirtshals' succes med at vinde kontrakten til at huse serviceringen af olieboreriggen Maersk Guardian.

Servicering af offshoreinstallationer kræver først og fremmest stor bassindybde, passende kajanlæg og de rette servicevirksomheder, men også fx stor hotelkapacitet. Dertil kommer, at olieindustrien har en minutters fokus på sikkerhed, hvorfor deres leverandører skal leve op til meget strikse sikkerhedsprocedurer og en stram koordination af arbejdet.

Hirtshals har med den seneste udvidelse den bedste infrastruktur til at levere offshoreservice, mens Frederikshavn huser flest af de servicevirksomheder, der kan stå for arbejdet. Frederikshavn, Hanstholm og Skagen har planer om at komme ind på området med de udvidelser, de har i støbeskeen. Aalborg har ikke de fornødne indsejlingsforhold og kan derfor ikke blive en del af markedet.

#### **4. Ophugning af skibe og offshoreinstallationer**

Ophugning kræver ud over den rette infrastruktur og bassindybde god plads til at håndtere de store mængder skrot. Frederikshavn har allerede en skrot behandling på havnen og satser med planerne for havneudvidelsen på at øge markedsandelene ved bl.a. at kunne tage de store offshoreinstallationer ind til ophugning.

#### **4.5 Vedvarende energi**

Vedvarende energiproduktion er især relevant for havnene på to måder: udskibning af vindmøller og servicering af offshore vindmøllefarme. Dertil kommer muligheden for, at bølgeenergi bliver kommercielt relevant en gang i fremtiden.

Vestas lukkede ved udgangen af 2010 deres vindmøllefabrik i Skagen, hvilket var et stort slag for lokalområdet. Siemens har stadig et stort fabrikationsanlæg i Aalborg, som havnen har gjort en ihærdig indsats for at holde på, da udskibning af vindmøller er en væsentlig aktivitet for Aalborg Havn A/S. Nu hvor det er lykkedes at holde Siemens i området, forventes aktiviteterne at øges. Aalborg og Hanstholm arbejder i den forbindelse på et samarbejde om udskibning af vindmøller med udgangspunkt i Aalborgs samarbejde med Siemens og Hansthols geografiske placering.

Med etableringen af Hub-North, en klynge for lokale vindenergivirksomheder, arbejder Aalborg for at øge omsætningen på vindenergimarkedet i Nordjylland.

Hirtshals har ikke plads på bagarealerne til at satse på udskibningen af møller, men vil satse på servicefunktioner i forhold til offshore vindmølleparker. Service af offshore vindmølleparker er også relevant for flere af de andre havne.

Hanstholm forsøger med etableringen af DanWEC (Danish Wave Energy Center) at blive centrum for udvikling af bølgeenergi i Danmark i samarbejde med Aalborg Universitet og Thisted Kommune. De har i øjeblikket to testanlæg installeret ved havnen. Bølgeenergi er endnu ikke kommercielt attraktiv, men der arbejdes løbende på at optimere prototyperne i forsøget på at udvikle konkurrencedygtige modeller. Om det er realistisk, er stadig for tidligt at sige.

Både Hanstholm og Frederikshavn ser derudover på mulighederne for at tjene penge ved at producere vedvarende energi på selve havnen med udlejning af pladser til opstilling af vindmøller på nye kaj anlæg.

#### **4.6 Krydstogtskibe og oplevelsesøkonomi**

Skagen og Aalborg er stort set de eneste havne, hvor krydstogtskibe lægger til i Nordjylland med henholdsvis otte og ti anløb om året. Der opleves en stigende interesse, og forventningen på havnene er et stadigt voksende marked. Både Skagen og Frederikshavn peger på vækst i norske mini-krydstogter, og Hanstholm og Frederikshavn har ambitioner om at tiltrække krydstogtskibe en gang i fremtiden.

Det er i dag kun en meget lille del af omsætningen, der kommer fra krydstogtskibe. De kan derfor næppe alene finansiere etableringen af havnebassiner og kajanlæg, der kan tage de store skibe, men krydstogtskibene kan være et supplement til havnenes indtjening, ligesom de såkaldte mini-krydstogter kan være det.

Alle havnene understreger, at de er og vil vedblive med at være fuldt funktionelle erhvervshavne. Der er altså ingen planer om at omdanne betydende havnearealer til bolig- og kontorbyggeri. Alligevel har flere havne et ønske om at lokke folk, som ikke er der i et erhvervsærindende, ud på havnen. Fx går Frederikshavn med tanker om, hvordan havnen kan gøres mere attraktiv for udefrakommende bl.a. med et rekreativt område og en restaurant. Det vil sige, at havnene har ambitioner om at blive en del af oplevelsesøkonomien, uden at det kommer i vejen for havnenes primære erhvervsfunktioner.

#### **4.7 Nye typer af ydelser**

Havnenes traditionelle og stadig centrale rolle er, at de stiller infrastruktur og installationer som kraner og pakhuse til rådighed for virksomheder, der opererer på havnen. 'Den nye havnelov' åbner for, at især A/S-havnene leverer en mere aktiv service, som giver mulighed for at skabe mere værdi i havnenes forretning. Disse muligheder kan samles under betegnelsen den intelligente havn. Dvs. en havn, der ud over at stille faciliteter til rådighed leverer en højere grad af videnbaserede ydelser i forbindelse med brugen af faciliteterne.

Et eksempel er Aalborg Havn A/S, der under navnet "Den intelligente havn" fokuserer på at skabe mere værdi i deres ydelser ved at skræddersy logistikløsninger for deres kunder. I stedet for at lade kunden eller deres speditør sammensætte deres logistikløsninger vil havnen stå for at levere den samlede løsning og på den måde lægge en videnbaseret ydelse til deres almindelige produkter.

En måde at se på ideen om den intelligente havn er, at havnen øger kompleksiteten i sine ydelser for at kunne nedsætte kompleksiteten for kunden. Derfor har ydelserne en højere værdi for kunden, hvorfor de kan sælges til en højere pris. I den forbindelse har Aalborg Havn A/S med Center for Logistik (CELOG) indgået i et fast samarbejde med Aalborg Universitet for at sikre havnen et højere videnniveau til udvikling af nye 'intelligente' ydelser.

Havnene har indgået i en række andre samarbejder, der på hver sit område kan ses som et forsøg på at udnytte synergimuligheder mellem samarbejdspartnerne og blive klogere på kundernes specifikke behov, sådan at havnens ydelser kan skræddersyes disse. Fx:

- Frederikshavns MARCOD om udvikling af den maritime service (se afsnit 5.4)
- Hanstholms DanWEC om udvikling af bølgeenergi (se afsnit 5.7)
- Hirtshals' initiativ med Nordsøen Forskerpark (se afsnit 5.3)
- Aalborgs Arctic Business Network for grønlandske og nordjyske virksomheder
- Aalborgs HUB North om vindenergi
- Aalborgs ErhvervsNetværk 9220 for lokale virksomheder omkring havnen

Der er blevet indført nye miljøkrav til havnenes drift. Aalborg har valgt at se de nye omkostninger som en mulighed for at udvikle nye videnbaserede produkter som et led i tankegangen om den intelligente havn.

Til det formål har de ansat en miljøingeniør, der nu arbejder med at udvikle og sælge miljøservice til andre havne. Dermed påtager havnen sig en rolle som rådgiver og bevæger sig dermed ind i videnøkonomien.

Brug af ny teknologi er en væsentlig dimension i mulighederne for udviklingen af nye typer af ydelser, fx med brug af nye GPS-baserede tracking-systemer, hvor kunden altid kan finde den nøjagtige placering af sit gods.

# 05

## Vækstpotentiale



Her peges på vækstmulighederne for havnenes samlede marked fordelt på havnenes hovedaktiviteter. En mere fyldestgørende gennemgang af havnenes aktiviteter kan findes i bilag 2.

Over de seneste år er nogle markeder stagneret, mens andre oplever vækst. Der er chance for at skabe merværdi på eksisterende markeder og opdyrke helt nye. Spørgsmålet er, hvordan de nordjyske havne kan skabe samlet vækst på de enkelte markeder, og hvilke markedsfremstød og investeringer det kræver?

**Godstransporten** forventes igen at stige i landet som helhed efter en nedtur i forbindelse med finanskrisen. Det burde absolut være muligt for Nordjyllands havne at få del i denne vækst. Umiddelbart vil det ikke kræve store nye investeringer i infrastruktur at øge godsomsætningen. For både ro/ro- (lastbiler på færge) og lo/lo- (gods der løftes af og på skibene) trafikens vedkommende er der en samlet overskudskapacitet på de nordjyske havne. Mht. containertransport kan Aalborg løbende foretage forøgelse af kapaciteten gennem opfyldninger og nye kajer i det omfang, det måtte blive nødvendigt.

Hvis de nordjyske havne for alvor vil øge omsætningen på godstransporten, er det væsentligste formenligt at tænke i at øge værdien af det omsatte gods ved at udvikle stadig mere videnbaserede ydelser for kunderne. Det kræver ikke umiddelbart ny infrastruktur, men udviklingen af nye løsninger i samarbejde med kunder og videninstitutioner.

**Persontransport** ligger nogenlunde konstant i antallet af passagerer på færgerne, og der er ikke noget, der tyder på, at det billede ændrer sig væsentligt i de kommende år. Hvis der alligevel kommer vækst i efterspørgslen, er der samlet set plads til flere færgeafgange fra de nordjyske havne, så der er ikke umiddelbart brug for nye investeringer her.

**Landing af fisk** har været nogenlunde konstante over de seneste ti år, men Skagen og Hanstholm har formået at øge andelen af udenlandske landinger. Mulighederne for vækst i omsætningen for håndtering af fisk består dels i at øge værdien af den fisk, der håndteres, dels i at øge mængden via fiskeopdræt og yderligere tiltrækning af udenlandske landinger. Der er i dag en samlet overskudskapacitet til landing og håndtering af fisk på de nordjyske havne.

**Maritim service**, inklusive servicering af borerigge og miljøservice til store fartøjer, er den store ubekendte. Kun Hirtshals kan i dag tage de store skibe og borerigge, men de andre havne med undtagelse af Aalborg

har planer for udvikling af den fornødne infrastruktur i forbindelse med de ønskede havneudvidelser. Samlet set er der klart et potentiale for vækst, men det store og meget afgørende spørgsmål for havnenes samlede udvikling er, hvor meget ny infrastruktur dette nye marked kan bære?

**Vækst på andre markeder**, der kan bidrage til at øge de samlede maritime erhvervsaktiviteter i Nordjylland, er bestemt også realistisk. Her kan fx peges på:

- Samarbejde om at tiltrække flere krydstogtskibe til regionen med fælles markedsføring af Nordjylland som en attraktiv destination
- Udslibning af vindmøller, hvor Aalborg og Hanstholm ser på mulighederne for et samarbejde
- Servicering af de planlagte store havvindmølleparker i området, hvor Hanstholm og Hirtshals pga. deres geografiske placering er de oplagte centre for servicearbejdet
- Udlejning af plads til opstilling af vindmøller, hvilket kan være en god forretning i forbindelse med etablering af nye kajanlæg

Samlet set er der altså mange muligheder for at øge markederne for de nordjyske havne. Alle havnene er allerede i fuld gang med at se på, hvordan de hver især kan udnytte mulighederne. Spørgsmålet er, hvordan kagen samlet set gøres større for havnene i Nordjylland?

Tre store markedsområder med et særligt potentiale for at øge omsætningen på tværs af havnene skiller sig ud på baggrund af analyser og interview med havnedirektørerne:

1. **Maritim service:** Tiltrække en stadigt større del af markedet for servicering og ophug af offshore olie-gasinstallationer samt miljøservice af store oceangående fartøjer
2. **Logistik:** Styrke Nordjyllands betydning som transportknudepunkt i Skandinavien og resten af Europa med nye logistik tiltag
3. **Højere værdi:** Nordjylland kan satse på øget viden til udvikling af værdien af de maritime ydelser.

### 5.1 Nye markeder for maritim service

De nye potentielle nordjyske markeder for maritim service koncentrerer sig om servicering og ophugning af offshoreinstallationer fra Nordsøen og miljøservice af store fartøjer, der alligevel sejler forbi Nordjylland.

Omdrejningspunktet for udvidelsesplanerne hos Hanstholm, Skagen og Frederikshavn er alle dybere og bredere havnebassiner, der vil gøre havnene i stand til at modtage dybtgående skibe og borerigge. Hirtshals har allerede investeret i den nødvendige bassindybde og er aktiv på markedet for borerigge. Aktiviteterne er ikke relevante for Aalborg, da det vil være alt for omkostningsfuldt at skabe og vedligeholde tilstrækkelige sejlforhold ind gennem Limfjorden.

For at klæde havnene på til eventuelle investeringer og markedsfremstød på de to områder er der behov for øget viden om, hvad potentialet er, og hvordan det kan indfries? Nogle af havnene har allerede lavet

markedsundersøgelser, men usikkerhederne er stadig store. Fremtiden på markedet vil i sagens natur altid være usikker, men Regionen vil kunne bidrage til at hæve videnniveauet ved at forestå markedsanalyser til brug for alle havnene.

Nordjylland er ikke den eneste region, som har fået øjnene op for mulighederne inden for markedet for offshore service. For servicering og ophug af borerigge fra Nordsøen må der forventes at være tilsvarende initiativer i fx Holland, Storbritannien og Norge. Der vil derfor være en stor international konkurrence på området, der yderligere forstærker usikkerhederne om potentialet.

Et muligt konkret tiltag til at styrke offshore service er, at de virksomheder, der arbejder med området, pooler deres aktiviteter, herunder deres markedsføring, i en samlet nordjysk maritim klynge. Formålet kan være at tiltrække flere opgaver inden for offshore service og ophugning til regionen. Det vil et samarbejde mellem de maritime servicevirksomheder kunne bidrage til gennem:

- Pooling af kompetencer, der vil gøre virksomhederne i stand til at gennemføre større og mere komplekse projekter
- Samlet markedsføring, der vil gøre Nordjyllands kompetencer mere synlige på markedet
- Videndeling, der vil løfte det samlede kompetenceniveau blandt virksomhederne i Nordjylland

Der vil være tale om et samarbejde mellem virksomheder på havnene og ikke havnene selv. Havnene vil stadig skulle konkurrere om at tiltrække de enkelte projekter, men et samarbejde mellem de maritime servicevirksomheder skulle gerne give flere projekter at konkurrere om.

Ud over markedsanalyser vil regionen kunne bidrage med at facilitere og formidle en maritim serviceklynge i Nordjylland. Udgangspunktet vil naturligt være de mere eller mindre veletablerede netværk, der allerede eksisterer for den maritime klynge på de enkelte havne.

Endelig vil regionen kunne bidrage ved at arbejde for, at arbejdsstyrken gennemgår den nødvendige opkvalificering for at kunne arbejde med de nye opgaver. Fx har en del af håndværkerne på arbejdet med Maersk Guardian i Hirtshals været fra Esbjerg, hvor de har lang erfaring med den type opgaver. Der var også lokale på Maersk Guardian, hvoraf mange var fra Frederikshavn, så der er noget at bygge videre på. Målet må være, at det i fremtiden er altovervejende lokale, der løser de nye opgaver.

## **5.2 Nordjylland som verdensmester i logistik**

Alle fem havne er interesseret i at se på mulighederne for at øge den samlede godstransport, der går via de nordjyske havne, men der er uenighed om potentialet. Ambitionen kan være at gøre Nordjylland til et førende maritimt orienteret transportknudepunkt – ikke blot i Danmark, men i Skandinavien, Europa og måske resten af verden!

Konkrete elementer i en satsning på vækst inden for logistik kunne være:

- At se på mulighederne for en ny feederrute for containergods fra Nordjylland i et samarbejde mellem flere af havnene, evt. som en udvidelse af Aalborgs eksisterende rute til Rotterdam og Gøteborg med stop på andre havne

- Styrkelse af intermodale løsninger gennem opgradering af jernbanenettet mellem havnene og videre sydpå
- Ny færge med gods fra øst (Gøteborg, Køge etc.) med distribution til regionens øvrige ro/ro-destinationer
- Skabe merværdi i de logistiske ydelser bl.a. gennem samarbejde med Aalborg Universitet og andre potentielle partnere om at anvende nye smartere løsninger

Flere af havnene har allerede i forskelligt omfang undersøgt de konkrete muligheder, hvorfor der vil være en god viden at arbejde ud fra. Potentialet for at forfølge mulighederne kan yderligere afdækkes ved, at Regionen indgår i en dialog med relevante eksportører, transportører og speditører om deres behov.

Overordnet vil det være relevant for regionen at se på den samlede mængde gods, der importeres og eksporteres fra Nordjylland i dag, samt det gods der er i transit gennem regionen. Hvilke typer gods og hvilke ruter tager de? Hvad er fremtidens potentiale? Det er tal, der ikke findes i dag, men som vil kunne hjælpe havnene til at udvide deres marked bl.a. ved at flytte gods fra land- til søtransport.

Det er ikke nødvendigvis havnene selv, der kan eller bør tage initiativ til sådanne satsninger. Det vil ofte være operatørerne, der tager initiativet, hvorfor regionens bidrag også med fordel kan henvendes til dem.

### 5.3 Viden som vækstdriver

Nordjylland har en unik vifte af videninstitutioner på det maritime område. Mange videninstitutioner og samarbejder har allerede været nævnt igennem rapporten, og der er flere endnu. Eksempler på relevante videninstitutioner er Aalborg Universitet, Skagen Skipperskole, Nordstøen Forskerpark og MARTEC (Maritime Training and Education Centre Frederikshavn). Tilsammen og i samarbejde med virksomheder på og omkring havnene udgør de et stort aktiv for vækstmulighederne i den maritime sektor i Nordjylland.

MARKIS, Maritimt kompetence- og Innovations Samarbejde, er et eksempel på, hvordan man i Nordjylland forsøger at opdyrke en førerposition som internationalt maritimt videntcenter. MARKIS er et skandinavisk EU Interreg-projekt, der skal skabe vækst inden for "grøn søfart". De danske partnere i MARKIS er Region Nordjylland, Aalborg Universitet, MARTEC, Frederikshavn Erhvervsråd, Maritime Network Frederikshavn og Frederikshavn Kommune.

Projektpartnerne i MARKIS ser udfordringerne som muligheder for at skabe grøn vækst og nye arbejdspladser inden for det maritime erhverv blandt andet gennem udvikling af maritim miljøteknologi. Virksomhederne inden for den maritime branche er den vigtigste målgruppe for projektet, og de får tilbud om at deltage i forskellige innovationsforløb, hvor de vil få adgang til den viden, de teknologier og de netværk, der dannes i regi af MARKIS.

Nordjylland kan med projekter som MARKIS forsøge at højne videnniveauet, innovationskraften og samarbejdet på det maritime område og dermed skabe vækst til glæde for hele regionen.



# 06

## Udvidelsesplaner og infrastruktur



Flere af havnene har omfattende udvidelsesplaner og ønsker til forbedret tilgængelighed fra oplandet.

### 6.1 Overblik over udvidelsesplanerne

Som det fremgår af deres nøgletal, har havnene i Nordjylland alle en sund økonomi. Samtidig har flere af havnene ambitiøse planer om havneudvidelser for at skabe vækst på længere sigt. Skagen er længst fremme med de store udviklingsplaner med en forventet endelig beslutning om gennemførelse i løbet af 2012, efter at forundersøgelserne blev afsluttet hen over sommeren. Frederikshavn og Hanstholm har tilsvarende udvidelsesplaner under udarbejdelse, mens Aalborg arbejder med løbende udvidelser, mens Hirtshals formentligt ikke står over for væsentlige udvidelser i de kommende år.

**Frederikshavn** gennemfører i øjeblikket forundersøgelser til beskrivelse af en omfattende udvidelse af havnen. Hovedmålet med udvidelsen er at gøre havnen i stand til at servicere offshoreplatforme og større dybtgående fartøjer. Det skal understøtte havnens servicevirksomheder i at udvikle deres forretninger og dermed skabe øget omsætning og beskæftigelse. Havneudvidelsen understøtter også en række af havnens eksisterende aktiviteter og skal delvis finansieres af jorddeponi og opstilling af vindmøller.

Planerne omfatter en udvidelse af indsejlingen fra havnens nuværende bredde på 93 m til 135 m og en forøgelse af vanddybden fra de nuværende 8 m til 12+ m. Havneudvidelsen vil ske via en udbygning til vands mod øst og vil medføre en betydelig forøgelse af havnens land- og vandarealer, inkl. nye kajer. Forundersøgelserne er netop sat i gang. Udvidelsen er en forlængelse af havnens nye udviklingsvision og en del af havnens 5-årige vækststrategi, som begge er fra 2010.

**Hanstholm** vedtog i 2009 en udviklingsplan, der indebærer en stor udbygning af havnen. Udbygningen af havnen skal være med til at vende udviklingen i Hanstholm, der har oplevet økonomisk og befolkningsmæssig tilbagegang. Ifølge havnedirektør Birgitte Juhl skal planerne derfor i høj grad ses som egnsudvikling.

Det konkrete mål med udvidelsen er at adskille fiskeriet og de øvrige aktiviteter på havnen og samtidig få kapacitet til at modtage olierigge og større fartøjer<sup>5</sup>, ind- og udskibning af vindmøller samt ophugning af boreplatforme. Udvidelsen planlægges at forløbe over fire etaper, hvor senere etaper er afhængige af udviklingen i markedet.

I 2016 ønskes den første etape af udvidelsen realiseret med anlæg af ydermoler og baglandsareal på 35 ha. Der planlægges endvidere etableret en ny indsejling med en vanddybde på 12,5 m. Herudover ønskes bassiner uddybet i den eksisterende havn med henblik på større dybgang for fiskefartøjerne. På et senere tidspunkt forventes yderligere etableret 45 ha nyt baglandsareal. VVM-undersøgelserne til udvidelsen er i fuld gang og forventes færdige i løbet af 2012.

I **Hirtshals** forventes der inden for de næste 5-6 år at blive foretaget opfyldninger på i alt 6,5 ha. Dette areal skal rumme ro/ro-gods, serviceindustri samt sten- og grusaktivitet. På lang sigt forventes der opfyldninger på ca. 100 ha nord for havnen til yderligere ro/ro-, sten- og grusaktiviteter samt til offshoreaktiviteter, men havnen har for nuværende ingen konkrete planer herom.

I **Skagen** har man helt konkrete planer for en udvidelse med et nyt havnebassin mod syd. Det er planen, at der skal etableres 450 m ny kaj med en vanddybde på 11 m. Et nyt bassin vil give mulighed for at modtage flere og større fartøjer, end tilfældet er i dag. Det vil bl.a. give mulighed for at levere service, herunder miljøservice, til de mange skibe, der sejler nord om grenen hvert år. Samtidig vil et nyt havnebassin give mulighed for at modtage større krydstogtskibe og eventuelt nye færgeruter til nabolandene. Der er netop færdiggjort en teknisk- og forretningsanalyse, og udvidelsen står nu over for den endelige beslutning, inden detailprojektering og det faktiske byggeri kan sættes i værk. De nuværende planer er større end dem, der i 2003 blev gennemført VVM for, så de nye planer skal screenes for, om en ny VVM bliver nødvendig.

I **Aalborg** er man i disse år ved at foretage opfyldning til nye havnearealer ud for de centrale dele af Østhavnen. Projektet er opdelt i to faser, hvoraf den vestlige del omfatter 12 ha, mens den østlige del omfatter 17,5 ha. Begge opfyldninger forventes at være færdige inden for 5-6 år. På længere sigt er der planer om at udvide havnen mod øst med op til 80 ha nyt areal. Der er lavet VVM-undersøgelse og lokalplan på dette, men investeringerne ligger et stykke ude i fremtiden.

I **Tabel 8** opsummeres havnenes nuværende og fremtidige arealer. Med henblik på at illustrere hvor tæt planerne er på at blive realiseret, skelnes mellem to tidshorisonter. I parentes er anført den procentvise stigning i forhold til i dag.

---

<sup>5</sup> Hanstholm Havn, 2009, Udviklingsplan- Hanstholm Havn

**Tabel 8: Nuværende og mulige fremtidige arealer**

|               | Areal i dag, ha | Muligt fremtidigt areal på 5-10 års sigt, ha | Muligt fremtidigt areal på lang sigt, ha |
|---------------|-----------------|--|--|
| Frederikshavn | 170             | 200 (+15 %)                                  | 370 (+118 %)                             |
| Hanstholm     | 110             | 145 (+32 %)                                  | 190 (+73 %)                              |
| Hirtshals     | 110             | 116,5 (+6 %)                                 | 216,5 (+97 %)                            |
| Skagen        | 64,5            | 64,5 (+0 %)                                  | ?  |
| Aalborg       | 420             | 397 (+8 %)                                   | 477 (+14 %)                              |

Nedenstående **Tabel 9** giver et hurtigt overblik over havnenes udvidelsesplaner. Det ses, at de samlede udgifter vil være ca. 2½ mia. kr., hvis alle planerne bliver gennemført. Det præcise beløb afhænger naturligvis af de mere konkrete planer og hvilke aktiviteter, der helt konkret skal gennemføres. Finansieringsmulighederne – og dermed de underliggende forretningsplaner – er afgørende for, om udviklingsplanerne kan realiseres eller ej.

**Tabel 9: De nordjyske havnes udvidelsesplaner**

| Havn                 | Planer for udvidelse af havneanlæg            | Igangværende fase  | Prisoverslag op til |
|----------------------|---|--------------------|---------------------|
| <b>Aalborg</b>       | Løbende udvidelser af havnearealerne          | Løbende            | 200 mio. kr.        |
| <b>Frederikshavn</b> | Nyt havnebassin med nyt kaj anlæg             | Forundersøgelser   | 500 mio. kr.        |
| <b>Hanstholm</b>     | Nyt havnebassin med nyt kaj anlæg             | VVM                | 1.400 mio. kr.      |
| <b>Hirtshals</b>     | Uddybning af Østbassin 2 fra 7 til 10,5 meter | Under udførelse    | 30 mio. kr.         |
| <b>Skagen</b>        | Nyt havnebassin med nyt kaj anlæg             | Endelig beslutning | 300 mio. kr.        |

Forrentning og afskrivning på investeringer af dette omfang vil være anseelige set i forhold til havnenes omsætning. Det vil sige, at overskuddet på driften skal øges betragteligt for, at investeringerne giver det fornødne afkast.

Flere af havnene har ud over deres egne udviklingsplaner ønsker til forbedring af baglandsinfrastrukturen til at sikre havnenes tilgængelighed fra landsiden. Nedenstående **Tabel 10** giver et hurtigt overblik over havnenes væsentligste ønsker:

**Tabel 10. Havnenes ønsker til infrastrukturprojekter**

| Havn          | Ønsker til ekstern infrastruktur  | Prisoverslag                       |
|---------------|---|------------------------------------|
| Aalborg       | Udbygning af vej mellem motorvej og Aalborg Østhavn<br>Udbygning af 17 km jernbanespor                                | 130-150 mio. kr.<br>20-50 mio. kr. |
| Frederikshavn | Jernbaneudbygning for at styrke godstransport til Europa  | ?                                  |
| Hanstholm     | Opgradering af rute 34 og 26 til motortrafikvej eller 2+1 til Hanstholm   | ?                                  |
| Hirtshals     | Forlængelse af E39 til Østhavnen<br>Etape 2 af godsbaneterminalen   | 24 mio. kr.<br>15-20 mio.kr.       |
| Skagen        | Opgradering af statsvejen mellem Ålbæk og Skagen. Færdiggørelse af eksisterende, delvist færdigt 2+1 statsvejsprojekt | ?                                  |

Kilde: Danske Havnes forslag til infrastrukturprojekter i en Havnepakke 3

## 6.2 Investeringerne set samlet

Spørgsmålet er, om der er marked for disse udvidelser? Havnene har naturligvis forberedt sig grundigt med markedsanalyser og forretningsplaner, der underbygger investeringernes rentabilitet. Men tager analyserne højde for konkurrerende havnes udvidelser, eller risikerer havnene samlet set at udvide mere, end markedet kan bære? Problemstillingen bliver særlig vigtig, hvis offentlige midler og kommunale garantier bliver en del af forretningsgrundlaget.

Samlet set er der potentiale for et voksende marked for de nordjyske havne. Men på de fleste områder er der på nuværende tidspunkt samlet set en overskudskapacitet på havnene. Med de ambitiøse udvidelsesplaner er der en fare for, at havnene tænker infrastruktur før marked. At havne med eksisterende overskudskapacitet skal udvide kapaciteten for at styrke forretningen er ikke indlysende, men det bør naturligvis afgøres af, om markedet er til stede. Derfor er det vigtigt, at havnene tænker marked, før de tænker fysisk havneudvidelse. Har man konkrete aftaler med kunderne om brug af de nye faciliteter, så er investeringerne langt mindre risikofyldte.

Med overskudskapaciteten på de andre områder er maritim offshore service det forretningsområde, der samlet set har de bedste muligheder for at finansiere havneudvidelserne. Hvor stort markedet er for maritim service – og hvor stor andel af markedet de nordjyske havne kan opnå – er ikke kendt, men der er en risiko for, at havnenes samlede investeringer kommer til at skabe en nordjysk overkapacitet for maritim service, hvorfor konkurrencen kan blive hård. Det vil stille ekstra store krav til investeringernes rentabilitet, hvis man fx skal kunne overleve en prisrig i perioder med overskudskapacitet på havnene.

Problematikken belyses af Dansk Erhvervs notat, der indgår som bilag til havnebetænkningen. Her fremgår det, at manglende koordinering af investeringer i havnene kan sætte barrierer for den fremtidige stigning i godstransporten over danske havne<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Betænkning til havneloven, Danske erhverv, Notat, Barrierer for mere gods over havnene

Et væsentligt argument for havneudvidelserne er, at havnene er nødt til at vokse for at overleve, da status quo reelt vil betyde afvikling på længere sigt. Men det rummer samtidig en fare for, at de skaber en samlet kapacitet, der er større, end markedet kan bære. På den anden side er der også mulighed for at øge havnernes samlede marked. Mulighederne for at balancere satsningerne på ny infrastruktur med en samlet vækst i omsætningen på havnene vil kunne styrkes, hvis havnene i fællesskab formår at øge det samlede marked.

# 07

## Sammenhæng og myndighedernes rolle



### 7.1 Specialisering og konkurrence

Planerne om omfattende investeringer taler i særlig grad for at havnene og deres ejere taler sammen, så de ikke skaber en større kapacitet, end markedet kan bære. Investeringer på én havn kan være en fordel for de andre havne, hvis det er med til at udfylde en niche eller på anden måde gøre den samlede omsætning på havnene større. Selvfølgelig skal havnene konkurrere og investere ud fra den enkelte havns bedste, men ingen af havnene vinder, hvis de samlet investerer mere, end markedet kan bære. Derfor giver det mening at se på, hvordan havnene bedst supplerer hinanden gennem specialisering på de enkelte havne, så de i højere grad nyder godt af hinandens succes. Markedet synes under alle omstændigheder at skabe denne specialisering gennem koncentration af havnenes aktiviteter efter den delvise liberalisering af markedet med havneloven af 1999.

### 7.2 Samarbejde?

Kan havnenes udvikling sammentænkes i et egentligt samarbejde mellem havnene? I 2008 blev der taget initiativ til øget samarbejde på baggrund af en række indledende analyser, men det har ikke for alvor båret frugt. Havnedirektørerne er meget enige om årsagerne til initiativets manglende effekt:

- For stærk selvstændighedsfølelse på den enkelte havn til at indgå i et forpligtende samarbejde
- Havnene er ikke parat til fælles investeringer eller satsninger, der begrænser den enkelte havns handlfrihed
- Den direkte konkurrence mellem havnene på en række forretningsområder
- Lokalpatriotisme hos ejerkommunerne

På den anden side siger direktørerne, at samarbejde ikke er irrelevant, og at det derfor kan komme på tale på et senere tidspunkt; det er bare ikke realistisk i den nuværende situation. En typisk afvisning af specifikke samarbejdspartnere går på, at en konkret havn enten er for direkte en konkurrent, eller at den er for anderledes til at være en relevant samarbejdspartner.

Havnene er imidlertid klar på begrænsede samarbejder på specifikke driftsområder. Frederikshavn, Hirtshals og Skagen har i dag et løst samarbejde, hvori bestyrelsesformænd og havnedirektører mødes halvårligt. Her har de talt om teknisk samarbejde på driften inden for områder som døgnvagter, affaldshåndtering og fælles indkøb. Erfa-samarbejder mellem forskellige medarbejdergrupper er også en mulighed og er alle-

rede opstået inden for flere af medarbejdernes fagområder. Frederikshavn og Skagen har etableret et it-samarbejde med indkøb af det samme system og uddannelse i brugen af det.

Samarbejde om driften vil være et skridt på vejen, men i forhold til den samlede forretning er det af meget lille betydning. Det er i samarbejdet om ydelser på markedet, at de potentielt store gevinster ligger. Derfor behøver det ikke blive ved teknisk driftssamarbejde. Havnene kunne mødes og drøfte ydelsessamarbejder, sådan at man udnytter de muligheder, der er på markedet, når havnenes forskellige styrker kombineres i forhold til kunderne. Sammen vil man kunne sælge ydelser med større volumen og flere dimensioner, hvilket giver større strategisk rækkevidde. Fx siger havnene hver især, at de ikke kan samle godsaktiviteter nok til at starte en ny feederrute, men det kan de måske sammen?

Havnene kan mødes bilateralt om specifikke ydelser, som for eksempel:

- Godstransport i kombination mellem Aalborgs containerhavn og Hirtshals og/eller Frederikshavns ro/ro-trafik
- Maritim service samt ophugning af skibe og olie-/gasinstallationer fx mellem Frederikshavn, der har stærke servicevirksomheder på området, og Hirtshals, der allerede har infrastrukturen til de store fartøjer og borerigge, og hvem der ellers udvikler faciliteter hertil
- Udslibning af vindmøller mellem Aalborg og Hanstholm og evt. andre havne

På længere sigt er der mulighed for fælles tværgående fremstød på markedet. Det kunne for eksempel være gennem fælles markedsføring af de nordjyske havne eller fælles ydelser, hvor havnenes spidskompetencer kombineres. Formålet er ikke en sammenslutning eller omfattende koordination, men at se på hvor havnene med fordel kan lave forretninger sammen, og hvor de står bedre hver for sig.

### **7.3 Kommunernes rolle**

Kommunerne står som ejere af havnene med et stort ansvar for deres fremtidige udvikling. Hvis havnen skal fortsætte med at være et aktiv som erhvervsdynamo og arbejdsplads, er det derfor vigtigt, at kommunerne lægger et langsigtet perspektiv på beslutningerne for havnene. Da kommunerne ikke normalt har en rolle som forretningsdrivende, er det vigtigt, at de medtager ekspertise fra aktører, der har. Det kan gøres gennem erhvervsdrivendes deltagelse i bestyrelsen, som allerede er udbredt. For aktieselskabernes vedkommende kan det desuden være ved at frasælge aktier til private, sådan at erhvervsinteresser bliver direkte involveret i ejerskabet af havnene, som det så småt er ved at ske i Aalborg.

For de kommunale selvstyrehavne er låneformerne meget centrale i forbindelse med havnenes investeringer. Skagen, Hirtshals og Hanstholm er kommunale selvstyrehavne og har derfor mulighed for kommunalt garanterede lån gennem kommunekredit, mens Frederikshavn og Aalborg som aktieselskaber ikke umiddelbart har den mulighed. Hirtshals har allerede gennemført væsentlige investeringer med kommunal garanti, og Skagen og Hanstholm forventer at gøre det samme i de planlagte udvidelser. Kommunerne løber altså en stor del af risikoen ved havneinvesteringerne. Derfor er det særlig vigtigt, at kommunerne sikrer sig, at der er tale om økonomisk ansvarlige investeringer ud fra en markedsoptik, hvor private investorers vurderinger af rentabiliteten spiller en central rolle.

For at sikre, at satsningerne på de enkelte havne giver den ønskede lokale effekt, er det nødvendigt at se dem i forhold til, hvad der sker på de andre havne – både i forhold til, hvordan havnene konkurrerer, og hvordan de supplerer hinanden. Dette kan tilgodeses ved, at havnenes hjemkommuner i højere grad taler sammen om strategien for udviklingen af havnene. Med de store investeringer, der er på spil, er der særligt behov for, at kommunerne taler sammen og afvejer indsatsen af, hvad der sker i de andre kommuner. Det, der er på spil for kommunerne, er på den ene side lokal erhvervsudvikling, arbejdspladser og skatteprovenu, men på den anden side også det, at kommunerne bruger fremtidige skatter til at garantere investeringer, der måske ikke er rentable.

#### 7.4 Regionens rolle

Regionen har ingen direkte beføjelser eller indflydelse i forhold til havnene. Til gengæld har de et ansvar for i tæt samspil med Vækstforum at fremme regionens erhvervsudvikling og herunder tænke den lokale erhvervsudvikling ind i et regionalt perspektiv. Derfor er det oplagt, at regionen nu vil sætte fokus på havnenes betydning og udvikling i den regionale udviklingsplan.

Konkret kan regionen se på mulighederne for at levere de analyseprojekter, der beskrives under kapitel 5:

- Markedsanalyser af potentialet for at tiltrække opgaver inden for maritim service til Nordjylland med fokus på ophug og servicering af olie-/gasinstallationer samt miljøservice til store fartøjer.
- Opkvalificering af nordjysk arbejdskraft så de lokale kan leve op til kvalitetskravene for maritim service
- Facilitering af samarbejde mellem de maritime servicevirksomheder i regionen med henblik på et fælles fremstød på markedet.
- Gennemføre en undersøgelse af den samlede mængde gods, der transporteres ud af og ind i regionen i dag, samt fremtidens potentiale. Hvilke typer gods og hvilke ruter tager de?
- Facilitere konkrete logistikinitiativer mellem havnene, som nye godsruiter, bedre intermodale løsninger eller innovative løsninger til at skabe merværdi i ydelserne.

Som beskrevet ovenfor er det vigtigt, at kommunerne sammentænker havneudviklingen i et bredere perspektiv. Regionen kan understøtte kommunerne heri med det overordnede perspektiv og relevante analyser. Regionen også gå ind og facilitere processerne for kommunerne.

Det er vigtigt, at regionen ikke føler sig forpligtet til at dele sol og vind lige i forhold til havnene. I et regionalt perspektiv giver det bedre mening at se de fem havne sammen som en helhed og foretage strategiske valg ud fra havnenes fælles bedste. Regionen kan søge at understøtte de tiltag, de enkelte havne kommer med, men samtidig være garant for, at satsningerne sættes ind i et samlet nordjysk perspektiv. Således vil et samlet regionalt perspektiv på havnene kunne afhjælpe risikoen for, at havnene samlet set investerer mere, end markedet kan bære, uden at være i vejen for den konkurrence, der skal være mellem havnene.

En overordnet arbejdsdeling kan være, at havnene mødes for at tale muligheder på markedet, mens myndighederne mødes for at tale om prioritering af infrastruktur. Begge dele kunne faciliteres af regionen, der har en klar interesse i at styrke havnenes samlede forretning.



Endelig kunne regionen have en opgave i generelt at øge synligheden af de nordjyske havnes profil, ydelser og vækstpotentiale. Internt i regionen kan den fokusere på at udvide befolkningens og erhvervsvirksomhedernes syn på, hvad havnene er for en størrelse, og hvad de kan tilbyde. På nationalt plan handler synlighed om, dels at sikre statslig fokus på muligheder og behov i Nordjylland, dels sikre, at potentielle kunder er bevidste om mulighederne for at bruge de nordjyske havne. Hertil kommer, at en generelt mere positiv opfattelse af regionen og især havnene vil kunne bidrage til, at især yngre mennesker finder det attraktivt at arbejde på havnene i Nordjylland. Dette vil kunne afhjælpe en eventuel fremtidig mangel på kvalificeret arbejdskraft.

### 7.5 Statens rolle

Statens rolle er at sikre det nationale perspektiv i udviklingen af havnene. Det kan ikke udelukkes, at staten vil udpege en række havne af særlig national betydning, selvom der i havnelovsbetænkningen ikke bliver lagt op til at foretage denne prioritering. Men i Transportministeriets publikation "Danmark som transportland i det internationale transportsystem" fra maj 2011 er der antydning af, at havnene i Nordjylland ses under et, og det vil under alle omstændigheder være naturligt, at staten fastholder et nationalt perspektiv i prioriteringen af støtte i form af infrastruktur til havnene.

Staten kan i den forbindelse overveje at understøtte inddragelsen af nordjyske havne i det Transeuropæiske Transportnetværk (TEN-T), der har til formål at styrke forbindelseslinjerne mellem europæiske regioner og til resten af verden. EU ønsker at få mere trafik væk fra vejene og udnytte havene som transportru-ter. Her har Nordjylland en indlysende central rolle i forhold til forbindelsen fra syd til Sverige og Norge, hvorfor de samlet set udgør en oplagt Core Port i TEN-T-systemet.

Det er ikke altid muligt til at dele sol og vind lige i forhold til statslige havneinvesteringer. I et nordjysk perspektiv giver det mening at se de fem havne som en helhed og foretage strategiske valg ud fra havnenes fælles bedste. Det gælder for støtte til havnene såvel som for investeringer i infrastruktur, som kan forvride konkurrencen.

Det er derfor vigtigt, at det offentlige i form af stat og kommuner lader havnene foretage investeringer på rene markedsvilkår, men til gengæld underbygger rentable investeringer med den fornødne infrastruktur – ikke ved at bygge motorveje til alle havne i Nordjylland for at sikre lige vilkår, men ved at prioritere havnenes styrkepositioner og underbygge disse med relevant infrastruktur.

I betænkningen til havneloven fremføres et tilsvarende argument: *"Spørgsmålet er, om det samfundsøkonomisk ikke bedre kunne betale sig at satse på udviklingen af udvalgte havne samt optimal baglandsinfrastruktur til disse frem for at investere bredt".*<sup>7</sup> Hvis staten følger denne opfordring, vil det være oplagt, hvis de nordjyske havne evt. i samarbejde med region og kommuner taler sammen indbyrdes, før staten laver prioriteringerne udefra.

---

<sup>7</sup> Betænkning til havneloven, Danske erhverv, Notat, Barrierer for mere gods over havnene

# 08

## BILAG – Ejerforhold



I forbindelse med den gennemgribende opdatering af havneloven i 1999 fik de tidligere statslige havne mulighed for fire forskellige organisationsformer. Der blev i den forbindelse indført nye regler for ejerskab af havnene og for havnenes beføjelser i forhold til organisationsformer.

Kommunerne kunne vælge fire niveauer af liberalisering, nemlig at:

1. Bibeholde havnene som kommunale havne under den form, de var blevet overdraget
2. Omlægge havnene til kommunale selvstyrehavne
3. Omlægge havnene til kommunalt ejede aktieselskaber med mulighed for privat medejerskab
4. Frasælge havnene til privatretlige organisationer

Strukturændringen havde til formål at lade havnene operere selvstændigt og i fri konkurrence med andre danske og udenlandske havnetjenesteydere.

De nye nordjyske kommuner valgte forskelligt ejerskab og forskellige driftsformer for deres havne. Organisationsformerne og ejerskabet af de fem største havne i Nordjylland efter reformen fremgår af nedenstående Tabel 11.

**Tabel 11. Organisering af de fem nordjyske erhvervshavne**

|                     | Ejerskab                                 | Organisationsform           | Bestyrelsesformand/<br>direktør   |
|---------------------|--|-----------------------------|---|
| Hanstholm Havn      | Thisted Kommune                          | Kommunal selvstyrehavn      | Poul Arne Jensen ( <i>erhvervsrepræsentant</i> )<br>Birgitte Juhl             |
| Hirtshals Havn      | Hjørring kommune                         | Kommunal selvstyrehavn      | Anker Laden-Andersen ( <i>erhvervsrepræsentant</i> )<br>Jens Kirketerp Jensen |
| Aalborg Havn A/S    | Aalborg Kommune ejer<br>98 % af aktierne | Kommunalt ejet aktieselskab | Henning G. Jensen ( <i>borgmester</i> )<br>Claus Holstein                     |
| Skagen Havn         | Frederikshavn kommune                    | Kommunal selvstyrehavn      | Werner Broberg ( <i>erhvervsrepræsentant</i> )<br>Willy B. Hansen             |
| Frederikshavns Havn | Frederikshavn kommune                    | Kommunalt ejet aktieselskab | Lars Bonderup Bjørn ( <i>erhvervsrepræsentant</i> )<br>Preben Reinholt        |

Kommunale selvstyrehavne har i forhold til kommunale havne en række øgede beføjelser i forhold til bl.a. at stille faciliteter til rådighed på havnen. Til gengæld skal de være adskilt fra kommunen i forhold til formue, drift, administration og regnskab. Kommunen kan stille lånegarantier for investeringer i en kommunal selvstyrehavns infrastruktur. Dækker indtægterne ikke udgifterne i den kommunale selvstyrehavn over en periode på tre på hinanden følgende år, skal den kommunale selvstyrehavn omdannes til en kommunal havn<sup>8</sup>. Det vil sige, at ved at garantere for havnens lån risikerer kommunen at skulle overtage driften af en urentabel havn.

Til forskel fra kommunale selvstyrehavne har havne drevet som kommunalt ejede aktieselskaber beføjelse til at drive havnerelateret operatørvirksomhed. Tabel 12 opremser, hvilke aktiviteter havne med forskellige organisationsformer har ret til at lave.

Med havnerelateret operatørvirksomhed forstås terminaloperatørvirksomhed, lagervirksomhed o.l. Med skibsrelaterede hjælpetjenester forstås bugsering, trosseføring og lodsvirksomhed. De skibsrelaterede hjælpetjenester kan ikke drives skattefrit som havnens øvrige aktiviteter, men skal udføres via et adskilt skattepligtigt selskab.

---

<sup>8</sup> Havneloven §9 stk. 7

**Tabel 12. Forskellige havnetypers muligheder for aktiviteter**

| Opgaver                                      | Organisationsform |               |                        |  |                                |
|--|-------------------|---------------|------------------------|--|--------------------------------|
|  | Statshavn         | Kommunal havn | Kommunal selvstyrehavn | Helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab | Privatretligt organiseret havn |
| Udføre skibsrelaterede hjælpetjenester       |                   |               | Hvis dispensation      | Hvis dispensation                              | •                              |
| Forestå havnerelateret operatørvirksomhed    |                   |               | Hvis dispensation      | •  | •                              |
| Stille kraner, pakhuse og lign. til rådighed | •                 |               | •                      | •  | •                              |
| Anlæg og drift af havneinfrastruktur         | •                 | •             | •                      | •  | •                              |

Ud over de i skemaet opstillede rettigheder har nogle havne såkaldte grandfather rights. I forbindelse med vedtagelsen af havneloven i 1999 fik nogle af havnene på trods af de generelle regler i loven ret til at fortsætte med at varetage aktiviteter, som de efter de nye regler ikke måtte varetage. Dette omtales som "grandfather rights".