

<b>KAPITEL 1. INDLEDNING. ....</b>	<b>5</b>
1.1. Udvalgets kommissorium. ....	5
1.2. Baggrunden. ....	5
1.3. Udvalgets sammensætning. ....	7
1.4. Andre initiativer. ....	8
<b>KAPITEL 2. SAMMENFATNING OG ANBEFALINGER. ....</b>	<b>9</b>
2.1. Udvalgets mål. ....	9
2.2. Udvalgets analyser. ....	9
2.3. Udvalgets anbefalinger. ....	14
<b>KAPITEL 3. GODSTRANSPORTENS SAMMENSÆTNING OG UDVIKLING. ....</b>	<b>18</b>
3.1. Den nationale godstransport. ....	18
3.2. Den internationale godstransport. ....	21
3.3. Godstransport på danske havne. ....	24
3.4. Søtransport i Østersøområdet. ....	26
<b>KAPITEL 4. OMSÆTNINGEN I DE DANSKE HAVNE 1987-1997. ....</b>	<b>29</b>
4.1. Aktivitetsudviklingen. ....	29
4.2. De større havne målt i godsomsætning. ....	32
<b>KAPITEL 5. ØKONOMI I DE STØRRE HAVNE. ....</b>	<b>34</b>
5.1. Havnenes driftsregnskaber. ....	36
5.2. Havnenes anlæg. ....	37
5.3. Havnenes status. ....	38
5.4. De enkelte havnes økonomi. ....	40

<b>KAPITEL 6. INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>42</b>
6.1. Vej.....	42
6.2. Bane.....	43
6.3. Dansk infrastruktur i forhold til EU's transeuropæiske transportnetværk (TEN). .....	44
6.4. Internationale sejlruiter, der har betydning for danske havne. ....	45
6.5. Trafikknudepunkter.....	46
<b>KAPITEL 7. KOMBINERET TRANSPORT OG TRANSPORTKÆDER.....</b>	<b>48</b>
7.1. Ydre transportkæder.....	50
7.2. Havne som knudepunkter i den ydre transportkæde.....	52
7.3. Havneomkostninger.....	53
7.3.1. Havnenes skibs- og vareafgifter.....	54
7.3.2. Havnenes areallejetakster.....	55
7.3.3. Håndteringsomkostninger og effektivitet i øvrigt.....	55
7.3.4. Havnenes og havneerhvervenes effektivitet målt i tid.....	57
7.3.5. Havnenes og havneerhvervenes effektivitet målt i vareafhængige omkostninger.....	58
7.3.6. Havnenes og havneerhvervenes effektivitet målt i skibsfafhængige omkostninger.....	61
7.3.7. Havneafgifternes andel af den samlede søtransportomkostning.....	62
7.4. Indre transportkæder på havnen.....	62
7.5. DSB Gods' planer for kombineret transport.....	66
<b>KAPITEL 8. EUROPA-KOMMISSIONENS GRØNBOG OM HAVNE.....</b>	<b>68</b>
8.1. Resumé af grønbogen.....	68
8.2. Grøn bogens betydning for det danske havnesystem.....	70
8.3. Behandling af grønbogen og den videre proces.....	73

**KAPITEL 9. DEN FREMTIDIGE MYNDIGHEDSSTYRING AF HAVNENE..... 74**

9.1. Definition af en trafikhavn. ....	74
9.2. Tilladelse til anlæg af ny havn. ....	74
9.3. Tilladelse til udvidelse af bestående havn. ....	78
9.4. Anvendelsen af en havn som trafikhavn. ....	78
9.5. Modtagepligt for havne. ....	81
9.6. Fastsættelse af minimums- og maksimumstakster. ....	81
9.7. Klageadgang til Trafikministeriet over forvaltningen af en trafikhavn.....	82
9.8. Ordensreglement.....	83
9.9. Fordeling af udgifter. ....	84
9.10. Påbud om forsvarlig istandsættelse. ....	84
9.11. Påbud om miljøforanstaltninger.....	85

**KAPITEL 10. ERFARINGER FRA ANDRE LANDE..... 86**

10.1. Svenske havne. ....	86
10.2. Norske havne. ....	88
10.3. Finske havne. ....	90
10.4. Engelske havne.....	90
10.5. Europæiske havne generelt. ....	91
10.6. EU.....	92
10.7. Danske erfaringer med udenlandske havne (baseret på indlæg modtaget fra Danmarks Skibsmæglerforening). ....	92

**KAPITEL 11. NUVÆRENDE ORGANISATIONSFORMER,  
FORRETNINGSOMRÅDER M.V. .... 94**

11.1. Organisationsformer. ....	94
11.1.1. Kommunalt styrede trafikhavne.....	94
11.1.2. Kommunale havne. ....	97

11.1.3. Københavns Havn. ....	98
11.1.4. Statshavne.....	98
11.1.5. Privatejede trafikhavne.....	100
11.1.6. Tidligere statslige færgehavne.....	100
11.1.7. Statslige færgehavne. ....	100
11.1.8. Fiskerihavne. ....	101
11.2. Forretningsområde.....	101
11.3. Lån, tilskud og garantier til trafikhavne.....	103
11.3.1. Kommunalt styrede havne.....	103
11.3.2. Statshavne.....	105
11.3.3. Kommunale havne. ....	105
11.3.4 Københavns Havn. ....	105
11.3.5. Private havne. ....	105
11.4. Særlige bidrag til debatten om organisationsformer og forretningsområder. ....	105
11.4.1. De seks havnechefers debatoplæg.....	106
11.4.2. Havnevirksomhedernes udtalelse vedrørende de seks havnechefers oplæg. ....	109
11.4.3. Sammenslutningen af danske Havnes redegørelse. ....	110
11.4.4. Statshavnegruppens rapport. ....	112
11.4.5. Sammenfatning af bidragene. ....	113
<b>KAPITEL 12. FORSLAG TIL ORGANISATIONSFORMER, FORRETNINGSOMRÅDER M.V. ....</b>	<b>115</b>
12.1. Generelt.....	115
12.2. Forslag til organisationsmodeller m.v. ....	116

## **Kapitel 1. Indledning.**

Den klart udtalte politiske målsætning er, at havnene skal yde deres til fremme af søtransporten og dermed bidrage til opprioriteringen af de miljørigtige transportformer. Der har i de seneste år været debat om, hvorvidt den gældende trafikhavnelov er tidssvarende, og om rammebetingelserne med fordel kunne gøres mere fleksible.

### **1.1. Udvalgets kommissorium.**

Den 25. november 1997 blev Forespørgsel nr. F 6 til erhvervsministeren og trafikministeren debatteret i Folketinget: "Hvilke planer har regeringen for havnenes fremtidige opgaver?"

Debatten blev afsluttet med følgende vedtagelse:

"Folketinget opfordrer trafikministeren til - i overensstemmelse med regeringens målsætning i trafikplan 2005 samt EU's erklærede målsætning om at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer - at nedsætte et udvalg bestående af de berørte myndigheder, havnene, private havnevirksomheder m.v. til vurdering af alle relevante spørgsmål med det formål at fremkomme med forslag til havnenes fremtidige styreformer, organisation, forretningsområder og vurdere havnenes muligheder for investeringer, bl.a. i moderne teknologi, herunder kombitransport og miljøfremmende foranstaltninger.

Udvalgets betænkning skal afleveres i august 1998."

Vedtagelsen er udvalgets kommissorium.

### **1.2. Baggrunden.**

Baggrunden for udvalgsarbejdet er mangeartet. Som vigtige faktorer kan nævnes:

Regeringens målsætning er, som det fremgår af forespørgselsdebatten af 25. november 1997, at søge at give mulighed for større dynamik og større konkurrenceevne i danske havne med det sigte at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer.

I Trafik 2005, Trafikministeriet 1993, fastslås det, at regeringen ønsker at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af miljøvenlige transportformer i det omfang, det er samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt.

For at styrke søtransporten, herunder kombitransporten, i forhold til andre transportformer nævnes det, at det er væsentligt, at den samlede transportydelse fungerer effektivt. Det bør i den forbindelse derfor nærmere undersøges, om der skal ændres på havnenes nuværende, begrænsede muligheder for selv at bidrage til en effektivisering af transportydelse.

En kreds af havnechefer i Aalborg, Esbjerg, Frederikshavn, København, Odense og Århus har i et oplæg fra juli 1997 udarbejdet nogle forslag til udvikling af havnene. Forslagene er blevet tematiseret og beskrevet i et idékatalog. Kataloget er givet til Trafikministeriet bl.a. med opfordring til, at ministeriet nedsætter et udvalg med sigte på at udarbejde oplæg til en revision af havneloven.

Følgende emner indgår i kataloget: havnevirksomhed, subsidier, planlægning, miljø, udvikling af havne- og søtransport og samarbejde mellem havnene.

Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg har den 15. juli 1997 i anledning af idékataloget afgivet en udtalelse, hvor hovedsynspunkterne er, at styreformen for samtlige offentligt styrede havne bør være ens, og det private erhvervsliv bør tillægges den væsentligste styringsbeføjelse. Erhvervslivets indflydelse skal afspejle samtlige relevante interessegrupper i og omkring havnene. Havnenes driftsmæssige opgaver skal begrænses til etablering og vedligeholdelse af infrastrukturen - moler, kajer, veje, jernbanespor, uddybning, oprensning m.v. Etablering af suprastruktur (kraner, pakhuse, kontorbygninger, mobilt udstyr m.v.) skal alene forestås af det private erhvervsliv.

Sammenslutningen af danske Havne har i en udtalelse den 12. november 1997 opfordret til 1) nye lovgivningsinitiativer i forbindelse med trafikhavneloven, 2) etablering af en fond til fremme af miljøprioriteret transport, og 3) at der nedsættes et udvalg, som skal se på en handlingsplan til fremme af en miljømæssig, bæredygtig transportudvikling.

En af EU-Kommissionens centrale målsætninger på transportområdet er at fremme de miljøvenlige transportformer, især nærskibsfart, og at der sker integration af havne i den multimodale transportkæde og netværk. Kommissionen har i forlængelse heraf i december 1997 færdiggjort sin grønbog om havne, hvori Kommissionen behandler relevante spørgsmål i forbindelse med havnenes rolle i EU's transportpolitik.

Baggrunden for grønbogen er at igangsætte en debat om konkrete havneemner og mulige fremtidige politikker, som dels kan bidrage til at øge havneeffektiviteten og forbedre havnenes og søfartens infrastruktur bl.a. ved at integrere havne i det multimodale transeuropæiske netværk, dels skal imødekomme Kommissionens forpligtelser i henhold til traktaten til at sikre fri og lige konkurrence i havnesektoren.

### **1.3. Udvalgets sammensætning.**

Efter indstilling fra berørte myndigheder, organisationer m.v. har udvalget fået følgende sammensætning:

Kommitteret i Finansministeriet Inge Thygesen (formand)

Fuldmægtig Susanne Juhl (suppleant kontorchef Anders Nørskov), Finansministeriet)

Direktionssekretær Ruth Lauridsen (suppleant konsulent Mogens Bech), Søfartsstyrelsen

Specialkonsulent Hanna Ege (suppleant kontorchef Henrik Hasseris Olesen), Indenrigsministeriet

Civilingeniør Kirsten Warnøe (suppleant kontorchef Hans Jürgen Stehr), Miljøstyrelsen

Afdelingschef Alex Klug, Trafikministeriet, administrationsafdelingen

Kontorchef Inge Guldborg Henriksen, Trafikministeriet, 3. kontor

Direktør V. V. Leisner, Statshavnsadministrationen, Esbjerg

Sekretariatschef Erling Friis Poulsen, Kommunernes Landsforening

Direktør Hans Berthelsen, Sammenslutningen af danske Havne

Havnedirektør Svend Christensen, Sammenslutningen af danske Havne

Advokat Henning Gjerulff, Foreningen af Areallejere i danske Havne

Adm. direktør T. B. Larsen, Dansk Stevedoreforening

Direktør Tonny Dalhøj Paulsen, Danmarks Skibsmæglerforening  
Underdirektør Aage Faurholt, Foreningen af Danske Privathavne  
Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening  
Direktør Palle Egebjerg, Erhvervenes Transportudvalg  
Konsulent Dorthe Thomsen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Forretningsfører Knud E. Hansen, Specialarbejderforbundet i Danmark  
Direktør Ib Mikkelsen, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service.

På ad hoc-basis har kontorchef Niels Rytter, Konkurrencestyrelsen, og kontorchef K. H. Ludolph, Skatteministeriet, været inddraget i udvalgets arbejde.

Sekretariat:

Specialkonsulent Marianne Winther, Trafikministeriet.  
Fuldmægtig Christina Pultz Egholm, Trafikministeriet.  
Direktør J. Kjærgaard, Statshavnsadministrationen, Frederikshavn.

#### **1.4. Andre initiativer.**

En arbejdsgruppe, bestående af repræsentanter fra Trafikministeriet, Finansministeriet og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har i juni 1998 afgivet en rapport om statshavnenes fremtidige struktur. Rapporten er overvejende af teknisk karakter og tjener samtidig som baggrundsanalyse for nærværende udvalgsarbejde. I rapporten belyses de økonomiske aspekter ved en eventuel afvikling af det statslige ejerskab af de nuværende 13 statshavne. Rapporten kommer også ind på organisatoriske valgmuligheder for statshavnene fremover samt fastlæggelse af de økonomiske forudsætninger og konsekvenser af nye organisationsformer.

Statshavnerapporten er færdiggjort med udgangspunkt i den gældende trafikhavnelov. Overvejelser om den enkelte statshavns fremtidige organisationsform m.v. vil blive tilpasset resultatet af nærværende udvalgsarbejde.



## **Kapitel 2. Sammenfatning og anbefalinger.**

### **2.1. Udvalgets mål.**

Udvalgets mål er på baggrund af en række gennemførte analyser at fremkomme med forslag til havnenes fremtidige styring, organisation, forretningsområder m.v. for herved at give havnene de optimale vilkår for at bidrage til at gøre havnenes fremtidige rolle i det samlede transportmønster mere dynamisk og konkurrencedygtig.

Sigtet hermed er at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer.

### **2.2. Udvalgets analyser.**

Udvalget har i sit arbejde analyseret emner som godstransportens sammensætning og udvikling, omsætningen i danske havne, økonomien i de større havne, infrastrukturforhold, kombineret transport og transportkæder, EU-forhold m.v.

Den nationale godstransport er helt domineret af lastbiltransport på grund af de korte afstande, hvorover godset transporteres indenrigs. Godsmængden med skib og færge udgjorde i 1995 kun ca. 7% mod lastbilernes markedsandel på 92%. Hertil kommer 1%, der transporteres på bane. Kombitransport med bl.a. skib vurderes kun at have et begrænset potentiale indenlands, idet den gennemsnitlige transport med lastbil kun er på 52 km.

Billedet er anderledes i forbindelse med den internationale godstransport. Her er søtransporten helt dominerende med en stabil markedsandel på 73% mod lastbilernes andel på 24% og jernbanernes andel på 2%, mens 1% går til andre transportformer.

Hovedparten af godstransporten med skib er koncentreret på bulkvarer, såsom faste og flydende brændsler, sten, sand og grus samt gødningsstoffer og lignende

massegodsvarer. For disse varegrupper er skibsfarten - og dermed havnene - dominerende, og markedsandelen har været stigende.

Anderledes forholder det sig imidlertid med skibenes markedsandel af det gods, der transporteres i containere m.v. ( fortrinsvis stykgods), og om hvilket der forventes en betydelig vækst på europæisk plan. Det er her potentialet for søtransport, herunder kombitransport, ligger, men for dette gods har skibene og dermed havnene tabt markedsandele til lastbilerne. Det er også her, konkurrencen mellem de europæiske havne er størst - og stigende.

Skibsfarten og havnene står derfor over for den store udfordring at bryde den langvarige tendens til tab af markedsandele for transport af højværdigods i Europa - ikke mindst ved at gøre sig til et mere effektivt led i konkurrencedygtige transportkæder fra dør til dør. Her er det afgørende, at den samlede transportydelse, inklusiv havnenes bidrag, fungerer så effektivt og tæt integreret som muligt hele vejen fra afsender til modtager.

Transportkæder eksisterer i stort omfang i dag, og de danske havne indgår som en væsentlig del af de muligheder, som transportkæderne benytter sig af. Dør-til-dør tilbydes af rederier, skibsmæglere, lineagenter og speditører, der i deres arbejde tilbyder totale transportløsninger.

Forholdet er imidlertid det, at det svageste led i en ydre transportkæde er omskiftningen mellem transportformerne i knudepunkterne, f.eks. havne eller andre terminaler. De væsentligste grunde hertil er dels manglende teknisk interoperabilitet mellem transportformerne og lastebærerne, dels manglende IT-baserede logistiksystemer, som kan sikre en effektiv informationsudveksling mellem transportformerne. Her ligger en stor udfordring til alle berørte parter. Til støtte herfor har Søfartsstyrelsen iværksat et projekt om udvikling af værktøjer for opstilling og styring af dør-til-dør transportkæder med inddragelse af nærskibsfarten. Projektet påregnes at være færdigt medio 1999.

Den hastigt voksende efterspørgsel efter international transport af containeriseret gods og de stadigt vanskeligere forhold for landtransporten skønnes at rumme et aktuelt potentiale for havnene og deres kunder i fællesskab.

Dette gælder især for søtransporten i Østersøområdet. De 10 største havne i området har hver en årlig omsætning på over 11 mio. tons og er dermed større end f.eks. Københavns Havn. Det forventes, at den samlede årlige søtransport i Østersøområdet på over 400 mio. tons vil blive fordoblet i perioden indtil 2010, og væksten forventes især at falde på stykgodstransporten. En markedsundersøgelse, som Søfartsstyrelsen har foretaget som led i ovennævnte projekt, tyder endda på, at vækstpotentialet vil være ca. 3 gange så stort for løsninger, der inddrager skibe, som for løsninger, der ikke inddrager skibe.

En række danske havne satser i disse år på at blive del af denne udvikling fra starten. I takt med, at en række transportvirksomheder er ved at etablere sig på det hastigt voksende østeuropæiske marked, skærpes konkurrencen imidlertid på pris og leveringssikkerhed, hvorved der lægges et øget pres på de medvirkende transithavne. På lidt længere sigt kan transithavnenes betydning blive sat yderligere under pres fra en øget udbygning dels af østersøhavnene til selv at modtage oversøiske transporter direkte, dels af det øst-vestgående bane- og vejnet via Tyskland.

Det skal også erindres, at de danske havnes godsomsætning med bestemmelsessted i Nord- og Vesteuropa via Skagerak og Nordsøen vejer fire gange så tungt som Østersøtransporten i dag.

De danske havnes samlede inden- og udenrigsgodsomsætning er steget med ca. 28% i alt de sidste 10 år. Denne stigning dækker over store variationer mellem de enkelte havne og grupper af havne.

Langt den største vækst har dels Fredericia Havn, som med råolieledning fra Nordsøen er næsten fordoblet og stadig vokser støt, dels de rene færgenhavne i Helsingør, Rødby og Gedser, hvor godsomsætningen dog er stagneret de senere år.

De store havne i København og Århus er begge vokset med ca. 15% i 10-års perioden, men stagneret de seneste år.

For statshavnenes vedkommende konstateres en fremgang på ca. 11% i perioden, hvor den største stigning er sket de sidste år - primært i Esbjerg Trafikhavn under den nye styreform.

Øvrige kommunalt styrede havne er kun steget med ca. 6% i 10-års perioden, har samlet set været stagnerende i 90'erne og endda faldende de seneste år.

Godsomsætningen over trafikhavnene er koncentreret på 18 havne. Disse havne er (godsmængden i mio. tons i 1997 er nævnt i parentes):

- Københavns Havn med egen lov (10,8)
- 3 statshavne: Esbjerg (5,1), Frederikshavn (2,9) og Hirtshals (1,0) og
- 14 kommunalt styrede havne: Fredericia (13,3), Århus (7,6) Kalundborg (3,1), Aalborg (2,6), Odense (2,6), Nyborg (2,2), Korsør (1,7), Åbenrå (1,2), Grenå (1,2), Rønne (1,1), Vejle (1,0), Randers (0,9), Kolding (0,9) og Køge (0,8).

Ingen danske havne er imidlertid store i vesteuropæisk målestok, jf. at de nærmeste konkurrenter Göteborg og Hamburg havde en godsomsætning på henholdsvis 28 og 71 mio. tons i 1996, og at de største atlantehavshavne, Rotterdam og Antwerpen, havde over 100 mio. tons og kapacitet til de største post-panmax skibe med en dybgang på op til 17m fuldt lastet.

Fredericia Havn har en vanddybde ved kaj på 15 m. Adgangen begrænses dog af, at skibe i sejlrueten ind til Fredericia ikke må have en dybgang på over 13 m. Århus Havn har planer om etablering af kajer med en vanddybde på 15 m, men også her begrænses adgangen af, at skibe i sejlrueten ind til havnen ikke må have en dybgang på over 13 m. Ruten ind til Københavns Havn kan nordfra besejles af skibe med en maksimal dybgang på 11,4 m, men kun 7,5 m sydfra, dog i nær fremtid 8,0 m. Til de havne, der kan tage skibe med stor dybgang, hører endvidere Kalundborg (11,5 m), Nyborg (11,0 m), Åbenrå (10,7 m), Grenå (9,7 m), Esbjerg (9,5 m) og Aalborg (9,3 m), som alle har rimelig nærhed til dybe sejlrueter.

De 18 havne er velbetjent fra landsiden, da de næsten alle ligger tæt på såvel hovedlandevejsnettet som hovedjernbanenettet. Især for Københavns Havns vedkommende er til- og frakørsel dog vanskeliggjort af den tætte bytrafik.

Af de nævnte 18 offentligt styrede havne, der dækker 95% af de offentligt styrede havnes godsomsætning, har kun Esbjerg og Fredericia været i fremgang i de seneste 3 år, og det har ikke været på det vigtige stykgodsområde. Hittidige offentlige organisationsformer og beskyttende myndighedsstyring har således ikke formået at vende udviklingen, skabe vækst og omstille havnene til en mere konkurrenceorienteret rolle.

Dette billede forstærkes ved betragtning af de 18 største havnes stagnerende, men ganske velpolstrede økonomi. Samlet set har overskuddet gennem de sidste 3 år været faldende, men generelt så stort, at investeringer i kapacitetstilpasninger, ny teknologi og miljøforhold har kunnet selvfinansieres. Der er dog stor variation i de større havnes økonomi, og enkelte har endda haft underskud i den seneste 3-årsperiode set under ét. Ligeledes gælder, at soliditeten generelt er på et højt niveau, men at enkelte havne skiller sig ud med en betænkelig lav og faldende soliditet. Egenkapitalen på i alt 4,2 mia. kr. for de 18 større havne har været svagt stigende, men forrentningen af egenkapitalen for de fleste større havne ligger under den lange obligationsrente. De relativt store havneinvesteringer i begyndelsen af 90'erne har ikke alle været lige rentable, og der vil fremover være behov for en mere selektiv investeringspolitik og kritisk risikovurdering af markedsmulighederne. Dette gælder ikke mindst, hvis havnene ønsker at tiltrække finansielle investorer i mere strategiske satsninger.

Analysen af de større offentlige havnes regnskaber viser, at der er forretningsmæssige muligheder for danske havne af meget forskellig størrelse, beliggenhed og placering i transportkorridorerne. Men også, at der fremover må ske en højere grad af specialisering og kapacitetstilpasning, hvor den enkelte havns profil koncentrerer om transitkundernes og det erhvervsmæssige oplands behov og tydeliggøres gennem deltagelse i transportkæder med et højt serviceniveau. Mere kommercielle organisationsformer, herunder selskabsdannelse, vil kunne bidrage hertil og begrænse risikoen for fejlinvesteringer fremover.

Det er ikke alene i Danmark, at man har følt behov for at se på de fremtidige rammer for havne. Den øgede konkurrence har tendens til at øge kommercialisering og til dels privatisering af havne i såvel de nordiske som de øvrige europæiske lande.

Herudover har Europa-Kommissionen i december 1997 fremlagt sin grønbog om havne- og søfartsinfrastruktur. Formålet hermed var at sætte gang i en debat om bl.a. konkurrenceregler og takstprincipper og om fremtidige politiske tiltag, som kan bidrage til at gøre havnene mere effektive og forbedre den samlede infrastruktur ved at integrere havnene i det multimodale transeuropæiske net. Kommissionen arbejder nu videre med de i grønbogen foreslåede tiltag. De danske overvejelser har løbet parallelt med Kommissionens arbejde, og med anbefalingerne fra dette udvalgsarbejde vil Danmark kunne være på forkant med den europæiske udvikling i sektoren.

### **2.3. Udvalgets anbefalinger.**

Udvalgets forslag er nedenfor angivet i hovedtræk, idet der henvises til kapitlerne 9 om myndighedsstyring og 12 om organisationsformer m.v. for den nærmere gennemgang:

1. Den gældende lov om trafikhavne fra 1990 erstattes af en ny og forenklet lov omhandlende alle trafikhavne defineret som alle havne, der anvendes til erhvervs-mæssig ekspedition af gods, fisk, køretøjer og personer. Rene fiskerihavne skal ikke længere være undtaget fra loven.
2. Den nye lov skal for det første (jf. kapitel 9) fastlægge generelle regler for trafikministerens myndighedsstyring af trafikhavne, som kan ruste de danske havne til den skærpede konkurrence mellem europæiske havne om international gods-transport. Det foreslås at åbne for fri etablering og anvendelse af havne i Danmark, forudsat det ikke påfører det offentlige uønskede udgifter til supplerende infrastruktur på landsiden. Den hidtidige beskyttelse af eksisterende offentlige havne skal bringes til ophør - eventuelt efter en overgangsperiode.
3. Ligestilling af private havne, som giver offentlig adgang for almindelig godsomsætning, med offentlige havne hvad angår modtagepligt.

4. Den nye lov skal for det andet (jf. kapitel 12) klarere definere rammerne for offentligt styrede havnes organisation og forretningsområde med tilhørende fordeling af ansvar og kompetence.
5. Det anbefales at sanere i de mange former, hvorunder offentligt styrede havne fungerer i dag, og give den pågældende offentlige myndighed valget mellem 3 modeller:
  - offentlige havne (model A)
  - selvstyrehavne i offentligt regi (model B)
  - havneaktieselskaber (model C)ud fra en vurdering af den enkelte havns situation.
6. Havne, som ikke længere er i konkurrence om gods og/eller har tabt deres økonomiske selvstændighed, må drives efter almindelige offentligretlige og bevillingsmæssige principper (model A) og normalt overgå helt eller delvis til anden anvendelse. Det foreslås at lette mulighederne for, at dette kan ske i tide og uden for mange forudgående fejlinvesteringer.
7. Havne, som fortsat er i konkurrence om gods, anbefales givet større frihedsgrader med tilhørende større ansvar for den forretningsmæssige udvikling og drift under voksende konkurrence. Sigtet er at skabe ny dynamik og en skarpere profil som grundlag for bæredygtig vækst og at bryde med den stagnation, som er karakteristisk under de gældende samarbejdsformer og relativt beskyttede forhold.
8. Den mest almindelige organisationsform for større havne er i dag den kommunalt styrede havn. Havnen og de mange aktører har imidlertid haft vanskeligt ved at løfte opgaven. Denne organisationsform anbefales derfor strammet op i form af et mere formaliseret selvstyre (model B), som sættes under et forretningsmæssigt pres - gerne med øget erhvervmæssig kompetence på bestyrelsesniveau, men med fastholdelse af det overordnede ansvar i kommunalbestyrelsen.
9. Som noget nyt for danske - men ikke for udenlandske - havne foreslås aktieselskabsformen (model C) som velegnet til fuld kommercialisering af de mere ambitiøse havne, som ønsker at tiltrække risikovillig kapital, indgå strategiske allian-

cer, etablere datterselskaber, udvide med havnerelateret virksomhed eller andet, som forudsætter en frigørelse fra offentligretlige principper, og som lettes af, at alle parter opererer på det generelle privatretlige grundlag.

10. Det forudsættes, at kommunernes adgang til at omdanne en kommunalt styret havn til et kommercielt aktieselskab helt eller delvis ejet af kommunen reguleres i den nye trafikhavnelov. Herunder skal det sikres, at det offentlige engagement kan afvikles efter en salgsmodningsperiode, hvori havnen dokumenterer sin levedygtighed på kommercielle vilkår.
11. Det anbefales at intensivere samarbejdet mellem havnen og dens operatører ved at indgå forretningsmæssige aftaler om priser, faciliteter, serviceniveau, tilgængelighed mv., som kan øge havnens samlede konkurrenceevne til fælles bedste.
12. Selvstyrehavne i kommunalt regi, som ikke har kunnet tiltrække velfungerende operatører, skal kunne forestå losning/lastning mv. i eget regi. Omvendt skal private operatører kunne overtage tilstødende opgaver som f.eks. trosseføring, hvis dette fremmer effektiviteten i havnen.
13. Generelt anbefales en strømlining internt på havnen for at optimere dens bidrag til de samlede transportkæder i den nødvendige dør-til-dør betjening af transportkøberne. Etablering af tidssvarende IT-baserede logistiksystemer vurderes at blive et uundværligt led heri.

Denne betænkning afgives i sin helhed af et enigt udvalg med visse reservationer for konkrete anbefalinger:

- Sammenslutningen af danske Havne (se bilag 1), som ønsker beskyttelsen af eksisterende offentlige havne opretholdt (jf. punkterne 2 og 3), og som gerne ser yderligere frihedsgrader for de mindre og mellemstore havne (jf. punkterne 8 og 12).
- Danmarks Rederiforening (se bilag 2), som gerne ser en tidsbegrænsning for afvikling af det kommunale engagement i havneaktieselskaber (jf. punkt 10).



- Dansk Stevedoreforening og Foreningen af Areallejere i danske Havne (se bilag 3), som ønsker som et krav at indsætte erhvervmæssig kompetence i havnebestyrelserne for selvstyrehavne (jf. punkt 8). Endvidere finder foreningerne, at havnenes funktionsområde fortsat bør være begrænset til infrastrukturen, så længe havnene ikke er fuldt privatiseret (jf. punkt 7 + 12). Herudover finder foreningerne, at aktieselskabsmodellen ikke bør anvendes, hvis dette indebærer en udlodning af havnenes midler til kommunerne. Aktieselskabsmodellen bør kun anvendes i forbindelse med en privatisering med fuld afvikling af offentlige kapitalinteresser (jf. punkt 9 og 10).

## **Kapitel 3. Godstransportens sammensætning og udvikling.**

Velfungerende og effektiv godstransport udgør en vital forudsætning for udviklingsmulighederne og konkurrenceevnen i det danske erhvervsliv og for udviklingen i samfundsøkonomien i øvrigt. Endvidere udgør godstransporten i sig selv en betydelig økonomisk sektor, der bidrager til beskæftigelse, produktion og eksport.

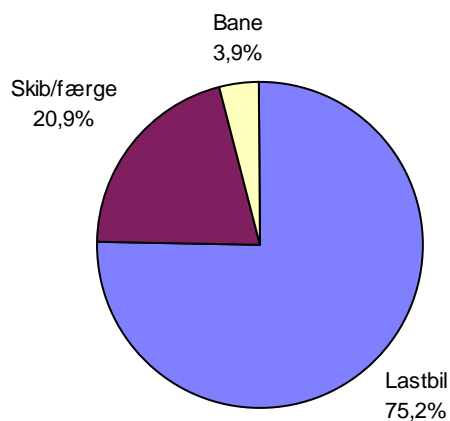
### **3.1. Den nationale godstransport.<sup>1</sup>**

Der er forskellige måder at beskrive omfanget af godstransporten på og afhængig af, hvilken måde der vælges, fås forskellige billeder for så vidt angår fordelingen af godstransporten mellem de forskellige transportformer. Nedenfor vises fordelingen af den nationale godstransport - dvs. godstransport, hvor både af- og pålæsningssted er inden for landets grænser - mellem transportformerne i 1995 opgjort som transportarbejde (tonkm) og i transporterede mængder gods (tons).

Den nationale godstransport er domineret af lastbiltransport, der udfører ca. 75 % af godstransportarbejdet, mens skib og færge udfører ca. 21 %, og banetransport udfører ca. 4 % af godstransportarbejdet, jf. figur 3.1. Godstransportarbejdet, der måles i tons x kilometer (tonkm), er udtryk for omfanget af transporten og afspejler således både de transporterede mængder og de afstande, hvorover godset transporteres.

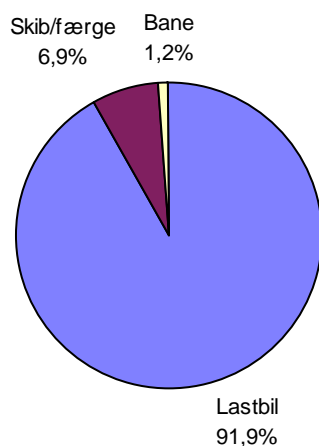
---

<sup>1</sup> Baseret på 1995-tal.

**Figur 3.1. National transportarbejde (tonkm) i 1995.**

Kilde: Trafikredegørelse 1997.

Hvis der tages udgangspunkt i de transporterede mængder, dvs. transporteret gods opgjort i tons, er lastbilens dominans endnu mere udpræget, jf. figur 3.2. I 1995 blev der transporteret ca. 200 mio.tons i den nationale godstransport. Denne godsmængde fordeles med ca. 92 % på lastbil, ca. 1 % på jernbane og ca. 7 % med skib og færge.

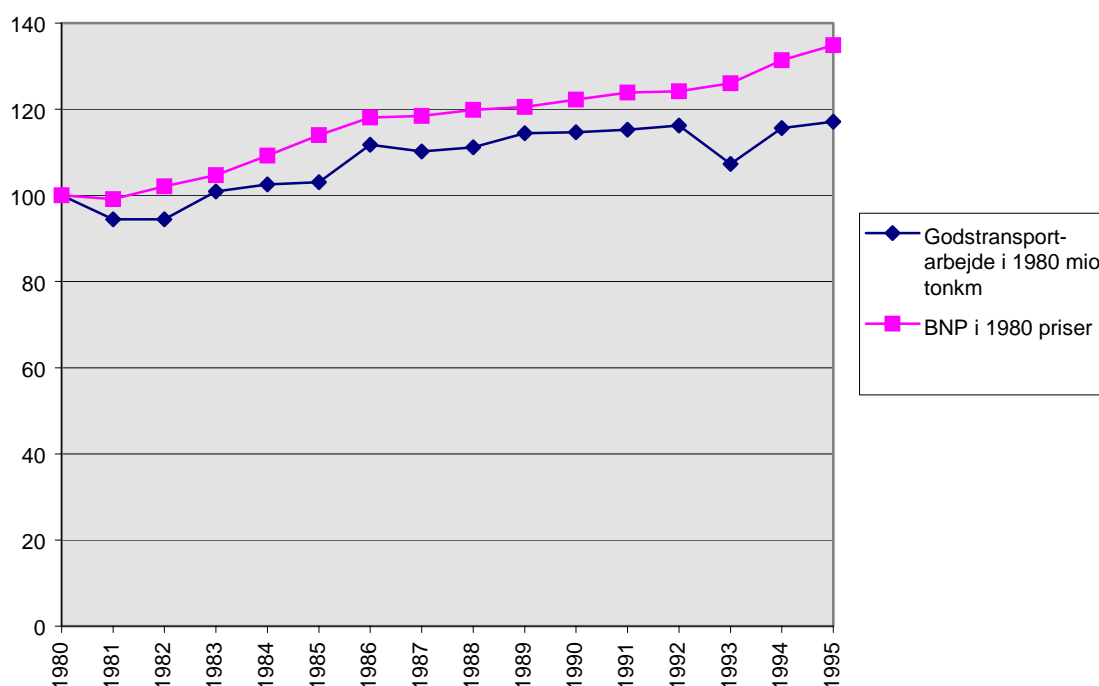
**Figur 3.2. Nationale transportmængder (tons) i 1995.**

Kilde: Trafikredegørelse 1997.

Forskellen i fordelingen på transportmidler mellem transporterede mængder (tons) og godstransportarbejde (tonkm) afspejler, at sø- og banegodset transporteres over længere afstande end lastbilgodset, idet sø- og banetransportens andel af transportarbejdet er væsentligt større end andelen af de transporterede mængder.

For så vidt angår udviklingen i den nationale godstransport har der i perioden siden 1980 været en vækst på ca. 20 % i godstransportarbejdet, heraf ca. 7 % siden 1987.

**Figur 3.3.**



Figur 3.3. viser, at udsvingene i væksten i godstransportarbejdet korrelerer i store træk med de økonomiske konjunkturer, hvor især perioderne 1984-1986 og 1993-1995 har været præget af høj økonomisk vækst. Perioden 1986-1993 har været præget af en forholdsvis lav vækst i økonomien, hvilket afspejles i godstransportarbejdet som en meget begrænset vækst eller et fald (1992-1993). Fra 1992 til 1993 faldt såvel godstransportarbejdet som de transporterede mængder med henholdsvis 6 % og 8 %, hvilket skal ses i sammenhæng med konjunkturedgangen, der især påvirkede transportomfanget inden for varer relateret til landbrug og byggeri.

For så vidt angår fordelingen mellem transportformerne har transportarbejdet med bane samt skib og færge i store træk været konstant siden 1980, mens der har været en vækst i transportarbejdet for lastbiler, som stort set svarer til vækstraten i det samlede transportarbejde. Set i lyset af væksten i det samlede godstransportarbejde, er markedsandelen for togtransport og transport med skib og færge således blevet reduceret, idet det alene er vejtransporten, der har fået væksten i den samlede, nationale transport i 80'erne. Siden 1990 har også transportarbejdet i vejtransporten kun udvist en meget svag stigning, og samtidig har der været et betydeligt fald i de transporterede mængder.

Da den gennemsnitlige transportafstand i den nationale transport kun er 52 km, vurderes kombitransport kun at have et begrænset potentiale her. En undersøgelse af de nationale transportere, der i dag udføres med lastbil, indikerer, at 95% af godsmængderne er "lastbilbundne". Det vil sige, at det som følge af transportafstand, forsendelsesstørrelse, godsværdi m.v. må anses for urealistisk at overflytte dette gods til bane eller skib.<sup>2</sup>

### **3.2. Den internationale godstransport.<sup>3</sup>**

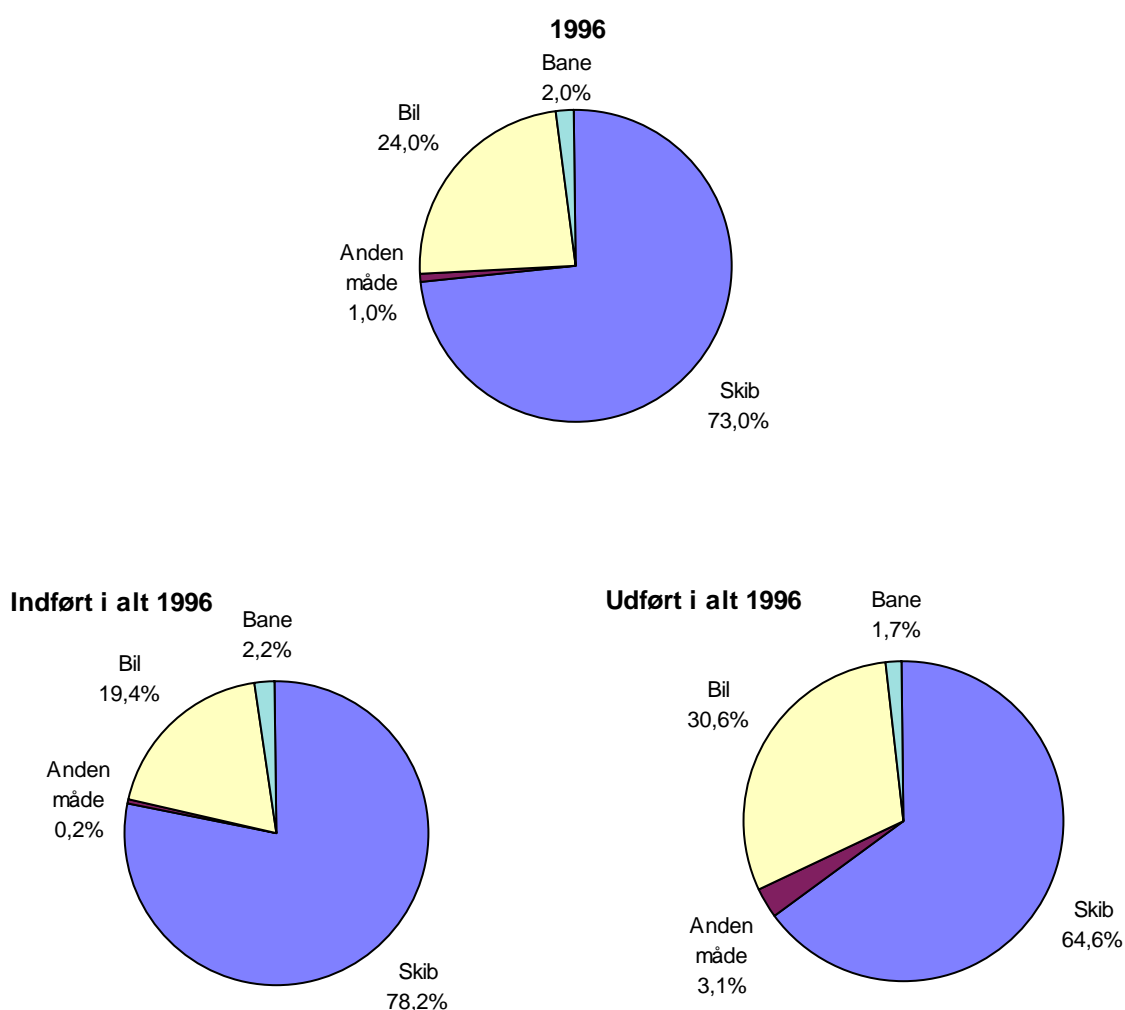
Søtransporten spiller en større rolle ved de internationale godstransporter, end det er tilfældet for de nationale godstransporter. Flydende og fast brændsel udgør hovedparten af det transporterede gods med skib.

---

<sup>2</sup> Trafik 2005, Problemstillinger, mål og strategier - side 27, Trafikministeriet 1993.

<sup>3</sup> Baseret på 1996-tal.

**Figur 3.4. Godstransportmængde (tons) af udenrigshandel i 1996.**



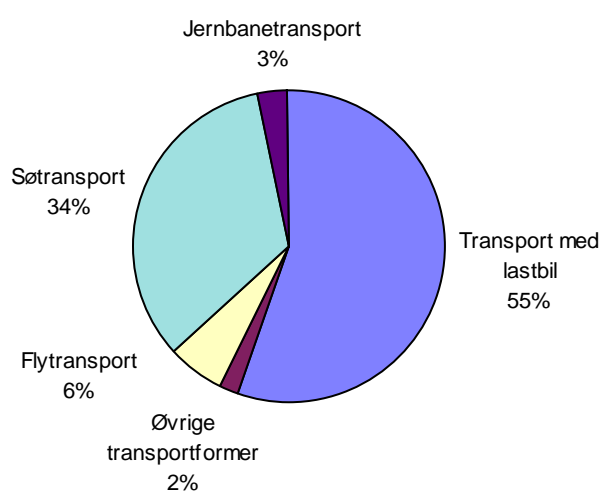
Kilde: Danmarks Statistik Udenrigshandelsstatistikken.

Som vist i figur 3.4 dominerer søtransporten ganske markant i udenrigshandlen. Næsten  $\frac{3}{4}$  af de samlede transporterede mængder foregår således pr. skib, mens kun 24 % transporteres med lastbil og 2 % med jernbane. Søtransporten har altså en betydelig markedsandel af den samlede transport af udenrigshandlen. Dette gælder endnu mere udtalt for importen end for eksporten, som det fremgår af figur 3.4.

Der findes ikke tilgængelige opgørelser for det internationale transportarbejde til sammenligning med figur 3.1.

Betragtes derimod varernes værdi i udenrigshandlen, er fordelingen mellem transportformerne anderledes, idet transport med lastbil bliver den dominerende transportform med en andel på ca. 55 % af den transporterede værdi, mens søtransportens andel reduceres til ca. 34 %. Andelen for flytransport vokser til ca. 6 %, mens jernbanetransporten udgør ca. 3 % og øvrige transportformer ca. 2 %. Denne betragtning viser, at højværdivarer primært transporteres med lastbil, og det er altså varer med lavere værdi, der transporteres med søtransport.

**Figur 3.5. Godsets værdi i udenrigshandlen 1996.**



Kilde: Trafikredegørelse 1997.

Denne betragtning er ikke overraskende, da søtransporten er dominerende ved bulktransporter, der traditionelt er af lavværdi.

Langt den største del af de godsmængder, der eksporteres fra og importeres til Danmark, stammer fra vore vigtigste samhandelslande, dvs. de skandinaviske lande samt Tyskland, England og Holland. I 1996 gik ca. 58 % af den internationale gods-transport til/fra disse lande, og i alt 78 % af den samlede godstransporten gik til/fra Europa (opgjort efter vægt).

De væsentligste varegrupper i relation til eksport og import fordelt på transportmidler fremgår af tabel 3.1.

**Tabel 3.1. Godstransportmåde af udenrigshandel 1996.**

1000 tons	Indførsel					Udførsel					Samlet Transp.
	I alt	Skib	Bane	Bil	Andet	I alt	Skib	Bane	Bil	Andet	
<b>TOTAL</b>	<b>46.461</b>	<b>36.306</b>	<b>1.041</b>	<b>9.025</b>	<b>89</b>	<b>33.388</b>	<b>21.572</b>	<b>571</b>	<b>10.223</b>	<b>1.022</b>	<b>79.849</b>
Korn	379	167	1	209	2	1.961	1.787	5	171	0	2.340
Frugt og grøntsager	411	26	1	383	1	113	30	1	82	0	524
Andre næringsmidler	4.811	3.621	47	1.140	3	4.704	2.019	133	2.549	3	9.515
Oliefrø, anim. & veg. olie	761	503	2	253	3	386	288	8	90	0	1.147
Træ og tømmer	1505	507	383	614	1	269	116	21	132	0	1.774
Gødningsstoffer	1.075	956	55	63	1	301	227	15	52	7	1.376
Sten, sand og grus m.v.	4.978	4.415	36	525	2	2.822	1.785	8	912	117	7.800
Malm og metalaffald	383	356	0	26	1	471	168	43	259	1	854
Malm og metalaffald i øvr.	35	5	1	29	0	78	14	1	63	0	113
Anim. & veg. råstoffer	566	372	4	189	1	897	194	46	653	4	1.463
Kul, koks og briketter	12.546	12.513	0	32	1	133	120	0	13	0	12.679
Flydende brændsel	9.210	9.068	0	137	5	10.466	9.199	0	579	688	19.676
Tjære og anim. rå kemikal.	211	202	0	9	0	169	132	7	30	0	380
Kemiske produkter	2.419	964	78	1.365	12	1.185	652	25	503	5	3.604
Varer af ikke-metal. mineraler	933	428	20	484	1	3.518	1.841	11	1.666	0	4.451
Metaller	2.050	870	196	980	4	855	342	167	344	2	2.905
Mere bearb. metalvarer	352	96	9	241	6	287	75	9	202	1	639
Maskiner, transp.midler	1.086	316	85	653	32	941	237	33	635	36	2.027
Andre varer	2.592	819	119	1.634	20	1.903	500	36	1.254	113	4.495
Specielle forsendelser	150	97	2	50	1	1.924	1.843	0	40	41	2.074

Kilde: Danmarks Statistik, Udenrigshandelsstatistikken.

Ses der på, hvilke varegrupper der fylder mest i vægt i det internationale transportbillede, er de kendetegnet ved at kunne kategoriseres som lavværdivarer, der hovedsaglig transporteres med søtransport.

Som det fremgår af tabellen, er de vigtigste varegrupper i relation til indførsel af gods koncentreret om varegrupperne faste og flydende brændsler, sten/sand og grus, og andre næringsmidler. Alene disse 3 varegrupper dækker ca. 64% af de indførte godsmængder pr. skib i 1996. Andre betydelige varegrupper i relation til indførsel pr. skib er gødningsstoffer, kemiske produkter og metaller, som tilsammen udgjorde ca. 6% i 1996.

Ses der på udførsel, tegner der sig et lignende billede. I 1996 udgjorde flydende brændsel, korn, andre næringsmidler, sten/sand og grus og varer af ikke-metalliske mineraler således ca. 50% af samtlige udførte varemængder pr. skib.

### 3.3. Godstransport på danske havne.

Tabel 3.2. viser udviklingen i godsomsætningen over de danske havne i perioden 1987-1996. Rent mængdemæssigt set er den største stigning sket i udenrigshandlen med ca. 29 %, mens den indenlandske transport er steget med ca. 19 %.



**Tabel 3.2. Godsomsætningen i danske havne i perioden 1987 - 1996, fordelt på udenrigs- og indenrigstransport.**

1000 tons	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Stigning 1987-1996 %
<b>Fra og til udlandet i alt</b>	<b>44.337</b>	<b>43.981</b>	<b>45.414</b>	<b>45.614</b>	<b>50.110</b>	<b>52.510</b>	<b>52.354</b>	<b>56.656</b>	<b>57.597</b>	<b>56.977</b>	<b>28,5 %</b>
Udlosset gods	32.317	30.501	30.695	30.018	32.664	34.010	33.056	35.934	37.314	37.124	14,9%
Indladet gods	12.020	13.480	14.719	15.596	17.466	18.500	19.297	20.722	20.284	19.854	65,2%
<b>Udlosset gods mellem DK havne</b>	<b>11.240</b>	<b>10.926</b>	<b>11.269</b>	<b>10.488</b>	<b>12.510</b>	<b>11.406</b>	<b>9.655</b>	<b>9.529</b>	<b>11.505</b>	<b>13.317</b>	<b>18,5%</b>
Heraf opfiskning af sand og grus	2.322	2.093	2.174	1.822	1.625	1.616	1.518	1.884	1.759	1.697	- 26,9%
Indladet gods	8.892	8.919	10.017	9.728	11.654	9.672	8.464	8.600	10.780	12.880	44,8%

Kilde: Danmarks Statistik.

Excl. færgefart samt fiskeri.

Den samlede godsomsætning (målt i tons ekskl. færgefart og fiskeri) i danske havne steg med ca. 27 % i perioden. Denne stigning dækker imidlertid over stigning på massegodsvare, såsom olie inkl. råolie fra Nordsøen, kul til kraftværkshavnene, korn og foderstoffer samt andre flydende og faste bulkvarer, hvor skibsfarten hidtil har været dominerende og fortsat er det.

Ses der alene på de varegrupper, der kan transporteres i containere i skibe og/eller i bil og på jernbane (fortrinsvist stykgods), er der ingen stigning i perioden, for visse varegrupper endog et fald.

Skibenes - og dermed havnenes - markedsandele på ca. 73% af den samlede udenrigstransport har ligget stabilt i de seneste 10 år.

Men havnene har tabt markedsandele på det gods, der også kan transporteres på bil og/eller bane.

Havnene står således over for den store udfordring at bryde den langvarige tendens til betydelige tab af markedsandele for det gods, der kan transporteres på bil og bane og blive et effektivt led i konkurrencedygtige transportkæder fra dør til dør for dette gods. Den hastigt voksende efterspørgsel efter ikke mindst international gods-transport af den nævnte art og de stadigt vanskeligere forhold for landtransporten rummer således et aktuelt potentiale for havnene og deres kunder i fællesskab.

### 3.4. Søtransport i Østersøområdet.

Den internationale godsomsætning på danske havne går primært til bestemmelsessteder i Nord- og Vesteuropa over Skagerak og Nordsøen (hver med ca. 16 mio. tons i 1997) og i stigende grad til de baltiske lande og Rusland over Østersøen (med knap 9 mio. tons i 1997), jf. kortbilag 3a.<sup>4</sup>

Og mange peger på, at nærskibsfarten i Østersøområdet er et område, hvor der er et særligt potentiale for søtransporten. Der er omkring 200 kommercielle havne i Østersøområdet, hvoraf ca. 60 havne har en årlig omsætning på mere end 1 mio. tons og står for ca. 90% af den totale omsætning i havnene i området. De 10 største havne i området har en omsætning på over 11 mio. tons og er dermed større end Københavns Havn.

Sammenlignet med 1993 er omsætningen i de havne, der tjener som transithavne for gods til Rusland, steget med gennemsnitligt 11-12% over 3 år. Denne faktiske stigning er det dobbelte af, hvad der forventedes i 1993. I den resterende del af området er omsætningen i de større havne ligeledes steget, hvorimod den samme tendens ikke er at finde i de mindre havne.

Det forventes, at den samlede søtransport i Østersøområdet på ca. 430 mio. tons i 1995 vil blive fordoblet i perioden indtil 2010, hvor den største forøgelse forventes på stykgodstransporter.

Som situationen er i dag, er det følgende havne, der primært anvendes som transithavne for gods til/fra Baltikum og til/fra resten af verden: Rotterdam, Antwerpen, Hamborg, Bremerhaven, Göteborg.

---

<sup>4</sup> Kortet viser godsomsætningen 1997 efter bestemmelsesområde for de 18 største danske trafikhavne, jf. kapitel 4. Kortet er udarbejdet på grundlag af indhentede oplysninger fra havnene selv.

**Tabel 3.3. Godsomsætning i Rotterdam, Antwerpen, Hamborg, Bremerhaven, Göteborg.**

Havn	Omsætning i 1996 (mio. tons)	Vanddybde (meter)
Rotterdam	292 <sup>1)</sup>	24
Antwerpen	107	ej oplyst
Hamborg	71	ej oplyst
Bremerhaven	32	14
Göteborg	28	19,6

Kilde: Data indhentet af EU-Kommissionen fra medlemslandene.

1) Heraf stammer 114 mio. tons fra råolie.

Flere danske havne med Århus i spidsen har troen på, at de vil kunne komme ind på markedet som transithavne for gods til og fra det baltiske område.

Det samme gælder de større tyske Østersøhavne: Lübeck (24 mio. tons), Rostock (19 mio. tons) og Kiel (5 mio. tons).

I 1996 havde de danske havne en samlet udenrigs godsomsætning på godt 57 mio. tons. De 18 større danske havne havde i 1997 en samlet godsomsætning i Østersøområdet på knap 9 mio. tons.

Søfartsstyrelsen har iværksat et arbejde med at opstille muligheder for etablering af sammenhængende dør-til-dør transportkæder med inddragelse af nærskibsfarten. Arbejdet tager udgangspunkt i de såkaldte højværdivarer, således at traditionelle bulkklaster som kul, olie, korn og foderstoffer m.v. ikke indgår. Projektet planlægges afsluttet medio 1999.

På nuværende tidspunkt har projektet analyseret godsstrømmene for højværdi gods i en Baltikumkorridor med 10 udvalgte havne i områder, der omfatter Polen, Hviderusland, de tre baltiske lande, den europæiske del af Rusland og en del af Finland. Projektet omfatter således alene en del af den samlede søtransport i området.

Dagens transport ind og ud af de udvalgte områder vurderes at være på 2,7 mio. tons årligt, hvoraf 1,7 anvender løsninger, der indebærer transport med skib. Set på et treårigt sigt vurderer markedsundersøgelsen, at vækstpotentialet for løsninger, der inddrager skibe, vil være på 30% mod 11% for løsninger, der ikke inddrager skibe.

Projektets umiddelbare konklusion er, at markedet fortsat i en årrække vil være kendetegnet ved en rivende udvikling. I takt med at en række transportvirksomheder er ved at etablere sig på det østeuropæiske marked, er de begyndt at trimme deres transportprodukter og dermed langsomt at skærpe konkurrencen på pris og leveringssikkerhed. Dette vil betyde, at kunderne får et bedre transporttilbud til en billigere pris - og omvendt, at der lægges et øget konkurrencepres på de medvirkende transithavne.

På lidt længere sigt kan transithavnens betydning blive sat yderligere under pres fra en øget udbygning dels af Østersøhavnene til selv at modtage oversøiske transporter direkte, dels af det øst-vestgående bane- og vejnet via Tyskland.

## Kapitel 4. Omsætningen i de danske havne 1987-1997.

### 4.1. Aktivitetsudviklingen.

I Danmark findes omkring 80 trafikhavne, som ses på kortbilag 4a, hvor også de statsejede fiskerihavne er vist. På kortbilag 4d-4g ses ud over de statsejede fiskerihavne en række ikke-statslige fiskerihavne.

Aktiviteten i de danske havne kan måles i f.eks. antallet af færgeanløb og almindelige skibsanløb, godsomsætning i tons og landinger af fisk samt antallet af passagerer og personbiler.

Den samlede omsætning for disse kategorier fremgår af tabel 4.1. De enkelte havnes omsætning for de tre hovedkategorier, gods, fisk og passagertrafik, i henholdsvis 1987 og 1997 ses tillige i kortbilagene 4b-4i.

**Tabel 4.1. Aktiviteten over danske havne i perioden 1987-1997.**

Alle havne	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Stigning i % 87 - 97
Færgeanløb 1)	163.851	153.212	163.132	167.531	166.467	154.618	148.964	139.512	140.598	134.819	151.596	- 7,5
Skibsanløb excl. færger	37.578	38.510	38.828	37.324	37.855	37.018	35.366	37.131	36.668	33.943	29.681	- 21,0
Alm. godsomsætning 1000 tons	81.582	84.995	87.956	82.856	92.692	94.257	89.929	98.811	101.764	103.549	104.515	28,1
Landing af fisk 1000 tons.	1.820	2.127	2.052	1.644	1.940	2.247	1.927	2.229	2.360	1.934	2.138	17,5
Passagerer 1000 stk.	55.805	59.776	60.746	62.183	63.193	63.834	57.117	57.700	58.400	58.215	56.371	1,0
Personbiler 1000 stk.	8.291	8.846	9.387	9.762	10.180	10.177	9.524	9.776	10.139	10.390	10.972	32,3

Kilde: TM's havnedatabase inkl. færgegods (gods, der transporteres på færger med lastbil og/eller trailere (ro-ro)), Fiskeridirektoratet og Danmarks Statistik.

1) Ekskl. DSB Korsør/Nyborg. Inkl. Rødby, Gedser og Helsingør havne.

Den *almindelige godsomsætning* ekskl. fisk er steget fra ca. 81,5 mio. tons i 1987 til ca. 104,5 mio. tons i 1997.

På trods af denne stigning i godsmængden på ca. 28 % er antallet af færgeanløb og almindelige skibsanløb faldet med henholdsvis 7,5 % og 21 %. Dette er udtryk for, at både færger og andre skibe er blevet meget større i perioden.

Den almindelige godsomsætningsfordeling på havne for 1987 og 1997 er vist på kortbilag 4b og 4c for alle varer fordelt på gods i indenrigstrafik samt import og eksport.

Det ses, at især Fredericia Havn og Enstedværkets Havn har haft en endog meget betydelig fremgang i perioden.

De landede *fiskemængder* i de danske havne har svinget meget i perioden, hvilket afspejler de kriser, fiskeriet har gennemgået. Værdien af landede fiskemængder har dog holdt sig uændret på ca. 4 mia. kr. i perioden.

Kortbilagene 4d og 4e viser havnene efter størrelse af landede mængder fisk i 1987 og 1997. Kortbilagene 4f og 4g viser havnene efter størrelse af værdien af landinger i 1987 og 1997.

Statshavnene har en helt dominerende position inden for fiskerierhvervet, både hvad angår mængde og værdi. I 1997 modtog statshavnene således 84 % af samtlige fisk landet i dansk havn svarende til ca. 1,8 mio. tons, mens andelen opgjort på landingsværdi var 74% svarende til ca. 2,7 mia. kr.

I 1987 var Esbjerg Fiskerihavn både målt i landede mængder i tons og i værdi landets største fiskerihavn. I 1997 var Esbjerg Fiskerihavn stadig den største målt i såvel tons som i værdi af landet fisk, men Skagen, Hanstholm, Hirtshals og Thyborøn er også blevet meget store målt i værdi af landet fisk.

For så vidt angår fiskerihavnene i øvrigt henvises til Rapport om statshavnenes fremtidige struktur fra juni 1998.<sup>5</sup>

Mens antallet af *færgeanløb* er faldet med ca. 7 %, er antallet af passagerer og personbiler over havnene steget med henholdsvis ca. 1 % og ca. 32 %. Størrelsen af færgerne er steget betydeligt i perioden. Dette har været medvirkende til stigningen i den almindelige godsomsætning på ca. 28 %, men har kun resulteret i de relativt beskedne stigninger i antallet af passagerer, der på grund af den økonomiske krise i Sverige faldt betydeligt fra 1992 til 1993 og siden har været stagnerende. Antallet af personbiler er i perioden steget markant, hvilket især skyldes stigning i trafikken på Scandlines' havne i Rødby, Gedser og Helsingør.

---

<sup>5</sup> Rapport om statshavnenes fremtidige struktur, juni 1998, er udarbejdet af Trafikministeriet (formand), Finansministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.

Havnene efter størrelse af passagerantallet i 1987 og 1997 er anskueliggjort på kortbilag 4h og 4i.

Billedet vil, især med hensyn til den indenlandske færgetrafik, ændre sig betydeligt efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt og senere, når Øresundsforbindelsen åbner i år 2000. Da Storebæltbroen nu er åbnet, og Scandlines har nedlagt bilfærgeforbindelsen mellem Halsskov og Knudshoved, er omsætningstallene fra disse havne ikke medtaget i denne betænkning. Derimod er omsætningstallene fra Scandlines' havne Gedser, Rødby og Helsingør medtaget, da disse har betydning også for fremtiden.

**Tabel 4.2. Godsomsætningen (inkl. fisk), fordelt på havnetyper.**

Havnetype (mio. tons)	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Stig- ning198 7-1997%
Fredericia	6,7	7,1	7,3	8,3	8,8	9,3	10,3	11,5	11,1	11,8	13,3	98,5
København	9,4	9,4	9,0	9,5	9,4	10,1	9,6	10,8	10,9	10,5	10,8	14,9
Århus	6,6	7,4	7,0	6,9	7,4	6,7	6,0	7,1	7,1	7,5	7,6	15,1
Komm.styrede havne i øvrigt	19,8	20,5	21,8	22,6	22,9	23,6	22,3	22,7	22,2	21,6	20,9	5,6
Statshavne (nuv.)	9,5	9,5	9,4	9,1	9,8	9,7	8,8	9,7	9,9	8,8	10,6	11,6
Kraftv. & Oliehavne	22,3	24,0	24,7	19,4	26,2	25,0	22,6	25,8	28,3	32,6	29,7	33,2
Andre private havne	4,8	4,5	5,7	4,7	5,5	5,9	5,7	5,4	5,5	5,4	5,4	12,5
Andre (dåvæ- r.) statshavne 1)	4,4	4,7	5,0	4,1	4,5	6,2	6,6	8,2	8,2	7,3	8,2	86,4
<b>I alt</b>	<b>83,5</b>	<b>87,1</b>	<b>89,9</b>	<b>84,6</b>	<b>94,5</b>	<b>96,5</b>	<b>91,9</b>	<b>101,2</b>	<b>104,2</b>	<b>105,5</b>	<b>106,5</b>	<b>27,5</b>

Kilde: Trafikministeriets havnedatabase inkl. færgegods (gods, der transporteres på færger med lastbil og/eller trailere (ro-ro)), Danmarks Statistik og Fiskeridirektoratet.

1) Helsingør, Rødby, Gedser - nu Scandlines' havne.

Denne betænkning er koncentreret om havnenes rolle for godsomsætningen, og udviklingen heri det seneste 10 år er nærmere belyst i tabel 4.2. Den samlede godsomsætning inklusiv fisk er på ca. 107 mio. tons i 1997, men stigningen på 28 % i perioden 1987-1997 dækker over store variationer mellem de enkelte havne og havnegrupper. Den største udvikling er sket for Fredericia Havn, som i perioden har haft en stigning på ca. 98%, hvilket skyldes udskibning af olie fra Nordsøen. Også stigningen for kraftværks- og oliehavne er markant med 33 % i 10-års perioden og accelererende i de seneste år.

De store havne i København og Århus er begge vokset med ca. 15% i 10-års perioden, men stagneret de seneste år.

Øvrige kommunalt styrede havne er kun steget med ca. 6 % i 10-års perioden, og har samlet set været stagnerende i 90'erne og endda faldende de seneste år.

For statshavnenes vedkommende konstateres en fremgang på ca. 11 % i perioden, hvor den største stigning er på ca. 2 mio. tons (primært i Esbjerg Trafikhavn) fra 1996 til 1997.

De tidligere statslige havne (DSB's færgehavne i Helsingør, Rødby og Gedser) oplevede næsten en fordobling i begyndelsen af 90'erne, men omsætningen har ikke ændret sig betydeligt siden 1994. Havnene blev overtaget af Scandlines pr. 1. januar 1997.

#### **4.2. De større havne målt i godsomsætning.**

Danmark har i forhold til landets størrelse mange havne af meget varierende størrelse og profil. Hvad angår den almindelige godsomsætning og landinger af fisk er aktiviteten imidlertid samlet på relativt få større havne.

Af tabel 4.3 ses, at de 18 største havne har 95 % af den samlede godsomsætning i de offentligt styrede, danske trafikhavne. Fredericia, København og Århus alene tegner sig for halvdelen af den samlede godsomsætning.

Kortbilag 4j (1-19) viser havnefunktioner og vanddybder for de 18 havne samt for Hundested Havn.

På denne baggrund har udvalget valgt at koncentrere den nærmere analyse om disse 18 havne, der står for langt den overvejende del af den samlede godsomsætning. De resterende omkring 25 kommunalt styrede havne har samlet set 5% af den samlede godsomsætning i de offentlige havne, hvortil de mange små kommunale havne og de små statshavne tilsammen bidrager med under 1 %.



**Tabel 4.3. De større havne i rækkefølge efter godsomsætning (inkl. fisk) 1997.**

1000 tons	1987	1995	1996	1997	Akkumuleret andel 1997
1. Fredericia	6.732	11.118	11.753	13.263	21,0 %
2. København	9.368	10.886	10.495	10.781	38,1 %
3. Århus	6.572	7.119	7.526	7.599	50,2 %
4. Esbjerg	3.940	4.028	3.317	5.090	58,3 %
5. Kalundborg	2.165	3.276	2.584	3.063	63,2 %
6. Fr.havn	2.100	2.847	2.721	2.877	67,8 %
7. Aalborg	3.265	2.976	3.105	2.634	72,0 %
8. Odense	1.895	2.433	2.319	2.554	76,1 %
9. Nyborg	1.050	1.894	1.707	2.170	79,5 %
10. Korsør	1.159	1.632	1.547	1.744	82,3 %
11. Åbenrå	906	1.438	1.181	1.213	84,2 %
12. Grenå	1.304	972	1.004	1.166	86,0 %
13. Rønne	1.096	1.401	1.314	1.113	87,8 %
14. Hirtshals	492	770	847	1.005	89,4 %
15. Vejle	717	767	875	1.001	91,0 %
16. Randers	940	916	902	886	92,4 %
17. Kolding	890	933	818	853	93,8 %
18. Køge	668	1.040	915	778	95,0 %
<b>I alt de 18 havne</b>	<b>45.259</b>	<b>56.446</b>	<b>54.930</b>	<b>59.790</b>	

Figur 4.1 viser udviklingen i omsætningen for de 18 største, offentligt styrede havne fra 1987 til 1997. Generelt kan det siges om disse havne, at de har haft en fremgang i godsomsætningen eller er forblevet på samme niveau - illustreret ved, at havnen ligger over eller på den indtegnede linie. Aalborg og Grenaa har dog haft et vist fald i godsomsætningen i perioden - markeret ved at ligge under linien.

Væksten i godsomsætningen over danske havne i 10 års perioden er koncentreret i de største havne, jf. at Fredericia, København og Århus ligger højest over linien, men også Kalundborg, Frederikshavn og Nyborg har haft stor fremgang.

Pilene på figur 4.1. viser de 18 havnes udvikling det seneste år (1996 til 1997), hvor Fredericia og Esbjerg har haft den største stigning, mens f.eks. Århus stort set har samme omsætning i 1997 som i 1996.

For så vidt angår de mindre trafikhavne (end de 18 ovenfor omtalte) synes tendensen at være, at udviklingen i deres godsomsætning enten er stagneret eller faldet over samme periode - illustreret ved at ligge omkring eller under linien i figur 4.2. Enkelte, mindre havne: Skagen, Thyborøn, Nykøbing Falster og Hanstholm er dog vokset betydeligt i 10 års perioden, jf. at de ligger højt over linien i figur 4.2.

## **Kapitel 5. Økonomi i de større havne.**

Af kapitel 4 fremgår, at godsomsætningen over trafikhavnene er koncentreret på de 18 største (godsmængden i mio. tons i 1997 er nævnt i parentes), nemlig

- Københavns Havn med egen lov (10,8)
- 3 statshavne (Esbjerg (5,1), Frederikshavn (2,9) og Hirtshals (1,0) og
- 14 kommunalt styrede havne (Fredericia (13,3), Århus (7,6), Kalundborg (3,1), Aalborg (2,6), Odense (2,6), Nyborg (2,2), Korsør (1,7), Åbenrå (1,2), Grenå (1,2), Rønne (1,1), Vejle (1,0), Randers (0,9), Kolding (0,9) og Køge (0,8).

Disse 18 havnes økonomi beskrives summarisk i det følgende på grundlag af regnskaber for årene 1995, 1996 og 1997. I denne periode har taksterne været fastsat lokalt i de enkelte havne uden central godkendelse. Der gives endvidere oplysninger om havnenes tilgang og afgang af anlægsaktiver i perioden 1990-97. I denne periode har der ikke været krævet central godkendelse af større investeringer.

En mere detaljeret gennemgang af økonomien er givet i rapporten "Trafikhavnenes økonomi", udarbejdet af Cowi, juni 1998.

Efterfølgende tabel 5.1 viser nøgletal for hver enkelt havn for 1997 og for gennemsnittet 1995-97 vedrørende godsmængder, regnskabsresultat (overskud +, underskud -), anlægsaktiver, egenkapital samt egenkapitalforrentning, soliditetsgrad og dækningsbidrag i % af driftsindtægterne.

**Tabel 5.1 Regnskabsoversigt vedrørende 18 store havne, 1997****(Sammenlignelige tal for gennemsnit 1995-1997 i parentes).**

		Gods- mængde	Resultat	Anlægs- aktiver	Egen- kapital	Egen- kapital- forrentning	Soliditets grad	DB/Drifts- indtægter
		1.000 tons	1.000 kr.	mio. kr.	mio. kr.	%		%
1	Fredericia	13.263 (12.045)	19.786 (17.471)	385,3 (370,6)	456,1 (437,9)	4 (4)	96 (95)	54 (51)
2	København	10.781 (10.721)	49.498 (89.562)	731,6 (695,2)	992,6 (928,4)	5 (10)	76 (74)	22 (31)
3	Århus	7.599 (7.415)	37.490 (35.338)	554,5 (542,2)	500,1 (462,6)	7 (8)	82 (78)	46 (44)
4	Esbjerg	5.090 (4.145)	29.276 (21.643)	496,5 (509,1)	483,3 (509,5)	6 (4)	95 (96)	47 (42)
5	Kalundborg	3.063 (2.974)	9.925 (10.152)	139,7 (138,0)	151,7 (144,1)	7 (7)	100 (100)	61 (61)
6	Frederikshavn	2.877 (2.815)	53.528 (51.756)	210,0 (199,6)	210 (199,6)	25 (26)	100 (100)	81 (81)
7	Aalborg	2.634 (2.905)	6.215 (6.710)	367,2 (369,9)	304,7 (318,2)	2 (2)	61 (67)	37 (40)
8	Odense	2.554 (2.435)	6.504 (8.027)	130,7 (130,9)	160,6 (155,4)	4 (5)	91 (90)	36 (40)
9	Nyborg	2.170 (1.924)	3.651 (2.499)	142,4 (166,9)	48,2 (72,3)	8 (4)	30 (37)	53 (52)
10	Korsør	1.744 (1.641)	15.005 (12.771)	79,4 (79,6)	111,1 (97,8)	14 (13)	76 (76)	72 (68)
11	Aabenraa	1.213 (1.277)	4.854 (5.167)	71,3 (72,2)	75,9 (71,5)	6 (7)	91 (87)	42 (43)
12	Grenaa	1.166 (1.047)	2.025 (1.492)	134,1 (133,0)	110,3 (108,4)	2 (1)	78 (78)	33 (41)
13	Rønne	1.113 (1.276)	-212 (-1.175)	183,6 (182,5)	76,7 (77,3)	0 (-2)	42 (42)	45 (43)
14	Hirtshals	1.005 (874)	17.953 (16.876)	264,8 (260,2)	264,8 (260,2)	7 (6)	100 (100)	55 (56)
15	Vejle	1.001 (881)	7.010 (8.759)	92,9 (85,9)	109,9 (101,6)	6 (9)	98 (97)	50 (52)
16	Randers	886 (901)	1.076 (-1.322)	47,0 (47,3)	36,6 (37,3)	3 (-4)	71 (71)	15 (16)
17	Kolding	853 (868)	290 (1.989)	86,1 (82,1)	44,5 (44,3)	1 (5)	49 (48)	45 (43)
18	Køge	778 (911)	-2.211 (-2.332)	66,1 (71,0)	15,8 (17,1)	-14 (-14)	22 (23)	27 (27)
	Total	59.790 (57.055)	261.633 (285.383)	4.183,1 (4.136,0)	4.152,9 (4.043,5)	6,3 (7,1)	79,4 (78,7)	41,6 (42,9)

## 5.1. Havnenes driftsregnskaber.

**Tabel 5.2 De 18 havnes samlede omsætning og resultat 1995-1997**

Mio. kr.	1995	1996	1997	1995-97 gennemsnit
Driftsindtægter	1.063,1	1.090,9	1.068,9	1.074,3
Driftsudgifter	598,2	618,0	624,6	613,6
Nettorenteudgifter	14,5	14,7	9,4	12,9
Driftsresultat	450,4	458,2	434,8	447,8
Afskrivninger	150,9	163,2	173,2	162,4
Resultat	299,5	295,0	261,7	285,4
Dækningsbidrag i % af omsætningen	43,7	43,3	41,6	42,9
Driftsresultat i % af omsætningen	42,4	42,0	40,7	41,7
Resultat i % af omsætningen	28,2	27,0	24,5	26,6

Note: I 1996 indgår oprensningsudgifter i Randers Havn på 7,2 mio. kr. under driftsudgifter

I denne tabel er omsætning = driftsindtægter.

I den undersøgte 3-års periode 1995-97 er taksterne fastsat af den enkelte havn. Af tabel 5.2 fremgår, at driftsindtægterne i denne periode for alle havne har været næsten konstant 1,1 mia. kr./år. Da imidlertid både driftsudgifterne og afskrivningerne har været svagt stigende, har det samlede resultat været faldende til godt 260 mio. kr. i 1997.

Uanset denne utilfredsstillende tendens viser tabel 5.2 et overskud før og efter afskrivninger på henholdsvis ca. 40% og 25% af omsætningen. Der er altså indtjent midler til selvfinansiering af investeringer i kapacitetstilpasninger, ny teknologi og miljøfremme.

Mens indtægterne i 3-års perioden har været stagnerende, har godsomsætningen været svagt stigende, men det skyldes især en betydelig fremgang i havnene i Fredericia og Esbjerg. Andre havnes godsomsætning har ligesom indtægterne stort set været stagnerende.

**Tabel 5.3 Trafikhavne opdelt efter størrelsen af overskud i 1995-97**

Betragteligt overskud til investeringer <sup>1)</sup>	Beskedent overskud til dækning af investeringer <sup>2)</sup>	Intet overskud <sup>3)</sup>
København Fredericia Kalundborg Korsør Odense Vejle Åbenrå Århus Frederikshavn Hirtshals Esbjerg	Grenå Kolding Nyborg Aalborg	Rønne Randers Køge

Note: <sup>1)</sup> Trafikhavne, der i gennemsnit fra 1995-97 har omkring 20 øre eller derover af en omsat krone til dækning af strukturændrende investeringer. <sup>2)</sup> Trafikhavne, der i gennemsnit fra 1995-97 har omkring 10 øre af en omsat krone til dækning af strukturændrende investeringer. <sup>3)</sup> Trafikhavne med et negativt resultat i gennemsnit for 1995-97.

Af tabel 5.3 fremgår, at økonomien er meget forskellig for de 18 havne. Flertallet af havnene har i 1995-97 haft et pænt overskud til strukturændrende investeringer, mens 3 havne slet ikke har haft overskud. Hertil skal dog bemærkes, at Rønne Havn er belastet af store afskrivninger, men økonomien tegner godt, da havnen har et stort og voksende driftsresultat efter nettorenter, men før afskrivninger, at Randers Havn har haft store opretningsudgifter i 1996, men har overskud i 1995 og 1997, men at Køge Havn har relativt store nettoudgifter, som kun vanskeligt kan dækkes over driften.

## 5.2. Havnenes anlæg.

**Tabel 5.4 De 18 havnes anlægsaktiver 1990-1997**

Mio. kr.	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Vækst 1990-97
Landarealer	269	306	355	384	402	462	472	460	71%
Bygninger	468	510	595	620	761	816	908	926	98%
Havneværker m.v.	2.192	2.312	2.335	2.355	2.384	2.423	2.433	2.420	10%
Kraner, flydende materiel m.v.	417	405	428	371	358	344	358	373	-11%
Anlægsaktiver i alt <sup>1</sup>	3.347	3.533	3.713	3.730	3.904	4.044	4.172	4.179	25%

Note: Der er foretaget ekstraordinære afskrivninger i Københavns Havn på 120 mio. kr. i 1993, Esbjerg Havn på 101 mio. kr. i 1995 og Nyborg Havn på 31 mio. kr. i 1997. <sup>1)</sup> Anlægsaktivernes statusværdi er angivet uden kurstab, der er aktiveret i enkelte havne (Aalborg Havn i 1995 og Kolding Havn i 1995, 1996, og 1997). Det samlede kurstab for de 18 havne andrager 4,7 mio. kr. i 1995, 4,5 mio. kr. i 1996 og 4,3 mio. kr. i 1997.

Tabel 5.4 viser udviklingen i havnenes samlede statusværdier for anlægsaktiverne i 90'erne. Ultimo 1997 er der opført samlede anlægsværdier på 4,2 mia. kr., hvoraf

havneværker m.v. udgør ca. 60%, bygninger ca. 20% og flydende materiel og kraner ca. 10%. Landarealernes statusværdi på knap 0,5 mia. kr., er dog væsentligt mindre end handelsværdien, da havnene kun registrerer udgifter til køb af og opfyldning af landarealer.

I 1990 ophævedes kravet om central godkendelse af større investeringer. Siden da er anlægsaktiverne vokset med ca. 25%, dvs. lidt mere end prisudviklingen. Statusværdien af havneværker er imidlertid kun forøget med 10%, og værdien af kraner m.v. er endda formindsket med 11% de seneste 8 år, mens værdien af bygninger er næsten fordoblet, ligesom landarealernes værdi er øget stærkt.

**Tabel 5.5 De 18 havnes tilgang af anlægsaktiver 1990-1997**

Mio. kr.	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	I alt
Landarealer	33,7	33,0	56,8	14,0	18,8	15,3	7,2	12,6	191,4
Bygninger	47,6	60,4	31,5	33,7	149,4	26,2	106,1	41,2	496,1
Havneværker m.v.	140,4	193,8	266,5	185,5	186,7	284,4	163,4	86,6	1507,3
Kraner, flydende materiel m.v.	42,9	51,6	74,7	19,5	39,3	41,1	69,6	85,6	424,3
Anlægsaktiver i alt	264,6	338,8	429,5	252,7	394,2	367,0	346,3	226,0	2619,1

**Tabel 5.6 De 18 havnes frasalg/nedlæggelse af anlægsaktiver 1990-1997**

Mio. kr.	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	I alt
Landarealer	0,8	0,5	3,2	0,1	0,4	0,0	7,8	0,0	12,8
Bygninger	1,2	5,1	17,3	0,4	12,4	9,8	4,6	1,1	51,9
Havneværker m.v.	0,9	10,9	12,5	7,2	6,7	6,0	22,4	0,0	66,6
Kraner, flydende materiel m.v.	10,7	2,6	1,9	18,4	2,4	1,8	4,5	9,2	51,5
Anlægsaktiver i alt	13,6	19,1	34,9	26,1	21,9	17,6	39,3	10,3	182,8

De samlede investeringer i 8-års perioden er på 2,6 mia. kr., mens frasalg og nedlæggelser kun udgør 0,2 mia. kr., jf. henholdsvis tabel 5.5. og 5.6. Sidstnævnte bidrager således kun marginalt til finansiering af førstnævnte, som overvejende sker over driften, jf. nedenfor i kapitel 5.3. Der er ifølge sagens natur visse udsving over årene i investeringsniveauet, som netto ligger omkring 300 mio. kr. årligt uden nogen tendens til hverken stigning eller fald.

Hertil kommer de private havnevirksomheders investeringer i suprastruktur m.v. i et omfang, som ikke foreligger oplyst.

### 5.3. Havnenes status.

De 18 havnes samlede statusværdi er opgjort til 5,2 mia. kr. ultimo 1997 med en svagt stigende tendens de seneste tre regnskabsår, jf. tabel 5.7.

Egenkapitalen er samtidigt opgjort til 4,2 mia. kr. og er dermed stort set lig anlægsaktiverne, idet omsætningsaktiver og gæld med hver ca. 1 mia. kr. nu stort set opvejer hinanden.

Havnevirkksomhederne har således ganske store likvide midler til rådighed, og soliditeten ligger stabilt på et meget højt niveau, idet egenkapitalen udgør næsten 80% af den samlede statusværdi. Dette er sædvanligt i offentlige virksomheder, men ligger langt over, hvad der gælder i den private sektor. Enkelte havne skiller sig dog ud med en betænkelig lav og faldende soliditet (især Køge med 22% og Nyborg med 30% ultimo 1997).

**Tabel 5.7 De 18 havnes samlede afkast og soliditet 1995-1997**

Mio. kr.	1995	1996	1997	1995-97 gennemsnit
Anlægsaktiver	4.049,0	4.176,1	4.183,1	4.136,0
Omsætningsaktiver	953,6	1.007,0	1.045,9	1.002,0
Samlet statusværdi	5.002,6	5.183,0	5.229,0	5.138,2
Gæld	1.120,0	1.087,7	1.076,1	1.094,6
Egenkapital	3.882,7	4.095,4	4.152,9	4.043,7
Egenkapitalforrentning i %	7,7	7,2	6,3	7,1
Soliditetsgrad i %	77,6	79,0	79,4	78,7

Da overskuddet har muliggjort både selvfinansiering af investeringerne og en svag nedbringelse af gælden, er egenkapitalen forøget i årene 1995-97. Dette sammenholdt med svagt faldende overskud indebærer en faldende forrentning af egenkapitalen fra knap 8% i 1995 til godt 6% i 1997.

Dette svarer nogenlunde til udviklingen i den lange obligationsrente, men da der er større risiko ved havnedrift, er forrentningen af egenkapitalen ikke ganske tilfredsstillende ud fra en driftsøkonomisk betragtning. Hertil kommer, at opgørelsen for de 18 havne under ét dækker over store variationer.

**Tabel 5.8 Trafikhavne opdelt efter størrelse af egenkapitalforrentning**

Over 8%	6% - 8%	Mindre end 6%
Korsør Frederikshavn København Vejle	Kalundborg Åbenrå Århus Hirtshals	Fredericia Grenå Kolding Køge Nyborg Odense Randers Rønne Aalborg Esbjerg

I tabel 5.8 er havnene opdelt efter størrelsen af egenkapitalens forrentning. I årene 1995-97 havde kun 4 havne en forrentning på over 8%, 4 havne mellem 6 % og 8%, mens de resterende 10 havne lå under 6%, dvs. klart under den lange rente. Hovedparten af havnene har altså kunnet dække investeringerne ved hjælp af overskuddet, men afkastet står ikke mål med afkastet for kapital i andre investeringstyper.

Cowi-rapporten påpeger endvidere, at der ikke er systematisk sammenhæng mellem de relativt store investeringer i begyndelsen af 90'erne og det senere økonomiske afkast i de pågældende havne.

Ikke alle havneinvesteringer har med andre ord været lige rentable, og der vil fremover være behov for en mere selektiv investeringspolitik og kritisk risikovurdering af markedsmulighederne. Dette gælder ikke mindst, hvis havnene ønsker at tiltrække finansielle investorer i mere strategiske satsninger.

#### **5.4. De enkelte havnes økonomi.**

Som påvist i kapitel 4 er der en tendens til, at de store havne bliver større og de små havne bliver mindre. Heri ligger imidlertid ikke, at det generelt er de store havne, der klarer sig bedst økonomisk.

Som mål for havnens størrelse er nedenfor dels anvendt den omsatte godsmængde (aktiviteten), dels anlægsaktivernes statusværdi (kapitalapparatet).

På figur 5.1. er for hver af de 18 havne vist havnenes løbende indtjeningsevne, opgjort som dækningsbidragets andel af driftsindtægterne, idet havnene er placeret i



forhold til deres godsomsætning på det øverste diagram, og i forhold til anlægsakti-  
vernes statusværdi på det nederste diagram. Begge diagrammer viser, at det er de  
mellemstore havne, som klarer sig bedst. Diagrammerne viser også, at der er størst  
spredning i indtjeningen blandt de mindste havne.

Ganske tilsvarende forhold gør sig gældende for den mere langsigtede økonomi, op-  
gjort ved forrentningen af egenkapitalen. Dette fremgår af de tilsvarende to dia-  
grammer i figur 5.2.

Stordriftsfordelene er åbenbart begrænsede. Derimod ligger det klart, at færgeaktivi-  
tet typisk indebærer en høj kapacitetsudnyttelse, hvorfor havne med relativt stor  
færgeaktivitet i gennemsnit har ca. 50% højere dækningsbidrag og overskud pr. om-  
sat kr. end de øvrige havne i gennemsnit.

Sammenfattende peger de foreliggende data på, at der er forretningsmæssige mulig-  
heder for danske havne af meget forskellig størrelse, beliggenhed og placering i  
transportkorridorerne. Men også, at der fremover må ske en højere grad af speciali-  
sering og kapacitetstilpasning, hvor den enkelte havns profil koncentrerer om tran-  
sitkundernes og det erhvervsmæssige oplands behov og tydeliggøres gennem delta-  
gelse i transportkæder med et højt serviceniveau. Mere kommercielle organisations-  
former, herunder selskabsdannelser, vil kunne bidrage hertil og begrænse risikoen  
for fejlinvesteringer fremover.

## **Kapitel 6. Infrastruktur.**

Særligt trafikhavne er afhængige af gode adgangsforbindelser både til vands og til lands for at kunne fungere som effektive omladningsterminaler mellem sø- og landtransport ved dør-til-dør transportere.

I det følgende beskrives først den danske landinfrastruktur (vej og bane), der har betydning herfor.

Dernæst ses på den danske infrastruktur i forbindelse med EU's transeuropæiske transportnetværk (TEN).

Havnene er som nævnt også afhængige af adgangsforholdene fra vandsiden, hvorfor de internationale sejlruiter, der har betydning for de danske havne, beskrives og illustreres. Endelig er havnene illustreret sammen med øvrige danske trafikknudepunkter.

### **6.1. Vej.**

Kortbilag 6a viser hovedlandevejsnettet med de 18 havne indtegnet. De ligger næsten alle tæt på hovedlandevejsnettet med Grenaa Havn som eneste undtagelse. For Københavns Havns vedkommende er til- og frakørsel vanskeliggjort af den tætte bytrafik.

Som led i en samlet aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen om amternes økonomi for 1997 aftaltes det at overføre ca. 2/3 af hovedlandevejsnettet til amterne og kommunerne. Kortet medtager kun de hovedveje, der nu er statsveje, og således ikke alle landets hovedveje.

Udgangspunktet for aftalen har været, at statsvejnettet fremover kun omfatter de helt overordnede veje, som forbinder landsdelene og landets regioner. Staten skal fremover have det fulde ansvar for drift og anlæg af disse veje.

På statsvejnettet gennemføres for tiden udbygning af en række strækninger til motorvej (Esbjerg, Kolding, Vendsyssel og Århus-Herning). Herudover er der planer i form af projekteringslov om udbygning af strækningerne Holstebro-Vejle, Odense-Svendborg og Holbæk-Vig til motorvej eller motortrafikvej.

Da trafikhavnene som nævnt allerede er velforsynet med vejforbindelser, vil yderligere udbygning af det statslige hovedlandevejsnet næppe kunne forrykke konkurrenceforholdet mellem sø- og landtransport.

## **6.2. Bane.**

Kortbilag 6b viser hovedjernbanenettet med de 18 havne indtegnet. Det illustrerer tydeligt, hvilke af de 18 havne der ligger tæt på hovedjernbanenettet, og som derved har et potentiale i forhold til kombineret transport bestående af bane og søtransport. Det er stort set de samme af de 18 havne, der ligger ved både hovedlandevejsnettet og hovedjernbanenettet; dog kommer vejforbindelserne i forhold til hovedjernbanenettet længere op i det nordlige Jylland til Hirtshals og Frederikshavn, som dog begge har enkeltsporet skinneforbindelse.

Jernbanen har som søtransporten sin styrke ved transport af gods over de lange stræk. I den indenlandske godstrafik transporteres hovedparten af godsmængderne imidlertid internt i amter eller mellem naboamter. Her udgør hverken jernbanen eller søtransporten et konkurrencedygtigt alternativ i forhold til landtransport med hurtig og direkte levering fra dør til dør. Målet om at fremme miljøvenlige transportformer som sø- og banetransport skal derfor primært ses i et internationalt perspektiv.

Danmarks betydning for banegodstransporten mellem Skandinavien og Kontinentet ventes væsentligt styrket med Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Ved sammenkobling med dansk import- og eksporttrafik opnås en forbedring af godstogsforbindelserne til og fra de centraleuropæiske markeder, henholdsvis øvrige Skandinavien. Opsamlingen ventes koncentreret om to punkter på strækningen Malmø-Padborg: Taulov i Trekantsområdet og et punkt øst for Storebælt, hvis beliggenhed endnu ikke er lagt fast. En ideel terminalplacering vil indeholde nem adgang til såvel vej som havn med henblik på at styrke den kombinerede trafik, som anses for jernbanegodstrafikkens mest betydende udviklingsområde.

Det er et vigtigt mål at øge kvaliteten af den internationale banegodstrafik og herunder sikre den nødvendige banekapacitet, som muliggør, at godstogene ikke kun er henvist til ledig kapacitet i nattetimer. Den mest snærende flaskehals er strækningen vest for København, hvor udvidelse af banekapaciteten undersøges i form af

to ekstra spor mellem København og Ringsted enten langs bestående bane, en ny bane København-Køge-Ringsted eller København-Høje Taastrup-Køge. I de to sidste tilfælde opnår Køge Havn en lokalisering tæt på hovedbanenettet.

Med udbygningen af hovedbanenettet og eventuelt også en fast forbindelse over Femmer Bælt vil jernbanen kunne styrke sin konkurrencekraft på transporter over lange afstande, primært godstrafikken mellem Skandinavien og Central- og Sydeuropa.

En dansk opkobling på det internationale net af hurtige forbindelser vil give hurtigere og mere effektiv godstransport. Det kan samtidig forbedre mulighederne og effektiviteten af kombineret transport.

### **6.3. Dansk infrastruktur i forhold til EU's transeuropæiske transportnetværk (TEN).**

Af Kommissionens netop udarbejdede forslag til ændring af Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet fremgår, at havne skal opfylde et af to kriterier for at komme på TEN-kortene. De to betingelser er: enten en samlet årlig godsmængde på mindst 1 mio. tons, eller en samlet årlig trafikmængde på mindst 200.000 internationale passagerer. Det betyder, at regnet efter 1997-tal, er 15 af de 18 havne berettiget til at blive medtaget på TEN-kortene. Randers Havn, Kolding Havn og Køge Havn opfylder hverken den ene eller den anden betingelse.

Hensigten med Kommissionens forslag er at tydeliggøre og styrke havnes og intermodale terminalers placering i TEN. Disse forbindelsespunkter er en forudsætning for at kunne veksle mellem de forskellige transportformer. Udviklingen af intermodal transport skal bidrage til en mere effektiv udnyttelse af hele nettet både i driftsmæssig og miljømæssig henseende. De foreslåede ændringer skal således bidrage til at opfylde målsætningen om bæredygtig mobilitet og en mere effektiv fordeling af ressourcerne inden for TEN.

Med færdiggørelsen af motorvejen Esbjerg-Kolding i 1998, åbningen af den faste forbindelse over Storebælt i 1998 og Øresund i 2000 samt færdiggørelsen af motorvejene i Vendsyssel (2001) er det transeuropæiske vejnet gennemført i Danmark.

De transeuropæiske net af baneforbindelser er tiltænkt en vigtig rolle i bestræbelserne på at lette trafikpresset på det europæiske vejnet ved at flytte godstransport fra vej til bane. Men hidtil har banernes andel af den samlede godstransport - såvel den nationale som den internationale - været beskedene og faldende, jf. også kapitel 3.

Det transeuropæiske banenet er dog potentielt af stor betydning for Danmarks fremtidige trafikale tilgængelighed til resten af Europa både mod nord og syd. Men det forudsætter et tæt og forpligtende samarbejde mellem de berørte baner om at sikre effektivitet i de grænseoverskridende transporter. Heri har søtransporten et mangeårigt forspring, som nok vil kunne udnyttes yderligere i fremtidens konkurrence om væksten i de intermodale transporter i TEN.

#### **6.4. Internationale sejlruiter, der har betydning for danske havne.**

Af kortbilag 6c ses sejlruiter i de danske farvande, hvor de 18 havne er indtegnet. Der er ikke tvangsruiter i indre danske farvande, men skibe med større dybgang end 13 meter anbefales at anvende rute T gennem Storebælt, som kan benyttes af skibe med en dybgang på indtil 17 m. Aktuelt er det kun de to elværkshavne - Stignæsværkets Havn og Enstedsværkets Havn ved Åbenrå - der kan besejles af skibe med en dybgang på 17 m. Fredericia Havn har en vanddybde ved kaj på 15 m. Adgangen begrænses dog af, at skibe i sejlruiten ind til Fredericia ikke må have en dybgang på over 13 m. Århus Havn har planer om etablering af kajer med en vanddybde på 15 m, men også her begrænses adgangen af, at skibe i sejlruiten ind til havnen ikke må have en dybgang på over 13 m.

Rute B gennem Øresund er en anden hovedrute, der kan anvendes ved sejlads til Det Baltiske Hav. Ruten ind til Københavns Havn kan nordfra besejles af skibe med en maksimal dybgang på 11,4 m, men kun 7,5 m sydfra, dog i nær fremtid 8,0 m. Til de havne, der kan tage skibe med stor dybgang, hører endvidere Kalundborg (11,5 m), Nyborg (11,0 m), Åbenrå (10,7 m), Grenå (9,7 m), Esbjerg (9,5 m) og Aalborg (9,3 m), som alle har rimelig nærhed til dybe sejlruiter.

De danske havne kan i dag i almindelighed besejles af samtlige skibstyper afhængig af dybgang med undtagelse af post-panmax skibe, som kan have en dybgang på op til 17 m fuldt lastet.<sup>6</sup>

### **6.5. Trafikknudepunkter.**

Kortbilag 6d viser danske trafikknudepunkter i 1996, hvor også de 18 havne er indtegnet.

Et trafikknudepunkt er et fysisk sted, hvori der foregår værditilvækst i transportkæder. Værditilvæksten finder sted via aktiviteter, der knytter sig til logistik, konsolidering af flere enkeltforsendelser, ombrydning, oplagring, omladning og omlæsning af gods.

Et trafikknudepunkt karakteriseres ikke i sig selv ved givne godsmængder, men ved:

- de godstyper og mængder, der håndteres
- de aktiviteter, der foregår
- de serviceydelser, der udbydes
- de typer af virksomheder, der forefindes
- de transportformer, mellem hvilke der sker omladning.

Der findes i 1997 9 trafikknudepunkter i Danmark, hvoraf 7 er lokaliseret i Jylland, 1 på Fyn og 1 på Sjælland.

De på kortet viste trafikknudepunkter er alle knudepunkter, hvor der er et samspil mellem transportformer i form af hurtige og effektive omladningsmuligheder.

Der rådes over faciliteter, der har kapacitet til oplagring af alle godstyper, men der har dog været en tendens til specialisering i forhold til særlige varegrupper i hvert enkelt knudepunkt.

---

<sup>6</sup> De seneste post-panmax skibe kan fuldt lastet medtage 6.000 20' containere. Skibets mål er længde 320 m, bredde 43 m, og det har en dybgang på 14 m.

De fleste af de 18 havne er placeret i eller tæt på disse trafikknudepunkter, og de øvrige er forbundet hermed via det veludbyggede vej- og banenet som beskrevet ovenfor i dette kapitel. Alle de 18 havne er således placeret strategisk godt i forhold til udvikling af transportkæder i samarbejde med andre transportformer.

## **Kapitel 7. Kombineret transport og transportkæder.**

Der er et tilkendegivet politisk ønske om at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af miljøvenlige transportformer, og mange forskellige initiativer på området er iværksat.

Søfartsstyrelsen er som nævnt i kapitel 3 i gang med et projekt om fremme af nærskibsfart. Dette arbejde sigter mod opstilling af grundlaget for etablering af sammenhængende dør-til-dør transportkæder med inddragelse af nærskibstrafikken.

Projektets bærende idé er, at der er et marked for dør-til-dør transport, der inddrager nærskibstrafikken, og at det primært er organisatoriske forhold, som gør, at målgruppen ikke etablerer samarbejder, der udnytter disse forhold.

Arbejdet sigter mod markedet for højværdiprodukter, hvor transporten typisk foregår ved hjælp af enhedslastbærere som containere og løstrailere, og hvor der i stigende grad kræves dør-til-dør løsninger og som led heri løsning af forskellige former for logistikopgaver. Målgruppen er små og mellemstore transportvirksomheder.

Projektet indeholder følgende faser: markedsanalyse, sammensætning af transportkæden, funktionskrav til skibe i nærskibsfart og havne, kommerciel vurdering, anbefaling af pilotprojekter og udarbejdelse af værktøjer.

Udgangspunktet for projektet er markedet, hvorefter der opstilles tekniske og organisatoriske løsninger, der skal vurderes på et kommercielt grundlag.

På nuværende tidspunkt er markedsanalysen afsluttet. Grundlaget for markedsanalysen har været en Baltikumkorridor og en Kanalkorridor. Begge korridorer er kendetegnet ved et voksende marked for dør-til-dør transport. Omkring de små og mellemstore virksomheder konkluderes, at deres muligheder er tæt knyttet sammen med deres evne og villighed til at indgå i totale løsninger med fokusering på løsninger, der retter sig mod transportkøbernes samlede logistikbehov, herunder dør-til-dør transport.



Det hidtidige arbejde med sammensætning af transportkæden dokumenterer endvidere, at IT og organisatoriske løsninger er helt afgørende for etablering og drift af transportkæder.

Projektet planlægges afsluttet medio 1999.

Ligeledes er PLS Consult i gang med et projekt for Transportrådet om nærskibsfart, hvor der særligt fokuseres på de interne forhold. Undersøgelsen, "Muligheder for intern effektivisering i nærsøfart", skal ses som et supplement til tidligere og igangværende undersøgelser med fokus på nærsøfart. Formålet er at pege på muligheder for at forbedre nærsøfartens konkurrenceevne gennem intern effektivisering af forretningsgange og organisering.

Geografisk er der fokuseret på markederne for nærsøfarten i Norden, Østersøområdet og Nordeuropa. Forretningsmæssigt beskæftiger undersøgelsen sig med bulktrafik for tørlast og stykgods, idet container- og ro-ro-farten allerede har et veludviklet servicekoncept. Projektet forventes afsluttet i starten af efteråret 1998.

Endvidere har Miljøstyrelsen netop afsluttet et projekt om "Reduktion af miljøbelastning ved flytning af godstransport fra land til sø". Projektet har foretaget en analyse af de energi-, miljømæssige og økonomiske forhold ved udførelsen af et givet transportarbejde udført af forskellige transportformer.

Rapporten viser, at der er gode muligheder for reduktioner af såvel energiforbrug som miljøudledninger ved brug af transport, der anvender mest mulig skibstransport. De økonomiske aspekter viser, at i ét tilfælde er omkostningerne de samme som ved traditionel (land)transport, i et andet tilfælde er der mulighed for betydelige besparelser, og i det sidste tilfælde vil omkostningerne øges væsentligt ved skibsoptimeret transport.

Nærskibsfarten har tabt markedsandele på godstransporten i Europa (jf. kapitel 3), bl.a. fordi biltransporten har været bedre til at opfylde transportkøbernes behov. For at styrke søtransporten, herunder kombineret transport, er det væsentligt, at den samlede transportydelse inklusiv havnenes bidrag fungerer så effektivt som muligt hele vejen fra afsender til modtager.

### **7.1. Ydre transportkæder.**

En intermodal transportkæde defineres som dør-til-dør transport af gods ved brug af mindst to forskellige transportformer. De transportkæder, der er mest interessante for havnene, er naturligvis de kæder, hvor godset transporteres med mindst én transport på land (bil eller bane) til en havn, en eller flere skibstransporter til en bestemmelseshavn samt en landtransport fra bestemmelseshavn til modtager, eventuelt med en eller flere omladninger undervejs.

Set ud fra et økonomisk synspunkt kan intermodal transport være medvirkende til at skabe en mere effektiv transportsituation ved at udnytte de enkelte transportformers styrker. En forudsætning herfor er imidlertid, at intermodale transportkæder formår at overvinde de problemer, som typisk forekommer i samarbejdet mellem flere transportformer, og dermed være effektive og konkurrencedygtige sammenlignet med en transport foretaget af kun én transportform - vejtransport.

Tillige med de mere traditionelle transportkæder findes de integrerede transportkæder, hvor flere, mindre forsendelser bliver samlet i en fælles lastebærer (f.eks. containere, lastbiler m.v.) til fælles transport på det lange og dyre stræk. Konsolideringen sker i ét transportcenter og distribution i et andet tæt ved henholdsvis afsender og modtager. På den måde udnyttes kapaciteten hos hovedtransportøren bedre, og kunden får en billigere transportpris under forudsætning af, at omladningerne er effektive.

Der tilstræbes etableret flere og bedre dør-til-dør transportkæder både for oversøiske transportere og for nærsøtransportere. Mens konkurrencen om de oversøiske transportere allerede har presset etablering af højeffektive transportkæder igennem, skønnes der på nærsøfartsområdet at være endnu uudnyttede muligheder for kædedannelser og dermed for at vinde markedsandele og få flere transportere. Dette udelukker naturligvis ikke, at der også kan gøres noget for at øge de danske havnes markedsandele af oversøisk transport.

De mest interessante søtransportere i den forbindelse er transportere med container-skibe, ro-ro skibe, herunder færger, eller coastere.

De godstyper, der her har den største interesse, er godsarter af højere værdi end i den traditionelle coastertrafik (bulk).

I Danmark opererer mere end 30 rederier, der arrangerer dør-til-dør transporter, enten med egne kontorer eller igennem udnævnte generalagenter baseret på et voksende netværk af linietrafik.

Der sejles på Østersøen, Nordsøen, Atlanten og Middelhavet og med omladning direkte til Asien, USA og Afrika, se kortbilag 7a-7d over linietrafik.

Særligt kan det nævnes, at Middelhavsområder samt den Iberiske Halvø nu i langt større omfang end tidligere er med i de store rederiers interkontinentale og intereuropæiske trafik, og at disse rederier igennem de sidste par år har intensiveret markedsføringen i Danmark.

På nærsøområdet (f.eks. Nordsøen og Østersøen) findes ligeledes et udbud af dør-til-dør transporter. Eksempelvis kan nævnes DFDS Transport, der har lagt hovedvægten på transporter mellem UK og Skandinavien og en transport med Klaipeda som "gateway" til Baltikum og Rusland. Et andet eksempel er det danske selskab Chr. Jensen, som med udgangspunkt i samarbejdet med lokale baltiske rederier også tilbyder dør-til-dør transporter til det meste af det tidligere USSR. Endelig kan nævnes UniFeeder Container Service, der med udgangspunkt i feedertrafik også tilbyder dør-til-dør transporter mellem Nordeuropa og Skandinavien.

Transportkæder eksisterer således i stort omfang, og de danske havne indgår som en væsentlig del af de muligheder, som transportkæderne benytter sig af. Dør-til-dør transporter tilbydes af skibsmæglere, linieagenter, speditører og rederier, der i deres daglige arbejde tilbyder totale transportløsninger.

Forholdet er imidlertid det, at det svageste led i en ydre transportkæde er omskiftningen mellem transportformerne i knudepunkterne, f.eks. havne eller andre transportcentre. Den væsentligste grund hertil er manglende teknisk interoperabilitet mellem transportformerne og lastebærerne. Desuden er havnene generelt ikke udstyret med tidssvarende IT-baserede logistiksystemer, som kan sikre en effektiv informationsudveksling mellem transportformerne og de mange aktører.

Havnene er naturligvis et væsentligt led i transportkæden med terminalfaciliteter for omladning mellem sø- og landtransport, men kan ikke alene sikre en samlet dør-til-dør transport eller servicegaranti for omladning i havnen.

## **7.2. Havne som knudepunkter i den ydre transportkæde.**

Europæiske havne håndterer ca. 2,5 mia. tons gods pr. år. 30% af denne godsmængde hidrører fra oversøisk transport, 40% fra interregional transport og de resterende 30% fra regional transport. Med andre ord kan 70% af alt gods, der går over de europæiske havne, relateres til nærsøfart. Til sammenligning kan det nævnes, at der transporteres ca. 13 mia. tons gods årligt på europæisk vejtransport. Heraf transporteres 80% mindre end 150 km.

Historisk set har havne spillet en betydningsfuld rolle som centre for regional og international samhandel. Havne er ofte også lokale centre for industrielle og kommercielle aktiviteter i havnenes opland.

Den nuværende udvikling inden for søtransport stiller imidlertid krav til havnene om at skærpe profilen for at imødegå den øgede konkurrence. Udviklingen går i retning af en liberalisering af verdenshandlen, og globaliseringen af verdensøkonomien vil skabe nye og stærkere internationale handelsbånd og således øge efterspørgslen efter interregional og oversøisk transport. Det forventes, at hovedparten af stigningen i samhandlen vil berøre containertransport.

Store linierederier indgår nye alliancer med forbindelse til det europæiske distributionsnet. Alliancerne er kendetegnet ved et meget begrænset antal operatører, som i deres bestræbelser på rationalisering øger skibsstørrelsen og koncentrerer deres services på et lille antal megahavne. Forbindelsesleddet til disse havne opretholdes via feeder linier, bloktog, lastbiler og flodpramme.

Udskillelsen af et lille antal megahavne er ikke nødvendigvis en fordel for det europæiske transportsystem. Konsekvensen heraf kan være tab af fleksibilitet og konkurrence. Der vil samtidig ske en belastning af det øvrige transportsystem, hvilket vil være særligt udtalt for vejtransporten på tilkørselsvejene til megahavnene. Et udbygget net af feederlinier, som forbindelse mellem regionale havne og megahavne, ville kunne opveje denne uheldige udvikling.

Andre tendenser peger på, at også havne på størrelse med de danske vil kunne overleve. Der ses en stadig større fokusering på regioner, og liberaliseringen af linieskibsfart vil give mindre skibe mulighed for at anvende regionale/lokale havne, se kortbilag 7d om anløb af skibe i liniefart og af færger. Århus, København og Esbjerg er langt de største havne med linietrafik. Omsætningen inden for liniefart mellem Danmark, Norge og Sverige er dog af beskedent omfang set i forhold til det gods, der transporteres i samme område på færger. 11 danske havne har liniefart til havne i Sverige og Norge, jf. kortbilag 7a om linietrafikken.

Endvidere er Østersøregionen et område, hvori der sker radikale ændringer, jf. kapitel 3. Åbningen af grænserne til Øst-Europa skaber nye muligheder for handel og dermed transportsektoren. Søtransporten har et betydeligt potentiale i regionen, da søtransportvejene er betydeligt kortere end landtransportvejene, der heller ikke endnu er fuldt udbyggede. I 1997 har 7 af de sydligst beliggende danske havne linietrafik, dvs. direkte regelmæssige afsejlinger, til havne i Østersøområdet, jf. kortbilag 7b.

Nordsøregionen er Europas største industri- og befolkningsområde. Som følge heraf vokser både landtransport og søtransport. Havnene i området dækker ca. 50% af søtransporterne i EU og næsten halvdelen af den oversøiske trafik til og fra Europa. Omsætningen i havnene er i dette område steget med ca. 6% fra 1993 til 1996. Det forventes, at omsætningen fortsat vil stige, og at hovedparten af omsætningsstigningen vil falde på containeriseret gods. I 1997 har 9 havne i Danmark liniefart til havne i Nordsøregionen, andre havne i Europa og oversøisk beliggende havne, jf. kortbilag 7c.

### **7.3. Havneomkostninger.**

I forbindelse med analyse af transportkæder er det vigtigt dels at fokusere på de ydre transportkæder, der er beskrevet ovenfor, dels de indre transportkæder på havnen, der beskrives senere. I det følgende fokuseres på økonomiske omkostninger i forbindelse med brug af havne. Der ses dels på de omkostninger, der relaterer sig til selve godset, dels på de omkostninger, der relaterer sig til selve skibet i forbindelse med benyttelse af en havn, samt hvordan omkostningerne fordeler sig mellem selve havnen og de øvrige aktører på havnen. Som det vil fremgå af det efterfølgen-

de, er der mange aktører involveret i godshåndteringen på havnen, altså i den indre kæde (set fra havnen).

Den samlede transportpris i havnen består dels af de takster, som havnene opkræver, dvs. skibs- og vareafgifter m.v., dels de beløb, som private havnevirksomheder kræver for godshåndteringen, dvs. stevedoreomkostninger, kranleje, ekspedition, lager m.v., og endelig de beløb, der skal betales for "skibshåndteringen", lods, bugsering, trosser m.v.

### ***7.3.1. Havnenes skibs- og vareafgifter.***

I perioden indtil 1991 blev skibs- og vareafgifterne i henhold til den da gældende lov fastsat af Trafikministeriet ens for alle offentlige trafikhavne på baggrund af beregninger udført af det daværende landshavneråds takstudvalg for de 22 største og mellemstore havne betragtet som én gruppe. Reguleringerne fulgte stort set pris- og lønreguleringerne.

I perioden 1991-1994 (inkl.) fastsatte Trafikministeriet for de kommunalt styrede havne vejledende takster, der af den enkelte havne kunne reduceres eller forøges med indtil 20%. I denne periode afveg i gennemsnit ca. 15% af de kommunalt styrede havne fra de af ministeriet udmeldte takster og kun med mindre procentbeløb.

Siden 1. januar 1995 har de kommunalt styrede havne frit kunne fastsætte skibs- og vareafgifter. I denne korte periode spores en tendens til, at havnene har fastholdt skibs- og vareafgifterne på 1994-niveau. Set i forhold til prisudviklingen betyder det, at afgifterne reelt er nedsat med 5% i perioden. Dette bekræftes af en undersøgelse udført af PLS Consult for Transportrådet "Skibs- og vareafgifter i danske havne - effekter af liberalisering"<sup>7</sup>

En anden tendens er, at takststrukturen er tilpasset konkurrenceforholdene. Afgifterne er reduceret for de varegrupper, der er hård konkurrence om, som f.eks. korn.

---

<sup>7</sup> Transportrådets notat nr. 98-02. Februar 1998.

Omvendt er priserne ikke reduceret for de varegrupper, som i kraft af faste anlæg eller kundens placering er bundet til en given havn.

En tredje tendens er, at havnene har vejledende prislister og på baggrund af disse forhandler konkrete rabataftaler med kunden.

For så vidt angår skibs- og vareafgifterne i statshavnene har de almindelige takster fulgt de af Finansministeriet udmeldte pris- og lønstigningsprocenter, men i 1989 indførtes helt nye afgifter på passager- og personbiler, hvilket øgede statshavnenes årlige indtægter med ca. 30 mio. kr. Disse indtægter fordeler sig med over halvdelen på Frederikshavn Havn og resten næsten ligeligt fordelt på havnene i Hirtshals og Helsingør.

Passager- og personbilafgifterne har ikke været forhøjet siden deres indførelse. Dette har ligeledes været tilfældet for værdisafgiften på fersk fisk.

Det kan i øvrigt oplyses, at der i trafikhavneloven § 4, stk. 1, findes en hjemmel for trafikministeren til at fastsætte maksimumstakster. Hjemmelen benyttes til at fastsætte vareafgiften for råolie i Fredericia Havn.

### ***7.3.2. Havnenes areallejetakster.***

For de kommunalt styrede trafikhavne har fastsættelse af arealtakster ikke været underkastet central godkendelse, og der findes ikke offentlig tilgængelig statistik vedrørende areallejernes niveau eller udvikling i perioden 1987-1996.

Sammenslutningen af danske Havnes Beretning 1996-98 viser dog, at der er stor spredning i taksternes størrelse havnene imellem og afhængig af, hvor på havnene arealerne er beliggende. Det formodes, at areallejetaksterne generelt set er steget med de samme procenter som skibs- og vareafgifterne, altså fulgt pris- og lønreguleringerne.

### ***7.3.3. Håndteringsomkostninger og effektivitet i øvrigt.***

For at undersøge, hvordan kundernes udgifter i forbindelse med brug af danske havne er fordelt mellem de forskellige aktører på havnene, er der i forbindelse med dette arbejde forsøgt indhentet data fra de 18 havne om havneomkostninger opdelt

på udgifter, der relaterer sig til skibe, og udgifter, der relaterer sig til godset. Ideen var at belyse vægtfordelingen på de mange led i den indre transportkæde og dermed indkredse størrelsesordenen af effektiviseringsmulighederne.

Det har ikke været muligt at få de fornødne oplysninger hos alle til en analyse af de samlede havneomkostningers fordeling mellem havnen og de private aktører. I stedet har udvalget valgt at basere sig på et af PLS Consult for Transportrådet udført projekt "Benchmarking af havne"<sup>8</sup> Der er heri foretaget en undersøgelse af forholdene i 8 danske havne i København, Århus, Køge, Aalborg, Randers, Vejle, Nyborg og Svendborg. Udvalget<sup>9</sup> har vurderet, at der ikke er sket store ændringer på området siden benchmarking-undersøgelsen, der blev foretaget i 1995-96, hvorfor denne undersøgelse lægges til grund i det efterfølgende.

Der er i benchmarking-rapporten valgt særligt at fokusere på følgende områder:

- havnenes effektivitet målt i tid (7.3.4.)
- havnenes effektivitet målt i vareafhængige omkostninger (vareafgifter og stevedoreafgifter) (7.3.5.)
- havnenes effektivitet målt i skibsafhængige omkostninger (skibsafgifter, klare-ring, lods, bugsering m.v.) (7.3.6.)
- eksempler på havneafgifternes andel af omkostninger for søtransport <sup>10</sup> (7.3.7.)

Hovedkonklusionen i rapporten er for det første, at det tydeligt fremgår, at havnene er meget forskellige. Det vedrører havnenes effektivitet, aktivitetssammensætning og indtægtsgrundlag, men også en række geografiske, strukturelle og forretningsmæssige forhold.

---

<sup>8</sup> Transportrådets notat 96-06 af oktober 1996. "Benchmarking af havne" gennemført af PLS Consult m.fl. i 1995-1996.

<sup>9</sup> Særligt havnene og de private havnevirksomheder.

<sup>10</sup> Den samlede pris som transportkøberen betaler til skibsrederen.



For det andet kan det konkluderes, at havneafgifterne typisk spiller en mindre rolle i de samlede omkostninger i forhold til særligt håndteringsomkostningerne ved en given transport.

#### **7.3.4. Havnenes og havneerhvervenes effektivitet målt i tid.**

Mellem de udvalgte havne er der ganske store forskelle i, hvor store godsmængder der kan håndteres pr. skibstime i havn - altså hvor hurtigt et skib kan ekspederes. En del af forklaringen ligger naturligvis i det til rådighed værende håndteringsudstyr, men varierer også med de skibstyper og varegrupper, der håndteres, samt det forhold, at skibe ofte ligger lang tid i havn for at afvente gods, der ikke er fremkommet.

**Tablet 7.1. Havnenes tidsmæssige effektivitet for udvalgte varegrupper og skibsstørrelser i 1994. Effektiviteten er målt i håndteret mængde pr. time i havn.**

	Skibsstørrelse							
	< 2000 BT		2.-10.000 BT		> 10.000 BT		Alle anløb	
	Gns. effektivitet	Variation fra gns.	Gns. effektivitet	Variation fra gns.	Gns. effektivitet	Variation fra gns.	Gns. effektivitet	Variation fra gns.
Containergods (* se nedenfor)	-----	-----	9,5 teu	+26% -26%	-----	-----	9,5 teu	+26% -26%
Fast brændsel	57 tons	+139% - 60%	197 tons	+13% -19%	-----	-----	133 tons	+129% -83%
Kalk/cement	85 tons	+ 47% - 33%	-----	-----	-----	-----	110 tons	+67% -56%
Korn	27 tons	+ 85% - 48%	-----	-----	103,5 tons	+5% -5%	51 tons	+80% -61%
Næringsmidler	25 tons	+ 55% - 31%	-----	-----	-----	-----	44 tons	+98% -48%
Sten, sand, grus	139 tons	+100% - 52%	-----	-----	-----	-----	146 tons	+138% -62%

Kilde: Konkrete registreringer af ca. 320 anløb i de udvalgte havne. Bemærk: Udsving er ikke beregnet for de skibsstørrelser, hvor antallet af registreringer har været begrænset. Under "alle anløb" indgår også registreringer for de ikke illustrerede skibstyper.

\*) Containeromsætning er omregnet til TEU på basis af oplysninger om gennemsnitlige tons pr container i de enkelte havne og således også ekskl. tomme containere.

Ovenstående tabel 7.1. viser effektiviteten målt i håndteret mængder pr. skibsliggetid i havn målt i timer. Altså det antal timer, skibet ligger i den pågældende havn fra ankomst til afgang. Det er således den tid, en kunde kan sige, denne skal være med til at betale. De helt præcise forudsætninger er beskrevet i Transportrådets notat 96-06 af oktober 1996 "Benchmarking af havne", gennemført af PLS Consult m.fl. i 1995-96, hvortil henvises.

Såfremt der som effektivitetsmål anvendes antal containerløft pr. kran pr. time, ligger de danske havne i Esbjerg, Århus og København på højde med eller over de store vesteuropæiske havne med et antal løft på mellem 25 og 35 containere pr. time, mod kapaciteten i de sydeuropæiske havne, der kan være så lav som 14 containere pr. time. I disse kapacitetstal er der kun medregnet den tid, kranerne er i brug, og ikke som i tabel 7.1., hvor lang tid et containerskib ligger i havn, f.eks. for at afvente containere, der af en eller anden grund ikke er ankommet til havnen til tiden.

På basis af de i forbindelse med benchmarkingrapporten gennemførte registreringer kan konkluderes, at de store havne har visse stordriftsfordele. Tilsvarende stiger effektiviteten generelt med skibsstørrelsen, hvilket synes naturligt. De store havnes effektivitetsmæssige fortrin er imidlertid ikke entydige, idet stordriftsfordelene er aftagende desto mindre skibstyper, der anvendes. Der peges også på, at mindre og mellemstore havne er mest effektive for visse vare- og skibstyper, jf. også kapitel 5.4. om de mellemstore havnes relativt gode økonomi. Endelig fremgår det, at den største procentuelle variation i den udviste effektivitet ses for de mindste skibe, jf. også her kapitel 5.4.

Til illustration af effektivitetsforskellene for den vigtige containertrafik kan det nævnes, at i de tre udvalgte containerhavne håndteredes 51, 81 og 134 tons pr. bruttotime i havn ved anløb af skibe mellem 2.000 og 10.000 BT. Og containergods er endda den godstype, hvor variationen var mindst i 1994, jf. tabel 7.1.

### ***7.3.5. Havnenes og havneerhvervenes effektivitet målt i vareafhængige omkostninger.***

Da undersøgelsen baseres på tal fra før den fulde implementering af trafikhavneloven af 1990, er der kun fundet mindre udsving i havnenes niveau for vareafgifter, der generelt udgør 10-15 % af de samlede varerelaterede havneomkostninger (vare-

afgifter og stevedoreomkostninger under ét) for langt de fleste havne, men billedet forstyrres af færgehavnene og af de havne, der kun har en enkelt godsart (f.eks. korn eller olie). For sådanne havnes vedkommende er det stevedoreomkostningerne, der generelt udgør 10-15% af de samlede varerelaterede havneomkostninger.

Derimod er der klare forskelle i udgiftsniveauet i forhold til stevedoring, som samtidig udgør en væsentlig del af den samlede omkostning til søtransport. For kortere transportafstande er stevedoreomkostningerne langt større end de direkte skibsudgifter, og således hen imod 75% af den samlede søtransportomkostning (ekskl. til/fra bringetransport på land).

Vareafgifter og stevedoreomkostninger under ét varierer betydeligt med godstypen, men der er også stor forskel på de enkelte havnes prismæssige effektivitet (med +/- 20-25% fra det gennemsnitlige niveau) for samme godstype, jf. tabel 7.2. Den prismæssige variation er lavest for containergoods og højst for bulkvarer som sten, sand og grus.

**Tabel 7.2. Havnenes (vareafgifter og stevedoreomkostninger) prismæssige effektivitet vedrørende gods i 1994**

	Gennemsnit		Variation i forhold til gns.
Containergoods	kr. 825	pr. unit	+5% -7%
Korn	kr. 16	pr. tons	+19% -19%
Kalk	kr. 12	pr. tons	+25% -25%
Fast brændsel	kr. 17	pr. tons	+27% -28%
Næringsmidler	kr. 22	pr. tons	+32% -28%
Sten, sand, grus	kr. 9	pr. tons	+51% -42%

Kilde: Registreringer af konkrete afregninger fra transportopgaver i de udvalgte havne.

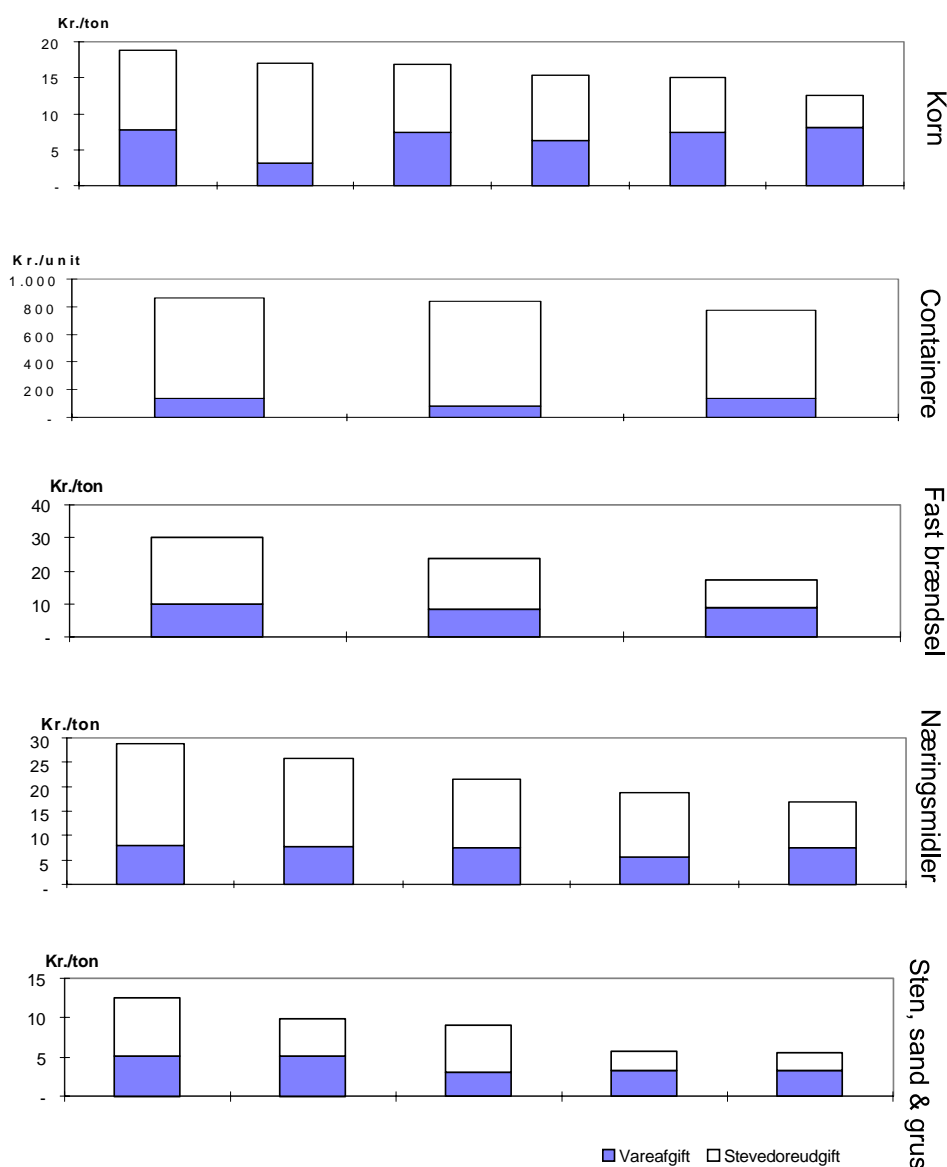
Endvidere er der eksempler på store, mellemstore og små havne som de prismæssigt mest konkurrencedygtige for en given varegruppe. For varegruppen "korn" synes de mindre havne at være billigst, mens de store/mellemstore havne generelt er mere konkurrencedygtige på eksempelvis "næringsmidler". Dette kunne tyde på, at havnene specialiserer sig og prisdifferentierer efter oplandets art.

Generelt for alle varearter undtagen korn gælder, at det ikke er vareafgifter, men udgifter til stevedorer m.v. (herunder til leje/eje af pakhuse, kraner og meget andet), der er den største udgiftspost ved godsomsætningen i havnene. Dette kunne tyde på, at for at effektivisere havnene og gøre dem så priskonkurrencedygtige som

muligt, er det nødvendigt med et endog særdeles godt samspil mellem alle aktørerne på havnen om tilvejebringelse og udnyttelse af den omkostningskrævende infra- og suprastruktur.

Figur 7.1. viser fordelingen mellem vareafgifter og stevedorerafgifter fordelt på forskellige varegrupper. Alle viser samme tendens, at det er kundernes udgifter til stevedorer m.v. der er den største udgift ved brug af danske havne. Undersøgelsen viser endvidere, at relativt høje vareafgifter sine steder opvejes af lave stevedoreomkostninger og vice versa.

**Figur 7.1. Benchmarkingrapportens sammenligning af havne efter prismæssig effektivitet.**



### 7.3.6. Havnenes og havneerhvervenes effektivitet målt i skibsfhængige omkostninger.

For så vidt angår besejlingsomkostninger (anløbsomkostninger) viser benchmarkingrapporten, at skibsafgifterne pr. BRT kun udgjorde en mindre del - ca. 25 % af de gennemsnitlige anløbsomkostninger - og ikke varierede væsentligt hverken mellem skibsstørrelser, jf. tabel 7.3. eller mellem de enkelte havne i 1994, jf. figur 7.2.

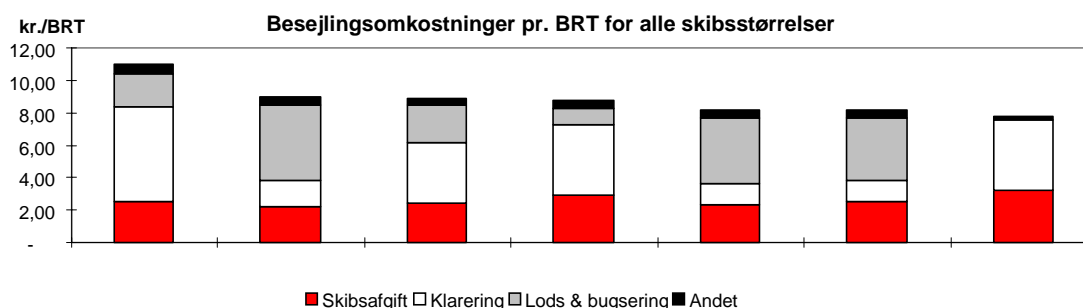
**Tabel 7.3. Havnenes prismæssige effektivitet vedrørende skibe i 1994.**

	Gennemsnit	Variation i % fra gennemsnittet
Skibe under 1.500 BRT	9,40 kr. pr. BRT	+ 34% -17 %
Skibe 1.500 - 10.000 BRT	8,90 kr. pr. BRT	+15% -17%
Skibe over 10.000 BRT	8,50 kr. pr. BRT	+11% -7%

Kilde: Registrering af konkrete afregninger fra transportopgaver i de udvalgte havne

Forskelle i lodspligt og i priserne for klarering vejer derimod tungt og er de to vigtigste årsager til, at der er relativt store forskelle i anløbsudgifterne i de enkelte havne. For de skibsfhængige omkostninger under ét er variationen +/- 20-25% i forhold til det gennemsnitlige niveau. Forskellen mellem dyreste og billigste anløbshavn er størst for de mindste skibstyper (under 1500 BRT). Og igen følger det af de indsamlede oplysninger, at den enkelte havns effektivitet står og falder med samspillet mellem de mange aktører, som betjener skibene med omkostninger til følge.

**Figur 7.2. Benchmarkingrapportens sammenligning af havne efter besejlingsomkostninger pr. BRT for alle skibsstørrelser.**



Signaturforklaring: Hver søjle viser data fra en af de udvalgte havne rangordnet efter voksende prisen for effektivitet vedrørende anløb af skibe.

### ***7.3.7. Havneafgifternes andel af den samlede søtransportomkostning.***

Der findes ikke nogle egentlige opgørelser over havneafgifternes andel af den samlede søtransportomkostning, men i benchmarking-undersøgelsen er foretaget en detaljeret beregning af omkostningsfordelingen ved to konkrete transportere, en indenrigs containertransport og en oversøisk bulktransport. I begge disse eksempler udgør skibs- og vareafgifterne ca. 12% af den samlede transportomkostning (fra kaj til kaj).

De resterende 88% knytter sig hovedsageligt til selve sejlads- og skibsudgifterne samt varehåndteringen. Varehåndteringen (stevedoring) udgør selvsagt en stigende andel af den samlede omkostning desto kortere transportafstand, der vurderes på. I eksemplet "indenrigs-containertrafik" udgjorde varehåndteringen således hele 75% og i eksemplet "oversøisk bulktransport" kun 6-12%.

Det må her konkluderes, at da havneafgifterne kun udgør en så beskeden andel af de samlede omkostninger ved søtransport, vil takstreduktioner ikke alene kunne bidrage afgørende til at fremme søtransporten og dermed få mere gods over de danske havne. Hertil kommer, at havneafgifterne i Danmark er relativt lave i forhold til taksterne hos de nærmeste konkurrenter i udlandet.

### **7.4. Indre transportkæder på havnen.**

I det følgende vil de forskellige aktører, der optræder i de indre transportkæder på havnen, og deres roller i forhold til hinanden blive beskrevet.

Den transportkøber, der vælger at benytte søtransport, har behov for en lang række funktioner og aktører i forbindelse med omladeprocessen på havnen, hvorfor der typisk træffes aftaler med transportformidler og transportør, der som transport-entreprenør træffer aftale med de enkelte aktører.

Udfra en transportnetværkstankegang er der tale om to parallelle, men indbyrdes afhængige forløb. Der er dels den fysiske håndtering af godset og dels de administrative aktiviteter, som skal sikre, at omladningen, opbevaringen eller ombrydningen kan finde sted på rette tid og sted. Begge er fokuseret på at optimere udnyttelsen af de ressourcer, det er til rådighed på havnen.

### Fysisk flow og håndtering.

En ladning ankommer til havnen med skib, herefter omlades godset direkte til bil eller banevogn, eller det samles i pakhuse, siloer eller på lagerarealer, indtil der er tilvejebragt den ønskede transportkapacitet, eller ladningsejeren ønsker at modtage godset.

Godset kan enten omlades direkte, eller det kan lagres for en kortere eller længere periode. Godset undergår således en eller to håndteringer og eventuelt en oplagring. Det bør dog tilstræbes at tilføre godset en værditilvækst for at gøre havnene til egentlige transportcentre.

Denne transportkæde kan naturligvis opdeles på forskellige detaljeringsniveauer afhængig af godstype, involverede processer og aktørernes interne organisation. Således vil en transportkæde være forskellig for containere, stykgods, olieprodukter og bulkvarer.

### Administrative aktiviteter.

Hvor det fysiske flow vedrører en række funktioner, der direkte kan henføres til fysisk kontakt med godset, vedrører de administrative aktiviteter de forretningsgange, regler og procedurer, der udføres for at organisere transporten og aktørerne som forudsætning for, at den fysiske håndtering kan finde sted. Det administrative flow sikrer endvidere, at afregningen mellem de enkelte aktører er mulig samt, at ladningsejeren modtager en ladning, der svarer til den fastsatte mængde og kvalitet på rette tid og sted.

De administrative aktiviteter, som nødvendigvis skal følge godset, foregår i et netværk, som udgøres af lokale agenter, rederier eller generalagenter, mæglere, speditører og vognmænd, jernbaneselskaber, stevedorer, diverse service til skibet, varehuse, oplagspladser, terminaler, havneadministration, vejere og toldklareringer.

### Ressource- og management-aktiviteter.

For at håndtere det fysiske flow og igangsætte de administrative aktiviteter er det nødvendigt med en koordinering og tilvejebringelse af de ressourcer, som skal håndtere godset og sikre, at godset på lovlig vis kan bringes til den endelige destination.

Samspillet imellem det fysiske flow, de administrative aktiviteter, og ressourcetildelingen er afbilledet i bilag nr. 5 "export case" for gods, der omlades fra land til skib, og i bilag nr. 6 "import case" for gods, der omlades fra skib til land.

Samspillet mellem de forskellige aktører foregår i et kompliceret netværk, som ikke umiddelbart fremgår ved at afbillede havnen med udgangspunkt i det fysiske flow, de administrative aktiviteter og den nødvendige ressourceindsats.

Transportnetværket på havnen er derfor efterfølgende afbilledet i figur 7.3. for "dokumentudveksling". Netop dokumentudvekslingen er en god illustration af samarbejdsrelationerne på havnen og giver et billede af det komplekse transportnetværk på havnen.

Det er optegnet på grundlag af resultaterne fra en undersøgelse af arbejdsgangen i en række europæiske havne og viser de funktioner og procedurer, som er vigtige fællesnævnerne i transportnetværket på havnene.

Diagrammet over dokumentudvekslingen viser en stor del af samarbejdsrelationerne i det netværk, som leder til de store afvigelser i pris og effektivitet, der er observeret i de udvalgte havne, og illustrerer tydeligt et stort potentiale for effektivisering.

Kortlægningen af dokumentudvekslingen skitserer også havnens aktører og deres relationer til omverdenen. Det er tydeligt, at speditøren og agenten er de involverede parter, som i deres daglige arbejde varetager kontakten udadtil med kunder, transportører og rederier. Havnen tilbyder og administrerer infrastruktur og suprastruktur. Terminalen og stevedoren varetager de interne logistik- og omladningsopgaver på havnen.

I et økonomisk perspektiv kan det i et sådant netværk ikke udelukkes, at rabatter og effektiviseringsforbedringer hos en aktør i enkelte tilfælde kan risikere at blive opslugt af muligheden for øgede avancer hos en anden aktør, hvilket svækker incitamentet til at iværksætte effektivitetsforbedringer og nytænkning, der er målrettet



mod stordriftsfordele og øgede godsmængder som følge af en effektivitetsforbedring og prisnedsættelse.

Benchmarkingrapporten, som omtalt i kapitel 7.3., indeholder således en række eksempler, som tyder på, at udgifterne til klarering, stevedoring og skibs- og vareafgifter justeres indbyrdes i forhold til den maksimale pris, som kan pålægges kunden i den enkelte havn uden, at denne vælger en anden anløbshavn eller transportform.

I et sådant prisdannelsessystem vil det selvsagt være umuligt at skabe en bedre kapacitetsudnyttelse igennem prisdifferentiering og marginalbetragtninger.

De samme betragtninger kan anlægges omkring kvalitetssikring af det produkt, som transportnetværket på havnene tilbyder. Der er ikke de store incitamenter til at kvalitetssikre hos den enkelte aktør, da kunden ikke vil opleve forbedringen, medmindre alle aktører deltager og gennemfører en samlet kvalitetssikring og -kontrol. Kvalitetssikringen bør således ske ved et forpligtende samarbejde mellem aktørerne i transportnetværket på havnen for at sikre en fælles strategi. Dette er ikke en generel praksis i danske havne.

I den internationale udvikling har de store internationale operatører og rederier tydeligt tilkendegivet, at de ønsker at undgå en række af de skitserede problemer i og omkring samarbejdet mellem havnenes aktører. Og de har investeret i egne terminaler, således at de selv er i stand til at varetage hele transportopgaven, produktudvikling, prissætning og kvalitetssikring i alle led, kundepleje og marketingarbejde, for derved at skabe og fastholde et kundeorienteret image og forretningsprofil som hos bl.a DFDS Transport og Mærsk.

Foreningen af Arbejdsgivere ved Århus Havn tog midt i 80'erne initiativ til at udvikle et IT-system. Systemet er i dag kendt under navnet PIC (Port Information Center).

Ideen med konceptet er at sikre alle parter i transportkæden adgang til de for dem relevante data. De data, der lagres centralt, bruges til at sikre, at parterne i transportkæden kan arbejde så rationelt som muligt. Systemet er designet til at kunne anvendes til alle former for godsenheder (containere, trailere, paller m.v.).

Specifikationer for farligt gods kan angives i PIC og udskrives på relevante lister. Oplysning om farligt gods i dansk territorialfarvand skal meddeles til Søværnets Operative Kommando. En fast forbindelse mellem Søværnets Operative Kommando og PIC i efteråret 1998 vil bevirke, at oplysningspligten bliver overholdt, hvis oplysningerne er registreret i PIC.

PIC tilbyder fuld EDI-facilitet og anvender internet og andre bæremidler til udveksling af EDI-informationer.

### **7.5. DSB Gods' planer for kombineret transport.**

Af interesse for udviklingen af den kombinerede transport og dermed dør-til-dør transportkæder i forbindelse med havnene er bl.a. DSB's planer for kombineret transport.

DSB udfører i dag i et stort omfang kombineret godstransport, idet der foregår væsentlige transporter af kombineret lastbilenheder mellem visse havne og DSB's kombiterminaler, henholdsvis stationer.

Kombiterminalerne er lokaliseret i Københavns Godsbanegård, Høje Taastrup, Odense, Taulov, Padborg, Herning, Århus og Aalborg. I Esbjerg samarbejdes der med en privatejet terminal, mens der fra Tinglev sker afsendelse via private sidespor.

I 1997 transportererede DSB Gods 56.000 TEU mellem kombiterminalerne/stationerne og trafikhavnene. Primære relationer er for tiden Tinglev - Århus Havn samt Esbjerg Havn - København/Høje Taastrup og omvendt.

I forbindelse med havnene i København (Frihavnen), Fredericia, Århus, Aalborg Øst og Hirtshals, foregår der ligeledes regelmæssige, kombinerede transporter til/fra kombiterminalerne.

DSB's interesse for at udvikle den kombinerede transport i forbindelse med primære havne bekræftes bl.a. af det engagement, som DSB har i den nyetablerede kombiterminal i Aalborg Øst. Denne terminal forudses bl.a. at skulle håndtere kombitrafik, der ankommer/afgår via havnen.

Engagementet i kombineret transport til og fra trafikhavnene tager imidlertid afsæt i de markeds- og forretningsmæssige muligheder.

DSB er opmærksom på de muligheder, der har åbnet sig for nogle af de danske trafikhavne i forbindelse med de baltiske lande, f.eks. i forbindelse med etableringen af en transportkorridor, hvori havnene i Esbjerg og Køge indgår. Allerede i dag tilbyder DSB Gods en hurtig og konkurrencedygtig forbindelse mellem de to havne. I det øjeblik transportkorridoren vinder genklang i markedet, vil DSB Gods desuden være i stand til at håndtere betydelige mængder i et systemkoncept.

Det er et led i DSB's internationale strategi for sit godsområde også at styrke udviklingen af kombitransport via jernbane. Når den kommende faste forbindelse over Øresund tages i brug i år 2000, forventer DSB således, at der er basis for en markant vækst inden for kombitransport, også i retningen øst-vest.

Disse forventninger indgår i forhandlingerne omkring etableringen af et fælles nordisk transportselskab for jernbanegods, Nordic Rail International, der er et fællesskab for godsdivisionen i NSB (Norge), SJ (Sverige) og DSB. Nordic Rail International ventes etableret i 1998.

Som led i den strategiplan for DSB's godsområde, som netop er iværksat, påtænker DSB derfor at udvide kombiterminalerne i henholdsvis Høje Taastrup og Taulov, som således vil kunne fungere som drejeskiver.

## **Kapitel 8. Europa-Kommissionens grønbog om havne.**

### **8.1. Resumé af grønbogen.**

Når der ses på de fremtidige rammer for danske havne, må man nødvendigvis også inddrage udviklingen og eventuelle tiltag på EU-plan i havnesektoren.

I december 1997 fremlagde Europa-Kommissionen sin grønbog om havne- og søfartsinfrastruktur. Grønbogens formål er at sætte gang i en bred debat om forskellige problemer i tilknytning til havnene og om eventuelle fremtidige politiske tiltag, som kan bidrage til at gøre havnene mere effektive og forbedre havneinfrastrukturen ved at integrere havnene i det multimodale transeuropæiske net, og som samtidig kan medvirke til at opfylde EU's forpligtelser i henhold til traktaten om at sikre fri og fair konkurrence i havnesektoren. Kommissionen foreslår i sin grønbog en række mulige foranstaltninger, som kan gennemføres inden for nuværende systemer og politiske forhold, og peger på andre områder, især fastsættelse af rammebestemmelser for havneafgifter og spørgsmål om markedsadgang, hvor der bør overvejes nye initiativer.

Det er Kommissionens opfattelse, at det vil være en fordel for etableringen af det multimodale net at integrere havnene fuldt ud i det transeuropæiske transportnetværk (TEN), især for at støtte udviklingen af nærskibsfarten. Det vil sige, at der på et objektiv grundlag skal udarbejdes TEN-kort over europæiske havne i lighed med TEN-kort for de andre transportformer. TEN-kortene udpeger de områder, hvor Kommissionen ønsker at støtte udviklingen af infrastrukturen for at opbygge et transportnetværk. Endvidere vil havnene få mulighed for under visse forudsætninger at søge om projektstøtte.

Den fremtidige udvidelse af EU understreger behovet for at udvide TEN til også at omfatte nabolandene for at integrere deres transportsystemer mere effektivt med EU's. Havne- og søtransporten er af stor betydning for økonomien i flere af de lande, der forventes at komme med i første optagelsesrunde.

Ordentlige infrastrukturforbindelser (såvel havne, bane som vej) til TEN er afgørende for at kunne optimere havnenes rolle i dør-til-dør-transportkæden. Effektivise-

ring af procedurerne i havnene, f.eks. gennem forbedring af informations- og forvaltningssystemerne, er vigtige spørgsmål, som Kommissionen har fremhævet i sin strategi for fremme af nærskibsfarten. I denne sammenhæng vil nærskibsfartsprojekter også blive prioriteret højt inden for TEN. Kommissionen nævner, at et vigtigt spørgsmål i denne sammenhæng har været omfattende papir- og procedurekrav i havnene, idet der fortsat opereres med en række besværlige procedurer og praksis, som i de fleste tilfælde ligger uden for havnens egen kontrol, men som pålægger kommercielle operatører (f.eks. skibe) væsentlige udgifter, og stiller søtransporten ringere i forhold til andre transportformer. Desuden fremhæver Kommissionen, at strategierne for prissætning inden for de andre transportformer er en vigtig faktor for udviklingen af nærskibsfarten.

Et bæredygtigt transportsystem forudsætter, at den gældende sikkerhedslovgivning i EU håndhæves konsekvent. Derfor vil Kommissionen fortsat arbejde på at sikre effektiv og ensartet håndhævelse af de internationale lovbestemmelser over for alle skibe, der anløber EU-havne (havnestatskontrol).

Kommissionen finder det endvidere vigtigt at sikre miljøvenlige løsninger i havnesektoren og til søs ved at udvide og forbedre de nuværende faciliteter til modtagelse af affald i alle EU-havne. Kommissionen vil fortsat arbejde på at fremme ny teknologi for at gøre havneoperationerne så effektive som muligt og sikre bedre udnyttelse af eksisterende faciliteter samt fremme udviklingen af integreret planlægning i og forvaltning af kystarealerne, bl.a. gennem strategiske miljøkonsekvensanalyser (VVM).

De væsentligste synspunkter i grønbogen vedrører imidlertid finansiering og betaling for brug af havne og søfartens infrastruktur.

Ejerforhold, organisationsform og administration af havne varierer både inden for de enkelte lande og mellem EU-landene, hvilket resulterer i meget forskelligartede vilkår i havnesektoren. Det bør overlades til medlemslandene at bestemme ejerforhold og organisationsform, men et væsentligt spørgsmål ud fra et konkurrencemæssigt synspunkt er de finansielle strømme mellem de offentlige kasser, havnemyndighederne, havneoperatørerne og brugerne af havnefaciliteter og -tjenester.

Hidtil har Kommissionen ikke betragtet offentlig finansiering af havneinfrastruktur, som er åben for alle brugere, som statsstøtte. Men eftersom havnene i stigende grad opfattes som terminaler, der hovedsagelig udfører kommercielle aktiviteter med stadig større inddragelse af den private sektor, og eftersom konkurrencen på dette felt skærpes i hele EU, finder Kommissionen, at der bør overvejes en anden tilgang fremover til spørgsmålet. Kommissionen mener, at prisen for brugen af havneinfrastruktur bør fastsættes på en sådan måde, at brugerne kommer til at bære de faktiske omkostninger ved de havnetjenester og -faciliteter, de benytter.

Kommissionen finder, at der er tegn på, at visse havne fremover vil satse aktivt på de kommercielle funktioner i samarbejde med private partnere både inden for og uden for havnene for at kunne tilbyde kunderne dør til dør-tjenester.

Kommissionen påpeger endvidere, at liberalisering af transportmarkederne har været med til at skærpe konkurrencen mellem havnene. Transitomkostningerne gennem havnene spiller en væsentlig større rolle ved nærskibsfarter (40-60% af de samlede dør til dør-transportomkostninger) end ved oversøiske søtransporter (5-10% af de samlede dør til dør-transportomkostninger).

Såfremt EU skal formulere en mere ensartet strategi for at sikre, at brugerne kommer til at betale for udgifterne til havne og søfartens infrastruktur, skal en sådan strategi samordnes med anden finansiel støtte til infrastrukturudvikling i øvrigt samt strategier for fastsættelse af afgifter for brug af anden transportinfrastruktur.

Kommissionen vil undersøge, om der kan indføres nogle rammebestemmelser om fastsættelse af havneafgifter. Kommissionen nævner, at rammebestemmelser om havneafgifter bør gå ud på at sætte afgifterne i relation til de faktiske omkostninger og fastlægge retningslinier for, i hvilket omfang havneafgifterne skal afspejle udgifterne til infrastrukturinvesteringer.

## **8.2. Grønbogens betydning for det danske havnesystem.**

Inddragelse af havne i det multimodale TEN-netværk ses som positiv, da det bl.a. vil sikre forbindelser til randområder og dermed også visse yderpunkter i EU. Hvis Rådet vedtager de af Kommissionen fremlagte reviderede retningslinier for TEN, vil danske havne få adgang til at søge om finansiel støtte til egentlig projektudførelse i

forbindelse med infrastrukturinvesteringer. Hidtil har støtte på havneområdet alene været givet til feasibility-studier. Da andre transportformer allerede i dag har mulighed for at få økonomisk støtte, vil støtte til havneprojekter ikke medføre ulig konkurrence til disse - tværtimod vil det føre til en vis konkurrenceudligning.

Da EU-havne principielt får samme mulighed for at opnå finansiel støtte, ses det heller ikke at forrykke konkurrencen imellem havnene i EU.

Det ses endvidere at være positivt at udvide TEN til også at omfatte vore nabolande. Af særlig interesse for Danmark er Østersøområdet med de baltiske lande. Der er et stadigt større godspotentiale i området, og det forventes, at den samlede søtransport vil blive fordoblet i perioden indtil 2010, og den største forøgelse forventes på stykgodstransporter (særlig container og ro-ro).

De danske havne har allerede skabt gode kontakter til havne i særligt Baltikum og Rusland, hvor der har været udført forskellige projekter i samarbejde mellem to "tvilling" havne, f.eks. kan nævnes Århus Havns forbindelse og projekter sammen med Skt. Petersborg Havn, hvor der bl.a. har været gennemført forskellige uddannelsesprojekter i samarbejde mellem havnene.

De forestående tiltag på miljøområdet, som Kommissionen foreslår i sin grønbog, vurderes umiddelbart positivt.

I Danmark håndhæves allerede i dag de internationale lovbestemmelser, der gælder for skibe, der anløber EU-havne (havnstatskontrol).

For så vidt angår Kommissionens tanker om at styrke indsatsen gennem udarbejdelse af forslag til direktiv om modtagefaciliteter for affald, herunder også lastgenereret affald fra skibe, bemærkes, at man fra dansk side arbejder for et harmoniseret system - et "no special fee"-system kombineret med obligatorisk aflevering. "No special fee" indebærer, at havnes omkostninger herved indgår i de almindelige skibs- og vareafgifter, som betales for brug af havnen. Det er holdningen, at en sådan kombination vil forebygge illegale udledninger i havmiljøet samt være med til at sikre, at der sker en ligelig fordeling af affaldet og dermed også forhindre en skævvridning af havnenes konkurrenceevne.

På VVM-området (miljøvurderinger) kræver vi i Danmark efter en konkret vurdering også VVM-vurderinger udover, hvor der er obligatorisk VVM efter EU's regler, således f.eks. i forbindelse med uddybning af sejlrender.

Det afgørende punkt i Kommissionens grøn bog er som nævnt finansiering og betaling for brug af havne- og søfartsinfrastrukturen. Kommissionen fortolker i dag begrebet statsstøtte således, at offentlig finansiering af infrastruktur, der er åben for alle brugere på ikke-diskriminerende vilkår, ikke er statsstøtte efter art. 92.

For fremtiden finder Kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt at få fastlagt et overordnet rammeprincip for den europæiske havnesektor om brugerbetaling.

De i grønbogen foreslåede tre forskellige modeller for brugerfinansiering er følgende:

1. Afgifter, der udelukkende skal dække driftsomkostninger (grønbogens forslag (2)).
2. Afgifter, der skal dække totalomkostninger bestående af driftsomkostninger + kapitalomkostninger (grønbogens forslag (1)).
3. Afgifter, der skal dække samfundets totalomkostninger bestående af driftsomkostninger + kapitalomkostninger + eksterne omkostninger (grønbogens forslag (3)).

I model 1 vil havnene ikke få dækket omkostninger ved nyinvesteringer. Resultatet ville være, at prissætningen blev ineffektiv; havnesektoren ville fortsat operere med store finansielle underskud; og det ville ikke sikre fair konkurrence mellem havnene i EU.

Model 2, hvor også kapitalomkostningerne dækkes af brugerne, vil sikre, at investeringerne styres af den faktiske efterspørgsel, fordi kun investeringer, der er efterspurgt på markedet, kan tjene sig selv ind. Hvis et sådant princip anvendes systematisk i hele EU, vil det bidrage til at sikre fri og fair konkurrence i havnesektoren. Kommissionen lægger op til, at en eventuel regulering som et langsigtet mål skal bygges på model 3, hvor samfundets totalomkostninger dækkes.

Det er vigtigt, at man på EU-plan arbejder for det overordnede princip om fri og fair konkurrence, uden at dette resulterer i en detailregulering. Hvis der kommer detail-



regulering, vil det ødelægge havnenes incitament til at gøre sig mere effektive - og dermed evnen til at konkurrere samt mulighederne for inden for de overordnede rammer at prissætte efter markedskræfterne.

Det vil være hensigtsmæssigt at få fastlagt et overordnet rammeprincip for den europæiske havnesektor om brugerbetaling, således at der efter forudsatte overgangsordninger på sigt ikke vil være behov for offentlige midler i havneinfrastruktur, hvorved man vil få elimineret problemet om statsstøtte.

Det er vigtigt i den forbindelse, at prisfastsættelse for brug af havneinfrastruktur ses i sammenhæng med prisfastsættelse for brug af anden transportinfrastruktur.

### **8.3. Behandling af grønbogen og den videre proces.**

Grønbogen har været behandlet på politisk plan på et rådsmøde i juni 1998. Behandlingen mandede ikke ud i egentlige vedtagelser, men der var en positiv forståelse af og tilslutning til, at Kommissionen nu arbejder videre med de i grønbogen foreslåede tiltag.

Dette vil i praksis betyde, at Kommissionen som et første skridt vil indhente opdaterede informationer om de finansielle strømme fra den offentlige sektor til de forskellige typer havne i EU-landene, især med hensyn til beløbsstørrelse og finansieringsform, og udarbejde en oversigt over offentlige bevillinger til større havne med international trafik samt gældende regler for fastsættelse af havneafgifter i disse havne.

## **Kapitel 9. Den fremtidige myndighedsstyring af havnene.**

Der vil fremover fortsat være områder af overordnet trafikpolitisk eller anden styringsmæssig karakter, der gælder for alle trafikhavne generelt. Der kan være tale om bestemmelser i den gældende trafikhavnelov (lov nr. 316 af 16. maj 1990 om trafikhavne m.v. med senere ændringer, jf. bilag 7), som skal bevares, eller om nye bestemmelser, som ønskes indført i en ny trafikhavnelov.

Det er tanken, at de forslag, som stilles nedenfor, i givet fald skal udformes med virkning for fremtiden, idet aktuelle sager ikke skal løses via forslag til lovændring. Hvor det er relevant, foreslås der overgangsordninger.

Forslag til den fremtidige myndighedsstyring af havnene:

### **9.1. Definition af en trafikhavn.**

En trafikhavn defineres i dag i lovens § 1 som en havn, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer og personer, bortset fra havneanlæg, der udelukkende anvendes som fiskerihavne.

Det foreslås, at en ny lov omfatter alle havne - offentlige som private - der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, fisk, køretøjer og personer. Rene fiskerihavne skal således ikke længere være undtaget fra loven. Lystbådehavne skal fortsat være undtaget, men omfattet af Trafikministeriets administration i henhold til statens højhedsret over søterritoriet. Trafikhavneloven vil således alene regulere det strengt erhvervmæssige.

### **9.2. Tilladelse til anlæg af ny havn.**

Efter den gældende trafikhavnelovs § 3, stk. 1, kan trafikministeren, når særlig grund foreligger, tillade anlæg af en ny trafikhavn.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med gældende administrativ praksis i henhold til statens højhedsret over søterritoriet, hvorefter adgangen til at etablere faste anlæg på søterritoriet kræver forudgående tilladelse. Denne praksis har været fulgt

tilbage fra tiden før grundloven af 1849 og indebærer en ret til skønsmæssigt og på nærmere betingelser at kunne give eller nægte tilladelse til etablering af faste anlæg på søterritoriet. Den nævnte praksis er ikke kodificeret, men er forudsat i straffelovens § 295, kystbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, og bekendtgørelserne om kystinspektorens beføjelser og om etablering af bade- og bådebroer.

Som typiske eksempler på faste anlæg på søterritoriet kan nævnes opfyldning, inddæmning, havneanlæg, herunder lystbådehavne, og forskellige former for broanlæg.

Trafikministeriets departement har delegeret beføjelsen til at give tilladelse til etablering af anlæg på søterritoriet, bortset fra tilladelse til havne omfattet af trafikhavneloven, til Kystinspektoret.

I forbindelse med Trafikministeriets administration af trafikhavnelovens § 3, stk. 1, påses, at offentlige hensyn og interesser ikke tilsidesættes. Dette gøres via en såkaldt "stjernehøring" til skibsfarts-, fiskeri-, miljø- og planlægningsmyndigheder. Endvidere påses så vidt muligt, at private rettigheder ikke tilsidesættes.

I stjernehøringen vil også indgå vurdering af de særlige regler om en 300 m strandbeskyttelseszone. Strandbeskyttelseszonen på 100 m blev udvidet til 300 m ved lov nr. 439 af 1. juni 1994 om ændring af lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse. De nye regler vil blive sat i kraft ved en bekendtgørelse, formentlig år 2002.

Der må som hovedregel ikke foretages ændring i tilstanden af strandbredder og af andre kyststrækninger, der ligger i en afstand af 300 m fra begyndelsen af den sammenhængende landvegetation. Dette forbud gælder imidlertid ikke havneanlæg og de landområder, der ved lokalplan er udlagt til havneformål.

I praksis indebærer det, at en havn, der ligger i strandbeskyttelseszonen, og som er omfattet af en lokalplan, vil kunne udbygges og ændres inden for lokalplanens grænser, uden at der skal søges dispensation fra reglerne om strandbeskyttelse.

I de tilfælde, hvor der ikke findes en lokalplan for en eksisterende havn, vil havneanlægget også kunne udbygges og ændres uden dispensation, dog forudsat, at disse ændringer ikke kræver lokalplan efter almindelige regler herom.

Nyanlæg af en havn vil kræve lokalplan.

Som for den eksisterende 100 m strandbeskyttelse vil det for den kommende 300 m beskyttelseszone gælde, at det er en forbudszone. Dispensationspraksis har hidtil været restriktiv, og det må forventes, at 300 meterzonen vil blive administreret tilsvarende.

Hvis en kommune fremsætter et lokalplanforslag, der disponerer over et strandbeskyttet område, vil Miljø- og Energiministeriet kunne gøre indsigelse mod forslaget ("nedlægge veto"). Dette gælder både før og efter, 300 m-linien træder i kraft. Om der vil blive gjort indsigelse mod et sådant lokalplanforslag - med en nærmere forhandling mellem kommune og ministeriet til følge - vil afhænge af amtets og Skov- og Naturstyrelsens konkrete vurdering af det pågældende områdes status som mere eller mindre påvirket af bebyggelse og anlæg og af dets landskabelige betydning. Her vil udgangspunktet være, at de områder, der er blevet pålagt den udvidede strandbeskyttelse, vil være beskyttelsesværdige.

Der er fortsat et behov for, at de ovenfor nævnte offentlige hensyn og interesser varetages i forbindelse med en vurdering af, om der kan etableres en ny trafikhavn. Da den administrative praksis fungerer effektivt, foreslås den bibeholdt uændret.

Rent teknisk er det ikke nødvendigt, at et krav om tilladelse til anlæg af ny havn, jf. § 3, stk. 1, står direkte i trafikhavneloven. Ved en eventuel ophævelse af bestemmelsen kunne der i princippet henvises til, at tilfældene i fremtiden ville blive omfattet af den nævnte administrative praksis i henhold til statens højhedsret over søterritoriet. Det er dog mere brugervenligt at bevare kravet om tilladelse i selve loven, hvorfor det foreslås, at krav om tilladelse til anlæg af ny havn bevares i loven.

Som noget nyt foreslås det i bemærkningerne til et lovforslag - som en brugerorientering - kort at beskrive den videre procedure efter indgivelse af en ansøgning, det vil sige forløbet af den omtalte stjernehøring.

I dag kræves af *trafikhavnepolitiske årsager* "særlig grund" til anlæg af ny havn, jf. § 3, stk. 1. Der har kun været ganske få ansøgninger om anlæg af ny havn siden lovens ikrafttræden, hvorfor praksis på området er sparsom.

I bemærkningerne til trafikhavneloven står: "Situationen på trafikhavneområdet er den, at landet snarere har for mange trafikhavne end for få. Såvel en rationel udnyt-

telse af eksisterende havne som andre hensyn tilsiger, at der føres en restriktiv politik med hensyn til anlæg af nye trafikhavne.”

Ifølge bestemmelsens gældende formulering vil der ikke kunne gives tilladelse til en ny havn, hvis der ikke kan påvises “særlig grund” til at anlægge en ny havn. Baggrunden herfor er, at man ifølge gældende trafikhavnelov ønsker at beskytte allerede eksisterende offentlige havne, hvis disse skønnes at kunne håndtere det pågældende gods.

Spørgsmålet er, på hvilken måde Trafikministeriet fremover skal have indflydelse på anlæg af nye havne, herunder, om det er hensigtsmæssigt fortsat efter en konkret vurdering at give en konkurrencemæssig beskyttelse af eksisterende offentlige havne.

For at bevare beskyttelsen af eksisterende offentlige havne taler, at staten fortsat skal yde havnene beskyttelse af de store investeringer, der er foretaget i infrastrukturen i de offentlige havne for herved at varetage overordnede samfundsøkonomiske hensyn. Imod taler imidlertid ønsket om at opnå øget effektivitet og produktivitet via mere konkurrence, hvilket bl.a. kan opnås ved at give brugerne flere valgmuligheder i forbindelse med deres valg af havn og overlade anlægsbeslutninger til de pågældende investorer.

Et overvejende flertal er af den opfattelse, at den hidtidige beskyttelse skal ophæves, idet sigtet med udvalgets arbejde er at give havnene mulighed for større dynamik og konkurrencedygtighed til gavn for brugerne. Det foreslås derfor, at kravet om “særlig grund” bortfalder, således at investorer kan anlægge en ny havn, hvis den ovennævnte stjernehøring, herunder miljø- og naturlovgivningsmæssige forhold, fører til en positiv indstilling.

Det skal i den forbindelse vurderes, i hvilket omfang der af ovennævnte hensyn til allerede etablerede infrastrukturinvesteringer i offentlige havne er behov for overgangsordninger.

Sammenslutningen af danske Havne ønsker at bevare Trafikministeriets kompetence til at beskytte eksisterende offentlige havne.

Som noget nyt foreslås, at der i loven skabes hjemmel til, at ministeren kan pålægge bygherren forlods at afklare eventuelle behov for ny infrastruktur til havnen med de berørte myndigheder og at dække eller bidrage til finansieringen heraf. Dette er for at undgå, at det offentlige bliver påtvunget ekstraudgifter i forbindelse med anlæg af en ny havn.

Hvis kravet om "særlig grund" ophæves, skønnes det ikke at medføre en reduktion af Trafikministeriets indflydelse på den *planmæssige koordinering* af havne i forhold til veje, baner, lufthavne m.v. Denne koordinering vil - som i dag - blive varetaget via ministeriets afgivelse af bemærkninger til regionplaner, lokalplaner m.v. Det er således fortsat den almindelige rammelovgivning på området, der regulerer den planmæssige koordinering.

Ud over den nationale rammelovgivning for planmæssig koordinering har ministeriet yderligere mulighed for at fremme udviklingen i forbindelse med tildeling af midler fra EU's budget til brug for etablering af et transeuropæisk transportnetværk (TEN-midler), jf. kapitel 8.

### **9.3. Tilladelse til udvidelse af bestående havn.**

Trafikministeren kan tillade udvidelse af en bestående trafikhavn, jf. trafikhavneloven § 3, stk. 2. (Inden for en havns dækkende værker kan etablering af faste anlæg og opfyldning på søterritoriet udføres uden særlig tilladelse, jf. § 3, stk. 3. Dette skyldes administrative hensyn.)

Bestemmelsen kunne rent teknisk udgå, da samme resultat kunne nås via statens højhedsret over søterritoriet, men foreslås bevaret af brugermæssige hensyn, jf. også 9.2.

### **9.4. Anvendelsen af en havn som trafikhavn.**

Anvendelse af en havn som trafikhavn kræver tilladelse fra trafikministeren, jf. trafikhavneloven § 2, stk. 1. Endvidere kan ministeren begrænse en tilladelse til en nærmere fastsat anvendelse, jf. § 2, stk. 2.

Offentligt styrede havne har hidtil været beskyttet mod konkurrence fra private havne på den måde, at den almindelige godsomsætning har været forbeholdt den først-

nævnte gruppe. Tilladelse til anlæg af en havn ved elværker, raffinaderier og visse andre erhvervsvirksomheder er følgelig blevet betinget af, at anlægget kun benyttes til formål, der vedrører virksomhedens anlæg og drift. Havnen måtte således ikke have almindelig, offentlig godsomsætning.

Efter gældende lov er det således Trafikministeriets opgave at fastlægge en praksis, der ikke fjerner eksistensgrundlaget for eksisterende, offentligt styrede havneanlæg. Imidlertid må de offentligt styrede havne, inden investering i nye anlæg besluttes, tage hensyn til, om den øgede trafik, der skal afvikles, hensigtsmæssigt ville kunne afvikles over et eksisterende, privat havneanlæg. I sådanne tilfælde kan det ud fra en samfundsøkonomisk helhedsbetragtning være hensigtsmæssigt i stedet for at tillade en udvidet anvendelse af den private havn.

Spørgsmålet er, om man i en ny lov skal tage skridtet fuldt ud og ophæve beskyttelsen af offentlige havne. Dette kunne ske ved, at ministeriet ikke længere skal give tilladelse til anvendelse af en havn, og ved, at alle havne gives ret til, men ikke pligt til at afvikle almindelig godstrafik. Hvis en privat havn vælger også at afvikle almindelig godstrafik, vil den også skulle give offentlig adgang til havnen. Det vil herefter blive den enkelte havns ledelse, der afgør, hvad havnen skal anvendes til.

Såfremt en privat havn vælger også at afvikle almindelig godstrafik, skal det anmeldes til Trafikministeriet, idet det forudsættes, at havneejeren forlods har afklaret eventuelle behov for en ny infrastruktur til havnen med de berørte myndigheder.

Ønsket om en øget effektivitet og produktivitet i havnene samt national og EU-konkurrenceret synes at pege i retning af et behov for ligestilling mellem offentlige og private havne og dermed en øget konkurrence på området.

Såfremt en privat havn både får adgang til at håndtere privat og offentligt gods, har det været drøftet, at der kunne opstå risiko for krydssubsidiering fra et monopolområde til et konkurrenceudsat område. Overførsel af midler kunne bestå i såvel pengeoverførsler som tilrådighedsstillelse af kapital og udstyr på betingelser, der var gunstigere end de markedsmæssige. Virkningen af krydssubsidieringen kunne typisk være at begunstige den konkurrenceudsatte aktivitet med den konsekvens, at erhvervsvilkårene for andre blev forringet, og at erhvervsfriheden blev indskrænket.

Af konkurrencelovens § 11 kan udledes, at konkurrenceforvridende krydssubsidiering udgør et misbrug i konkurrenceretlig forstand. Et sådant misbrug er forbudt, hvis det udøves af en eller flere virksomheder, der har en dominerende stilling på det danske marked eller dele heraf. Forbudet gælder både for offentlig og privat erhvervsvirksomhed, medmindre misbruget er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

I tilfælde af misbrug vil konkurrencelovens forbud i § 11 gælde, når der foreligger dominans. Det vil således være forbudt for såvel private som offentlige havne at flytte midler fra monopolaktiviteter til konkurrenceudsatte aktiviteter. En havn ejet af f.eks. en forsyningsvirksomhed vil således ikke have ret til at overføre midler fra sin monopoldel til eventuelle konkurrenceudsatte aktiviteter.

Herudover vil andre former for konkurrenceretlig misbrug i form af forskelsbehandling som følge af havnens dominerende stilling på tilsvarende vis være forbudt efter konkurrenceloven, jf. notat af 18. juni 1998 fra Konkurrencestyrelsen (bilag 8).

Det foreslås, at bestemmelsen i § 2 om tilladelse til anvendelse af en havn som trafikhavn (stk. 1), og om at ministeren kan begrænse en sådan tilladelse til en nærmere fastsat anvendelse (stk. 2) ophæves.

En ophævelse af beskyttelsen kunne ske med en vis overgangsperiode kombineret med at åbne for samarbejde mellem en privat og en offentligt styret havn.

Sammenslutningen af danske Havne ønsker beskyttelsen af de offentlige havne opretholdt, idet man ikke føler sig overbevist om, at konkurrencelovens § 11 løser spørgsmålet om konkurrenceforvridende krydssubsidiering.

En helt særlig variant af denne problemstilling er situationen i Odden Havn, hvor Odden Færgehavn er begrænset til Mols Liniens trafik Odden-Ebeltoft. En sådan situation vil imidlertid ikke fremover blive aktuel, da havne ikke længere vil blive tilladt anlagt på lignende vilkår.



### **9.5. Modtagepligt for havne.**

Det gælder i dag som almindeligt princip for alle havne, hvortil der er offentlig adgang, at der er modtagepligt for skibe (herunder færger) i det omfang, pladsforholdene tillader det.

I henhold til det gældende standardreglement for overholdelse af orden m.v. i danske havne (udstedt i henhold til trafikhavnelovens § 14), tildeler havnemyndigheden skibe liggeplads. Som hovedregel sker dette efter den rækkefølge, hvori skibene ankommer til havnen. Undtaget er skibe i rutefart med fast anløbsplads. Havnen bestemmer i øvrigt til enhver tid, i hvilken rækkefølge skibene får tildelt liggeplads. Havne kan tillade et skib forret til liggeplads, der ligger umiddelbart ved lagerfaciliteter, som skibet skal laste fra eller losse til. Havneledelsen kan endvidere reservere afsnit af havnen til brug for fiskefartøjer.

Princippet om modtagepligt er omtalt i bemærkningerne til forslag til lov om ændring af lov om trafikhavne m.v. af 19. februar 1997 om nævnsbehandling af sager (Havneklagenævnet). I medfør af denne lovændring kan klager over tildeling af anløbsplads i havne, hvortil der er offentlig adgang, indgives til et af trafikministeren nedsat nævn.

Princippet er af så overordnet karakter, at det foreslås indskrevet i selve lovteksten.

Det foreslås endvidere, at princippet om modtagepligt principielt også skal gælde de private havne, idet de private havne skal kunne vælge at modtage offentlig gods og dermed at få modtagepligt eller vælge ikke at give adgang til offentlig gods og dermed ikke at få modtagepligt. Rettigheder og pligter skal således følges ad.

### **9.6. Fastsættelse af minimums- og maksimumstakster.**

Trafikministeren kan fastsætte maksimaltakster i de situationer, hvor en havn vil kunne have en sådan faktisk monopolstilling på en given omsætning, at det ville være urimeligt, om den skulle have adgang til helt frit at fastsætte skibs- og vareafgifter, jf. § 4, stk. 1.

Tilsvarende har ministeren adgang til efter klage fra en anden havns bestyrelse at fastsætte minimumstakster, hvis en havn med en meget stærk økonomi indfører

takster, der er så lave, at der kan tales om dumpingpriser, der ikke giver sædvanlig omkostningsdækning, jf. § 4, stk. 2.

Formålet med denne bestemmelse er at undgå for høje takster som følge af urimelig udnyttelse af en monopolsituation eller at undgå dumpingpriser som følge af en meget stærk økonomi hos en havn. Bestemmelsen har kun været anvendt i praksis i forbindelse med fastsættelse af råolieafgifter i Fredericia Havn.

Disse hensyn kan sikres via gældende, almindelige konkurrenceregler, og det foreslås, at bestemmelsen udgår af trafikhavneloven.

### **9.7. Klageadgang til Trafikministeriet over forvaltningen af en trafikhavn.**

I kraft af det hidtil praktiserede indgående tilsyn med trafikhavnene har der bestået en vid adgang til at klage over administrationen af en trafikhavn til trafikministeren, jf. § 6. En kommunalbestyrelses eller et havneudvalgs forvaltning af en trafikhavn er således ikke omfattet af det almindelige kommunale tilsyn.

I dag kan der generelt klages over forvaltningen af en trafikhavn. Der kan f.eks. klages over, at et medlem af et havneudvalg ikke er blevet behørigt indkaldt til et havnerådsmøde, eller at en havnelods føler sig dårligt behandlet af havneudvalget på grund af manglende mulighed for at afholde ferie.

Det foreslås, at der sker en afgrænsning af, hvad der kan klages over til ministeriet. Denne afgrænsning bør ske i overensstemmelse med overvejelser i ministeriet om klageadgang generelt.

Klager over tildeling af anløbsplads i havne, hvortil der er offentlig adgang, indgives til et af trafikministeren nedsat nævn (Havneklagenævnet). Nævnets afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 6, stk. 2-4. Nævnet startede sin virksomhed 1. juli 1997.

Det har på baggrund af de indvundne erfaringer været vurderet, om der fortsat er behov for et sådant særligt klagenævn, eller om området kan reguleres via den almindelige konkurrencelovgivning og således ligge i Konkurrencestyrelsens regi.

Klagenævnet har som nævnt alene eksisteret i godt et års tid, men har i denne periode fungeret godt og effektivt på grund af den store ekspertise, der er repræsenteret i nævnet. På denne baggrund skønnes det ikke hensigtsmæssigt at ændre på Havneklagenævnets virke.

### **9.8. Ordensreglement.**

Ifølge § 14 i trafikhavneloven kan trafikministeren efter forhandling med vedkommende havnebestyrelse udfærdige et ordensreglement for en havn. Bestemmelsen gælder for alle havne.

De for trafikhavnene og større fiskerihavne fastsatte ordensreglementer består i almindelighed af en individuel del, hvori vedkommende havns område (land- og søområde) kort beskrives, og hvori der er fastsat regler for sejlads dels med henvisning til de af Søfartsstyrelsen fastsatte regler for sejlads m.m. i visse danske farvande, dels særlige for vedkommende havn fastsatte bestemmelser, som fraviger de almindelige regler.

Endvidere er der fastsat ordensbestemmelser, idet der i samtlige for havnene gældende ordensreglementer er foretaget en henvisning til det gældende "Standardreglement for overholdelse af orden i danske havne", som er udarbejdet af Trafikministeriet efter forhandling med de berørte myndigheder og havnene.

Ordensreglementet for en havn gælder for havnens landområde samt det søområde, som er fastsat for havnene i den individuelle del af reglementet. Overtrædelse af bestemmelserne i ordensreglementet er sanktioneret med bødestraf.

Havnene kan tilkendegive den pågældende, at sagen kan afgøres uden retlig forfølgning, såfremt den pågældende erklærer sig rede til at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde.

Hensynet bag reglerne er at sikre ordnede forhold i havnen, herunder forsvarlige miljø- og sikkerhedsforhold.

Disse hensyn skal fortsat varetages, og det foreslås, at en eventuel fremtidig revision af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 355 af 12. maj 1997 om standardreglement for overholdelse af orden i danske havne fortsat ligger hos Trafikministeriets departement af hensyn til den overordnede koordinering med andre myndigheder og organisationer.

Departementet har hidtil godkendt ordensreglementer for trafikhavne og de større fiskerihavne, mens sager vedrørende ordensreglementer for de mindre havne, herunder fiskerihavne og lystbådehavne er delegeret til Kystinspektoratet. Som noget nyt foreslås det, at kompetencen til at godkende ordensreglementer for de enkelte trafikhavne og større fiskerihavne også uddelegeres.

### **9.9. Fordeling af udgifter.**

Såfremt flere havne ligger ved samme fjord, skal visse udgifter fordeles, jf. § 15. Hvis flere havne, beliggende ved samme fjord eller sejløb, i forening skal udføre arbejder til sikring af den nødvendige vanddybde i fjord og sejløb eller i forening skal foretage afmærkning og isbrydning, kan trafikministeren bestemme, i hvilket forhold udgifterne hertil skal fordeles mellem havnene. Herudover kan ministeren bestemme, at en havn skal deltage i udgifterne til et arbejde af den nævnte art, som udføres af en eller flere havne ved samme fjord eller sejløb.

Det foreslås, at bestemmelsen bevares, men at forvaltningen heraf delegeres til en af Trafikministeriets institutioner.

### **9.10. Påbud om forsvarlig istandsættelse.**

Påbud om forsvarlig istandsættelse af havnens værker/fjernelse, jf. § 16. Trafikministeren kan give en havn påbud om forsvarlig istandsættelse af havnens værker eller i givet fald fjernelse af disse.

Da der er tale om sikkerhedsmæssige hensyn, skal bestemmelsen bevares, men forvaltningen foreslås flyttet til en af Trafikministeriets institutioner.

### **9.11. Påbud om miljøforanstaltninger.**

Udvalget har drøftet, om det er nødvendigt at skabe hjemmel til, at trafikministeren kan give påbud om miljøforanstaltninger, f.eks. i forbindelse med modtagefaciliteter i havnene, på samme måde som et påbud om forsvarlig istandsættelse af en havn, jf. 9.10.

De 18 danske havne, som omtales i betænkningen, har imidlertid allerede i dag modtagefaciliteter, der opfylder kravene i Marpol-konventionen, og som også vil opfylde de krav til modtagefaciliteter for driftsaffald og lastrester fra skibe, som er fastlagt i EU-Kommissionens forslag af 17. juli 1998 til rådsdirektiv herom. Der synes derfor ikke at være et behov for en sådan hjemmel, da spørgsmålet om modtagefaciliteter i dag løses via et samspil mellem Miljø- og Energiministeriet og Trafikministeriet.

## **Kapitel 10. Erfaringer fra andre lande.**

### **10.1. Svenske havne.**

Oprindeligt var de svenske havne ejet af en kommune og drevet som en kommunal forvaltning. Stevedorevirksomhederne var derimod typisk drevet i selskabsform, oftest i privat regi. I 60'erne skete der - for at imødegå den tekniske udvikling i havnene med store investeringer for såvel havneforvaltning som stevedorer - en gradvis overgang af stevedorevirksomheder til kommunalt ejerskab. I 80'erne og op til i dag er der sket en integrering af forvaltnings- og stevedorefunktionerne for at imødegå stigende krav om effektivisering og omkostningsbevidsthed. Sådanne havne- og stevedoreselskaber stod i 1994 for 80% af den totale godsomsætning samt indtægter. Kun 20% af omsætningen gik via forvaltningshavne.

De fleste selskaber ejes helt eller delvist af kommunerne. Kommunerne har opkøbt aktierne fra de private stevedorer, da det gik dårligt i havnene i 60'erne. Nogle havne er både kommunalt og privat ejet og har gode erfaringerne hermed. Grunden til, at der ikke er større privat ejerskab, er ikke af lovgivningsmæssige årsager, men derimod på grund af, at der ikke er private investorer, der er interesserede. Profitten er ikke tilstrækkelig stor.

Integrering af havnevirksomhed og stevedorevirksomhed har ifølge de svenske søfartsmyndigheder været en god udvikling. Kunden skal kun rette henvendelse til ét sted og kan ordne alt her. Havnene har udviklet sig i mere kommerciel retning og er blevet mindre myndighedspræget.

Der er ca. 50 trafikhavne i Sverige, hvoraf de 15 er opdelt på kommunal forvaltning og stevedoreselskaber, og de fleste øvrige er virksomheder, ofte organiseret som kommunalt ejede aktieselskaber. Af selskaber med blandet ejerskab kan f.eks. nævnes Malmø (50% ejes af kommune og 50% privat) og Halmstad (40%/60%). Af særlig interesse for de danske havne kan nævnes, at Göteborg i 1985 fusionerede med det største stevedoreselskab. Havneselskabet er 100% ejet af kommunen.

En havn opfattes som enhver anden virksomhed. I Sverige har man derfor ikke som i Danmark en særlig lov for havne. Havnene reguleres via almindelig lovgivning,

herunder især regler om aktieselskaber, plan- og miljøforhold samt konkurrenceforhold.

Da de fleste svenske havne i dag er aktieselskaber, hvor aktierne helt eller delvist ejes af en kommune, er disse havne endvidere omfattet af særlige regler om offentlighed i kommunale aktieselskaber.

En stevedore kan ikke i dag blot slå sig ned i en havn, idet den faglige organisation ikke vil acceptere dette i henhold til eksklusivaftaler.

Der er sket en vis regionalisering af havnene. Således er 3 havne i Stockholm gået sammen i ét selskab for at få en bedre planlægning og administration. Endvidere har 7 kommuner slået sig sammen om deres havne. Herudover har 4 stevedoreselskaber samme administration, og Smålandshavnene har fælles administration.

Der findes ikke en central planlægning for havne, men hvert år spørger Hamn- og Stuveriforbundet den enkelte havn om investeringsplaner. Disse oplysninger videregives til orientering til Sjöfartsverket og vejinfrastruktur-planlæggerne i departementet.

Over havneselskaberne står den politiske kompetence som følger aktieejerskabet. I dagligdagen styres selskabet af havnens ledelse, og kun større beslutninger går til politikerne, som måske mødes 4 gange om året.

Der findes ikke som i Danmark grænser for, hvad en havn må udføre af opgaver. En havn kan udbyde infrastruktur, stevedoreydelser, skibsmæglerydelser, speditionsopgaver og rederivirksomhed. Rederivirksomhed har været påbegyndt ét sted, men var ingen succes.

Havneselskabernes kasse er i princippet adskilt fra kommunens kasse. Kun i forbindelse med køb af aktier har kommunen betalt penge.

Der er fri takstfastsættelse i havnene. De fleste havneselskaber indgår forretningsaftaler med sine faste, store kunder om takstniveauet.

De svenske havne betaler selskabsskat som alle andre virksomheder.

Ejerne af havneselskabet bestemmer, hvad et overskud skal bruges til. I enkelte havne tager kommunen op til 30% af overskuddet til brug på andre områder. Et underskud dækkes undtagelsesvist for at forhindre konkurs. De fleste havne har dog en god økonomi.

Hvis en havn har behov for en større infrastrukturinvestering, er der under visse forudsætninger mulighed for at optage lån hos kommunen.

Sverige har siden årsskiftet indført miljødifferentierede afgifter, men kun som en rekommandation. Miljørigtige skibe med f.eks. lavt udslip af svovl og brug af katalysatorer slipper billigere i afgifter. Det er endnu svært at sige, hvordan erfaringerne hermed vil blive. Der er meget forskellige holdninger til spørgsmålet - alt efter hvilken type skibe, der besejler en havn.

## **10.2. Norske havne.**

Indtil 1985 var norske havne selvstændige juridiske enheder, der i dette år overgik til at blive kommunale organer. Havnenes administrative ledere overgik til at være kommunale tjenestemænd.

De kommunale havne har frihed til at organisere sig som de ønsker, men langt de fleste havne har oprettet havnestyrelser.

Kommunerne har fri adgang til at indgå samarbejde med hinanden om havnespørgsmål, både konkrete spørgsmål, men også mere generelle samarbejder, f.eks. ved oprettelse af fælles styringsorganer for interkommunalt samarbejde.

I Norge blev der i 1997 afgivet en Stortingsmelding, der i dag udgør platformen for den fremtidige, norske havnepolitik.

Hovedformålet med Stortingsmeldingen er at forsøge at reducere transportomkostningerne for erhvervslivet og styrke søtransporten ved en effektivisering af havnene som omladningscentre. Man ønsker endvidere at udbygge havnene med deres baglandsforbindelser. Havnene skal ses som knudepunkter mellem sø- og landtransport.



Der findes trafikhavne, fiskerihavne, industrihavne og private kajanlæg. Industrihavnene er private og drives hovedsaglig i tilknytning til en bestemt virksomhed, der alene anvender og ejer havnene. Alle offentlige trafikhavne er kommunalt ejede; mange af disse er tillige fiskerihavne.

Ansvar for planlægning, udbygning og drift af alle trafikhavne tilkommer den kommune, som ejer havnen.

Staten har ansvaret for sejlrender, sejlruiter, afmærkning m.v. uden for havnens område. Inden for havnens område er det som hovedregel kommunerne, der har ansvaret på disse områder. Staten kan dog undtagelsesvist overtage dette ansvar.

Der er på nationalt plan fastsat rammebestemmelser for udregning af havnetakster efter princippet om, at brugerne skal betale de faktiske omkostninger ved driften af en havn. Havnens indtægter er delt i dels afgifter og dels vederlag. Havnens kasse holdes som i Danmark adskilt fra kommunens økonomi, således at der er gennemsigtighed. Havnens midler kan som i Danmark kun anvendes til havneformål.

Med Stortingsmeldingen har den norske regering nu klassificeret 8 af de norske havne ved en egentlig udpegning af visse havne til nationale havne fordelt på den norske kystlinie. Der er også i dag udpeget 5 regionale havne. Havnene er stadig ejet af de respektive kommuner.

De havne, der er blevet klassificeret som nationale, har særligt vigtige funktioner i national transportsammenhæng og indgår i transportkorridorer til udlandet. Ved udpegningen er der endvidere lagt vægt på, at havnene har en selv bærende driftsøkonomi og gode udviklingsmuligheder.

Med denne klassificering og med en statslig repræsentant i havnestyrelsen vil staten styrke de nationale interesser i tilknytning til disse havne. Der lægges dog stor vægt på regional og lokal styring og finansiering. Staten vil ikke give penge til havnene, men vil prioritere en bedre tilknytning mellem havnene og det landbaserede transportnet således, at havnene opnår gode baglandsforbindelser. At en havn er klassificeret som national betyder også, at staten forpligter sig til at sikre havnen tilstrækkelige havnearealer.

### **10.3. Finske havne.**

I Finland findes to forskellige typer havne, nemlig kommunale havne og private havne.

De kommunale havne ejes af kommunerne. De største havne optræder som kommunale selskaber, hvor det ifølge finsk lovgivning er muligt at delegere en lang række ansvarsområder og beslutninger ud til havneorganisationen.

En kommunal havn har mulighed for at ændre den kommunale havns selskabsform til et privat selskab.

De private havne optræder som selvstændige virksomheder og er oftest forbundet med lokale transporttunge virksomheder i papirindustrien.

Al godshåndtering varetages igennem private virksomheder. I to havne er der en licensordning, mens der er en række aktieselskaber, der varetager håndteringen på frihavnsområderne. De kommunale havne ejer aktier i en række stevedoreselskaber.

### **10.4. Engelske havne.**

I England findes der tre typer havne: Trust-havne, kommunale havne og private havne.

Der er ingen regulering af de engelske havnes organisationsform og forretningsområde. Alle havnene har en bestyrelse. Formanden og en del af bestyrelsen er udpeget af staten for Trust-havnes vedkommende og af kommunen for de kommunale havnes vedkommende.

En stor del af de engelske havne er privatiseret og drives som private selskaber. Siden 1991 har Trust-havne kunnet privatiseres, hvis de selv ønskede det. Det samme gælder for kommunale havne med en omsætning på mere end £5 mio. årligt, hvilket gælder en stor del af disse.

De engelske havne betaler som andre selskaber selskabsskat.

Der findes ikke bestemmelser, der regulerer, hvilke opgaver en havn må påtage sig, men i realiteten udfører havnene ikke alle opgaver på havnen. Der findes eksempler

på, at nogle havne selv driver færgedrift. Havnene drives som en helt almindelig privat virksomhed, dog med tre modifikationer:

1. Ingen kunder må afvises i en havn.
2. Takster skal offentliggøres, men der er dog mulighed for selvstændige forhandlinger med kunderne.
3. Kunderne kan klage til ombudsmanden, hvis taksterne er for høje.

Rettigheder og pligter for de private havne er således fastlagt ved lov. De privatiserede havne har oplevet, at de er blevet mere effektive ved håndteringen af skibe i havnene.

Eksempelvis driver Associated British Ports PLC 23 trafikhavne i Storbritannien og har dermed skabt et nationalt netværk. Overordnet er det selskabets politik, at hver havns forretning skal ses som en enhed, og de 23 havne drives i konkurrence med hinanden.

Associated British Ports PLC er et aktieselskab, hvor pensionskasser ejer ca. 60% af aktierne. Herudover ejer de fem største aktionærer 30% af de samlede aktier. Aktionærerne blander sig ikke i driften af selskabet, men ser naturligvis gerne gode økonomiske resultater.

I de fleste af Associated British Ports PLC's havne findes selvstændige stevedorer, mens havnen ikke har fundet det fordelagtigt selv at drive stevedorevirksomhed.

### **10.5. Europæiske havne generelt.**

Også i det øvrige Europa findes statsligt ejede havne, kommunalt ejede havne og private havne - eventuelt i kombination. Det varierer fra land til land, hvorledes havnene er organiserede, men selskabsformen er blevet stadig mere almindelig i 90'erne. Det er et gennemgående træk i de europæiske havne, at godshåndteringen primært foretages af private aktører på havnene, uanset om denne traditionelle arbejdsdeling er opretholdt gennem lovregulering eller gennem forretningsmæssigt begrundet praksis.

## **10.6. EU.**

Kommissionen har med sin grønbog om havne ønsket at skabe en dybdegående debat om den europæiske havnesektor og har derfor peget på en række aspekter, der skal tages stilling til på EU-plan.

I grønbogen lægges især vægt på behovet for politiske tiltag om havnerelaterede spørgsmål, som kan medvirke til at gøre havnene mere effektive og forbedre havne- og søfartsinfrastrukturen. Dette kan bl.a. ske ved at integrere havnene i det multimodale transeuropæiske net samt opfylde EU's traktatfæstede forpligtelse til at sikre fri og lige konkurrence i havnesektoren.

Det fremgår af grønbogen, at det ikke er Kommissionens hensigt at ville blande sig i havnenes ejerforhold og organisationsformer; Kommissionen ønsker derimod at sikre ensartede og fair konkurrencevilkår i havnene.

Ifølge neutralitetsprincippet, som det er lovfæstet i EF traktatens art. 222, skal EU holde sig neutral med hensyn til havneoperatørernes status som enten private eller offentlige foretagender.

Uanset de nationale ordninger skal offentlige og private havneforetagender konkurrere på lige vilkår, hvor der er tale om havnetjenester af kommerciel art. Hvis havnemyndigheder selv som offentlige foretagender leverer havnetjenester af kommerciel art, som f.eks. lasthåndtering i konkurrence med andre operatører, skal der føres særskilt regnskaber for disse aktiviteter.

## **10.7. Danske erfaringer med udenlandske havne (baseret på indlæg modtaget fra Danmarks Skibsmæglerforening).**

De svenske havneselskaber har hovedsagligt koncentreret sig om havne- og stevedoredrift og har kun i meget beskedent omfang involveret sig i anden shippingrelateret virksomhed.

Det, at en kunde i princippet kun skal henvende sig ét sted, har i praksis ikke haft stor betydning, da de fleste kunder fortsat benytter en skibsmægler, skibsagent og/eller speditør.

I de *svenske havne* har udviklingen med sammenlægning af havne og stevedoreselskaber med helt eller delvist kommunalt ejerskab ikke, udover de generelle tendenser inden for havnedrift, gjort havnene mere effektive og konkurrencedygtige.

For så vidt angår de *norske havne* er det nok for tidligt at bedømme de nye tiltag, men der er traditionelt og på grund af de geografiske forhold en lang række meget forskelligartede havne og ekspeditionsforhold, som i det store og hele fungerer tilfredsstillende.

Fra reders side betragtes havneforholdene for moderne containertrafik dog langt fra som værende tidssvarende.

De *finske havne* domineres af meget stærke industrielle havnebrugere, først og fremmest inden for papir- og skovbrug samt metalindustrien. Som følge heraf er der et traditionelt, langvarigt samarbejde mellem havne, havnebrugere og stevedorer. Det har medvirket til en stærk specialisering og effektivisering af havnene.

Udviklingen har medført en koncentration hos stevedorevirksomhederne, der også varetager en række af de øvrige shippingrelaterede jobs som spedition, pakning/udpakning, skibsklarering og videretransport.

Udviklingen i de *britiske havne* igennem de sidste 10-15 år kan betragtes som positiv. De fleste engelske havne er efterhånden blevet mere effektive og ligeledes konkurrencedygtige, idet der som regel er flere aktører i hver havn, som især er involveret i stevedoredrift.

## **Kapitel 11. Nuværende organisationsformer, forretningsområder m.v.**

### **11.1. Organisationsformer.**

Den danske havnestruktur er karakteriseret ved et betydeligt antal havne med forskellig organisationsform, forretningsområde, specialisering, størrelse m.v.

Trafikhavneloven, jf. bilag 6, gælder for de nedenfor nævnte kategorier af havne (organisationsformer) i det angivne omfang, suppleret med andet regelsæt, se oversigten i tabel 11.1.

På kortbilag 4a til kapitel 4 er angivet de danske trafikhavne, inkl. de statslige fiskerihavne, jf. den tilhørende oversigt, hvor organisationsformen er angivet ud for hver havn.

#### ***11.1.1. Kommunalt styrede trafikhavne.***

De kommunalt styrede trafikhavne udgør flertallet af de danske havne (ca. 40). Havnene er selvstændige virksomheder, som styres af kommunalbestyrelsen for den kommune, hvori havnen ligger. Den umiddelbare forvaltning varetages af et af kommunalbestyrelsen nedsat havneudvalg, jf. § 19, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 59 af 29. januar 1998 (den kommunale styrelseslov) (bilag 9) <sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Specielt for havnen i Struer gælder, at den styres af et af Struer og Holstebro kommunalbestyrelser nedsat fællesudvalg

**Tabel 11.1. Organisationsformer for havne med tilhørende regelgrundlag**

Organisationsform	Regelgrundlag m.v.
1. Kommunalt styrede trafikhavne (f.eks. Århus, Grenå, Neksø)	Trafikhavneloven, samtlige kapitler bortset fra kapitel 4. Den kommunale styrelseslov, § 19, stk. 2.
2. Kommunale trafikhavne (f.eks. Frederikssund).	Trafikhavneloven, kapitel 1, 3 og 5. Den kommunale styrelseslov.
3. Københavns Havn	Trafikhavneloven bortset fra § 3, stk. 2 og 3, § 5 samt kapitlerne 2 og 4. Lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn.
4. Statshavnene (f.eks. Frederikshavn, Esbjerg)	Trafikhavneloven, kapitel 1 (dog ikke rene fiskerihavne), 3, 4 og delvis kapitel 5. Styring via finansloven.
5.1. Private trafikhavne med offentlig adgang (f.eks. I/S Hundested Havn, Bandholm Havn og Fakse Ladeplads Havn)	Trafikhavneloven, kapitel 1, 3 og 5 samt vilkår fastsat i tilladelsen.
5.2. Private trafikhavne (færgenhavn) uden offentlig adgang (f.eks. Odden Færgenhavn)	Trafikhavneloven, kapitel 1, 3 og 5 samt vilkår fastsat i tilladelsen.
5.3. Private trafikhavne (ikke færgenhavn) til brug for enkelt firma (f.eks. kraftværk, raffineri) uden offentlig adgang	Trafikhavneloven, kapitel 1, 3 og 5 samt vilkår fastsat i tilladelsen.
6. Tidligere statslige færgenhavn (Rødby, Gedser og Helsingør) med offentlig adgang	Trafikhavneloven, kapitel 1, 3 og 5.
7. Statslige færgenhavn (Spodsbjerg og Tårs)	Trafikhavneloven, kapitel 1, 3 og 5

Loven er opdelt i 5 kapitler. *Kapitel 1* fastlægger almindelige regler for trafikhavne, herunder bl.a. bestemmelser om anlæg af ny havn, udvidelse af en bestående havn, anvendelse af en havn, visse takstregler samt klageadgang. *Kapitel 2* beskriver de bestemmelser, der gælder for kommunalt styrede trafikhavne, herunder bestemmelser om økonomisk tilsyn, havnevirksomhedsbegrebet/forretningsområdet m.v. *Kapitel 3* omhandler bestemmelser for alle havne, herunder bl.a. bestemmelser om ordensreglement, fordeling af udgifter mellem havne, som ligger ved samme fjord samt forsvarlig istandsættelse af en havns værker. *Kapitel 4* indeholder regler om statshavnene og *kapitel 5* bestemmelser om straf, ikrafttræden m.v.

Kommunalbestyrelsen kan i styrelsesvedtægten bestemme, at personer, der ikke er medlem af kommunalbestyrelsen, kan vælges til medlem af havneudvalget, hvis de er villige dertil. Flertallet af pladserne i udvalget skal dog altid beklædes af medlemmer af kommunalbestyrelsen, jf. den kommunale styrelseslovs § 19, stk. 2.

Ud over den umiddelbare forvaltning omfatter havneudvalgets forvaltning også funktionen som kasse- og regnskabsudvalg, og havneudvalget foretager indstillinger om økonomiske spørgsmål direkte til kommunalbestyrelsen uden forelæggelse for økonomiudvalget. Kommunalbestyrelsen indsender havnens regnskab til trafikministeren.

Tilsynet med de kommunalt styrede trafikhavne varetages af Trafikministeriet og ikke af det sædvanlige kommunale tilsyn, og Trafikministeriet har kompetencen over for havneudvalget og kommunalbestyrelsen i relation til de kommunalt styrede trafikhavne.

Har kommunalbestyrelsen eller havneudvalget truffet en beslutning, der strider mod bestemmelserne om kommunalt styrede trafikhavne, kan trafikministeren sætte beslutningen ud af kraft eller ved domstolene gøre erstatningsansvar gældende mod de medlemmer, som har deltaget i beslutningen.

Havnens midler, som skal være regnskabsmæssigt adskilt fra kommunens, kan kun anvendes til formål, der særligt tjener havnens interesser. Havnen skal styres med sigte på, at dens indtægter mindst skal dække dens udgifter, inkl. forrentning og afskrivning. Nogle mindre havne får dog som en undtagelse fra hovedreglen med hjemmel i lovens forarbejder deres driftsunderskud dækket af vedkommende kommune. Overskuddet skal blive i havnen, idet en gunstig stilling skal komme havnens brugere til gode i form af lavere afgifter og/eller en veludbygget infrastruktur. Der gælder således et hvile-i-sig-selv-princip. Havnen er omfattet af skattefriheden for havne i medfør af selskabsskattelovens § 3, stk. 1, jf. bilag 10.

Der sker ingen central planlægning af havnenes infrastrukturinvesteringer. Havnene bestemmer selv deres investeringer, også de kapacitetsudvidende, såfremt de kan finansiere dem uden kommunalt engagement.



Kommunen må ikke - uden trafikministerens godkendelse - yde havnene tilskud eller garanti for lån til nyanlæg eller anskaffelser til kapacitetsudvidelser. Godkendelsen gives kun, hvis samfundsmæssige hensyn tilsiger det. Derimod kan en kommune uden godkendelse yde garanti for omsætningsbevarende lån. Baggrunden for disse bestemmelser er et ønske om at sikre lige konkurrencevilkår mellem havnene, således at der ikke sker nogen subsidiering via kommunekasserne.

Siden 1. januar 1995 har de kommunalt styrede trafikhavne haft fri adgang til selv at fastsætte afgifter for benyttelse af havnene. Trafikministeren har dog mulighed for at fastsætte maksimumsafgifter for at hindre misbrug af en eventuel monopolagtig situation samt for at fastsætte minimumsafgifter for at modvirke eventuel dumping.

### ***11.1.2. Kommunale havne.***

De kommunale havne (ca. 10) er en del af den almindelige kommunale forvaltning, som reguleres af de almindelige regler om kommunal virksomhed i den kommunale styrelseslov. Den umiddelbare forvaltning af sådanne havne henlægges i medfør af den kommunale styrelseslovs almindelige bestemmelser herom, jf. § 17, stk. 1, til et stående udvalg, der som medlemmer alene har kommunalbestyrelsesmedlemmer, jf. § 19, stk. 1. De kommunale havne er dermed omfattet af det almindelige kommunale tilsyn og sanktionsbestemmelserne i den kommunale styrelseslov. Herudover er de reguleret af trafikhavnelovens kapitel 1, 3 og 5.

Det stående udvalg, der varetager den umiddelbare forvaltning af havnen, foretager via kommunens økonomiudvalg indstilling til kommunalbestyrelsen, som har bevillingsmyndigheden. Bevillingerne gives over kommunernes budget. Der er intet krav om særskilt regnskab/formue. De kommunale havne er således til forskel fra de kommunalt styrede havne ikke underlagt Trafikministeriets økonomiske tilsyn i henhold til trafikhavneloven.

Kommunale havne er typisk havne med en beskeden godsomsætning, som ikke indgår i konkurrence om godset.

### ***11.1.3. Københavns Havn.***

Københavns Havn er reguleret ved en særlig lov, lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn, jf. bilag 11. Havnen er et særligt forvaltningssubjekt, hvis formue er adskilt fra statens formue i øvrigt. Havnen er herudover underlagt de almindelige bestemmelser i trafikhavneloven.

Havnen ledes af en bestyrelse med repræsentanter, der er valgt af regeringen (hvoraf 2 medlemmer udpeges efter høring af Dansk Industri og Danmarks Rederiforening), Københavns Kommune, Det Danske Handelskammer og medarbejderne.

Havnen har den dobbelte målsætning at drive havnevirksomhed i København og at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havneformål. Virksomheden skal samlet set foregå på et forretningsmæssigt grundlag. Københavns Havn har økonomisk selvstændighed i forhold til staten. Havnen kan optage lån i Hypotekbanken. Havnen skal dog efter endt revision foretaget af en statsautoriseret revisor samt af rigsrevisor forelægge regnskabet for trafikministeren til dennes godkendelse. Havnen er skattefri uanset karakteren af havnens udøvende aktiviteter, idet den er omfattet af selskabsskattelovens § 3, stk. 1, jf. bilag 9.

Udvikling og eventuelt salg af de overflødiggjorte arealer skal ske på basis af en af København Havn fastsat langsigtet omdannelses- og udviklingsstrategi til løbende virkeliggørelse af Københavns kommuneplan.

I konsekvens af havnens dobbelte formål er både Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet overordnet myndighed for Københavns Havn for så vidt angår godkendelse af vedtægter m.v.

### ***11.1.4. Statshavne.***

Statshavnenes forhold er nøjere beskrevet i rapport af juni 1998 om statshavnenes fremtidige struktur, afgivet af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Trafikministeriet, Finansministeriet og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, jf. neden for under punkt 11.4.4.

Der er i dag i alt 12 (13 med opdelingen af Esbjerg Havn) statshavne: Frederikshavn Havn, Skagen Havn, Hirtshals Havn, Hanstholm Havn, Thyborøn Havn, Thorsminde Havn, Hvide Sande Havn, Esbjerg Trafikhavn, Esbjerg Fiskerihavn, Rømø Havn, Helsingør Statshavn, Anholt Havn og Hammer Havn. Heraf er 3 rene trafikhavne (Esbjerg Trafikhavn, Frederikshavn Havn og Helsingør Havn). 2 er blandede trafik- og fiskerihavne (Hanstholm og Hirtshals) og 6 er rene fiskerihavne (Esbjerg Fiskerihavn, Skagen, Thyborøn, Thorsminde, Hvide Sande og Rømø). Hertil kommer Anholt Havn og Hammer Havn, der mest har karakter af at være lystbådehavne. Rømø Havn har tillige en mindre færgeforbindelse til Sild. Forvaltningen henhører under Trafikministeriets departement og reguleres i et vist omfang af trafikhavneloven.

I trafikhavneloven er det angivet, at trafikministeren kan nedsætte et havneråd, hvor der skal være en vis lokal repræsentation til varetagelse af den daglige forvaltning. Endvidere bestemmes det, at trafikministeren eller den, som ministeren bemyndiger hertil, fastsætter afgifterne for benyttelse af statens havne.

Statshavnene er underlagt bevillingerne på de årlige finanslove. Statshavnene, undtagen Esbjerg Trafikhavn, styres som én statsvirksomhed med ét fælles nettotal. Nettotallet er udtryk for forskellen på driftsindtægter og driftsudgifter. Ansvar for administrationen af statshavnene er delt på to statshavsadministrationer, henholdsvis i Esbjerg og Frederikshavn.

Særligt hvad angår Esbjerg Trafikhavn er der mellem trafikministeren og chefen for Statshavsadministrationen i Esbjerg indgået en forsøgsordningskontrakt. Forsøgsordningen er endvidere reguleret ved aktstykke nr. 266 af 18. april 1995.

Havnen drives i overensstemmelse hermed som en selvstændig økonomisk enhed og optræder på finansloven som en særskilt statsvirksomhed på særlige vilkår, der tilstræber forretningsmæssig lighed med de kommunalt styrede trafikhavne. Kontrakten løb oprindeligt fra 1. maj 1995 til 31. december 1998, men forlænges på uændrede præmisser, indtil der er truffet politisk beslutning om havnenes fremtid generelt.

Et af de væsentlige elementer i forsøgsordningen er etablering af en styrelse med ansvar for havnens drift. Styrelsen består af 9 medlemmer, som udpeges med henblik på at give styrelsen en mere kommerciel ledelseskompetence samtidig med, at

båndene til lokalsamfundet ikke svækkes. 4 medlemmer af styrelsen er repræsentanter uden tilknytning til havnen, valgt blandt regionens erhvervsledere, 2 repræsenterer Esbjerg Kommune, 1 repræsenterer Trafikministeriet og 2 er medarbejderrepræsentanter. Trafikministeren udpeger 5 medlemmer, herunder formanden og næstformanden. Ordningen tilsigter at give havneledelsen de nødvendige frihedsgrader og i tilknytning hertil større ansvar.

#### ***11.1.5. Privatejede trafikhavne.***

Privatejede trafikhavne (ca. 30) omfatter dels trafikhavne med offentlig adgang (f.eks. I/S Hundested Havn, Bandholm Havn og Fakse Ladeplads Havn), som håndterer almindelig godsomsætning i lighed med de offentligt styrede trafikhavne, dels færgenhavnene uden offentlig adgang og modtagepligt (Odden og Ebeltoft færgenhavn) samt havne anlagt i tilknytning til elværker, raffinaderier og visse andre erhvervsvirksomheder. Anvendelsen af sidstnævnte er traditionelt betinget af, at anlægget kun anvendes til formål, der vedrører virksomhedens anlæg og drift, og havnene er uden offentlig adgang. Disse havne må altså ikke forestå almindelig offentlig godsomsætning. Havnene er organiseret på forskellig vis, bl.a. som aktieselskaber.

De private trafikhavne styres af havneejerne i overensstemmelse med de vilkår, der er fastsat i tilladelserne til havnenes oprettelse.

#### ***11.1.6. Tidligere statslige færgenhavnene.***

De tidligere statslige færgenhavnene: Rødby, Gedser og Helsingør (ekskl. statshavnen) ejes i dag af Scandlines A/S. Der er tale om trafikhavne med offentlig adgang og modtagepligt i det omfang, pladsforholdene tillader det. Der er kun ringe almindelig godsomsætning på disse havne.

#### ***11.1.7. Statslige færgenhavnene.***

De statslige færgenhavnene Spodsbjerg og Tårs forvaltes af Vejdirektoratet. Disse havne må alene drive færgetrafik. DSB's færgenhavnene i Korsør og Nyborg er nu overgået til de to kommuner. Halsskov Færgenhavn vil tilsvarende overgå til Korsør Kommune, mens Knudshoved Færgenhavns fremtid endnu ikke er fastlagt.

### ***11.1.8. Fiskerihavne.***

Fiskerihavne er undtaget fra trafikhavneloven og underkastet en række geografisk og historisk betingede forhold. De væsentligste fiskerihavne (90 % målt i tons fisk) er statshavne langs Vesterhavet (Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn, Thorsminde, Hvide Sande, Esbjerg Fiskerihavn og Rømø). Visse kommunalt styrede havne (f.eks. Grenå og Neksø) har fiskerihavneafsnit, mens andre fiskerihavne er private (f.eks. Strandby og Gilleleje) eller kommunale (f.eks. Røsnæs og Læsø Østerby).

### **11.2. Forretningsområde.**

Af ovenfor nævnte beskrivelse af de enkelte havne, deres organisationsform, retsgrundlag m.v. fremgår de begrænsninger, der knytter sig til den enkelte type havns forretningsområde. Således er f.eks. kommunale trafikhavnes forretningsområde begrænset af de almindelige regler om kommunal virksomhed og private trafikhavne (ikke færgehavne) til brug for et enkelt firma af de vilkår, som er fastsat i tilladelsen til ejeren.

For så vidt angår gruppen af de kommunalt styrede trafikhavne er forholdet det, at det ikke direkte er beskrevet i trafikhavneloven, hvilke typer af opgaver, en kommunalt styret havn må påtage sig. Der foreligger således ingen klar definition af, hvad havnens forretningsområde er, og således ingen definition af havnevirksomhedsbegrebet.

I trafikhavnelovens kapitel 2, § 9, stk. 2, står blot: "at havnens midler kun kan anvendes til formål, der særligt tjener havnens interesser".

I lovens bemærkninger hertil nævnes, at bestemmelsen svarer til gældende bestemmelse i 1976-lovens § 12, stk. 3. I forbindelse med behandlingen af forslaget til 1976-loven udbad folketingsudvalget sig en nærmere definition af "formål, der særligt tjener havnens interesser". Af ministerens svar fremgik bl.a., at "ministeriet på baggrund af, at det er erhvervslivet, som gennem betaling af skibs- og vareafgifter og lejeafgifter giver havnen dens indtægter, har stillet krav om, at en trafikhavns indtægter ikke anvendes til rekreative formål, men alene til dækning af erhvervslivets behov for ekspedition over havnen."

I forelæggelsestalen til 1990-loven udtalte ministeren bl.a.; "Et formål, som har været fremme i drøftelserne om en nyordning for trafikhavnene, er afgrænsningen af deres virkefelt. Det er min opfattelse, at den gældende ordning, hvorefter havnens midler kun kan anvendes til formål, der særlig tjener havnens interesser, er så fleksibel, at den også kan dække den udvikling, som der måtte være behov for i denne henseende."

Det blev herefter op til ministeriet i den efterfølgende praksis at fortolke havnevirk-somhedsbegrebet. Der skulle tages stilling til, om en havn alene skulle udbyde in-frastruktur i traditionel forstand, f.eks. kaj, vanddybde m.v., eller også i mere bred forstand, f.eks. stevedorevirksomhed m.v.

I forbindelse med Trafikministeriets behandling af konkrete ansøgninger fra havne om deltagelse i forskellige erhvervsaktiviteter har Trafikministeriet i 1992 bl.a. til-kendegivet, at der ikke var noget i trafikhavneloven, der forhindrede en havn i at deltage i et økonomisk fællesskab om udøvelse af f.eks. stevedorevirksomhed m.v., at det lå i forarbejderne til trafikhavneloven, at der var en principiel positiv indstil-ling over for en sådan udvidelse af trafikhavnes virke, at området for den fremtidige havnevirk-somhed måtte fastlægges gennem praksis, at det var en naturlig udvik-ling, at havnene - i samarbejde med de private virksomheder, der var etableret i an-dre dele af transportkæden - tilbød integreret havneservice, og at trafikhavnelovens § 9, stk. 2, på den anden side ikke kunne fortolkes så vidt, at den skulle kunne give hjemmel til, at en kommunalt styret havn kunne deltage i rederivirk-somhed i form af deltagelse i driftsselskab eller lignende, hvilket i øvrigt også måtte anses at kunne være i strid med såvel nationale som EU's konkurrenceregler.

Trafikministeriet har desuden i 1995 fået forelagt ansøgning om skitse til etablering af et driftsselskab på en havn og i 1997 ansøgning om tilladelse til dannelse af et kombicenter. For begge ansøgningers vedkommende gælder imidlertid, at de af de pågældende havne er blevet sat i bero. Således har ministeriet ikke haft anledning til at tage endelig stilling til, hvorvidt de ville kunne fremmes inden for gældende trafikhavnelov.

### **11.3. Lån, tilskud og garantier til trafikhavne.**

#### ***11.3.1. Kommunalt styrede havne.***

En kommune må ikke uden trafikministerens godkendelse yde en havn *lån, tilskud eller garantier* til nyanlæg eller anskaffelser, der indebærer en kapacitetsudvidelse. Sådan godkendelse kan kun gives, hvis samfundsøkonomiske hensyn tilsiger det.

Ved samfundsøkonomiske hensyn forstås efter Trafikministeriets praksis, at der er tale om et økonomisk acceptabelt projekt med hensyn til trafik og økonomi, det vil sige, at det kan sandsynliggøres, at havnen kan betale såvel afdrag som forrentningen af investeringen, samt at det kan sandsynliggøres, at der ikke trækkes trafik væk fra nabohavne.

Det er et led i den overordnede økonomiske styring at fastlægge *lånerammer for kommunerne*. Af Indenrigsministeriets lånebekendtgørelse nr. 205 af 2. april 1998 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v. fremgår det, at garanti for lån, der anvendes til finansiering af udgifter, der kan sidestilles med en kommunal anlægsopgave, skal henregnes til kommunens låntagning. Det vil i praksis sige, at kommunal garantistillelse i forbindelse med sådanne opgaver er omfattet af bekendtgørelsens lånebegrænsning - også garantistillelse for de kommunalt styrede trafikhavnes låneoptagelse.

Indenrigsministeriet kan efter ansøgning give dispensation til, at kommunen meddeler garanti for lån optaget af havnen. Indenrigsministeriet vil ofte være indstillet på at give dispensation efter forud forelæggelse for Trafikministeriet. Trafikministeriet vil normalt ikke have bemærkninger, hvis der er tale om ikke-kapacitetsudvidende projekter, eller i tilfælde af kapacitetsudvidelser, hvor samfundsøkonomiske hensyn tilsiger det.

Det spørgsmål har tidligere været drøftet mellem enkelte af de kommunalt styrede havne og Trafikministeriet, om en kommunalt styret havn kunne optage *lån med pant i bygninger på havnene med tilhørende arealer*.

Da det af hensyn til fortsat opretholdelse af de kommunalt styrede havnes status forekommer yderst betænkeligt, at havnenes arealer i tilfælde af en realisering af pantet kommer på andre hænder, har ministeriet tilkendegivet, at der ikke vil kunne ydes pant i arealer tilhørende havnen, hvorimod samme betænkelighed ikke gjorde sig gældende for så vidt angår pant i bygninger. Imidlertid har Justitsministeriet gentagne gange tilkendegivet, at bortset fra de tilfælde, hvor en bygning er opført af og ejes af en lejer på en havn, vil reglerne i tinglysningsloven være til hinder for tinglysning af særskilte rettigheder alene over en bygning på havnens arealer.

Det følger af bestemmelsen i tinglysningslovens § 10, stk. 1, at der alene kan ske tinglysning af rettigheder - herunder panterettigheder - som hviler på bestemt fast ejendom i sin helhed. Der kan således ikke ske tinglysning af rettigheder, der kun vedrører en del af en fast ejendom. I tinglysningslovens forstand udgøres en fast ejendom af grunden med eventuelle bygninger.

Efter Justitsministeriets opfattelse kan undtagelsesbestemmelsen i tinglysningslovens § 19 ikke antages at give mulighed for særskilt at pantsætte en bygning, der sammen med grunden udgør en samlet fast ejendom, blot fordi bygningen tidligere har været ejet af en anden end grundens ejer. En sådan særskilt pantsætning ville stride mod et af de væsentlige hensyn, der ligger bag grundsætningen om den faste ejendoms enhed, nemlig at modvirke, at der gøres særskilte rettigheder gældende vedrørende forskellige dele af ejendommen, således at der opstår komplicerede prioritetsforhold ved salg af ejendommen på tvangsauktion til skade for såvel panthavere som de almindelige kreditorer.

Efter fornyet kontakt til Justitsministeriet må det konstateres, at ovennævnte opfattelse fortsat er gældende.

Med undtagelse af et tilfælde, hvor ganske særlige omstændigheder forelå, har Trafikministeriet ikke godkendt, at der i forbindelse med en kommunalt styret trafikhavns optagelse af kreditforeningslån gives pant i havnens arealer.



### ***11.3.2. Statshavne.***

Statshavnenes økonomi reguleres via finansloven, hvorfor statslige trafikhavne ikke selv må optage lån.

### ***11.3.3. Kommunale havne.***

En kommunal havn er en del af den kommunale organisation og er som sådan omfattet af de gældende regler for kommunens økonomiske forvaltning. Det indebærer, at kommunalbestyrelsen kan træffe beslutning om at anvende kommunens ressourcer (inkl. lånemuligheder) på havnen. I lighed med, hvad der generelt gælder for kommunens opgavevaretagelse, skal dispositioner vedrørende havnen være økonomisk forsvarlige.

### ***11.3.4 Københavns Havn.***

Københavns Havn kan optage lån i Kongeriget Danmarks Hypotekbank til finansiering af havnevirksomhed i København og omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havneformål, jf. lov om Københavns Havn § 8 (bilag 10).

Herudover kan havnen optage private lån på lige fod med kommunalt styrede havne.

### ***11.3.5. Private havne.***

De private havne kan som udgangspunkt optage lån på almindelige forretningsmæssige vilkår.

## **11.4. Særlige bidrag til debatten om organisationsformer og forretningsområder.**

Af særlige bidrag til debatten om organisationsformer og forretningsområde kan nævnes:

### ***11.4.1. De seks havnechefers debatoplæg.***

Seks havnechefer har i juli 1997 offentliggjort et Idékatalog til udvikling af havnene samt et Debatoplæg til strategisk udvikling af havnene.

Nye *organisationsmodeller* vil kunne give de kommunalt styrede havne og statstrafikhavnene større frihedsgrader og en mere professionel ledelseskompetence end i det nuværende system.

Kataloget omtaler to mulige organisationsmodeller, nemlig en selvejende, selvstyrende virksomhed eller et aktieselskab (eventuelt et interessentskab).

En selvejende, selvstyrende virksomhed er en variant af den kommunalt styrede havn med den forskel, at havnen styres af en mere uafhængig og forretningsmæssig præget bestyrelse med repræsentanter for erhvervslivet og vedkommende kommune, m.v. Modellen er inspireret af dels Københavns Havn og dels forsøgsordningen for Esbjerg Trafikhavn.

For selvstyrehavnen nedsættes en bestyrelse og et havneråd. Bestyrelsen har ansvar for havnen som virksomhed og forestår havnens drift, mens havnerådet fungerer som en brugergruppe repræsenterende de på havnen beliggende firmaer. Selvstyrehavnen bestyrelse består af 7-9 medlemmer. Bestyrelsen sammensættes af 4-6 repræsentanter fra regionens erhvervsliv (en erhvervsrepræsentant kan eventuelt erstattes af en amtsrepræsentant), 2 repræsentanter fra kommunen og 1 personalerepræsentant. Erhvervslivets repræsentanter skal være erfarne professionelle virksomhedsledere, helst fra virksomheder med transportbehov. Ingen bestyrelsesmedlemmer må have direkte interesser i havnen.

Sammenlignes ovennævnte bestyrelse med en kommunalt styret havns bestyrelse ses, at forskellen primært er, at repræsentanter for regionens erhvervsliv erstatter hovedparten af byrådsmedlemmerne.

Det anses af habilitetsårsager ikke for nogen farbar vej, at det er repræsentanter for de på havnen beliggende virksomheder, der helt eller delvis udgør bestyrelsen. Havnens virksomheder får adgang til at præge havnens udvikling gennem havnerådet. Endvidere bør arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationerne ikke have plads i bestyrelserne, som ikke skal være forum for debat af arbejdsmarkedsspørgsmål.

Havnerådet skal sammensættes af repræsentanter for de for den enkelte havn relevante organisationer/foreninger/brugergupper. Bestyrelsesformanden er formand for havnerådet.

I kataloget anføres det, at aktieselskabsmodellen ikke anses for at være en farbar vej. Det foreslås, at den nuværende ejerform, den selvejende virksomhed, bibeholdes for de kommunalt styrede havne, samt at statshavnene (Esbjerg og Frederikshavn) overgår til denne ejerform. Trafikhavneloven foreslås udvidet med en styreform (Bestyrelse og Havneråd) som et alternativ til den kommunale styreform.

For kunne udvikle havne og søtransport er større konkurrencedygtighed nødvendig dels i forhold til andre havne, dels i forhold til andre transportformer. Der vil blive stillet større krav til effektiviteten og prisbilligheden i vare- og informationsstrømme. Der skal ske en bedre udnyttelse af transportmateriel samt et bedre samspil mellem de forskellige transportformer. En måde at styrke konkurrencedygtigheden er, at havnen får medindflydelse på *havneaktiviteter*, og at havnenes *virksomhedsrammer* bliver éntydige og i overensstemmelse med de forventninger, der stilles til fremtidens godstransport og til havnenes rolle i det samlede transportbillede. Rammerne må gøres uafhængige af, hvad det private erhvervsliv måtte kunne acceptere i den givne situation.

Udover en havns geografiske beliggenhed, den tilstedeværende infrastruktur og det foreliggende udstyr (kraner o. lign.) har især følgende forhold betydning for, om en havn af kunderne opfattes som attraktiv: havnens samlede serviceberedskab og effektivitet samt de samlede omkostninger for anløb og benyttelse af havnen, inkl. godsets omladning m.v.

Traditionelt har havneejeren kun haft direkte bestemmelsesret over en del af havnens samlede serviceberedskab og priserne for dette. Følgende forhold kan være helt eller delvist uden medindflydelse fra havneejeren: stevedoring, klarering m.v., lodsning, bugsering, fortøjning, levering af vand, el, telefon, håndtering af containere m.v., modtagelse af affald m.v.

Det anbefales, at havneejeren søger at udvikle nye samarbejdsformer med virksomhederne på havnen, f.eks. om dannelse af terminalselskaber, der kan løse de samlede serviceopgaver på havnen.

Grænsen for, hvor langt havnene kan gå inden for udøvelse af havnedrift, er ikke veldefineret. Grænserne inden for rammerne af den nuværende lov om trafikhavne fastlægges på baggrund af den konkrete sags særlige omstændigheder. Havnene har kunnet deltage i udvikling af samlede transportløsninger. Det har været en væsentlig forudsætning, at havnenes engagement sker i samarbejde med private virksomheder, således at havnene ikke uden accept fra det private erhvervsliv benytter havnenes midler til disse opgaver.

Denne forudsætning om samtlige private virksomheders accept er ikke tilfredsstillende i forbindelse med udarbejdelse af rammer for havnenes fremtidige virke. Afgørelsen lægges dermed over til de private virksomheder, som ser forskelligt på dette spørgsmål fra havn til havn, og som vil kunne prioritere egne interesser højere end havnens interesser totalt set til skade for havnen.

Ønskerne til de fremtidige rammer er som følger:

*De fysiske rammer.* Havnene er transportcentre (godsterminaler), hvori der må udøves aktiviteter, der knytter sig til logistik, ved ombrydning, oplagring, omladning og omlæsning af gods mellem alle transportformer. Havnene må herudover rumme produktionsvirksomheder med særligt behov for kajnær placering eller placering i et transportcentermiljø.

*Investeringer.* Inden for havnenes område må havnene investere i anlæg og drift, der understøtter transportcentrene. Uden for havnenes område: samme regler som i dag.

*Selskabsdannelse.* Havnene må udføre alle aktiviteter, som knytter sig til drift af transportcentret, alene eller i samarbejde med private virksomheder. Havne må ikke oprette eller deltage i selskaber, hvis formål ligger uden for transportcentrenes aktiviteter.

*Samarbejde/aftaler.* Havnene må indgå samarbejdsaftaler (ikke selskabsdannelse) med transporterhvervet og andre havne omkring egne ydelser i forbindelse med udvikling af samlede transportløsninger. Havnene må sammen med transporterhvervet og andre havne afgive tilbud på egne ydelser. Havnene må tilslutte sig en arbejdsgiverorganisation.

### ***11.4.2. Havnevirksomhedernes udtalelse vedrørende de seks havnechefer oplæg.***

Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg har i juli 1997 sendt en udtalelse vedrørende Debatoplæg til strategisk udvikling af havnene 1997 og Idékatalog til udvikling af havnene 1997 til Trafikministeriet.

Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg gør opmærksom på, at de igennem de senere år gentagne gange har påpeget, at den nuværende trafikhavnelovs system og rammer for styring og drift af trafikhavnene trænger til markante ændringer med henblik på en styrkelse af konkurrencen havnene imellem og på en optimering af vilkårene for erhvervslivets brug af havnene.

Havnevirksomhedernes hovedsynspunkter er, at statslige trafikhavne skal udsøndres fra staten og underkastes samme driftsbetingelser, som er gældende for de kommunalt styrede trafikhavne. Dette ville indebære, at hver enkelt statslig trafikhavn gøres til en selvstændig enhed, der økonomisk skal hvile i sig selv, og som skal styres med henblik på varetagelse alene af den pågældende havns interesser.

Endvidere gør havnevirksomhederne gældende, at styreformen for samtlige offentligt styrede trafikhavne - statshavnene, Københavns Havn og de kommunalt styrede havne - bør være ens, og det private erhvervsliv bør tillægges den væsentligste styringsbeføjelse.

Erhvervslivets indflydelse skal være afbalanceret og afspejle samtlige relevante interessegrupper i og omkring havnene. Havnevirksomhederne er de største bidragsydere til havnekasserne. Såfremt disse virksomheder, der ofte har investeret i store kapitalanlæg, ikke skal kunne deltage i havnenes styrelser på lige fod med rederier og transportkøbere, vil engagementsniveauet falde og fundamentet for effektiv og prisbillig havnedrift smuldre bort.

Endvidere er inhabilitetsbetragtningen fremført af de seks havnechefer Idékatalog uegnet. Selv om en virksomhedsleder ikke måtte have direkte tilknytning til havnen, vil hans virksomhed, eller virksomheder, han måtte kontrollere eller samarbejde med, muligvis have havnetilknytning. Udvides afgrænsningen til også at omfatte indirekte tilknytning, vil kvalificerede kandidater være vanskelige at udpege.

Havnenes *driftsmæssige opgaver* skal begrænses til etablering og vedligeholdelse af infrastrukturen - moler, kajer, veje, jernbanespor, uddybning, oprensning m.v. - mens etablering og vedligeholdelse af suprastrukturen - kraner, pakhuse, kontorbygninger, mobilt udstyr m.v. - i hvert fald på sigt alene skal forestås af det private erhvervsliv.

Intet erhverv må underkastes restriktioner eller påføres konkurrence fra det offentlige. Alle med tilknytning til transporterhvervet, hvad enten der er tale om redere, vognmænd, stevedorere, skibsmæglere, shipping- og containervirksomheder m.v., må have samme krav på branchebeskyttelse.

Ikke mindst grundet det stigende pres fra havneadministrationerne om at få adgang til at lade havnene engagere sig i al form for godshåndtering og klarering m.v. bør havnevirkomhederne have indflydelse på styringen af havnen.

Havnevirkomhederne fastholder, at rammerne for havnenes aktiviteter ikke bør udvides. Der bør tværtimod ske en præcisering af, at rammerne kun omfatter infrastrukturen.

En udsondring af en havns stevedore-, klarerings- eller containeraktiviteter i særlige selskaber ændrer ikke billedet. Selv om der herigennem måtte blive tale om skattemæssig ligestilling med det private havneerhverv, vil driftsmidlerne direkte eller indirekte i et væsentligt omfang stadig hidrøre fra havnevirkomhedernes økonomiske bidrag.

Havnevirkomhedernes Samarbejdsudvalg finder, at skal rammerne for havnedrift udvides, vil det være nødvendigt at tage skridtet fuldt ud. Havnene må i så fald som i UK helt privatiseres. Kun igennem et system, hvor alle undtaget det offentlige har adgang til at blive havneejere, vil der kunne opnås en effektiv sikring mod ubillig konkurrence. Sålænge et offentligt eller halvoffentligt havnesystem eksisterer, vil det være nødvendigt samtidigt at acceptere, at havnen skal holde sig til sådanne virksomhedsformer, at konkurrence med alle andre end havnene selv er udelukket.

#### ***11.4.3. Sammenslutningen af danske Havnes redegørelse.***

Sammenslutning af Danske Havne har i februar 1998 offentliggjort "Havnepolitisk redegørelse".

Om *organisationsformer* siges, at i dag styres havnene af kommunalbestyrelsen, og at dette forudsættes fortsat at være hovedreglen.

Men for at give havnene flere muligheder i bestræbelsen på at understøtte havnens aktive rolle i erhvervspolitikken og styrke samarbejdet mellem erhverv, brugere, havn og by, bør der gives mulighed for at ændre styreform, hvis kommunalbestyrelsen ønsker det.

Som udviklingsmuligheder nævnes:

**a.** En selvstyrehavn med udvidede forretningsområder og med en bestyrelse bestående af repræsentanter fra kommunalbestyrelsen, virksomhederne på havnen, regionens erhvervsliv, der betjenes af havnen, samt havnens medarbejdere. Der forudsættes samtidig nedsat et rådgivende havneråd.

**b.** Driftsselskaber med en bestyrelse bestående af repræsentanter fra kommunalbestyrelsen og de deltagende virksomheder eller af kommunalbestyrelsen selv. Dette kunne være i samarbejde med private virksomheder, og hvis det ikke er muligt - alene, således at havnen danner et driftsselskab ejet 100% af havnen.

**c.** Regionale havneselskaber, der enten styres af de respektive kommunalbestyrelser eller som ovennævnte selvstyrehavn af kommunalbestyrelsen og repræsentanter fra erhvervslivet.

**d.** Havnens status ændres ved at udskille havneinfrastrukturen i en fond og således, at fonden har mulighed for at etablere et aktieselskab, der står for administrationen af havnen efter en managementaftale, eller mulighed for at omdanne havnen til et havneaktieselskab. Det forudsættes, at fonden i begge tilfælde styres af kommunalbestyrelsen, mens administrationsselskabet og havneaktieselskabet styres af repræsentanter fra kommunalbestyrelsen og erhvervslivet. Herved sikres det, at havneinfrastrukturen forbliver under offentlig styring, hvorved der bl.a. sikres den nødvendige sammenhæng med den øvrige infrastruktur til havnene.

Om havnenes *forretningsområder* siges, at kerneområdet omfatter drift og anlæg af bolværker, kajer og arealer. Der har udviklet sig en naturlig praksis, således at også anlæg og drift af lager og pakhuse, kranudlejning m.v. også omfattes. Der har desuden vist sig behov for investeringer i miljøforanstaltninger bl.a. i forbindelse med

håndteringsudstyr. Disse investeringer berører dele af den traditionelle stevedorevirksomhed.

Havnen burde opleves som en effektiv serviceorganisation, der sætter kunden i centrum, og i videst mulig udstrækning tilpasser regler og rutiner til kundens behov.

I dag oplever mange transportkøbere og rederier havnene som en flaskehals i systemet, og en af årsagerne er, at havnen udadtil ikke optræder som én enhed.

For at tiltrække gods til havnen og dermed styrke søtransporterhvervet er det nødvendigt, at havnen og de private virksomheder sætter sig sammen og bliver enige om en strategi for havnen.

Sammenslutningen finder, at der er et behov for at justere havneloven, så der skabes mulighed for, at de havne, der ønsker det, kan involvere sig økonomisk i forskellige former for havnevirksomhed på havnen, gerne i samarbejde med andre aktører i transportkæden, samt at der skabes muligheder for, at havnen kan indgå i samlede transportkoncepter i samarbejde med rederier og transportører på land m.m.

#### ***11.4.4. Statshavnegruppens rapport.***

Rapporten om statshavnenes fremtidige struktur, juni 1998, er udarbejdet af en arbejdsgruppe, bestående af repræsentanter for Trafikministeriet, Finansministeriet og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. Rapporten, som overvejende er af teknisk karakter, belyser forskellige aspekter ved en eventuel afvikling af det statslige ejerskab af de nuværende 13 statshavne på basis af forskellige økonomiske og organisatoriske analyser.

Om de organisatoriske valgmuligheder siges, at på grund af statshavnenes forskellighed kan en bred vifte af mulige organisatoriske styreformer være led i en fremtidig løsning.

Som et eksempel herpå nævnes foruden de kendte kommunale havne og kommunalt styrede havne en selvstyret kommunal havn. Der kunne åbnes mulighed for, at en kommunalbestyrelse kan beslutte, at havneudvalget erstattes af en mere forretningsmæssigt orienteret bestyrelse, der under ansvar over for kommunalbestyrelsen



varetager ledelsen af havnen. Kommunalbestyrelsen forudsættes at skulle godkende havnens vedtægter, årlige budgetter og regnskaber samt eventuelt større investeringer. For at sikre den fornødne lokale forankring bør det overvejes, om mindst ét medlem af havnens bestyrelse skal være medlem af kommunalbestyrelsen, ligesom det forudsættes, at havnens brugere og medarbejdere - ligesom i andre selskaber - skal være repræsenteret i bestyrelsen.

Herudover kunne der gives mulighed for kommunale fællesskaber om én eller flere havne. Fælles drift af flere havne kunne være en måde at styrke de enkelte deltagende havnes økonomiske bæredygtighed på. Strukturtilpasninger, tilpasset de lokale behov, ville også være lettere at gennemføre ved et fællesskab mellem flere havne.

Endelig nævnes, at private organisationsformer, som f.eks. aktieselskabet, kan være en mulighed for de økonomisk stærke statshavne, som det kan blive relevant at overveje i havneudvalgsarbejdet.

Statshavnerapporten er udarbejdet med udgangspunkt i den gældende trafikhavnelov, og overvejelserne om de enkelte statshavnens fremtidige organisations- og styreformers vil blive tilpasset resultatet af de i nærværende betænkning anførte overvejelser.

#### ***11.4.5. Sammenfatning af bidragene.***

I løbet af debatten synes en vis opblødning at have fundet sted hos flere af debattørerne. Således synes f.eks. de seks havnechefer nu mere åbne over for en bredere sammensætning af personer i havnebestyrelserne. Endvidere kan der i visse havne spores en større interesse for aktieselskaber end tidligere.

I bidragene synes der at være enighed om, at havnene skal øge deres konkurrencedygtighed, og at dette vanskeliggøres ved trafikhavneloven, som regulerer for stramt på organisationsområdet. Der skal følgelig åbnes for alternative organisationsformer. Det er i den forbindelse væsentligt, at eventuelt nye former skal være valgfri for de nuværende kommunalt styrede havne.

Endvidere skal samtlige offentligt styrede trafikhavne (statshavne, Københavns havn og kommunalt styrede havne) eller i hvert fald statshavnene og de kommunalt styrede havne ligestilles af konkurrencemæssige hensyn.

Hvad angår havnevirksomhedsbegrebet ønskes det, at begrebet klart defineres. Indholdet heraf er der dog ikke enighed om.

## **Kapitel 12. Forslag til organisationsformer, forretningsområder m.v.**

### **12.1. Generelt.**

I udvalgets kommissorium fremhæves indledningsvis regeringens og EU's målsætning om at fremme de miljørigtige transportformer, herunder søtransporten, og udvalget skal bl.a. "komme med forslag til havnenes fremtidige styreformer, organisation, forretningsområde". Spørgsmålene om organisationsformer og forretningsområde er således helt centrale i relation til den nævnte målsætning.

Nedenfor beskrives 3 alternative modeller, jf. afsnit 12.2., for organisering af havnevirksomhed. Modellerne skønnes at spænde over hele det relevante spektrum af muligheder fra den rent offentlige til den rent kommercielle form. Samtidig lægges der op til en forenkling i forhold til den nuværende vifte ved kun at foreslå én mellemform, som til gengæld gøres mere åben for lokal tilpasning til den enkelte havns situation. Endvidere beskrives forretningsområdet for den enkelte model.

Sigtet er at give forbedret mulighed for større dynamik og større konkurrencedygtighed i danske havne. Dette er baggrunden for åbningen af nedenfor nævnte model B, respektive den nedenfor nævnte model C's udvidede forretningsområde.

Det er den offentlige myndighed (stat eller kommune), der som ansvarlig for havnen har kompetence til at vælge, hvilken af de 3 modeller havnen placeres i, samt at fastlægge selvstyrets grænser i model B. Der fastsættes dog visse objektive kriterier for overgang fra model B til model A.

Der skal være mulighed for, at det kunne være et fælles ansvar for to kommunalbestyrelser eller flere at drive én havn, som der i dag er hjemmel til i loven for havnen i Struer, som styres af et af Struer og Holstebro kommunalbestyrelser nedsat fællesudvalg. En amtskommune skal ligeledes, hvor havnen spiller en afgørende rolle for egnsudviklingen, kunne deltage i driften af en havn, idet denne mulighed kunne være relevant for visse statshavne, og idet modellerne skal være fremtidssikret. Sådanne kommunale fællesskaber skal godkendes af de kommunale tilsynsmyndigheder, dvs. de for hvert amt nedsatte tilsynsråd for så vidt angår kommunerne, og Indenrigsministeriet for så vidt angår amtskommunerne, jf. § 60 i den kommunale styrelseslov, efter høring af Trafikministeriet.

Det forudsættes, at den nuværende trafikhavnelov ophæves, og at en ny trafikhavnelov bliver udarbejdet. Overgangsregler vil blive indføjet.

I den nye lov - med tilhørende lovbemærkninger - vil der være en beskrivelse af de 3 organisationsmodeller, deres forretningsområde m.v. Konkurrencelovens regler, fri etableringsret for operatører på havnen, samt generelle regler om region- og lokalplanlægning samt miljøforhold forudsættes i øvrigt at gælde for de 3 modeller.

Der skal i den nye lov være en hjemmel for ministeren i loven til via dispensationer at kunne tage højde for geografiske forhold med sigte på at kunne sikre en velfungerende havn, hvor der foreligger særlige trafikpolitiske årsager, f.eks. Rønne.

Ved en lovændring skal der endvidere tages højde for eventuelle tjenestemandforhold i forbindelse med en havns overgang fra model B til model C.

## **12.2. Forslag til organisationsmodeller m.v.**

Model A: Offentlig havn ifølge generelle offentligretlige og bevillingsmæssige regler.

Model B: Offentlig selvstyrehavn.

Model C: Aktieselskab i henhold til generelle privatretlige regler.

Alle 3 modeller forudsættes at kunne anvendes i såvel statsligt som kommunalt regi. I det følgende tages dog udgangspunkt i det kommunale regi, da flertallet af havne i dag findes i kommunalt regi.

### Model A: Offentlig havn i henhold til generelle offentligretlige regler.

Modellen tager principielt afsæt i organisationsformen, som kendes i dag for den kommunale havn, som er en almindelig kommunal virksomhed/anlæg (som f.eks. en kommunal sportshal).

**a.** Havnen skal alene kunne varetage *infrastrukturelle* opgaver som led i kommunens almindelige opgavevaretagelse, primært som offentligt anlæg og service til brug for lokalområdets borgeres aktiviteter, herunder fritidssejlere og -fiskere, roere m.fl., småfærger, erhvervsfiskere. Havnene skal altså ikke selv udføre disse aktiviteter. Havnen forudsættes alene at have godsomsætning af beskedent omfang, idet kom-

muner ikke må yde tilskud til erhvervsvirksomheder. Der vil ske fornøden beskrivelse heraf i forbindelse med lovarbejdet.

**b.** Den umiddelbare forvaltning af den kommunale havn udøves som i dag af et stående udvalg, der som medlemmer alene har kommunalbestyrelsesmedlemmer. Havnen er omfattet af det almindelige kommunale tilsyn og sanktionsbestemmelserne i den kommunale styrelseslov og er ikke underlagt Trafikministeriets tilsyn. Alene de almindelige bestemmelser i en ny trafikhavnelov skal gælde for denne organisationsform for så vidt angår trafikhavnsdelen. Herudover vil havnen som i dag være omfattet af de almindelige regler om kommunal virksomhed, jf. lov om kommuners styrelse.

Økonomistyring skal således som hidtil forestås af det stående udvalg via økonomiudvalget til kommunalbestyrelsen. Bevillingerne både for så vidt angår anlæg og drift skal fortsat gives over kommunens budget. Der er fortsat intet krav om særskilt regnskab/formue.

I dag er der ca. 10 kommunale havne med ringe godsomsætning. Inden for de seneste 5 år er 4 havne efter ansøgning til Trafikministeriet overgået til organisationsformen kommunal havn. Typisk har havnen gennem de seneste år haft faldende godsomsætning, stigende driftsunderskud og ingen realistisk mulighed for at kunne udvikle sig til en konkurrencedygtig havn. Ministeriets stillingtagen har imidlertid beroet på et konkret skøn.

Det er sigtet fremover at gøre det lettere for havne, som ikke vil kunne gøre sig som konkurrencedygtige trafikhavne - i tide og uden for mange fejlinvesteringer - at overgå til kommunale havne og dermed udfylde en mere nuanceret rolle i lokalsamfundet og ikke nødvendigvis opfylde havneformål. Modellen er alene for havne, som ikke er i konkurrence om gods. Det vil således være kommunalbestyrelsen, som har ansvaret for at forvalte de offentlige ressourcer/værdier, herunder havnens arealer, anlæg m.v., som det tjener lokalsamfundet bedst.

Organisationsformen er som i dag. Ændringen består i, at Trafikministeriets beføjelser til at godkende overgang fra model B til model A erstattes af lovregler for, hvornår en havn *kan* overgå, og hvornår den *skal* overgå.

En havn kan efter kommunalbestyrelsens beslutning overgå fra model B til model A, når havnen ikke længere er i konkurrence, f.eks. har en godsomsætning på under 0,5 mio. tons og/eller kun betjener et mindre antal virksomheder i havnens nærområde, og hvis godsomsætning ikke vil kunne flyttes til andre havne. Rene fiskerihavne vil dog kunne organiseres under model A.

En havn skal overgå til model A, hvis den har tabt sin økonomiske selvstændighed. Der skal sættes objektive kriterier herfor i loven, f.eks. et kumuleret driftsunderskud (før afskrivninger) i 3 år. Revisionen kontrollerer dette og giver eventuel anmærkning i regnskabet, som kommunalbestyrelsen skal godkende.

#### Model B: Offentlig selvstyrehavn.

Modellen tager principielt sit afsæt i den organisationsform, der kendes i dag vedrørende den kommunalt styrede havn med de justeringer, som følger nedenfor, og sigter først og fremmest mod effektivisering og en mere forretningsorienteret organisationsform.

**a.** Havnen skal kunne udføre infrastrukturforvaltning i bred forstand, dvs. ud over vanddybde, kajer, landarealer også for så vidt angår kraner, pakhuse m.v. med sigte på betjening af skibe, stevedorer, areallejere m.v. Havnen skal således kunne forestå investeringen i såvel infrastruktur som suprastruktur. Havnen skal derimod som hovedregel ikke kunne udføre operatørvirksomhed som f.eks. stevedore, terminaloperatør m.v. Der lægges herved afstand til den hidtidige dispensationsmulighed for kommunalt styrede havne til at udføre f.eks. stevedorevirksomhed i selskabsform i samarbejde med private virksomheder og uden bestemmende indflydelse. Der har indtil dato været tale om en spinkel administrationspraksis, idet alene en enkelt havn i dag udfører sådan virksomhed, mens en anden ikke har udnyttet sin principielle tilladelse hertil. Det er ikke tanken at fratage allerede givne tilladelser, men at undlade at udstede nye, ligesom det ikke er tanken at fratage de havne, som allerede i dag udfører skibsrelaterede hjælpetjenester (lodsning, bugsering, trosseføring), adgang til at udføre disse funktioner.

Det nævnte stop for nye tilladelser under model B foreslås foretaget, idet der samtidig gives mulighed for, at de havne, som ønsker at udføre operatørvirksomhed, kan vælge at gå over i model C, aktieselskabsformen.

Præciseringen af model B's forretningsområde skal desuden ses som et ønske om at fjerne gældende lovs uklarheder for så vidt angår fortolkningen af spørgsmålet om, i hvilket omfang en kommunalt styret havn kan varetage opgaver ud over infrastrukturforvaltningen.

Sammenslutningen af danske Havne er af den principielle opfattelse, at model B bør indeholde større frihedsgrader for de mindre og mellemstore havne for at give disse havne de fornødne udviklingsmuligheder.

Dansk Stevedoreforening og Foreningen af Areallejere i danske Havne finder, at havnenes funktionsområde fortsat bør være begrænset til infrastrukturen, så længe havnene ikke er fuldt privatiseret.

**b.** For så vidt angår myndighedsansvar og ledelse forudsættes det som noget nyt, at kommunalbestyrelsen får fuld frihed til at sammensætte havnens ledelse. Der vil således ikke længere stilles krav i lovgivningen om, at flertallet af havneudvalgets medlemmer skal være kommunalbestyrelsesmedlemmer. Der vil kunne vælges flere erhvervsrepræsentanter m.v., end der er mulighed for i dag, hvilket ikke mindst kunne være relevant, hvis havnen står over for fremtidige større infrastrukturinvesteringer.

Ovennævnte er dog kun en mulighed. Kommunalbestyrelsen kan også vælge at beholde den nuværende kommunalt styrede havns ledelse, som den er i dag.

Dansk Stevedoreforening og Foreningen af Areallejere i danske Havne ønsker dog som et krav, at der indsættes erhvervmæssig kompetence i havnebestyrelserne for selvstyrehavne.

Idet kommunalbestyrelsen får mulighed for at vælge en havnebestyrelse med et flertal af medlemmer uden for kommunalbestyrelsen, vil konsekvensen være, at § 19, stk. 2, i den kommunale styrelseslov skal ophæves, og at der samtidig skal skabes hjemmel til modellen i trafikhavneloven.

Når kommunalbestyrelsen (eller staten som for Esbjerg Havn) vælger selvstyremodellen B, forudsættes havnen tildelt passende frihedsgrader til at fungere optimalt på et rent forretningsmæssigt grundlag.

Ledelsen - dvs. havnebestyrelse og havnechef - skal selv kunne disponere over havnens anlægs- og driftsmidler til formål, som tjener havnens interesser.

Det er imidlertid kommunalbestyrelsen selv, der fastlægger grænserne for selvstyret ved at uddelegere beslutningskompetencen for den daglige drift (herunder takster og budgetter) og i nærmere bestemt omfang for den fremtidige udvikling af havnen. Såfremt havnens konkrete dispositioner ikke findes tilfredsstillende, kan kommunalbestyrelsen til enhver tid tilbagekalde delegationen.

Kommunalbestyrelsen har fortsat ansvaret for havnens forvaltning i model B og træffer beslutning om bestyrelsens sammensætning og godkender vedtægter, regnskab, optagelse af nye lån og ansættelse/afskedigelse af havnechef efter indstilling fra havnebestyrelsen. Disse beføjelser vil ikke kunne delegeres, mens det er op til kommunalbestyrelsen, hvorvidt den ønsker at delegere eller selv at godkende f.eks. større investeringsplaner, køb og salg af fast ejendom etc.

Som noget nyt skal Trafikministeriet ikke have indsendt regnskaber (§ 11) og heller ikke godkende lån med kommunegaranti til kapacitetsudvidelser (§ 10, stk. 2).

Selvstyrehavnen forudsættes at være selvfinansierende over tid ud fra hvile-i-sig-selv-princippet for den samlede virksomhed, og dens økonomi skal som hidtil holdes adskilt fra kommunens (tilsvarende fra statens for Københavns Havn). Der skal som noget nyt udarbejdes driftsregnskab og statusopgørelse efter fælles regnskabsregler (gerne årsregnskabsloven) og foretages selvstændig revision med referat til bestyrelsen. Havnen vil kunne være skattefri i medfør af selskabsskattelovens § 3, stk. 1.

For at opretholde selvstyret, som jo har et forretningsmæssigt sigte, bør havnen leve op til en række økonomiske krav, herunder ikke at akkumulere underskud over en 3-årig periode og/eller ikke at reducere soliditetsgraden under en vis procent. I modsat fald må havnen gå over til model A - og formentlig imødesee en afvikling af de erhvervsmæssige aktiviteter.

I model B vil havnen ikke kunne engagere sig som ejer i kommercielle aktieselskaber med sigte på udførelse af f.eks. stevedorevirksomhed. Men det foreslås at tydeliggøre havnens mange muligheder for at indgå forretningsmæssige aftaler inkl. langtidskontrakter med stevedorer, mæglere og andre operatører m.fl. af havnens



virksomheder, som gensidigt forpligter parterne til hver for sin del (dvs. forretningsområde, regning og risiko) at levere drift og anlæg (eller at aftage ydelser), som i henseende til priser, faciliteter, serviceniveau, tilgængelighed m.v. øger havnens samlede konkurrenceevne og dermed tjener alle parters interesse.

Det ligger heri, at parterne skal have frihed til ud fra hver deres kommercielle vurdering at skønne, hvorvidt et sådant samarbejde kan etableres. For havnens vedkommende kan det i den forbindelse overvejes at tilbyde f.eks. en operatør særligt favorable (leje-)vilkår og gennem udbud at tiltrække nye operatører, såfremt dette ud fra en samlet økonomisk vurdering giver et bedre resultat for havnen.

I tilfælde, hvor havnen selv efter sådanne bestræbelser ikke har velfungerende, private operatører til rådighed for håndtering af gods, skal havnen selv kunne forestå losning/lastning m.v. med udnyttelse af forhåndenværende materiel i havnens eget regi. Omvendt bør havnen lade private operatører overtage tilstødende opgaver, f.eks. trosseføring og andre operatøropgaver, i det omfang, dette kan bidrage til at fremme effektiviteten i havnen. Klager over opgavefordelingen vil i givet fald skulle rettes til Trafikministeriet.

Kommunernes Landsforening finder, at havnens ledelse med de økonomiske mekanismer, der i øvrigt foreslås, har et klart incitament til at placere de omtalte opgaver i det regi, der kan sikre den mest effektive løsning, hvilket gør en klageordning overflødig, jf. bilag 4. Sammenslutningen af danske Havne er enige i dette synspunkt.

Generelt anbefales en strømlining internt på havnen for at optimere dens bidrag til de samlede transportkæder i den nødvendige dør-til-dør betjening af transportkøberne. Etablering af tidssvarende IT-baserede logistiksystemer, som de mange involverede parter kan trække på, vurderes at blive et uundværlig led heri.

For så vidt selvstyret har succes med at udvikle havnen i mere kommerciel retning, øge omsætningen og styrke dens konkurrenceevne, vil dette med fordel kunne fremmes yderligere ved overgang til den fuldt kommercielle model C.

*Model C: Aktieselskaber i medfør af generelle privatretlige regler.*

Modellen tager principielt udgangspunkt i de generelle privatretlige regler om aktieselskaber, som f.eks. gælder for de tidligere DSB-havne, i dag ejet af Scandlines AG med 50 % ejerandel til den danske stat.

Modellen adskiller sig fra model A og B og er ny i relation til, at kommuner efter kommunalbestyrelsens valg kan etablere kommercielle aktieselskaber som hel eller delvis ejer med dertil svarende indflydelse. Kommunen kan vælge, om den vil etablere aktieselskabet alene eller sammen med andre interessenter, herunder ved fusion med eksisterende havnevirksomheder, og om den efterfølgende helt eller delvis vil frasælge aktierne.

Hjemmel hertil skal fastlægges i den nye trafikhavnelov. Det forudsættes, at kommuner alene kan etablere/eje havneaktieselskaber med det formål at videreudvikle og drive havne beliggende i de pågældende kommuner (hvis flere havne, da alle de pågældende kommuner).

**a.** Det kommunale havneaktieselskab forudsættes at opretholde havnedriften med offentlig adgang og dertil hørende modtagepligt og almindelig godshåndtering i det omfang, kapaciteten tillader. Havnen vil kunne udføre al havne- og havnerelateret virksomhed både som infrastruktur- og suprastrukturudbyder (ligesom i model B), men hvis kommercielt fordelagtigt også som operatør (modsat model B).

Det vil i en ny trafikhavnelov blive søgt defineret, hvad havnerelateret virksomhed er. Der må for at kunne tage højde for en fremtidig udvikling på området sigtes mod ikke at foretage en for statisk definition. Havnerelateret virksomhed bør omfatte stevedorevirksomhed, transportcentervirksomhed m.v., men på den anden side ikke rederivirksomhed, vognmandsvirksomhed, mæglervirksomhed, containerproduktion m.v. Sigtet er bl.a. effektivisering af den indre transportkæde, som kan sikre et højt serviceniveau og lave omkostninger for havnens kunder. Som nævnt indledningsvis til modellen er der fleksible, strukturelle rammer for, hvorledes det mål bedst kan realiseres. Den største synergi i transportkæden skabes ved, at en virksomhed/virksomhedsgruppe styrer og gennemfører hele operationen med lastning og losning, terminaloperation, service og reparation af containere, service og reparation på skibe i havn, stuffing og stripping af containere, surring og afsurring af gods, havneintern transport af gods og udstyr.

Ønsker aktieselskabet direkte eller indirekte, f.eks. via datterselskab, at gå ud over det havnerelaterede forretningsområde, skal kommunen afhænde hele sin aktiekapital, hvad der i alle tilfælde vil være en naturlig konsekvens af overgang til fuld markedsstyring.

Udvidelsen af det tilladte forretningsområde selv under fortsat kommunalt (med)ejerskab skal endvidere sammenholdes med forslaget om at ophæve begrænsningen i anvendelsesmulighederne af private havne. Hensigten er i begge tilfælde at fremme bedst mulig ressourceudnyttelse i betjeningen af søtransporten og at stille havnene lige i konkurrencen herom.

**b.** Med etablering af et havneaktieselskab - være sig kommunalt, statsligt og/eller privat - får havnen fuld frihed til at optimere sin profil, indgå strategiske partnerskaber (herunder i nye selskabsdannelser) og træffe de nødvendige, langsigtede dispositioner, som kan tiltrække investorer og/eller overbevise långivere om havnens fremtidige indtjeningsevne, og som derfor er villig til at bidrage med kapital samt kommerciel ekspertise og risikovurdering. Samtidig bortfalder de bevillingsmæssige restriktioner, der er knyttet til offentlig virksomhed.

Omvendt er det naturligvis et krav, at havnen etableres på et bæredygtigt grundlag og med en ansvarlig ledelse (bestyrelse og havnechef), som er forretningsmæssigt kompetent.

En vigtig opgave for ledelsen - i samarbejde og konkurrence med havnens øvrige virksomheder - vil være at sikre havnens konkurrenceevne og samlede forpligtelser i form af tilgængelighed, serviceniveau, pris m.m. i forhold til kunderne. Her er en effektivisering og IT-støttet samordning af de indre og ydre transportkæder afgørende, jf. bl.a. de store rederiers indsats vedrørende de samlede transportkæder i dør-til-dør-transporten. Dette vil efter omstændighederne kunne tage mange former - lige fra aftaler virksomhederne imellem til fusioner eller etablering af fælles selskaber til udvalgte støttefunktioner (ikke mindst IT) for alle parter. Nye selskabsdannelser (begrænset af ovennævnte forretningsområde) kan frit finde sted (her i model C modsat model B) og lettes af, at alle parterne opererer på det generelle privatretlige grundlag.

Med omdannelse af en kommunal styret havn til et havneaktieselskab gennem ap-portindskud af anlæg m.v. efter model C bliver udskillelsen fra den kommunale økonomi endnu klarere end i model B, ikke mindst fordi kommunen ikke længere hæfter for havnens lån. Model C begrænser således kommunens risiko til den indskudte kapital (primært anlægsværdien) og indeholder samtidig et incitament til at skabe værdiforøgelse ved, at havnen tjener penge og forøger egenkapitalen, som kommunen kan kapitalisere ved aktiesalg.

Kommunen kan eventuelt sikre sine interesser ved at betinge sig forkøbsret ved frasalg af arealer. Omvendt vil havnen kunne sikres mod selskabstømning ved i loven at forudsætte, at der først kan udbetales udbytte m.m. til aktionærene efter, at der er foretaget rimelige hensættelser til vedligeholdelse og nyanlæg.

Det vil være ønskeligt med en ligestilling af alle havneaktieselskaber - statslige, kommunale og/eller privatejede - således at de alle bliver skattepligtige og omfattet af reglerne i aktieselskabsloven, regnskabsloven m.m., ligesom de almindelige regler i havneloven efter forslaget vil blive fælles for dem alle. Det foreslås, at de kommunale aktieselskaber i trafikhavneloven bliver ligestillet med statslige aktieselskaber og dermed følger de særlige regler i aktieselskabsloven for statslige aktieselskaber. Formålet med aktieselskabslovens og årsregnskabslovens særlige regler for statslige aktieselskaber er at ligestille disse med børsnoterede selskaber. Dette indebærer øget åbenhed omkring bl.a. regnskabsaflæggelse, ejerforhold og generalforsamling og vedtægter i de statslige aktieselskaber.

Model C-selskaber vil desuden være omfattet af bestemmelserne i den generelle konkurrencelov, herunder denne lovs forbudsbestemmelser. Det indebærer bl.a., at misbrug af dominerende stilling med relation til disse selskaber er forbudt. Model C-selskaber vil herefter være omfattet af nøjagtig de samme konkurrenceregler, som gælder på alle andre erhvervsområder, hvad enten de er offentlige eller private.

Det ligger i model C, at det offentlige engagement kan afvikles på sigt - formentlig ofte efter en salgsmodningsperiode, hvori havnen dokumenterer sin levedygtighed på kommercielle vilkår.

Danmarks Rederiforening ser gerne en tidsbegrænsning for afvikling af det kommunale engagement i havneaktieselskaber.

Dansk Stevedoreforening og Foreningen af Areallejere i danske Havne finder, at aktieselskabsmodellen ikke bør anvendes, hvis dette indebærer en udlodning af havnenes midler til kommunerne. Aktieselskabsmodellen bør kun anvendes i forbindelse med en privatisering med fuld afvikling af offentlige kapitalinteresser.