

Vækst i danske havne



Transport- og Energiministeriet

samt

Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen

November 2005

Vækst i danske havne

Indholdsfortegnelse

1. Sammenfatning og fremtidsmuligheder	side 1
Sammenfatning	side 1
Fremtidens rammevilkår?	side 4
2. Baggrund og målsætninger	side 5
Baggrund	side 5
Formål	side 6
Analysegrundlag	side 6
3. Nuværende ramme- og konkurrencevilkår	side 7
Regulering af havne	side 7
EU's forslag til havnetjenestedirektiv	side 8
Lodsloven	side 9
Konkurrenceloven	side 9
Konkurrencevilkår og strukturforhold	side 10
4. Resumé af analyser af havne og havnevirksomheder	side 10
Godsomsætningsanalyse	side 10
Danske havne	side 11
Stevedorer og skibsmæglere	side 14
Overenskomstforhold for havnearbejdere	side 14
Lodser	side 15
Bugsring	side 15
Samlede havneomkostninger for udvalgte skibstyper	side 16
Udenlandske havne	side 16
Sammenfatning af analyseresultaterne	side 17
Appendiks. Havne i transportkæden	side 19

Bilag 1. Økonomi- og takstanalyse af danske havne

Bilag 2. Analyse af godsomsætningen

Bilag 3. Overenskomstforhold

Vækst i danske havne

1. Sammenfatning og fremtidsmuligheder

Sammenfatning

De omkring 120 danske erhvervshavne er en væsentlig faktor for gennemførelse af godstransporter til og fra Danmark, hvor søtransport er inkluderet. Forudsætningen for, at havnene kan deltage i de værdiskabende transportkæder er, at havnene og de tilknyttede virksomheder¹ er i stand til at honorere de krav, som kunderne stiller til effektivitet og priser.

De mange danske havne udgør et fintmasket net af infrastrukturanlæg, som hver på deres måde udfylder en plads i transportkæderne. Og langt de fleste danske havne er i dag velfungerende.

For nogle større havne vil den forventede større globale og europæiske efterspørgsel efter transport indebære en mulighed for at spille en langt mere fremtrædende rolle som transportknudepunkter - ikke mindst som en del af den internationale trafik. Specialiseringen har i flere år peget på fokusering på multimodale transport, som har stor fremgang såvel med skibe som på land. Omsætningen af containergods og gods i RoRo-skibe målt i tons er fortsat relativt lille og koncentreret på få havne i Danmark, men der er i de senere år sket en betydelig stigning i omsætningen af denne type gods.

Men også mange andre større eller mindre havne vil gennem deres effektivitet, aktivitet og placering kunne opnå succes med at tiltrække yderligere godsmængder eller fortsætte med at dække de lokale virksomheders behov for transport af gods. Det forventes, at den traditionelle opgavebrede havn fortsat vil være udbredt, selv om nogle havne vil specialisere sig.

Fælles for havnene vil være, at de vil blive sat under pres af stigende krav til effektivt samarbejde mellem de forskellige aktører for at kunne håndtere gods og skibe hurtigt og billigt med en stabil høj kvalitet. Havnenes samlede evne til effektivitetsudvikling på disse felter vil derfor være afgørende for deres muligheder for at få del i den forventede større efterspørgsel på transport i short sea shipping og i globalt perspektiv. Tilsvarende vil evnen til effektivitetsudvikling spille en væsentlig rolle for havnenes langsigtede mulighed for overlevelse og vækst.

Som bidrag til debatten om en vækststrategi for den danske havnesektor og til et bedre beslutningsgrundlag er gennemført en række indtægts- og prisanalyser af de største danske havne og de havnevirksomheder, som opererer i disse havne. Formålet har været dels at fokusere på havne og havnevirksomheders økonomi for at afdække ligheder og forskelle mellem havnene, dels at etablere et overordnet økonomisk billede af de nuværende forhold i den danske erhvervsmæssige havnesektor.

Der er også indhentet regnskabsoplysninger fra en række mindre havne. Langt de fleste mindre havne har en omsætning på under 10 millioner kr. årligt. De mindre havne anses for at være af betydning for lokale trans-

¹ Havne består af havnen som udbyder af infrastruktur (kajanlæg med tilhørende landarealer m.v.) og suprastruktur (kraner og pak-huse m.v.) – samt en række havnevirksomheder. Alle er med til at skabe en effektiv havn. Når det i det følgende tales om havnen, er det denne brede tilgang som benyttes, såfremt det ikke eksplicit fremgår af fremstillingen, at der er tale om havnen i snæver forstand eller en havnevirksomhed.

porter, men de har ikke i denne sammenhæng været underkastet en nøjere analyse, idet deres økonomi i hovedsagen vil være betinget af de lokale omstændigheder.

Analyseresultaterne viser, at havnene er meget forskellige, og at havnene har haft en forskellig udvikling. Selv havne, der med hensyn til godsomsætning og type af virksomhed umiddelbart ligger tæt på hinanden, kan have meget forskellige økonomiske resultater.

Analyseresultaterne viser, at havnene som helhed betragtet har en god økonomi. Herunder en høj selvfinansiering. De relativt største overskud er at finde blandt havne med den største godsomsætning. I nogle af disse havne er forrentningen af den generelt store kapital dog ikke specielt høj. Det skal ses i sammenhæng med, at der er foretaget betydelig investeringer i de seneste år i de største havne, herunder færgehavne og havne med betydende omsætning af containergods.

Hvad angår havnevirksomheder fremgår det af analyserne, at antallet af stevedorevirksomheder bliver færre, og at deres størrelse og erhvervsaktiviteter øges. Fremtiden omkring stevedorevirksomhederne vil formentlig være, at de enkelte virksomheder vil operere i flere havne og på den måde udnytte deres spidskompetencer i flere havne. En tilsvarende udvikling kan konstateres omkring skibsmæglervirksomhederne. De er i dag ikke altid knyttet til en specifik havn, men er ofte aktive i flere havne.

En hovedkonklusion er, at havne i bred forstand i dag har udviklet sig til meget komplekse virksomheder, hvor det vil være vanskeligt at gennemføre generelle initiativer, som vil kunne styrke den danske havnesektor under ét.

De generelle politik-initiativer på havneområdet bør fokusere dels på havneloven og dels på havnenes mere brede rammevilkår. Målet er, at der skabes sikkerhed omkring de fremtidige rammevilkår, så der kan opnås vækst ved lokale investeringer ud fra et stabilt og klart regelgrundlag.

Havnenes forskellighed indebærer imidlertid, at ikke alle havne på sigt vil kunne leve op til de øgede krav til hurtig og effektiv håndtering af skib og gods, så godset uden forsinkelse kan transporteres videre til kunden til den rette tid.

En vækststrategi bør derfor knytte sig til de større havne, mens de mindre havne ligesom i dag må finde de niches, hvor de kan udfolde sig i ud fra mere lokale behov.

Det bør nøjere overvejes, hvilke forudsætninger der skal opfyldes, for at de store danske havne sammen med havnevirksomheder kan spille den nødvendige større rolle i relation til transportkøbernes efterspørgsel efter effektiv og punktlig transport. Det gælder både i forbindelse med de internationale transportere og i forbindelse med intermodale transportløsninger.

Et væsentligt element for havnenes udviklingsmuligheder er som nævnt et effektivt samarbejde mellem havne og havnevirksomheder om at løfte kerneydelserne som håndtering af skibe og gods.

Et andet væsentligt element for havnenes udviklingsmuligheder er den organisatoriske sammenhæng, som havnen er placeret i. De store havne er organiseret enten i forbindelse med en privat virksomhed, som et kommunalt aktieselskab eller som en kommunal selvstyrehavn.

Der var med havneloven fra 2000 lagt op til, at friheden for en havn til at udvide sit virkefelt blev snævert knyttet til det omfang, som kommunerne var villige til at slippe tøjlerne med havnen. Ved kommunernes valg af havnenes organisationsform fastlagde de samtidig havnenes erhvervsmæssige råderum i forhold til havneloven.

Der er ikke i havneloven begrænsninger for de private havnes aktiviteter. De kommunale selvstyrehavne må som hovedregel ikke udføre havnerelateret operatørvirksomhed, mens de helt eller delvist ejede kommunale aktieselskabshavne gerne må. De kommunale aktieselskabshavne må dog i modsætning til de private havne som udgangspunkt ikke udføre skibsrelaterede ydelser.

Som en særlig regel i havneloven har nogle havne ret til at fortsætte med at varetage de aktiviteter, som de kunne udføre inden havnelovens ikrafttræden i januar 2000, de såkaldte ”grandfather rights”. Det drejer sig om havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester. Med havnerelateret operatørvirksomhed forstås terminaloperatørvirksomhed, stevedoring, lagervirksomhed o.l. Med skibsrelaterede hjælpetjenester forstås bugsering, trosseføring og lodsvirksomhed.

Analyserne viser, at der ikke kan identificeres nogen entydig effekt på økonomien af tilstedeværelsen af de aktiviteter, som er et resultat af de særlige ”grandfather rights”.

Havnenes funktionsmuligheder fremgår af nedenstående tabel 1, idet organisationsformerne er de muligheder, der fremgår af havneloven.:

Tabel 1. Organisationsform og opgaver i havnene

Opgaver	Anlæg og drift af havneinfrastruktur	Kraner og pakhuse	Havnerelateret operatørvirksomhed	Skibsrelaterede hjælpetjenester
Organisationsform				
Kommunal havn	+	-	-	-
Statshavn	+	+	-	-
Kommunal selvstyrehavn	+	+	⊠	⊠
Kommunal A/S-havn	+	+	+	⊠
Privathavn	+	+	+	+

⊠ Kun havne med grandfather rights

Enkelte havne har ønsket, at de også kunne få mulighed for at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester som fx bugsering og trosseføring, når havnens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke blev opfyldt i privat regi.

Med en ændring af havneloven i juni 2005 fik de største havne med en årlig godsomsætning på over 1,5 mio. tons mulighed for efter ansøgning og under nærmere vilkår at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

En sammenligning af de største havnes organisationsformer viser, at de fleste havne har valgt at være kommunale selvstyrehavne med de lovmæssige begrænsninger, dette indebærer for havnene.

Mens den privatretligt organiserede havn og de helt eller delvist ejede kommunale aktieselskabshavne er egentlige erhvervsvirksomheder, så er den kommunale selvstyrehavn en selvstændig virksomhed, der styres af den pågældende kommunalbestyrelse.

Som supplerende grundlag for en formulering af en vækststrategi peger analyseresultaterne derfor i retning af behovet for en nøjere kvalitativ analyse af baggrunden for kommunernes valg mellem de forskellige organisatoriske havnetyper.

Endelig indgår også havnevirksomhedernes erhvervsbetingelser som et væsentligt element i formuleringen af en vækststrategi for den danske havnesektor.

Som fælles rammebetingelser for havnevirksomheders erhvervsudøvelse har EU-Kommissionen fremsat et direktivforslag om markedsadgang til at udføre havnetjenester i de europæiske havne. Spørgsmålet er under behandling i EU sammenhæng.

Fremtidens rammevilkår?

Vækst i den danske havnesektor fordrer en øget indsats fra havnene og virksomhederne på havnen for at sikre, at danske havne i højere grad bliver anvendt som terminaler i forbindelse med den stigende efterspørgsel efter søtransporter over afstande, hvor søtransport har stor konkurrenceevne i forhold til andre transportformer. Samtidig må også de andre transportformer blive bedre til at bruge havnene ved transport, hvor søtransporten har en konkurrencefordel.

Det fordrer ikke mindst, at danske havne og havnevirksomheder udvikler faciliteter og logistik, som gør dem egnet til at håndtere de godstyper, som indgår i de intermodale transportkæder, der får stadig større betydning i den internationale vareudveksling. Det indebærer bl.a. en langsigtet og visionær understøttelse af tiltag, som udfoldes for fx. at etablere et dansk centrum for omladning ("hub") af containere i den interkontinentale søtransport.

I forbindelse med containerterminaler er det en erfaring i det meste af verden, at man kun kan have en virksomhed som operatør på den enkelte terminal, mens man kan have flere terminaler i en enkelt havn. Dette sætter fokus på store omsætningsvolumener som en forudsætning for flere operatører. Dette vil være relevant for et mindre antal danske havne, og væsentligt i relation til at udforme en vækststrategi.

I de nedenfor nævnte punkter er peget på nogle ideer til udviklingslinier i rammevilkårene, som vil kunne understøtte vækst i den danske havnesektor.

- Analyseresultaterne synes at pege på, at vækst i den danske havnesektor vil kunne opnås ved, at rammevilkårene stimulerer en udvikling i retning af større havne, som vil kunne udnytte stordriftsfordele og udnytte havnenes muligheder som intermodale transportcentre. Samtidig skal det sikres, at de mindre havne fortsat har en naturlig plads i det samlede havnebillede.
- De større havne vil kunne få bedre mulighed for at tilpasse sig markedsudviklingen ved at lade sig omdanne til aktieselskaber.
- Som supplerende grundlag for en formulering af en vækststrategi peger analyseresultaterne i retning af behovet for en nøjere kvalitativ analyse af baggrunden for kommunernes valg mellem de forskellige organisatoriske havnetyper. Det må i denne sammenhæng bl.a. undersøges, om der er uhen-

sigtsmæssige forhold i lovgivningen, som blokerer for kommuners ønske om at sælge en havn til private aktionærer.

- Desuden kan der peges på, at kommunalreformen åbner andre muligheder for en udvikling af havnene gennem bedre kapacitetsudnyttelse og samdrift mellem havne. Lovgivningen må i denne forbindelse efterses i lyset af de konkrete erfaringer med henblik på at undersøge, om der er blokeringer for samarbejde mellem havnene.
- Fra dansk side bør der arbejdes for, at intentionerne i EU-Kommissionens forslag til havnetjenestedirektiv realiseres, herunder en øget konkurrence mellem aktører i havne.
- Danmark bør også støtte, at der på fællesskabsniveau tages initiativ til at fastsætte rammebestemmelser for offentlige investeringer og finansielle forhold i havnene i medlemsstaterne.

Disse ideer vil skulle overvejes og analyseres nærmere.

2. Baggrund og målsætninger

Baggrund

Den globale udvikling med stigende international arbejdsdeling indebærer, at rammevilkårene for transporterhvervene får særlig betydning for realisering af Danmarks vækstpotentialer.

En velfungerende havnesektor er en forudsætning for effektiv transport, og den er dermed en vigtig faktor for fortsat vækst. Det er regeringens målsætning at skabe forudsætninger for, at havnesektorens medvirken i den samlede transportkæde kan fungere så effektivt som muligt.

En effektiv havnesektor vil reducere de samlede transportomkostninger for danske erhvervsvirksomheder. Rammevilkår, der styrker den danske havnesektors internationale konkurrenceevne, vil desuden føre til, at danske og udenlandske produktions- og handelsvirksomheder, rederier og andre transportvirksomheder i højere grad vælger danske havne som terminal.²

Stigende trængsel på vejene understreger behovet for, at havnene indtager en central placering i de intermodale transportkæder.

Endelig vil den effektive havnesektor tilskynde til, at der sker en omlægning til transport med færre miljøomkostninger. Heri indgår større anvendelse af energiøkonomiske transportformer som bane- og søtransport over længere afstande.

Der er derfor behov for at få analyseret, hvor vidt de eksisterende rammebetingelser giver det fornødne grundlag for, at danske havne i bred forstand kan opnå en vækst, som gør det muligt at spille en større rolle i den igangværende globaliseringsproces.

Problemstillingen kompliceres ved, at det enkelte havnekompleks i nogle henseender har karakter af en infrastruktur med et naturligt regionalt monopol. Det kan fx være knyttet til beliggenhed og relation til infra-

² I et appendix til dette notat er anført en oversigt over havnes placering i transportkæderne.

strukturer til landtransport (veje og jernbaner). Hertil kommer, at håndtering af nogle godstyper (fx olie, containergods) kræver betydelige investeringer i særlige suprastrukturfaciliteter (tankanlæg, kraner) i havnen. En økonomisk effektiv udnyttelse af sådanne investeringer fordrer, at investorerne kan påregne en betydelig trafik af disse godstyper. Dette indebærer, at danske havne, som har disse faciliteter, på kort sigt kan have en særposition på markedet i forhold til andre danske havne.³

Vilkårene for effektivitetsudvikling gennem aktiv konkurrence er derfor specielle på havneområdet. Dette afspejler sig på flere måder.

Et vigtigt element i udviklingen er, at der sker en hensigtsmæssig løbende tilpasning af havnene og deres rolle i de multimodale transportkæder. Dette fordrer bl.a. et gunstigt samspil med den overordnede offentlige planlægning af landinfrastrukturer.

Det kan imidlertid betyde, at de enkelte havne må udvikle sig under forskellige vilkår i relation til den fysiske planlægning. Det indebærer, at der altid vil være et element af begrænset konkurrence mellem havne.

Konkurrence i den enkelte havn kræver, at der er adgang for en flerhed af operatører. Disse operatører kan være rederier, havnevirksomheder (stevedorer og skibsmæglere), lodser og bugservirksomheder. Den enkelte havn kan have begrænset kapacitet, således at lave enhedsomkostninger og dermed priser på nogle områder kun kan realiseres med et begrænset antal (undertiden kun én) operatører. Hertil kommer, at det forhold, at mange havne er kommunalt ejede, betyder, at det må sikres, at der ikke sker konkurrenceforvridning i forhold til private operatører.

Formål

Som bidrag til debatten om en vækststrategi for den danske havnesektor og for at få et bedre grundlag for eventuelle beslutninger om ændringer i rammebetingelser for de danske havne og havnevirksomheder iværksatte regeringen i foråret 2004 et projekt, der skulle analysere den danske havnesektor. Projektet er gennemført i et samarbejde mellem Transport- og Energiministeriet, Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen.

Analysen omfatter både danske havne og havnevirksomheder samt udenlandske havne. Analyserne har søgt at afdække, hvorledes det kan sikres, at fokus for havne og havnevirksomheder er rettet mod effektivitet og produktudvikling i de funktioner, som de varetager, herunder om der er barrierer, som blokerer for øget konkurrence og samarbejde, som kan styrke effektivitetsudviklingen.

Analysegrundlag

Med henblik på at få et billede af havnenes aktuelle økonomiske status er der gennemført en regnskabsanalyse, som dokumenterer havnenes økonomiske udvikling siden den seneste havnelov fra 2000 frem til 2003. Herudover er der gennemført prisanalyser, som belyser den aktuelle prisstruktur (2004) samt prisudviklingen fra 1997. Analyserne er organiseret som brancheundersøgelser af den danske havnesektor og omfatter udvalgte havnevirksomheder og større danske erhvervshavne, som må anses for at være i et vist konkurrence-

³ I en rapport fra PLS Consult fra 1996 "Benchmarking af havne – muligheder for effektivisering af havnene" nås der frem til, at mellem 80 og 90 pct. af det gods, der går gennem danske havne, er bundet op på infrastrukturelle forhold, som findes i tilknytning til den enkelte havn. Denne del af godset kan ikke umiddelbart overføres til en anden havn.

forhold. Analyserne er foretaget af konsulentfirmaet TetraPlan⁴ på baggrund af indhentede oplysninger fra virksomhederne. De enkelte havne og havnevirksomheder kan ikke identificeres i analyserne.

Desuden er foretaget en analyse af godsomsætningen i danske havne fra 1997 til 2003 på grundlag af officielle data fra Danmarks Statistik.⁵ Endelig er foretaget en analyse af løn - og aftaleforhold i danske havnevirksomheder.⁶

Til at bistå projektgruppen har der været nedsat en følgegruppe med deltagelse af de væsentligste brancheinteressenter: Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening og Dansk Industri. Analysegrundlaget har været forhandlet mellem projektgruppen og følgegruppen, og grundlaget er justeret undervejs i analyseforløbet.

Af tidligere relativt nye undersøgelser af danske havne og havnevirksomheder kan nævnes forarbejderne til havneloven af 2000,⁷ ”Den blå landevej”⁸ og kapitel 3 i Konkurrenceredegørelse 2003.⁹

3. Nuværende ramme- og konkurrencevilkår

Regulering af havne

Rammebetingelserne for havnenes funktion er fastlagt i havneloven^{10, 11}. Hovedprincippet i den gældende havnelov, der oprindeligt trådte i kraft i 2000, er, at en havns erhvervs muligheder afhænger af den valgte organisationsform. Der er fire organisationsformer, som kan vælges¹², jf. tabel 1 ovenfor. Havneloven er efter 2000 justeret flere gange, jf. nedenfor.

Kommunale havne styres af kommunalbestyrelsen og er ikke separeret fra kommunens øvrige økonomi. Kommunale havne må alene varetage anlæg og drift af havnens infrastruktur.

En kommunal selvstyrehavn ledes af en havnebestyrelse udpeget af kommunalbestyrelsen. Havnens midler skal være regnskabsmæssigt adskilt fra kommunens. Hvis en kommunal selvstyrehavn giver underskud i tre år i træk, skal den overgå til kommunal havn. En kommunal selvstyrehavn må udover anlæg og drift af havnens infrastruktur også varetage drift af kraner og anden suprastruktur på havnen.

⁴ Rapporten ”Økonomi- og takstanalyse af danske havne” (TetraPlan og Institut for Transportstudier, august 2005) vedlægges som bilag 1. I bilag 4 til rapporten er udarbejdet en ordforklaringsliste.

⁵ Notat om havnenes godsomsætning vedlægges som bilag 2.

⁶ Notat om overenskomstforhold for havnearbejdere vedlægges som bilag 3.

⁷ Havnelovsudvalgets betænkning, august 1998

⁸ ”Den blå landevej”, Søfartsstyrelsen 2002.

⁹ Konkurrenceredegørelse 2003, Konkurrencestyrelsen maj 2003.

¹⁰ Lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne med de ændringer der fremgår af Lov nr. 1221 af 27. december 2003 og Lov nr. 143 af 7. juni 2005.

¹¹ Københavns frihavn har dog sin egen lov: Lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns frihavn. Loven indebærer, at koncessionshaver (Copenhagen Malmö Port har i øjeblikket koncession til havnedriften i Københavns Havn og Malmø Havn) har eneret til at udføre visse havnetjenesteydelser på frihavnsområdet, og at grunde og bygninger på frihavnsområdet er fritaget for skatter.

¹² Herudover findes også statshavne, hvor der i dag kun er én.

En havn kan også organiseres som helt eller delvis kommunalt ejet aktieselskab, som skal følge de almindelige regler for aktieselskaber. Kommunale aktieselskabshavne må udover de ydelser, som kan varetages af kommunale selvstyrehavne, også udføre havnerelateret operatørvirksomhed, fx stevedorevirksomhed. De kommunale aktieselskabshavne kan dog som udgangspunkt ikke udføre skibsrelaterede ydelser, fx trosseføring, bugsering og lodsning.

Privatretligt organiserede havne er en havn, hvor ejerkredsen udelukkende er privat. Privatretligt organiserede havnes aktiviteter er ikke begrænset af havneloven.

Visse havne blev etableret med tilknytning til særlige virksomheder med specielt behov for transport, fx kraftværker. I forbindelse med tilladelsen til anlæg af disse havne fastsatte Transport- og Energiministeriet oprindeligt begrænsninger i disse havnes anvendelsesområde. Det betød, at havnene ikke er åbne for besejling af andre skibe end de, der er knyttet til den særlige virksomhed.

Med virkning fra januar 2004 fik disse havne mulighed for at ophæve de oprindeligt fastsatte begrænsninger i havnens anvendelsesområde ved anmeldelse til Transport- og Energiministeren. Det betyder, at private havne kan få ret til at laste og losse en hvilken som helst form for gods. Men det betyder også, at havnen får modtagepligt for alle skibe efter samme regler, som gælder for havne generelt.

I forbindelse med havnelovens vedtagelse i 2000 fik nogle af havnene ret til at fortsætte med at udføre aktiviteter, som de hidtil havde udført, uanset at de pågældende havne efter deres organisationsform ikke var berettiget hertil. Disse såkaldte "grandfather rights" betyder, at nogle kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne har lov til at udføre skibsrelaterede ydelser som fx bugsering, mens andre havne med samme organisationsform ikke har samme muligheder.

Ved ændringen af havneloven i juni 2005 fik havne med en årlig godsomsætning på over 1,5 mio. tons mulighed for efter ansøgning og under nærmere vilkår at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

EU's forslag til havnetjenestedirektiv

I oktober 2004 udsendte EU-Kommissionen et nyt forslag¹³ til direktiv om adgang til markedet for havnetjenester. Formålet med direktivet er at styrke konkurrencen på den enkelte havn mellem leverandører af havnetjenester (havnevirksomheder).¹⁴ Direktivet skal gælde for alle havne i medlemsstaterne, der har en årlig godsomsætning på over 1,5 mio. tons eller over 200.000 passagerer. Direktivet omfatter havnetjenester, der i denne sammenhæng vil sige: Lodsning, bugsering og fortøjningstjenester samt alle former for godshåndtering og passagertjenester.

Hovedpunktet i forslaget er, at der etableres en autorisationsordning for havnetjenester. Denne indebærer, at en tidsbegrænset tilladelse til at drive havnevirksomhed i en given havn skal gives til alle leverandører af havnetjenester, som opfylder på forhånd fastsatte objektive, relevante og ikke-diskriminerende kriterier. I forslaget er fastsat nærmere om udvælgelsesproceduren og om, hvordan kriterierne kan fastsættes, herunder at de skal være proportionale i forhold til målet, og at de skal offentliggøres.

¹³ EU-Kommissionen har tidligere i 2001 fremsat forslag til havnedirektiv, der imidlertid blev forkastet af EU-Parlamentet.

¹⁴ EU-Kommissionen har i tilslutning til direktivforslaget oplyst, at Kommissionen for at styrke vilkårene for lige vilkår mellem havnene vil tage initiativ til at fastsætte rammebestemmelser for offentlige investeringer og finansielle forhold for havnene i medlemstaterne.

Hvis kapacitetshensyn o.l. tilsiger, at der kun kan være et begrænset antal leverandører af havnetjenester, skal antallet fastsættes så højt som muligt.

Hvis det efter endt udvælgelsesprocedure ikke har været muligt at finde passende tjenesteleverandører, kan havnen selv vælge at levere den pågældende havnetjeneste på fastsatte almindelige vilkår for tjenesten i en periode, som ikke må overstige fem år. Hvis havnen selv leverer havnetjenester, skal havnetjenesteaktiviteterne adskilles fra havnens øvrige aktiviteter i et særskilt regnskab.

Hvis havnemyndigheden fastsætter begrænsninger i antal leverandører og selv er leverandør eller kontrollerer en leverandør af havnetjenesteydelser, skal medlemsstaterne udpege en anden og uafhængig kompetent myndighed til at udvælge og føre tilsyn med leverandører af havnetjenesteydelser.

For lodstjenester kan medlemsstaterne fastsætte særlige kriterier med udgangspunkt i søtransportsikkerhed og forsyningsforpligtelser, som bl.a. indebærer, at lodstjenester kan overdrages til en enkelt leverandør.

I forslaget er fastsat nærmere regler for selvservicering¹⁵ som indebærer, at der kun kan nægtes selvservicering i særlige, nøje afgrænsede tilfælde. Reglerne fastsætter, at rederier skal kunne få tilladelse til, at deres skibe betjener sig af eget landbaseret personale. Skibe i fast rutefart i nærmere bestemte sammenhænge skal endvidere kunne anvende skibets faste søfarende mandskab til selvservicering. Ret til selvservicering er betinget af tilladelse, og kriterierne må ikke være strengere end de almindelige kriterier for tilladelse til at udføre havnetjeneste.

Lodsloven

Den eksisterende lodslov¹⁶ giver lodsvæsenet og autoriserede havnelodser eneret til at udføre lodsninger i dansk territorialfarvand, herunder i, til og fra danske havne. Der findes autoriserede havnelodser i nogle få danske havne, herunder Århus, Rønne og Hirtshals havne, der er omfattet af denne analyse. De resterende danske havne betjenes af lodsvæsenet. Der er kun lodspligt i særlige tilfælde, fx ved farlig last eller for store skibe, som skal bugseres under vanskelige besejlingsforhold. Andre skibe kan imidlertid også få lodsassistance.

I Lodslovsudvalgets betænkning fra den 20. december 2004¹⁷ foreslås det, at lodsvæsenets eneret til at udføre lodsninger i, til og fra danske havne konkurrenceudsættes.

Konkurrenceloven

Konkurrenceloven¹⁸ og EU's konkurrencebestemmelser gælder for danske havne og havnevirksomheder på samme måde som for andre danske erhvervsvirksomheder.

Det indebærer, at danske havne og havnevirksomheder er omfattet af reglerne om forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler og forbud mod misbrug af dominerende stilling. De er endvidere omfattet af reglerne om fusionskontrol og ulovlig offentlig støtte.¹⁹

¹⁵ Selvservicering betyder, at rederier selv udfører visse havneserviceydelser (fx losning og lastning) på deres skibe ved eget personale i stedet for at købe disse ydelser hos havneoperatører.

¹⁶ Lbkg nr. 529 af 4. august 1989.

¹⁷ "Betænkning om lodsning i danske farvande", <http://forsvaret.dk/FMN/Publikationer/>

¹⁸ Lov om konkurrence, jf. lovbekendtgørelse nr. 539 af 28. juni 2002, med de ændringer, der følger af lov nr. 381 af 28. maj 2003 og lov nr. 1461 af 22. december 2004.

Hvis Konkurrencestyrelsen finder, at en offentlig regulering eller støtteordning kan have skadelige virkninger for konkurrencen eller en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse, kan Konkurrencestyrelsen derudover afgive en begrundet udtalelse til vedkommende minister. I udtalelsen skal styrelsen påpege mulige skadelige virkninger for konkurrencen samt fremkomme med forslag til fremme af konkurrencen på området.

Konkurrencevilkår og strukturforhold

Reguleringen af havne med forskellige organisationsformer og særlige rettigheder til nogle havne, jf. ovenfor, indebærer, at havnene har forskellige konkurrencevilkår. Hertil kommer særlovgivningen om Københavns Havn A/S og Københavns Frihavn.

Herudover kan forskelle i beliggenhed og relation til andre transportmæssige infrastrukturer betinge forskellige konkurrencevilkår. Endelig spiller størrelse og besiddelse af særlige anlægsfaciliteter en rolle for den enkelte havns konkurrencesituation.

4. Resumé af analyser af havne og havnevirksomheder

Godsomsætningsanalyse

Projektgruppen har foretaget en analyse af godsomsætningen på danske havne for perioden 1997-2003/2004, jf. bilag 2. Nedenfor refereres hovedresultaterne af analysen.

Den samlede godsomsætning i de ca. 120 danske trafikhavne er faldet fra 124 mio. tons i 1997 til 100 mio. tons i 2004. Udviklingen er dog vendt fra 2002, hvor godsomsætningen var 94 mio. tons.

I 2004 har 25 havne en godsomsætning på over 1 mio. tons, og disse havne har en markedsandel på ca. 90 pct. Af de 25 største danske havne er 3 rene færgenhavne. Der er 8 private specialhavne, som næsten udelukkende omsætter gods til brug for den tilknyttede hovedvirksomhed, fx kul til kraftværker og olie til raffinaderier. De resterende 14 havne har en blandet godsomsætning. For en række af disse havne gælder, at bestemte godstyper udgør en betydelig del af deres godsomsætning. Det gælder gods transporteret på færger (3-5 havne), råolie (1 havn) og containergods (1 havn). De fem største havne har i 2004 knap halvdelen af den samlede godsomsætning. Der er imidlertid forskelle på koncentrationsgraden på de forskellige delmarkeder, jf. nedenfor.

Faldet i godsomsætningen kan primært tilskrives faldet i omsætningen af færgegods i perioden. Udviklingen har betydet, at færgegodsomsætningen i dag er koncentreret på færre og større havne. I 2004 har de fem største færgenhavne knap 75 pct. af færgegodsomsætningen. På tre af disse havne går færgeruterne til udlandet. Andelen for de fem største færgenhavne var i 1997 ca. 40 pct.

Også omsætningen af kul er faldet set over perioden som helhed. Kulomsætningen varierer dog relativt meget fra år til år ud fra behovet for kul til energiproduktion. Behovet for kul afhænger bl.a. af substitutionsmu-

¹⁹ EU har taget initiativer til nærmere udmøntning af anvendelsen af konkurrencereglerne på havneområdet. Det drejer sig dels om adgang til markedet for havnetjenester, jf. omtalen af forslag til havnedirektiv ovenfor, og dels om offentlig støtte til havne, jf. fodnote 14.

lighederne til import af elektricitet, som varierer fra år til år. Kulomsætningen er koncentreret til de store private kraftværkshavne, hvis omsætning således er stærkt varierende.

Multimodale godstyper er først og fremmest containergods og RoRo-gods. Sidstnævnte er rullegods, som selv kan køre ombord i skibet via lastbiler og løstrailere. RoRo-gods indgår både i færgegods og som gods i særlige RoRo-godsfragtskibe uden passagerer.

Søtransport via containerskibe og RoRo-fragtskibe spiller en stigende rolle i den internationale vareudveksling. Disse transportformer stiller imidlertid særlige krav til faciliteter og servicering i havnene. Både omsætningen af stykgods i containerskibe og i Ro-Ro-fragtskibe er steget kraftigt i perioden og udgør i dag en betydelig del af den samlede stykgodsomsætning i danske havne. I forhold til den samlede godsomsætning i tons er andelen ca. 8 pct. Men stykgods har gennemsnitligt større værdi end andre godstyper (bulk), og udviklingen i stykgodsomsætningen har derfor relativt stor betydning for havnenes økonomi. Kun 6-7 danske havne er i stand til at omsætte containergods. Den største containerhavn har i dag 65 pct. af containergodsomsætningen, og de to største har 86 pct. af containergodsomsætningen. Også omsætningen af gods i RoRo-fragtskibe er fordelt på relativt få havne, hvor de seks største havne har 97 pct. af omsætningen i 2004.

Omsætning af olie kræver særlige havnefaciliteter. Olieomsætningen er da også koncentreret på få havne.

Omvendt er godsomsætningen af kategorierne fast bulk ekskl. kul og øvrige stykgods, som omfatter flere forskellige godstyper, spredt på et større antal havne.

Antallet af mellemstore havne med en godsomsætning på 1-2 mio. tons er i perioden blevet større. Samtidig er antallet af små erhvervshavne med en godsomsætning på 0,5-1 mio. tons blevet mindre. For de større havne med en godsomsætning på over 2 mio. tons, herunder også de største havne, har udviklingen været meget forskellig, jf. ovenfor.

Konsulentfirmaet TetraPlan har for projektgruppen foretaget en række specialanalyser af danske havne, stevedorevirksomhed, skibsmæglervirksomhed og udvalgte udenlandske havne, jf. bilag 1. Projektgruppen har foretaget en analyse af overenskomstforhold for havnearbejdere, jf. bilag 3. Hovedresultaterne af analyserne refereres i det følgende.

Danske havne

Analyserne er baseret på indhentning af oplysninger fra de største erhvervshavne i Danmark. De private specialhavne er dog ikke omfattet af analyserne. De rene færgelahavne indgår kun delvist i nogle af analyserne. Det overordnede billede af de største danske havne er, at de er forskellige i mange henseender.

Havnene har forskellig størrelse. Derudover er der store forskelle i de godstyper, som spiller en rolle i de enkelte havne. Endelig er der forskelle i havnenes rettigheder i relation til at udføre havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester, jf. afsnit 3. Det betyder, at havnene i vidt omfang agerer på forskellige markeder, og at de har en forskellig konkurrencesituation.

Her spiller forskelle i beliggenhed også en rolle. Gunstig beliggenhed i forhold til korte søafstande er af særlig betydning for færgelahavne. Beliggenheden har således også haft betydning for udviklingen for de enkelte havne, der ligeledes har været forskellig.

Af regnskabsanalysen kan udledes, at selv om der forskelle mellem havnene, der også afspejler sig i regnskabstallene²⁰, er det gennemgående indtryk, at havnene har en god økonomi.

Den gennemsnitlige omsætning²¹ i perioden 2000-2003 har været stigende, og næsten alle havnene har gennem disse år haft positive driftsresultater. Overskudsgraden²² er høj (ca. 20 pct. i gennemsnit) og har været stabil gennem årene. Den gennemsnitlige afkastningsgrad²³ (knap 5 pct.) er derimod ikke specielt høj. Dette skal dog ses på baggrund af det meget store kapitalapparat i havne samt det forhold, at en række havne har foretaget store investeringer i perioden. Soliditetsgraden²⁴ er desuden større (godt 50 pct. i gennemsnit) end i de fleste andre brancher. For havnene under et er både omsætning og overskud pr. ansat steget i perioden.

De største overskudsgrader ses hos havne med den største godsomsætning, herunder havne med betydende omsætning af containergods og færgehavne²⁵. Det er samtidig de havne, som har investeret mest i perioden. Hovedparten af disse havne har endvidere en relativ høj grad af disponeringsfrihed, hvad angår havne- og skibsrelaterede tjenesteydelser.

I forbindelse med regnskabsanalysen er der endvidere på grundlag af regnskabstallene og data fra Danmarks Statistik beregnet udviklingen i skibsafgifter pr. skibsanløb i BT og vareafgifter pr. tons gods. Herved fås et indtryk af havnenes faktiske gennemsnitlige takstniveau inklusive alle rabatter. For havnene under ét har tendensen været et beskedent fald i skibsafgifter pr. BT og et lidt større fald i vareafgifter pr. tons gods. Den stigende omsætning og de gunstige regnskabsresultater er således ikke fremkommet ved stigende enhedspriser. Spredningen i enhedspriserne vil blive yderligere omtalt nedenfor i forbindelse med takstanalysen.

Det har kun været muligt at indhente oplysninger om skibsafgifter og vareafgifter ud fra officielle takster i takstblade m.v. Da der i betydeligt omfang gives rabatter, og da disse rabatter ofte er individuelle, er det ikke muligt ud fra de officielle listepreiser at få et billede af havnenes prisstrategi og betydningen heraf for havnenes muligheder for vækst.

Skibsafgiften varierer for forskellige typer skibe. Som eksempel kan nævnes, at listeprisen for skibsafgift pr. BT for ”generelle anløb” i 2004 varierer fra 1,40 kr. til 3,60 kr. med et gennemsnit på 2,60 kr. Til sammenligning er den beregnede gennemsnitlige skibsafgift i 2003, jf. ovenfor, 1,21 kr. Det passer godt med, at det af undersøgelsen fremgår, at havne ifølge takstbladene giver rabatter på mellem 1/3 og 2/3 af de opgivne takster. Rabatterne i de enkelte havne varierer meget. Forskellen mellem listepriis og faktisk pris er størst i færgehavne og havne med mange lineskibe, hvor der er hyppige og regelmæssige anløb.

²⁰ Variationen mellem havnene kan fx ses af følgende tal for 2003: Omsætning varierer fra 9 mio. kr. til 420 mio. kr. Overskudsgrad varierer fra ca. -5pct. til godt 50 pct., og afkastningsgrad varierer fra ca. -1 pct. til 15 pct. Soliditetsgraden varierer fra 11pct. til 99 pct.

²¹ Havnenes omsætning (gennemsnitsandelen af de enkelte indtægter er angivet i parentes) består af: Skibsafgifter (18 pct.), vareafgifter (30 pct.), kranleje o.l. (18 pct.), arealleje (20 pct.) og andet (14 pct.).

²² Resultat før renter i forhold til omsætning.

²³ Resultat før renter i forhold til samlede aktiver.

²⁴ Egenkapital i forhold til samlede passiver.

²⁵ Det bemærkes, at de havne, som betegnes som færgehavne i analysen, ikke er direkte berørt af lukninger af færgeruter i forbindelse med ibrugtagningen af Øresundsbroen og Storebæltsbroen.

Udviklingen i de officielle skibsafgifter fra 1997 til 2004 har fulgt den almindelige prisudvikling for nogle skibstyper og ligget noget over for andre. Men samtidig har den beregnede gennemsnitlige skibsafgift, jf. ovenfor, vist en svagt faldende tendens.

Vareafgiften er forskellig for de forskellige typer gods. For nogle godstyper er der endvidere nogen variation mellem havnene. Efter det oplyste gives der ikke generelt rabat på vareafgifter.

Sammenholdes den generelle vejledende vareafgift fra takstbladene med den beregnede vareafgift ud fra regnskabsoplysninger i den enkelte havn, fremgår det, at de beregnede vareafgifter i mange havne er betydeligt lavere. Dette indikerer, at de faktiske vareafgifter er lavere end den generelle vareafgift. Dette skyldes dels, at den faktisk realiserede vareafgift er afhængig af godssammensætningen i den enkelte havn, hvor vareafgiften pr. tons for mange godstyper ligger betydeligt under den generelle vareafgift. Men for nogle havne tyder de beregnede vareafgifter på, at der i et vist omfang indgås individuelle aftaler med lavere vareafgifter end de opgivne vareafgifter i takstbladene.

Udviklingen i de officielle vareafgifter fra 1997 til 2004 har været forskellig for de forskellige godstyper. Vareafgiften pr. tons containergods er faldet med 2 pct. For de øvrige godstyper er vareafgifterne pr. tons steget 5-15 pct.²⁶ Men samtidig er den beregnede vareafgift pr. tons faldet med næsten 18 pct. fra 2001 til 2003.

Udover indtægter fra skibsafgifter og vareafgifter har havnene i forskelligt omfang indtægter fra leje af kraner o.l. samt leje af arealer og pakhuse. Desuden har nogle havne indtægter fra egen stevedorevirksomhed samt lodstjenester og bugsertjenester o.l. Havnenes priser på disse ydelser er ikke særskilt belyst men indgår i beregningen af de samlede havneomkostninger for udvalgte skibstyper, se nedenfor.

Det er imidlertid forsøgt at analysere forskelle i havnenes sammensætning af indtægter. Skibs- og vareafgifter udgør mellem 34 pct. og 71 pct. af havnenes samlede indtægter. For alle havne er indtægten fra vareafgifter større end indtægten fra skibsafgifter. I halvdelen af de undersøgte havne er andelen af andre indtægter større end indtægten fra skibs- og vareafgifter. De fleste af de største havne ligger i denne gruppe. Disse havne har således også betydelige indtægter fra leje af kraner, arealer og pakhuse og i nogle tilfælde endvidere fra havne- og skibsrelaterede hjælpetjenester, som nogle af disse havne har lov til at udføre. Endelig har nogle havne særlige indtægter fra passagerer og fra landinger af fisk. Målt på afkastningsgraden ligger disse havnes indtjening på gennemsnittet.

Til yderligere belysning af havnenes indtægtsdannelse er det forsøgt at analysere betydningen af, at havnene har forskellige muligheder for at disponere havne- og skibsrelaterede tjenesteydelser. Kommunale aktieselskabshavne har således i modsætning til den almindelige kommunale selvstyrehavn mulighed for selv at foretage havnerelaterede tjenesteydelser (fx stevedoring). Men enkelte havne - både kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne - har derudover tilladelser til at foretage skibsrelaterede tjenesteydelser (fx lodsning og bugsering) i forskelligt omfang i kraft af de såkaldte ”grandfather rights”, jf. afsnit 3. I analysen er udviklet en række nøgletal til sammenligning af havnene opdelt i grupper.

Resultatet af analysen er ikke entydig, hvad angår betydningen af ”grandfather rights”.

²⁶ Nettoprisindekset er i samme periode steget 16 pct.

Forskellene i nøgletal mellem kommunale aktieselskabshavne og kommunale selvstyrehavne i øvrigt synes relativt små.

Stevedorer og skibsmæglere

Oprindelig var hovedopgaven for stevedorevirksomheder at laste og losse skibe, mens skibsmæglere tog sig af befragtning og disponering af skibe samt klarering. Områderne har siden gennemgået en betydelig udvikling og brancheglidning, således at det i dag er mere naturligt at tale om havneentreprenører eller havnevirksomheder, som kan udføre mangeartede opgaver og være ret forskellige.

Stevedoreydelser og skibsmæglertjenester kræver i Danmark ikke autorisation og udbydes af selvstændige havnevirksomheder, som ofte er aktive i flere havne. Desuden kan nogle havne selv udbyde stevedoreydelser, jf. ovenfor. Havnevirksomhederne er således i konkurrence om at få opgaverne i havnene. Men samtidig er mulighederne for aktuel konkurrence mellem flere havnevirksomheder i den enkelte havn på kort sigt begrænset. Det skyldes, at kapaciteten i de fleste danske havne er for lille til, at flere virksomheder vil kunne udnytte den effektivt. Den relative betydning af omkostninger til stevedoreydelser og skibsmæglertjenester varierer afhængig af godstype, jf. nedenfor.

Containergods er den godstype, hvor stevedoreomkostningerne udgør den største andel af de samlede omkostninger (40-50 pct.). For containerterminaler er det en international erfaring, at der kun er én stevedoreoperatør på den enkelte terminal. Store containerhavne kan imidlertid have flere terminaler. Århus Havn, som er Danmarks største containerhavn, har således to terminaler med hver sin operatør.

Vejledende listepreiser findes kun i begrænset omfang. Til brug for analyserne i denne rapport er der på grundlag af oplysninger fra udvalgte virksomheder udarbejdet en samlet regnskabsanalyse af henholdsvis stevedorevirksomheder og skibsmæglervirksomheder. Desuden er der beregnet priser for udvalgte ydelser til belysning af de typiske stevedoreomkostninger og skibsmægleromkostninger i de enkelte havne, jf. afsnittet om de samlede omkostninger for udvalgte skibstyper nedenfor.

Tendensen går mod færre og større havnevirksomheder. I modsætning til havne er havnevirksomheder ikke kapitaltunge. Stevedorevirksomhed er forbundet med relativt høje lønomkostninger, idet det manuelle havnearbejde typisk udføres af disse virksomheder, jf. nedenfor om overenskomstforhold. Prisudviklingen for stevedorevirksomhed tenderer derfor mod at følge den almindelige lønudvikling. For skibsmæglertjenester er priserne faldet fra 1997 til 2003.

Overenskomstforhold for havnearbejdere

De danske havnearbejderoverenskomster består af såvel centrale som lokale elementer, som er præget af den historiske betydning af det traditionelle løsarbejdersystem.

I mange navnlig mindre havne varierer arbejdsopgaverne fra dag til dag afhængig af antallet af skibsanløb. I sådanne havne udføres arbejdet i stor udstrækning ved, at havnevirksomhederne konkret hyrer løsarbejdere fra gang til gang til de enkelte specifikke opgaver. Dette betyder, at havnearbejdere i løsarbejdersystemet ikke har en "normal" 37 timers arbejdsuge, men derimod kan have både perioder uden arbejde og perioder, hvor en betydelig del af arbejdet udføres uden for normal arbejdstid. Disse særlige forhold afspejler sig i overenskomsterne, der indeholder særlige regler for bl.a. dagpenge samt genetillæg i form af overarbejdsbetaling og ventepenge, jf. nærmere i bilag 3.

I nogle havne har havnevirksomhederne bedre muligheder for at anvende fastansatte havnearbejdere (terminalarbejdere), der kan udføre flere forskellige opgaver på havnen inden for normal arbejdstid. Det gælder navnlig større havne og havne med liniefart.

Af lønstatistikken fremgår havnearbejdernes almindelige timeløn uden genetillæg for overarbejde m.v. Havnearbejdernes timeløn er på niveau med timelønnen for en række arbejdsfunktioner inden for bygge- og anlægsvirksomhed og er ca. 15 pct. højere end den gennemsnitlige timeløn for industriarbejdere og transport- og lagerarbejdere.

I den almindelige lønstatistik er det ikke muligt at belyse betydningen af genetillæg på arbejdsfunktioner som fx havnearbejde. Genetillæg er kun opgjort for bredere arbejdsfunktioner; såkaldte hovedarbejdsfunktioner

Til illustration af de særlige arbejdstidsforhold for nogle havnearbejdere har en større dansk stevedorevirksomhed opgjort timeforbruget for havnearbejdere og terminalarbejdere i 2004. Opgørelsen viser, at timer med overarbejdsbetaling udgør en lille tredjedel af de normale arbejdstimer, mens andelen af timer med ventepenge er begrænset. Fokuseres nærmere på henholdsvis løsansatte og fastansatte havnearbejdere viser opgørelsen, at mens de løsansatte havnearbejders andel af timer med overarbejdsbetaling udgør næsten halvdelen af de normale arbejdstimer, så er samme andel under 20 pct. for de fastansattes vedkommende. Andelen af timer, der aflønnes med ventepenge udgør for de løsansatte havnearbejders vedkommende knap 7 pct. og 3 pct. for de fastansatte.

De genetillæg, som skal betales ved overarbejde o.l., har betydning for havnevirksomhedernes samlede arbejdsomkostninger. Da der som nævnt ikke foreligger statistik for havnearbejders genetillæg, er det ikke muligt at opgøre de gennemsnitlige arbejdsomkostninger for havnearbejdere, herunder betydningen af de særlige arbejdstidsforhold.

Lodser

Markedet for havnelodstjenester er et offentligt reguleret marked med begrænset konkurrence, jævnfør afsnit 3. I den enkelte havn udføres havnelodsning enten af Lodsvæsenet eller af havnens egne lodser i de få havne, der har tilladelse til at have egne autoriserede lodser.

Lodsvæsenets takster fastsættes af forsvarsministeren. Taksterne er differentieret i takstklasser, der afspejler forskelle i sværhedsgrader ved besejlingsforholdene i de enkelte havne. Der er betydelig forskelle (over 100 pct.) i taksterne for samme skib mellem havnene. Lodsvæsenet har de seneste to år nedsat sine takster. Lodsvæsenets takster for havnelodsning er i 2004 knap 8 pct. lavere end 2002 og ca. 5 pct. lavere end i 1997.

I Århus Havn, der har egen lodsvirksomhed, er taksterne gennemgående mindre end Lodsvæsenets laveste takstklasse.

Bugsering

I modsætning til lodstjenester kræver bugsering ikke autorisation. Men også på markedet for bugsering er konkurrencen begrænset. Bugseringsselskabet Svitser, som opererer i de fleste danske havne, har omkring 75 pct. af det samlede bugseringsmarked i Danmark. Herudover er der enkelte andre selvstændige bugseringsselskaber, som hovedsagligt opererer i lokale områder. Private havne kan selv foretage bugsering, men blandt kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne er det kun 5-6 havne, der med "grandfather rights" har lov til selv at udføre bugsering.

Denne markedsstruktur betyder, at der kun i få havne aktuelt er konkurrence mellem flere udbydere af bugseringstjenester. I havne med egne bugserbåde vil selvstændige bugseringsselskaber normalt kun gå ind i særlige tilfælde.

Svitzers har inddelt havnene i forskellige takstgrupper. Der er betydelige forskelle i bugseringstaksterne for samme skib mellem havne i forskellige takstgrupper. Svitzers takster er i de seneste år steget med godt 2 pct. om året og er i 2004 ca. 10 pct. højere end 2000.

Samlede havneomkostninger for udvalgte skibstyper

For at give mulighed for en mere direkte sammenligning mellem havnene er der foretaget en beregning af de samlede omkostninger i hver havn for anløb af bestemte udvalgte typer skibe med en konkret last. Skibstyperne omfatter forskellige tankskibe, tørbulkskibe, containerskibe, RoRo-skibe og stykgodsskibe. Omkostningerne er opdelt i skibsafgifter, vareafgifter, kranleje, stevedoreydelser, skibsmæglertjenester, trosseføring, bugsering og havnelodstjenester.

Omkostningerne er beregnet ud fra listepreiser for skibe, som anløber havnen en enkelt gang. Analysen tager derfor hverken hensyn til officielle rabatter eller individuelt aftalte rabatter, som typisk forekommer med redere med faste og hyppige anløb. Hertil kommer, at nogle skibe (fx større tankskibe, containerskibe og RoRo-skibe) i praksis kun kan anløbe ganske få danske havne. Analyseresultaterne må derfor tages med forbehold. Det gælder både i relation til forskellene mellem havnene, og hvad angår andelen af de enkelte omkostningselementer.

Analysen viser relative store forskelle mellem havnene i de samlede omkostninger ved anløb af samme type skib. Forskellen i de samlede omkostninger mellem den billigste og dyreste havn er mellem 20 pct. og over 100 pct. afhængig af skibstype.

Der er en tendens til, at de samlede omkostninger er højest i de havne, som har elementer af beliggenhedsmonopol. Der er endvidere eksempler på, at de officielle takster er ret ens for havne for havne med relativt tæt geografisk beliggenhed og ensartede aktiviteter.

Analysen viser endvidere, at de forskellige omkostningselementer vejer forskelligt afhængigt af skibstype. Havneafgifternes andel af de samlede omkostninger er størst for tankskibe (75 pct. til godt 90 pct.). Havnevirkomhedernes (stevedoring og skibsmægling) andel af de samlede omkostninger er størst for containerskibe (godt 50 pct.).

Udenlandske havne

Som nævnt i afsnit 1 er konkurrenceevnen i forhold til udenlandske havne et væsentligt perspektiv for muligheden for vækst i danske havne. Det er derfor forsøgt at inddrage et mindre antal udenlandske havne i analysen. Disse omfatter havne i Norge, Sverige (herunder Gøteborg og Helsingborg havne) samt tre tyske havne (Lübeck, Kiel og Hamborg havne).

Det har ikke reelt været muligt at foretage en reel sammenligning af danske og udenlandske havne, hvad angår takster og samlede omkostninger ved anløb af bestemte typer skibe på grund af, at der ikke findes et relevant datasammenligningsgrundlag.

Nedenfor anføres en række strukturelle forhold ved de undersøgte udenlandske havne.

De udenlandske trafikhavne er kommunalt ejede ligesom hovedparten af de danske. Men de udenlandske havne er mindre regulerede end de danske. Det er således almindeligt, at svenske havne har egen stevedorevirksomhed og slæbebådsvirksomhed. De tre tyske havne har egne havneoperatører i selvstændige selskaber, som opererer på linie med private operatører i havnen.

9 ud af 32 svenske havne havde negative regnskabsresultater. 8 underskudsgivende havne har udover havnedrift dog også haft andre aktiviteter.

Generelt er de nævnte udenlandske havne større end de danske havne. Gøteborg, Lübeck og Hamborg havne er betydeligt større end den største danske havn (Fredericia Havn).

I Hamborg Havn er der 18 aktive operatører (havnevirksomheder), herunder 1 ejet af bystaten Hamborg, som også ejer havnen. Ca. 85 pct. af havnens indtægter fra skibsafgifter kommer fra containergods, RoRo-gods samt færger. Den overvejende del af den internationale trafik med containere til og fra Danmark benytter Hamborg Havn.

Sammenfatning af analyseresultaterne

På grundlag af analyserne kan der peges på en række overordnede forhold, som synes at have en positiv betydning for vækst i havnene.

En række færgehavne har haft vækst og samtidig gunstige regnskabsresultater. Ligeledes har nogle store havne formået at opnå øget omsætning af særlige godstyper så som containergods, der er et markedsområde i generel vækst.

For færgehavnene synes beliggenheden at være den afgørende faktor. For en række andre havne synes flere forhold i forening at spille en rolle for mulighederne for vækst. Navnlig størrelse synes at være betydningsfuld. Men også specialisering i bestemte godstyper og transportformer kan have betydning for vækstmulighederne. Endelig synes en vis bredde i indtægtskilderne at kunne give et gunstigt udgangspunkt for vækst.

Undersøgelsen viser, at udenlandske havne, som står i et konkurrenceforhold til danske havne, har betydelig større godsomsætning. Herunder specielt en større omsætning af multimodale godstyper som containergods og RoRo-gods, som spiller en særlig rolle i den internationale konkurrence om transport af gods. De udenlandske havne har desuden større frihed til at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester, som ligger ud over den snævre havnedrift. Endelig har de store udenlandske havne flere operatører i den enkelte havn.

Størrelse har betydning af flere grunde. Det er nødvendigt, at en havn har en vis størrelse for at kunne håndtere en række godstransporttyper, som i dag er i generel vækst inden for søtransport, fx containertransport og RoRo transport. Det skyldes, at disse transportformer stiller særlige krav til forskellige anlægsfaciliteter og serviceformer. Men samtidig vil netop disse transportformer (ligesom færgetransport) i stor udstrækning kunne foregå som linietrafik med faste ruter. Dette forhold giver bedre muligheder for planlægning og omkostningsminimering. Denne opgave vil yderligere blive styrket, hvis havnen har gode muligheder for at disponere sin arbejdskraft mellem flere forskellige ydelser. Størrelse betyder endvidere, at der bliver bedre muligheder for konkurrence mellem forskellige operatører.

Analyseresultaterne synes således at pege på, at vækst i den danske havnesektor forudsætter, at det fremtidige havnelandskab i Danmark kommer til at bestå af færre men større havne. De store havne skal kunne ud-

vikle effektivitet og dermed større konkurrencekraft i forhold til udenlandske havne og landtransport gennem:

- høj grad af specialisering i bestemte transportformer og godstyper
- udnyttelse af stordriftsfordele og bedre kapacitetsudnyttelse
- bedre muligheder for konkurrence inden for havnen mellem flere operatører

Appendiks

Havne i transportkæden

Havne kan betragtes som omladepunkter for gods og personer i transportkæder, hvori søtransport indgår.

Gods *ankommer til og forlader* en havn på en af tre måder:

- På skib
- På lastbil
- På jernbanegodsvogne

Skibstrafikken styres af rederier, linieagenter og skibsmæglere.

Lastbiltrafikken styres af vognmænd og speditører m.v.

Banetrafikken styres af baneoperatører og speditører m.v.

Havnefunktionerne omfatter:

- Drift af kajer, pakhuse, kraner og lignende
- Havnerelateret operatørvirksomhed, herunder godshåndtering til og fra skibe, lastbiler og jernbane (stevedoring), der foretages af gods- og terminaloperatører på havnen
- Skibsrelaterede hjælpetjenester, fx lodsning, bugsering og trosseføring i forbindelse med skibstrafikken

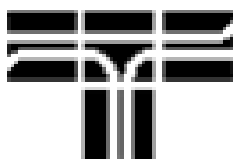
I tilknytning til havnen kan der endvidere være en lang række servicefunktioner så som skibsprovianteering, containerreparation samt reparation af udstyr på skibe og materiel på havnen m.v.

De forskellige funktioner i havnen kan dels varetages af havnen selv (fx investeringer i og drift af kajenlæg, pakhuse og kraner), dels af havnevirksomheder (fx stevedorevirksomheder og skibsmæglere) og specielle virksomheder (fx bugseringsvirksomheder og lodsvirksomheder) samt vognmandsvirksomheder m.v.

Havnens muligheder for selv at varetage de forskellige havnefunktioner afhænger bl.a. af havnens organisationsform.

Økonomi- og takstanalyse af danske havne

**TetraPlan og
Institut for Transportstudier**



August 2005

Indholdsfortegnelse

1	
Forord.....	5
Nogle sammenfattende betragtninger på havnestudiet	7
Organisationsform.....	8
Regnskabsoplysninger	9
Takster.....	11
Sammenligning af havnetyper	13
Havnevirksomheder	14
Udenlandske havne	15
1 Indledning.....	16
1.1 Baggrund.....	16
1.2 Udviklingen i transportmønstret	17
1.3 Krav til havnene	18
1.4 Konflikt mellem byområder og havne	19
1.5 Samspil med vej- og banenettet	19
1.6 Havnenes konkurrencemæssige situation	20
1.7 Havnenes rammebetingelser	22
2 Analyser	24
2.1 Tilrettelæggelse.....	24
3 Havnene er forskellige	26
3.1 Havnenes udvikling.....	26
3.2 De største havnes organisation, størrelse og funktion.....	26
4 Overordnet økonomibeskrivelse for de store danske havne	31
5 Regnskabsanalyse af de større havne.....	33
5.1 Regnskabsanalyse af større havne.....	33
6 Takster.....	46
6.1 Takster ifølge takstbladene	46
6.2 Skibs- og vareafgifters andel af havnenes indtægter og betydning for indtægtsdannelsen	55
6.3 Modelskibe.....	57
7 Havneservices	64
7.1 ”Grandfather rights” i havneloven	64
7.2 Skibs- og havnerelaterede virksomheder	66
7.3 Skibsmæglere	69
7.4 Lodsning og bugsering.....	73
8 Udenlandske havne	77
Bilag 1 Metodebilag.....	83
1.1 Indsamling af materiale fra de større havne.....	83
1.2 Indsamling af materiale fra de mindre havne.....	87
Bilag 2 Beregning af priser for lodsning.....	88
Bilag 3 De mindre havne	89
Bilag 4 Ordliste	90

Forord

Nærværende analyser indgår som led i en række analyser af havne, der samlet skal give et overordnet billede af de nuværende forhold i den danske erhvervsmæssige havnesektor.

Projektet er iværksat af Transport- og Energiministeriet, Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen i fællesskab. Baggrunden for projektet er et ønske om at identificere konkurrenceevnen i den danske havnesektor set for havnene og for havnevirksomhederne under et som udgangspunkt for formuleringen af en fremtidig vækststrategi for havne.

I nedenstående delrapport er redegjort for en række indtægts- og prisanalyser af større danske havne. Formålet har været at fokusere på havne- og havnevirksomhedernes økonomi med det formål at få afdækket ligheder og forskelle mellem havnene samt om mulig at få klarlagt en række styrker og svagheder set i et fremtidsperspektiv.

Allerede på dette sted er det vigtigt at gøre sig klart, at havnene er forskellige. Forskellen dækker ikke kun over størrelsen, men i nok så høj grad over, hvilke funktioner den enkelte havn udfører, herunder hvilke typer af kunder, som står i centrum for virksomheden. Med kunder skal her især forstås forskellige typer af skibe medførende forskellige typer gods, som hver for sig stiller krav til havnens fysiske formåen, dens materiel samt til de servicevirksomheder, der er knyttet til den enkelte havn.

Kravene til transport vokser, og da havnene udgør en uhyre vigtig del af den samlede transportkæde for søtransporten, er det af afgørende betydning, at de kan honorere de krav, kunderne stiller. Kan kravene ikke opfyldes, kan kunden i mange tilfælde vælge en anden havn, en anden transportløsning, eller måske helt opgive transporten.

Krav til en samlet forøget effektivitet sætter naturligvis også havnene under pres. En måde at imødekomme kravene på er gennem specialisering eller organisatoriske tilpasninger, det sidste i form af omdannelse af organisationsformen eller gennem et mere eller mindre formaliseret samarbejde med andre havne. Et konkret eksempel på det første er dannelsen af CMP som et fælles selskab, mens samarbejdet mellem Århus havn og Gøteborg havne er mere netværksagtigt, ADP er et eksempel på et fælles selskab for flere danske havne.

Specialiseringen har i mange år peget mod en høj grad af fokusering på de multimodale transportere, som har haft stor fremgang såvel til søs som til lands. Det må dog erkendes, at de containeriserede godsmængder målt i tons stadig er meget små sammenholdt med de øvrige mængder, og at en fortsat vækst i containertransporterne kun vil rykke marginalt ved dette billede. Også på sigt vil der derfor nok kun være plads til et meget beskedent antal store containerhavne i Danmark.

Den traditionelle ”opgavebrede” havn vil derfor fortsat være den mest udbredte, dog med nogen fokusering på specialer såsom færgetrafik, tørbulk, olie eller andet. Samarbejdet med kunderne og samspillet med de øvrige transportformer parret med den fysiske beliggenhed og kompetencer, vil være af afgørende betydning for den enkelte havns udvikling. Hertil skal lægges den stigende internationale arbejdsdeling, som i sig selv giver anledning til øget transport, og dermed yderligere sætter fokus på det effektive skib og på den infrastruktur skibet skal benytte sig af for at udfylde sin plads i værdikæden. Og specifikt kædeperspektivet

er vigtigt, idet havnen qua sin ageren er med til at sikre den effektive transportløsning. Den enkelte havn har således konkurrenceflader til både landtransport og søtransport via andre havne.

Konkurrencen for den enkelte havn kan til tider være svær at få øje på, og vil i en række tilfælde skulle søges i omkringliggende inden - og udenlandske havne. Derfor er det også vigtigt at se på samarbejds- såvel som konkurrenceflader i forhold til havne i bl.a. Sverige og Tyskland, og være konkurrencedygtige i forhold her- til.

Større kendskab til egne styrker og svagheder på det økonomiske og kompetencemæssige område vil derfor være i fokus. Det er derfor af stor vigtighed at kende sig selv set i forhold til konkurrenterne.

Nogle sammenfattende betragtninger på havnestudiet

Nærværende undersøgelse af danske havne og havnevirksomheder har haft som formål at tegne et billede af danske havnes indbyrdes konkurrenceevne samt havnenes konkurrencekraft i sammenligning med udenlandske havne, med henblik på om muligt at indkredse nogle udviklings- og satsningsområder for danske havne.

Havnene spiller en vigtig rolle i det samlede transportsystem, og velfungerende havne sammen med gode forbindelser til det øvrige transportnet er derfor vigtigt for Danmarks økonomi. Havnenes økonomi og organisering og rammebetingelserne for deres udvikling er derfor af stor betydning.

En analyse af havnenes økonomi og takststruktur griber dybt ned i havnenes indbyrdes konkurrencevilkår. En stor del af oplysningerne er derfor ikke offentligt tilgængelige og bliver af havnene opfattet som fortrolige og er omkranset med en sådan grad af konfidentialitet, at det i praksis er umuligt at få tilgang til disse oplysninger.

I undersøgelsen har vi ikke af mindst af ovennævnte årsager derfor bestræbt os på at fokusere på de officielle/tilgængelige oplysninger, hvilket i praksis betyder officielle regnskabsinformationer samt listepriser for diverse ydelser. En sammenligning mellem havnene på dette niveau kan give et overordnet billede af deres indbyrdes "over all" performance opgjort på en række traditionelle regnskabsnøgletal (overskudsgrad, afkastningsgrad, soliditet). Og med et lidt dybere blik i mængden af data, fremgår da også en række forklaringer herpå. Men det entydige billede af havne og havnevirksomheder og deres performance kan ikke tegnes ud fra dette materiale.

En helt afgørende forklaring på dette skal henføres til den markedsmæssige situation havnene er underlagt og som i mange situationer betyder, at den officielle listeprijs (hvor en sådan kan findes), på ingen måde er udtryk for den reelle betaling kunderne betaler for ydelserne i havnen. Og lad det straks være slået fast, at det er endog ganske betydelige, individuelle rabatter, der her refereres til. I undersøgelsen er det derfor forsøgt at gennemføre vurderinger af størrelsen af disse rabatter, men det har med al tydelighed vist sig svært i praksis at afspejle de rabatter, der eksempelvis gives på vareafgiften i havnen, idet der her er tale om et endog meget sammensat system, med til tider meget forskellige satser mellem de forskellige varetyper, som i praksis umuliggør mere gennemsnitsbaserede sammenligninger. Og drages udenlandske havne ind i opstillingen, øges kompleksiteten mangefold, hvilket i praksis umuliggør sammenligninger (selvom de – naturligvis - er blevet forsøgt i nærværende undersøgelse).

De krystalklare og entydige generelle konklusioner er derfor ikke resultatet af dette studie. Snarere er resultatet en række interessante "findings" af hvilke en del har en klar "stand alone" karakter (det gælder eksempelvis resultaterne af nøgletalsanalyserne), mens andre med al tydelighed peger på behovet for yderligere undersøgelser (eksempelvis spørgsmålene om rabatter og de samarbejds-mæssige relationer mellem havnen og havnevirksomhederne).

Som et supplement er gennemført en analyse af de konkrete omkostninger forbundet med håndteringen af forskellige typer af skibe i de enkelte havne. Også ved disse opstillinger har det været nødvendigt at anvende

listepriser, men det indsamlede materiale giver dog et billede såvel af gennemsnittet som variationerne omkring dette.

I bilag 4 er desuden en ordliste med forklaringer af ord indenfor transportuniverset.

Organisationsform

Tablet 1 De 21 havnes organisationsform, medlemsorganisation og godsomsætning

	Styre- form 1)	Medlems- organisation 2)	Godsomsætning 1000 tons				Udvikling 2000 - 2003
			2003	2002	2001	2000	
Fredericia Havn	KAS	DH	16.513	16.585	15.763	16.172	2%
Århus Havn	KS	DH	9.983	9.621	9.980	9.847	1%
Københavns Havn	SAS	DH	6.769	5.996	6.688	8.223	-18%
Helsingør Havn inkl. Scandlines færgeleje	S/ * PAS 3)		4.237	4.432	4.519	5.237	-19%
Rødby Færgehavn	PAS-M 3)		4.632	4.563	4.504	4.550	2%
Esbjerg Havn	KS	DH	4.119	3.875	4.075	3.548	16%
Kalundborg Havn	KS	DH	3.514	3.512	3.189	3.158	11%
Frederikshavn Havn	KS	DH	2.913	2.980	2.841	2.830	3%
Aalborg Havn	KAS	DH	2.756	2.652	2.581	2.282	21%
Odense Havn	KS	DH	1.930	1.960	1.563	1.617	19%
Rønne Havn	KS	DH	1.414	1.265	1.233	1.124	26%
Kolding Havn	KS	DH	1.097	1.035	1.092	1.286	-15%
Aabenraa Havn	KS	DH	1.333	1.266	1.079	1.188	12%
Gedser Havn	PAS-M 3)		1.111	1.032	1.013	868	28%
Grenå Havn	KAS	DH	1.024	1.098	882	770	33%
Hirtshals Havn	KS	DH	1.186	1.060	874	979	21%
Randers Havn	KS	DH	883	839	800	997	-11%
Køge Havn	KS	DH	1.362	1.008	761	777	75%
Vejle Havn	KS		836	905	755	856	-2%
Thyborøn Havn	KS	DH	705	841	671	376	88%
Horsens Havn	KAS	DH	-	540	477	484	-
<i>De 21 havne</i>			<i>68.317</i>	<i>67.065</i>	<i>65.340</i>	<i>67.169</i>	<i>2%</i>
Alle havne			103.954	94.283	93.972	96.532	8%
De 21 havnes andel af alle			66% (4)	71%	70%	70%	

Kilde Statistiske Efterretninger 2003, nr. 17 samt 2004, nr. 15

1) KS = Kommunal Selvstyrehavn

KAS = Kommunalt ejet aktieselskabshavn

PAS = Privatejet aktieselskab (-M = modtagepligt)

SAS = Statsligt ejet aktieselskab

S = Statsejet havn * Nu overgået til kommunalt ejerskab

2) DH= Danske havne, 3) = Ejers af Scandlines, 4) Ekskl. Horsens

Analyserne har taget deres udgangspunkt i de 27 danske havne med den største godsomsætning. I praksis er analysen blevet reduceret til de i teksten anførte 21 havne, idet en række organisatoriske forhold samt forhold i relation til typen af godsomsætning har medført, at det kun med relevans var muligt at inddrage de her nævnte 21 havne. Af disse har det pga. manglende data og organisatoriske forhold været nødvendigt at udelade 2 (Helsingør og Vejle), hvorfor hovedundersøgelsen er blevet gennemført på 19 havne.

Regnskabsoplysninger

Nedenfor er gengivet et lille antal tabeller og illustrationer, som på det overordnede niveau sammenfatter en række af de vigtigste resultater.

Tabel 2 Indtjeningsforhold

Mio kr	2000	2001	2002	2003
Indtægter i alt	739	1.253	1.287	1.347
Heraf ordinær indtægt	721	1.223	1.257	1.302
Heraf i øvrigt	18	30	30	45
Ordinært resultat	184	233	250	255

Anm: Denne og de følgende tabeller vedr. regnskabsforhold er baseret på 19 havne

Tabel 2 viser en jævn vækst i de samlede indtægter i perioden fra 2001 til 2003 på 7.5 % i løbende priser, mens det ordinære resultat for samme periode steg med 9.4 %, hvilket indikerer en vis forbedret evne til at tjene penge i havnene. Regnskaberne for år 2000 er fra før sidste havnelovs revision, og derfor opgjort efter andre principper. Tallene for år 2000 er derfor ikke helt sammenlignelige med de efterfølgende år.

Tabel 3 Omsætningsforhold

Omsætningsforhold	2000	2001	2002	2003
Omsætning i alt i mio kr.	721	1223	1257	1302
Heraf skibsafgifter	20%	18%	17%	18%
Heraf vareafgifter	36%	31%	30%	30%
Heraf suprastruktur	10%	17%	18%	18%
Heraf arealleje havnerelateret	21%	20%	20%	20%
Andet havnerelateret	12%	14%	14%	13%
Andet, ej havnerelateret	0,5%	0,5%	0,8%	0,9%

Tabel 3 viser den procentuelle fordeling af indtægter på hovedposter. Der er tale om vejet gennemsnit her og i de følgende beregninger. Vareafgifterne udgør samlet den største omsætningspost. I nogen afstand hertil ligger de havnerelaterede indtægter fra arealleje, hvorefter følger indtægterne for skibsafgifterne og suprastrukturen, der under hensyntagen til en ikke fuldstændig symmetrisk indberetning hos havnene må siges at ligge på fuldstændig samme niveau. Ses der igen på perioden fra 2001- 2003 er billedet kendetegnet ved en meget høj grad af stabilitet for havnene under ét.

Tabel 4 Aktiver/Egenkapital

Kapitalforhold	2000	2001	2002	2003
Aktiver i mio kr.	3400	4404	4654	4947
Soliditetsgrad	51%	52%	53%	54%

I perioden fra 2001 til 2003 er havnenes aktiver steget med godt 12 % i løbende priser, mens soliditetsgraden er vokset med 4 %. Samtidig er det dog værd at hæfte sig ved den meget høje soliditetsgrad på mere end 50 %, jf. tabel 4.

Tabel 4a Årlig investering 2003

Mio kr	Antal havne
>100 mio kr	0
50-100 mio kr	1
25-50 mio kr	1
15-25 mio kr	3
10-15 mio kr	4
<10 mio kr	8

Tabel 4a viser investeringsomfanget fordelt i intervaller på havnene i år 2003. De tre havne med den største godsomsætning er også de havne som set under et havde det største investeringsomfang i år 2003. Ligeledes lå en overvejende del af havnene med færgedrift og omsætning af containere blandt havnene med et investeringsomfang på mere end 10 mio kroner. Og blandt havnene med et investeringsomfang på < 10 mio kroner befandt sig 3 havne organiseret som kommunale aktieselskaber.

Tabel 5 Omsætning (ordinær indtægt)

Mio kr	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	45,0	101,5	12,1
2001	64,3	162,7	12,4
2002	66,2	164,5	14,0
2003	68,5	174,3	14,4

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor omsætningen fremgår

Tabel 5 viser i oversigtsform den samlede omsætning i havnene (opgjort som ordinær indtægt, dvs. eksklusiv finansielle indtægter), opgjort som samlet gennemsnit og som øvre og nedre kvartil. Den øvre kvartil dækker de 25 % af virksomhederne med den største omsætning og den nedre tilsvarende de 25 % af virksomhederne med den laveste omsætning. Tabellen viser en ganske pæn spredning, idet nedre kvartil udgør ca. 20 % af gennemsnittet, mens øvre kvartil udgør 255 % af gennemsnittet.

Tabel 6 Overskudsgrad

	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	27,3%	35,4%	14,5%
2001	19,1%	36,9%	0,0%
2002	19,9%	47,3%	1,8%
2003	19,6%	35,5%	4,6%

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

Tabel 6 viser en overskudsgrad på knap 20% i årene 2001-2003, regnskabsprincipperne var som tidligere nævnt anderledes i 2000, hvorfor dette tal ikke direkte kan sammenlignes med de senere år. Overskudsgraden er høj i havnene i den øvre kvartil (35-50%), mens den er meget lav i havnene i den nedre kvartil (0-5% i årene 2001-2003).

Det bagvedliggende materiale viser, at specielt færgenhavnene og/ eller fiskerihavne er en meget god forretning, med overskudsgrader på helt op til knap 56 % (2003 tal). Men også mere traditionelle havne med en langt mindre godsomsætning kan opvise overskudsgrader på ca. 12 %. Havne der set i relation til havnens samlede omsætning har en betydende omsætning af containergods (dvs. ca. 10 % godsomsætningen målt i tons eller derover), ses som hovedregel ligeledes at befinde sig i den bedre ende af skalaen. Der er som nævnt tale om vejet gennemsnit.

Tabel 7 Afkastningsgrad

	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	4,7%	15,3%	2,7%
2001	4,7%	13,3%	-0,3%
2002	4,8%	15,3%	1,9%
2003	4,6%	12,6%	0,5%

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

Tabel 7 viser, at afkastgraden har ligget på omkring 4,7% i alle de analyserede år, idet den har været væsentligt højere for nogle havne, og meget lav for de havne der har klaret sig dårligst.

En nærmere analyse af de bagvedliggende tal viser, at der er en vis historik i tallene eksempelvis betinget af og bundet til de omstillingsprocesser, havnene har været inde i, ligesom havne med ældre (og dermed nedskrevne) kapitalapparater evt. i kombination med mindre værdifulde landarealer, klarer sig relativt godt. Og netop her udmærker færgehavnene sig for en gangs skyld, ved ikke at udvise ekstremt gode resultater (men stadig gode), hvilket eksempelvis kan henføres til store aktivmasser i form af landarealer og havneanlæg (infrastruktur), mens investeringer i suprastruktur i disse havne må anses for at være mere beskedne.

Tabel 8 Soliditet

	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	51,1%	95,4%	18,4%
2001	52,3%	93,6%	12,0%
2002	53,5%	86,0%	22,6%
2003	53,7%	85,3%	25,7%

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

Tabel 8 viser i mere detaljeret form soliditetsgraden i havnene. I gennemsnittet er den med mere end 50 % meget god, men samtidig ses en ganske markant spredning mellem havnene i det øvre og nedre kvartil. Det er dog positivt bemærkelsesværdigt, at specielt havnene i det nedre kvartil har forbedret den gennemsnitlige soliditetsgrad markant i perioden 2001 til 2003.

Takster

For de havne - som har oplyst anløbspriser - er den gennemsnitlige skibsafgift pr anløb pr BT i 2004 vist i tabel 9. Afgiften for større skibe generelt er i gennemsnit 2,67 kr i 2004 og for tankskibe 2,60 kr. Der er betydelige forskelle i skibsafgifternes størrelse mellem havnene.

Skibe der anløber havnen regelmæssigt får ret store rabatter, enten som tilbagebetaling eller ved at betale en afgift pr måned. I tabel 9 er vist den gennemsnitlige skibsafgift med og uden rabat ved betaling henholdsvis pr anløb og pr måned. Skibsafgiften er beregnet som gennemsnit for de havne, der har oplyst takster.

Tabel 9 Skibsafgifter - kroner pr bruttotonnage (BT)

Kr	Generel pr. anløb	Olietank pr. anløb	Tørbulk pr. anløb	Container- skib pr. anløb	Ro/Ro pr. måned	Stykgods pr. måned
Uden rabat	2,67	2,60	2,67	2,67	11,45	13,01
Med rabat	0,91	1,31	1,41	0,99	7,10	9,12

Den faktiske betaling pr bruttotonnage (BT) er ifølge havnenes regnskaber 48% lavere end den generelle takst pr anløb i takstbladet med et spænd på mellem 0% og 95% for de enkelte havne. I en havne er den faktiske betaling højere end den generelle skibsafgift. Forskellen skyldes først og fremmest officielle faste rabatter for skibe, som regelmæssigt anløber havnen, i form af tilbagebetaling af en del af afgiften eller i form af betaling af afgift pr måned samt af individuelt forhandlede rabatter. Forskellen er ikke overraskende generelt størst i færgehavne og havne med mange lineskibe og mindst i havne med en stor andel af trampfart, og dermed en lavere anløbsfrekvens for det enkelte skib.

I tabel 10 er vist den gennemsnitlige vareafgift pr. ton. Vareafgiften varierer ret meget efter varens værdi, så højværdivarer som f.eks. olie, færgegods og containere har en noget højere afgift end f.eks. bulkods. Det afspejler utvivlsomt "varernes evne" til at betale de højere afgifter.

Tabel 10 Vareafgifter pr tons, gennemsnit for havne med oplysninger 2004

	Generel vareafgift	Foderstof mv.	Sten, kalk	Olie
Kr pr tons	13,50	8,38	4,28	13,44

	Færgegods	Container pr. TEU/FEU	Container pr ton	Trailer/lastbil med hænger	Nye personbiler	Passagerer	Personbil på færge
Kr pr tons/enhed	11,08	131,93	11,49	131,68	11,16	7,96	12,88

Vareafgifterne varierer også blandt havnene, men ikke så meget som skibsafgifterne. Desuden gives der efter det oplyste generelt ikke rabatter på vareafgifterne.

Der er opstillet en række modelskibe, dvs. en bestemt størrelse skib med en bestemt last. Havnene er bedt om at oplyse, hvad omkostningen ved anløb med de forskellige modelskibe er. Svarene er vist i tabel 12.

Tabel 11 Gennemsnitlige omkostninger for modelskibe i 2004, kr

Tankskibe og tørbulkskibe	Tank a 3.033 BT	Tank b 7.285 BT	Tank c 43.046 BT	Tørbulk a 1.957 BT	Tørbulk b 18.108 BT
Omkostning kr	70.068	173.899	1.153.469	72.706	410.484
Kr pr tons vare	19	18	15	28	24
Kr pr BT	23	24	27	37	23

Containerskibe, Ro/RO og stykgods-skibe	Container a 3.790 BT	Container b 9.151 BT	Ro/Ro a 21.154 BT	Ro/Ro b 32.289 BT	Stykgods a 730 BT	Stykgods b 4.600 BT
Omkostning kr	169.943	452.158	97.709	212.643	28.916	215.596
Kr pr tons vare	56	54	94	38	53	33
Kr pr BT	45	49	5	7	40	47

Der er endog meget store forskelle på, hvad et skib betaler samlet ved anløb af en havn. Inden for samme skibstype gælder, at desto større skibet er, desto mindre er den samlede omkostning pr ton gods. Ses i forhold til skibsstørrelse gælder hovedsagligt, at omkostningen pr bruttotonnage vokser med stigende BT.

Der er også en væsentlig spredning i omkostningerne for den enkelte modelskibstype mellem de forskellige havne. Igen skal huskes, at der er tale om takster uden rabatter, hvilket betyder, at skibene i praksis hyppigt

betaler mindre end det fremgår af tabellen, samt at rabatten vil være meget forskellig i forskellige havne. Baggrundsmaterialet viser, at forskellen i omkostninger mellem den dyreste og den billigste havne for den enkelte modelskibstype er mellem 20 og 56%. Der er ikke noget entydigt billede af, hvilke havne, der er dyrest og hvilke, der er billigst. Dog er 1 havn billigst for 5 af de 11 typer modelskibe, mens 1 havn er dyrest for 4 af de 11 typer.

Dagens situation med få store danske containerhavne i kombination med en koncentration af trafikken på få rederier betyder desuden, at der er basis for en udstrakt brug af individuelt forhandlede priser. Nogle havne er derfor meget tæt samarbejde med enkelte rederier og omvendt, hvilket eksempelvis ses i forholdet mellem færge-selskaberne og færgehavnene.

Sammenligning af havnetyper

En forsigtig sammenligning mellem grupperne af kommunale selvstyrehavne uden (KS) og med såkaldte ”grandfather rights” (GF), kommunale aktieselskabshavne (AS) og overvejende færgehavne (FH) på en række nøgletal fremgår af nedennævnte tabel, idet Århus havn er valgt som repræsentant for ”Grandfather rights” havne med indeks 100.

Tabel 12 Indekseret sammenligning i nøgletal mellem forskellige havnetyper Indeks 2000-2003

Havnetype (se nedenfor)	KS	AS	GF	FH
Omsætning pr. ansat	81	84	100	160
Overskud pr. ansat	58	48	100	237
Årlig investering	8	30	100	11
Skibsafgifter pr. BT	528	549	100	50
Vareafgifter pr ton	154	102	100	125 ¹⁾
Øvrige indtægter andel af total indtægt	69	82	100	112 ²⁾
Afkastningsgrad	145	85	100	212
Soliditetsgrad	135	144	100	143

¹⁾ Inkluderer bl.a. passager- og bilafgifter i visse havne

²⁾ Inkluderer bl.a. fisk i visse havne

Havnetype: KS = Kommunal selvstyrehavn

AS = Kommunal aktieselskabshavn

GF = Havne med flest ”grandfather rights”

FH = Overvejende færgehavn efter indtægt

Tabellen giver ikke noget entydigt billede af ligheder og forskelle mellem havne med grandfather rights og de øvrige havne. De meget markante forskelle i skibsafgifter mellem den valgte havn med flest ”grandfather rights” og specielt kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavnene skal tolkes med varsomhed, og kan i høj grad henføres til forskelle i varetyper mere end til reelle forskelle i prisniveauet. Mest tydeligt er nok igen færgehavnenes økonomisk generelt stærke position, hvor især den relativt klare sammenhæng mellem et lavt investeringsniveau og afkastningsgraden er markant. Men også omsætning og overskud pr ansat er i høj.

Havnevirksomheder

Tabel 13 Nøgletal for havnevirksomheder (stevedoring)

	Omsætning kr. pr. ansat	Resultat kr. pr. ansat
1999	894.533	13.631
2000	878.240	24.767
2001	940.483	19.207
2002	1.364.203	31.798
2003	1.211.817	21.686

Tabel 13 viser, at både omsætning pr. ansat og resultat pr. ansat for stevedorevirksomheder er steget i perioden 1999-2003.

Stevedoreomkostningernes andel af de samlede anløbsomkostninger varierer betydeligt fra skibstype til skibstype. For tankskibe vil der typisk ikke være en stevedoreomkostning, mens omkostningen for tørbulkskibe ofte ligger på mellem 25% og 30% af de samlede omkostninger, svarende til omkring 5 – 10 kr. per bruttotonnage. For containerskibene udgør stevedoreomkostningen, der stort set udelukkende består af terminalhåndtering, mellem 40% og 45% af anløbsomkostningerne svarende til 20-25 kr. pr. bruttotonnage. For Ro/Ro skibene er stevedoreomkostningerne lavest, hvilket kan henføres til karakteren og mængden af arbejdet.

Tabel 14 Nøgletal for mæglervirksomheder

År	Omsætning kr. pr. ansat	Resultat kr. pr. ansat
1999	1.316.420	41.180
2000	1.562.598	32.310
2001	1.569.403	43.560
2002	3.466.190	75.728
2003	2.512.475	91.929

Tabel 14 viser, at både omsætning pr. ansat og resultat pr. ansat for skibsmæglervirksomheder er steget i perioden 1999-2003.

Klaringsomkostningen sker i en helt fri prisdannelse, men ligger typisk i området fra nogle få procent til op til 15% af de samlede anløbsomkostninger. Analysen har således ikke kunne skabe et entydigt billede af denne prisudvikling, der som nævnt er afhængig af markedet i form af udbud og efterspørgsel samt almindeligt godt købmandskab. Klareringsomkostningen for større skibe ligger i et spænd fra 0,40 kr. per BT til 2,36 kr. per BT. Omkostningen pr BT er typisk omvendt proportional med skibets størrelse. En anden observation er, at containerskibe forholdsvis ligger i den høje ende af klareringsprisen per BT, mens Ro/Ro skibe modsætningsvis ligger forholdsvis lavt

Udenlandske havne

Tabel 15 Samlede omkostninger ved håndtering af skib i havn. DKK 2003.

Omkostningstype	Norsk skib	Dansk skib
Statslige sejladsgebyrer	12.032	
Kommunale havneafgifter	6.131	13.205
Private terminalomkostninger	13.118	19.180
Øvrige anløbsomkostninger	2.804	2.674
I alt	34.084	35.059
Med rabat på på havneafgift		26.261

Anm. Baseret på TØI rapport og egne beregninger

Opstillingen viser, at der som udgangspunkt kun er marginale forskelle mellem danske og norske havne. Indlægges den typiske rabat på anløb i den danske havn, reduceres omkostningen dog betragteligt i Danmark. Det ses af de norske opstillinger, at rabat på anløb i norske havne nok er mere beskedene end tilfældet er for Danmark, men samtidig også mere uigennemsigtig i sin struktur.

I selve rapporten er desuden gennemført en yderligere række sammenligninger mellem danske og udenlandske havne. Som det fremgår af selve rapporten har denne sammenligning yderligere understreget kompleksiteten i havnestrukturen.

1 Indledning

1.1 Baggrund

Multimodale transportløsninger med brug af havne er et stadigt voksende krav hos transportkøberne, idet kombinationen af global sourcing af varer kombineret med kravene om stadig lavere priser stiller krav til såvel prisen som kvaliteten af transportydelse. Stigende trængsel på vejene sætter søtransportens muligheder for at levere just in time i perspektiv, ligesom en række produkter stadig er oplagte at transportere af søvejen. Og selvom de multimodale, containerbaserede løsninger vinder frem, (specielt for de mere værdifulde produkter) er billedet, at langt den overvejende del af det internationale gods til og fra Danmark (målt i tons) transporteres på traditionel vis som bulk - og stykgods, hvor skibet på mange felter har en række oplagte styrkepositioner.

En udfordring for de danske havne har dog været, at de i en række tilfælde vælges fra hos transportørerne til fordel for eksempelvis tyske og svenske havne. Der kendes allerede i dag en række forklaringer på dette, ikke mindst når det gælder transporten af containere, som i nogen tilfælde går med bil til Hamburg havn i stedet for til Århus eller København. Transport med lastbil frem for med feeder - skib er så tilpas konkurrencedygtig (billig), at lastbilen ofte vælges.

Samtidig er der fra politisk hold stor fokus på udviklingen af short - sea koncepter til forsyning af ikke mindst det europæiske marked, idet denne transportform anses for at have en række økonomiske og miljømæssige fordele, samtidig med at søtransporter kan aflaste den i forvejen hårdt pressede vejinfrastruktur.

Short Sea løsninger anses i nogen sammenhænge som mindre konkurrencedygtige. Dette skyldes i mange tilfælde forhold i terminalen (havnen). Problemet er også kendt for transport på landjorden. Skift af transportform og/eller konsolidering af gods nødvendiggør brug af et omladepunkt. Det kan indgå positivt i den samlede værdikæde transporten er en del af, men det vil som hovedregel kræve en forarbejdning af godset eller en konsolidering. En konsolidering af godset bør resultere i reducerede transportomkostninger, enten fordi der vælges en mindre omkostningstung transportform, eller fordi kapacitetsudnyttelsen øges.

Det er dog nødvendigt at veje denne gevinst op mod omkostningen ved selve den fysiske håndtering i havnen. Lidt forsimplet kan man sige, at havnen bryder den horisontale transportkæde gennem en række vertikale manøvrer (losninger og lastninger). Disse vertikale manøvrer er omkostningstunge, tager tid og udsætter per definition godset for en risiko for beskadigelse og forsinkelse. Skal kunden derfor vælge løsninger, der indebærer brug af en havn i situationer, hvor der er valgmulighed mellem flere transportløsninger, skal den nævnte omkostning opvejes af andre fordele i kæden.

I en konkurrencesituation, hvor transportkøberne har mulighed for at vælge, vil de havne, som står stærkest på områderne kvalitet, pris fleksibilitet m.m. blive foretrukket ligesom effektive havne helt generelt vil kunne medvirke til at skærpe interessen blandt transportkøberne for at vælge løsninger, i hvilke søtransport spiller en central rolle.

I mange situationer er havne og mere specifikt havneydelser kendetegnet ved beliggenhedsmonopoler, hvilket dels kan reducere incitamenterne til løbende at forbedre kvaliteten, dels kan medvirke til at holde potentielle brugere borte, idet muligheden for at vælge alternative operatører i praksis ikke er til stede. På grund af den stærke konkurrence om godstransporten mellem de forskellige transportformer er det derfor afgørende, at havnene på alle områder kan levere en effektiv og konkurrencedygtig service, hvis de vil fastholde og tiltrække gods til de transportkæder, hvor skibstransport indgår.

Det er langt fra sikkert, at der kan skabes reel konkurrence mellem havnene og mellem operatører på havnen, men en vurdering af kvaliteten af de tilbudte ydelser vil kunne styrke incitamentet til forbedringer, og måske endda reducere transportkøbernes reservationer overfor brug af disse løsninger. Og på sigt vil en større åbenhed utvivlsomt medvirke til en løbende forbedring af kvaliteten i havnene, og dermed kunne medvirke til at reducere nogle af de monopolagtige bindinger, både hvad angår produktionen af ydelser i de enkelte havne, men også hvad angår kundernes bindinger til bestemte havne.

Tiltag til forbedringer af den ovennævnte karakter kommer ikke af sig selv, og historien viser, at kundernes ønsker og krav næppe heller er nok til drive processen i gang. Den offentlige sektor må derfor medvirke her til gennem til stadighed at have fokus på tilvejebringelse af optimale rammebetingelser for den danske havnesektor. Inden præsentationen af analyseresultaterne vil der nedenfor blive redegjort kort for havnene som en del af en samlet transportkæde samt de nuværende rammebetingelser for de danske havne.

1.2 Udviklingen i transportmønstret

Havnen har i det moderne industrielle samfund en afgørende betydning i forbindelse med den stadig større udveksling af varer, der er et kendetegn ved den globale økonomi. Hel- og halvfabrikata til anvendelse i produktionen og færdige forbrugsgoder im- og eksporteres i stadig større grad end tilfældet var for bare 10 år siden. Et godt eksempel herpå er den meget store mængde af forbrugsgoder, der fremstilles i Asien og som spiller en væsentlig rolle i forbruget i vesten. Der er tale om produkter, der dækker hele spekteret fra simple produkter til den daglige madlavning til produkter med stort indhold af avanceret elektronik.

Den tiltagende specialisering i kombination med hurtig og billig transport, medfører at delkomponenter transporteres over lange afstande mellem flere producenter, som hver forestår en specifik deloperation, inden produktet i færdig tilstand når frem til den endelige aftager. Forudsætningen for denne arbejdsdeling - der har til formål at sikre billige produkter samtidig med at producenten holder den bedst mulige fortjeneste - er mulighederne for at sammensætte det endelige produkt af en række delproduktioner, der sker over store geografiske afstande og langt fra forbrugsstedet. Der kræves derfor en sikker logistisk kontrol over produktions- og værdikæden, så de enkelte bestanddele er til stede på rette tid og sted.

Forudsætningen for den logistiske planlægning og optimering baserer sig på, at den fysiske transport af delkomponenter og færdige varer kan udføres sikkert og til en pris, der ikke gør en alternativ produktion i ”forbrugslandet” interessant.

Transportmiddelkombinationen til disse sammensatte transporter kan være unimodal, dvs. alene bestå af en transportform (som hovedregel lastbil) eller sammensat af flere transportformer. Foregår transporten mellem verdensdele, har skib og fly en række oplagte styrkepositioner, om end som hovedregel indenfor hver sit markedssegment. Flyet vil som hovedregel være rettet mod højværdivarer med krav til endog meget hurtig transport, og i de fleste tilfælde vil der være tale om en konsolidering af enkeltforsendelser i en relativ beskeden størrelse.

Skibet derimod udmærker sig ved sin evne til at transportere store volumener af ganske forskelligartede varetyper over lange afstande til rimelige priser, men med transporttider der på en rejse fra Fjernøsten til Europa skal tælles i uger, f.eks. knap 4 uger i følge Mærsk/Sealands fartplan. Et ganske fintmasket net i kombination med mange afgangspunkter på hoveddestinationerne betyder, at den effektive lead-time er begrænset, og at det derfor er muligt at basere en produktion på disse skibsforbindelser også i de mange tilfælde, hvor

lageret af halvfabrikata og færdigvarer holdes på det lavest mulige niveau bl.a. ud fra et ønske om at minimere omkostningerne. Skibstransporten, herunder brugen af containerskibe til hel - eller halvfærdige produkter, har løbende tilpasset sig de nye krav til indpasning i værdikæden, og kan derfor i dag fremvise et meget konkurrencedygtigt produkt med mulighed for at vælge mellem en række standard- og specialskibe.

1.3 Krav til havnene

Det afgørende for en succesfuld løsning er muligheden for at anløbe en havn, som sikrer en hurtig og effektiv håndtering af skib og gods, så godset uden forsinkelse kan fragtes videre til kunden. Skal havnen derfor være en aktiv del af transporten mellem A og B, må det sikres at godshåndteringen i havnen er optimal. Det er derfor en forudsætning at:

- At der ikke optræder ventetider i forbindelse med skibets anløb og afgang fra havnen, dvs. ophold på red mv. undgå
- Godset skal som hovedregel kunne losses og lastes, så snart skibet ankommer. Det er især af afgørende betydning for skibe i linjetrafik. Ekstra betaling for stevedoreydelser på bl.a. søn - og helligdage kan være belastende for disse håndteringer, og kan resultere i, at skibet vælger andre havne.
- Havnen skal naturligvis tilgodese skib og gods, når de befinder sig i det nautiske miljø i havnen. Men det er ligeledes af afgørende betydning, at håndteringen af godset på land kan gennemføres optimalt, dvs. at oplagringsplads, til- og frakørselsforhold samt den interne logistik på havnen er en integreret del af værdikæden.

Havnene vil fremover med den forventede større efterspørgsel efter transport have mulighed for at spille en langt mere fremtrædende rolle som transportknudepunkter eller centre, ikke mindst som del af den internationale trafik. Følgende danske havne vurderes at have betydning som knudepunkter i relation til den internationale godstransport:

Aalborg Østhavn med Nordjysk Transport Center (NTC)

Århus havn

Esbjerg Havn

Fredericia/Taulov (Kolding)

Lindø Terminalen

Skandinavisk Transportcenter (STC) i Køge, med en samlet organisatorisk enhed omfattende landtransportcenteret og havnen

CMP (Copenhagen Malmo Port)

Færgehavnene Hirtshals, Frederikshavn, Helsingør, Rødby og Gedser. Alle disse havne har en såkaldt port funktion. Betegnelsen port udtrykker, er havnen generelt fungerer som en friktionsfri sluse mellem Danmark og omverdenen for transport af gods, og at godset som hovedregel ikke undergår nogen håndtering i havnen.

Åbenrå og Grenå, som begge er havne med en middelstor godsomsætning og anløb af ro/ro skibe og/eller færger. For Grenå forsøges desuden opretholdt en jernbane-forbindelse med godstransport til - og fra havnen, som bl.a. benyttes som led i transport af aluminium mellem Tønder og Grenå

De nævnte havne har alle mulighed for landværts betjening med både bil og bane, men brugen af jernbane-baserede løsninger for gods er i praksis indstillet for en række af de nævnte havne (Helsingør, Gedser, Rødby og Odense, mens Åbenrå aldrig har været banebetjent).

1.4 Konflikt mellem byområder og havne

Mange havne står overfor store udfordringer, da de af historiske grunde er beliggende i gamle byområder. Det kræver en afklaring af, om havnen fortsat skal have en rolle som trafikhavn eller om den skal overgå til byformål. De afledte gener fra havnen i forbindelse med transport af gods til - og fra havnearealerne skal også afklares. Erfaringerne fra større byer (eksempelvis København og Århus) har vist, at en afklaring af disse forhold kan være positivt medvirkende til at få planerne for fremtidens havn til at falde på plads og sikre udviklingsmuligheder. Det er fx sket med masterplan og tunnelovervejelser i Århus.

Den historiske lokalisering af havnene i byområder betyder, at det i mange tilfælde kan være svært at argumentere imod en ændring af dele af havnearealerne til beboelse eller liberale erhverv, specielt da grunde med beliggenhed tæt ved vand er i endog meget høj kurs. Havneejerne vil derfor i en række situationer skulle træffe beslutning om havnens fremtid, og her vil en SWOT analyse (dvs. en analyse af styrker, svagheder, muligheder og trusler), som både indtænker havneaktiviteter, trafik og alternative anvendelser af havnearealerne kunne være en operationel måde at håndtere alternativerne på. Som eksempler på havne, hvor analyser af de forskellige udviklingsmuligheder har ført til ændringer i arealanvendelsen, kan nævnes Københavns havn, hvor der er sket en klar deling af havnen i en erhvervshavnedel og i en bolig/rekreativ/liberal erhvervsdel. Et lignende projekt er på vej som del af Masterplanen for Århus havn, mens man i Holbæk og Haderslev i praksis har besluttet at nedlægge havneaktiviteterne.

For de erhvervsaktive havne gælder dog fortsat, at der skal være en fokusering på den landsværts infrastruktur for at undgå trafikale overbelastninger, trængsel og deraf afledte problemer.

1.5 Samspil med vej- og banenettet

Kombinationen af voksende national trafik både på gods- og passagersiden i kombination med voksende international trafik også på de mellemlange distancer i Europa stiller krav til vejinfrastrukturen, som den ikke kan indfri. Skal trængselsproblemer undgås, er det nødvendigt at flytte dele af trafikken væk fra vejene. Gods, som skal flyttes over mellemlange og lange afstande, har store potentialer for at blive overflyttet, og banerne vil da også med infrastrukturmæssige udbygninger og tilpasninger kunne løfte dele af en sådan overflytning. Men skibet såvel i form af feederskibe samt skibstransporter, der benytter de indenlandske vandveje, må antages at være den måske allermest oplagte mulighed, idet tonnagen kan fremskaffes og der generelt er plads i den søværts infrastruktur. Der er dog tegn på trængsel i visse europæiske havne.

De danske havnes muligheder for at overtage gods fra de belastede europæiske havne, bør afdækkes eksempelvis med henblik på at tiltrække flere oceangående skibsafgange. Århus havn har i erkendelse af dette indledt et strategisk samarbejde med Göteborg havn med et formål at tiltrække mere oceangående trafik til de to havne, gøre dem til hubs for trafikken til/fra Baltikum og Skandinavien, samt aflaste de hårdt pressede tyske havne²⁷. Det skal tilføjes, at det på skandinavisk plan kun er Århus og Göteborg, der har direkte oceangående containerruter, nemlig den fælles Mærsk rute til Fjernøsten, samt for Göteborg desuden ruter til Canada/USA/Sydamerika.

Der er en voksende erkendelse af nødvendigheden af at sikre den nødvendige landsværts infrastruktur i tilknytning til knudepunktshavnene, så der sikres en transportkæde, hvor omladninger og terminalhåndteringer ikke bliver omkostnings- og tidskrævende på en måde, der forringer søtransporten i konkurrencen med vejtransporten. Havnen skal derfor sammen med sine samarbejdspartnere (havnevirksomheder, mæglere mv.) sikre en effektiv og omkostningseffektiv håndtering på selve havnen, mens udbyderne af landværts infrastruktur er ansvarlig for de nødvendige vej- og baneforbindelser til knudepunktshavnene, så godset hurtigt kan transporteres til- og fra de enkelte havne.

Større anvendelse af feederskibe frem til havne tættere på kunderne, vil i nogen udstrækning kunne begrænse, men ikke fjerne vejtrafikken, ligesom det hele tiden vil være nødvendigt at afveje de drifts- og

²⁷ Se bl.a. Århus havns hjemmeside AAA- HUB samt indlæg i Jyllands Posten 10/01/05

samfundsøkonomiske gevinster og muligheder ved enten at fokusere på et mindre antal store havne med godsvolumener og faciliteter, som muliggør investeringer i effektivt havneudstyr kombineret med et effektivt vejssystem og banesystem, eller et større antal havne beliggende tættere ved kunderne, men med mindre muligheder for en optimering af havne - og landfaciliteterne.

1.6 Havnenes konkurrencemæssige situation

De danske havnes konkurrencemæssige situation indbyrdes og i forhold til nærtliggende havne i udlandet er afgørende for den enkelte havns langsigtede udvikling. Som udgangspunkt er det svært at give generelle svar på, hvad der bestemmer den konkurrencemæssige situation, da konkurrencefladerne er meget sammensatte og stedsbetingede. De ændrer sig desuden over tiden.

Der er konkurrence mellem havnene, men havnenes egen indflydelse på konkurrencesituationen kan variere og vil i nogen tilfælde være begrænset, f.eks. hvis et beliggenhedsmonopol betyder, at en færgerute i praksis kun kan anløbe en bestemt havn.

Havneomkostningerne indgår kun som et delelement i transportkøbers forsøg på optimering af de samlede transportomkostninger. Den enkelte havns konkurrencesituation er således også afhængig af beliggenhed både i relation til mulighederne for effektiv landtransport og effektiv søtransport til og fra havnen i relation til den konkrete transports oprindelses- og bestemmelsessted. Havnen er som nævnt ikke selv ansvarlig for infrastrukturen udenfor havnens område. Hvad angår infrastrukturfaciliteterne knyttet til søtransporten, er det her, at havnen kan disponere. Også her kan der imidlertid være begrænsninger knyttet til naturgivne forhold som fx vanddybde og geografiske forhold ved beliggenheden.

Nogle produkter og skibstyper kræver imidlertid betydelige investeringer i havnens infrastruktur og suprastruktur faciliteter. Lønsomheden af sådanne investeringer forudsætter derfor, at havnen har en berettiget forventning om at kunne tiltrække en tilstrækkelig mængde af det pågældende gods – og skibstyper.

Den enkelte havns muligheder for på kort sig at forbedre sin konkurrenceevne ved at reducere anløbs- og håndteringsomkostninger er derfor i betydelig grad knyttet til specifikke produkter og skibstyper, som kan udnytte den enkelte havns karakteristika. I lidt skematisk form kan billedet af konkurrencefladerne for de danske havne tegnes på følgende måde:

- Færge/Ro -Ro havnene er specielt for trafik på mellemlange og lange destinationer stærkt konkurrenceudsat, hvilket eksempelvis kan ses på udviklingen hos en række nordjyske færgehavne.

Det er en forudsætning, at havnen kan tilbyde de nødvendige faciliteter i form af færgelejer og oplagrings/opmarchplads for at et skift kan komme på tale for rederierne. Anlæg af disse faciliteter er dog langt mindre omkostningstunge end eksempelvis anskaffelse af en ship to shore (STS) kran samt hjælpemaskiner til brug ved containerhåndtering.

- Containertrafik kræver som udgangspunkt hyppige afgang og relativt store volumener, minimum 60-80 containere pr anløb pr havn. Volumenerne bør være balancerede, dvs. der skal være nogenlunde samme mængde losset og lastet. Der skal desuden være god dybgang i havnen. Her til kommer nødvendigheden af en velfungerende suprastruktur, som omfatter effektiv håndtering af godset til/fra skibet, og med det nødvendige løfte- og trækgrej på land. Container freight stations (CFS) beliggende i havnen, som forestår tømning(stripping) og fyldning(stuffing) af containere kan være af stor betydning for rederiernes valg af havn.

Ingen af de danske containerhavne kan i dag siges at udgøre et reelt hub i stor skala set i relation til den internationale containertrafik. Det gælder i praksis også såvel Århus som den svenske havn Göteborg, hvor en relativ stor containeromsætning kun er baseret på en containerrute

suppleret med en feeder lignende international rute. De vigtigste containerhavne er derfor stadig bl.a. de tyske havne Hamburg og Bremerhaven, som har mange oversøiske forbindelser, stor godsomsætning og en høj frekvens.

- Flydende bulk (eksempelvis olie) vil som minimum kræve lagerfaciliteter på havnen, idet skibene selv pumper olien i land. Lastningen af skibet med olie sker dog ved, at olie pumpes fra lager-tankene til skibet med landbaseret grej. Kravet til vanddybde samt ikke mindst lagerfaciliteter vil i praksis begrænse konkurrencen på dette område, om end visse kraftværkshavne vil kunne åbne for modtagelse af olie til opbevaring og efterfølgende transitering, hvilket specielt på dette marked giver en hel del konkurrence.
- I forhold til håndtering af fast bulk anses havnene for at være i relativt stærk indbyrdes konkurrence, idet der ofte er tale om et område, hvor nærhed til kunderne er af afgørende betydning pga. varernes lave værdi og de høje transportomkostninger ved landtransporten.
- Specialområder som bilskibe og krydstogt har vist sig at være en mulighed for visse havne. Gennem en række markeditag er det lykkedes CMP at tiltrække en meget stor omsætning af nye biler såvel til det danske marked som til de øvrige nordiske markeder. Omsætning på ca. 240.000 nye biler i CMP viser et skandinavisk hub. Kalundborg Havn har også i mindre omfang taget disse specialområder op.
- Også krydstogtmarkedet har været i vækst de seneste år. Konkurrencefladen for krydstogtskibe er beskeden både til et mindre antal danske havne og til havne i det øvrige Skandinavien og Nordtyskland/Baltikum.
- Et væsentligt fokusområde er stykgodsområdet suppleret med projektlaster. Stykgods i traditionel forstand vurderes at være på vej til at blive overtaget af unitiseret trafik. Det gælder dog ikke visse specialprodukter, som transporteres i specialindrettede køleskibe. Projektlaster er derimod et område, hvor specifikke havne kan opbygge kompetencer på håndtering af eksempelvis store dele til vindmøller, og hvor havnen indtager en specifik konkurrencemæssig styrkeposition.

Konklusionen for de danske havne er derfor, at de i varierende grad er konkurrenceudsatte fra andre danske havne og geografisk nærtliggende udenlandske havne. Konkurrencesituationen kan imidlertid hurtigt ændre sig, hvis der sker ændringer i nogle af de parametre i transportkæden, som har betydning for havnen.

Et eksempel på dette er transporter, som benytter Hamburg som hub i relation til Århus og København, men hvor de høje omkostninger i Hamburg havn sammenholdt med de trængselsproblemer, der præger havnen og baglandet har resulteret i omlægninger til Bremerhaven (eksempelvis Mærsk/Sealands trafik). Disse omlægninger har betydet, at feedertrafik til især Århus er konkurrencemæssigt bedre stillet end vejtrafik, idet omkostningerne ved de ekstra lastbilkilometer får regnestykket til at falde ud til fordel for skibstransporten. Omvendt kan det være et problem, dels at det samlede tidsforbrug vokser og dels de færre frekvenser i Århus.

Eksemplet viser kompleksiteten i transportkæden. I en perfekt markedssituation er der ingen tvivl om, at aktørerne vil handle på en måde, der optimerer transportløsningen ikke mindst ud fra en økonomisk vinkel, hvor tid, tilgængelighed, frekvens mv. indgår. Problemet er bl.a., at markedet ikke er fuldt gennemsigtigt, og de optimale løsninger langt fra altid vil blive valgt.

Samtidig kræver effektive transport med skib, at der er tale om ret store mængder godsmængder, før det er rentabelt at anløbe en given havn. Desuden kan man ikke se bort fra, at selve transportkæden består af en række aktører, der ikke nødvendigvis agerer ud fra en samlet optimering, men optimerer hver deres del af kæden. Ved anvendelse af en såkaldt "freight integrator" (eller transportmægler), der på transportkøberens vegne kan skrue den optimale løsning sammen, er der en mulighed for i højere grad at optimere den samlede transportkæde.

1.7 Havnenes rammebetingelser

Rammebetingelserne for havnenes funktion er bl.a. fastlagt i havneloven²⁸. Formålet med den havnelov som trådte i kraft 1. januar 2000 (lov 326 28. maj 1999), er at give havnene mulighed for at gøre deres fremtidige rolle i det samlede transportmønster mere dynamisk og konkurrencedygtigt. Havneloven er efterfølgende blevet ændret ved lov nr. 1221 27. december 2003 om sikring af havnefaciliteter og igen i 2005, hvor der etableredes en forsøgsordning, hvor større havne med en årlig godsomsætning over 1,5 millioner tons efter ansøgning i Transport- og Energiministeriet har fået mulighed for at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, hvis havnens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke er opfyldt i privat regi.

De mulige organisationsformer for havnene efter havneloven er:

- 1) statshavn (hvoraf den næstsidste netop er afhændet til kommunen),
- 2) kommunal havn (de fleste af disse er havne med en godsomsætning på under 0,5 mio. ton årligt),
- 3) kommunal selvstyrehavn (en selvstændig virksomhed med egen bestyrelse),
- 4) havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab,
- 5) privatretligt organiseret havn.

Havnenes muligheder for at udbyde havneydelser afhænger af organisationsformen, jf. tabel 1.1. De kommunale havne har de mindste frihedsgrader, idet de alene må stå for anlæg og drift af infrastruktur inden for havnens geografiske område. En kommunal selvstyrehavn må udbyde suprastruktur som kraner o.l. Selvstyrehavnen skal dog drives, så indtægterne mindst dækker udgifterne. De kommunalt ejede aktieselskabshavne må tillige udføre havnerelateret operatørvirksomhed fx stevedorevirksomhed. Nogle kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne kan dog udføre flere havnetjenester, jfr. den mere detaljerede diskussion om ”grandfather rights” i havnene i afsnit 7.1.

Tabel 1.1: Organisationsform og opgaver i havnene

	Anlæg og drift af hav-	Kraner og	Havnerelateret	Skibsrelaterede
Kommunal havn	+	-	-	-
Statshavn	+	+	-	-
Kommunal selvstyrehavn	+	+	⌘	⌘
Kommunal A/S-havn	+	+	+	⌘
Privathavne	+	+	+	+

⌘ Kun havne med grandfather rights

Der er hermed lagt op til, at friheden for en havn til at udvide sit virksomhedsområde er snævert knyttet til, i hvilket omfang kommunerne er villige til at slippe tøjlerne og privatisere havnen. Inden for disse rammer har kommunalbestyrelserne i mange af de helt små havne valgt reelt at ophøre med egentlig trafikhavnevirksomhed og i stedet udnytte arealerne til andre formål bl.a. Haderslev og Holbæk havn.

Andre kommuner har valgt at organisere havnen som helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab. Det er tilfældet for ADP (Fredericia m.fl.), Ålborg havn, Grenå havn og Horsens havn. Ændringerne i havneloven i 2000 har medført en øget konkurrence mellem de betydende havne, men om det er tilstrækkeligt til yderligere at fremme søfarten, er det for tidligt at sige. Blot kan det konstateres, at der endnu synes at være en vis træghed i kommunerne, før man helt vil slippe grebet om den lokale havn f.eks. ved at afhænde aktier til private interesser i havne, der i dag helt eller delvist er kommunalt ejede aktieselskaber.

De privatretlige havne er ikke begrænset i deres adgang til at drive virksomhed. Visse af de privatretlige havne har imidlertid tidligere haft begrænset anvendelsesområde. Baggrunden var, at når man tidligere ud fra en samfundsmæssig betragtning fandt det hensigtsmæssigt at tillade opførelse af en privathavn, f.eks. i forbindelse med et kraftværk, fastsatte Transport- og Energiministeriet begrænsninger for en sådan havns anvendelsesområde. Formålet var at imødekomme et ønske fra de øvrige trafikhavne om ikke at blive påført en ubillig konkurrence.

²⁸ Københavns Havn har dog sin egen selvstændige lov, hvilket bl.a. har historisk baggrund

Havneloven fra 1. januar 2000 indebar, at de private havne fra 1. januar 2004 fik mulighed for at losse eller laste andet gods end det, der tilhører havneejeren. Fire privathavne (Enstedværket, Asnæs værket, Stålvalseværket samt Masnedø Gødningshavn) har efter Havneloven anmeldt til Transport- og Energiministeriet, at de ønsker at gå ud i åben konkurrence gennem en ophævelse af tidligere begrænsninger, der i sin tid var forudsætning for tilladelsen til etablering af privathavnen. Disse havne har nu modtagepligt for skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det.

Nærværende analyse skal således også søge at belyse havnenes konkurrenceflader og konkurrenceevne, under hensyn til deres organisationsformer og specifikke regulering. Eller sagt med andre ord, om der er forskel på effektivitet af de enkelte havnes ydelser, som kan afspejle de organisationsmæssige forskelligheder.

2 Analyser

2.1 Tilrettelæggelse

Undersøgelsen af havnene er opdelt i to dele: En detaljeret undersøgelse af de større havne og en summarisk undersøgelse af de mindre havne. Undersøgelsen af de større havne omfatter deres indtjeningsforhold og takster, mens der er indhentet summariske regnskabsoplysninger for de mindre havne. De større havne blev defineret som de havne, der i 2002 havde en godsomsætning på over 500.000 tons gods. Det drejer sig i alt om 27 havne, som har ca. 90 pct. af den samlede godsomsætning i Danmark, jf. tabel 2.1.

Desuden er der gennemført en undersøgelse af de økonomiske forhold for skibsmæglere og havnevirksomheder.

Endelig er de danske havnes konkurrencesituation i forhold til udenlandske konkurrerende havne behandlet. Der er indsamlet oplysninger om 3 tyske havne. Desuden er der foretaget en beskrivelse af forholdene i svenske og norske havne på baggrund af nordiske undersøgelser.

Havnene er anmodet om takster og regnskabsoplysninger for 1977 og for 2000 - 2003 samt for takster også for 2004. Der er tilsvarende indhentet oplysninger fra havnevirksomhederne.

En mindre del af de 27 havne er integrerede i andre ikke trafikrelaterede selskaber og udfører stort set udelukkende havneopgaver for disse selskaber. Det gælder 4 elværkshavne, 1 oliehavn og 1 cementhavn. De er derfor udelukket af den efterfølgende analyse. To af elværkshavnene er dog åbne havne med modtagepligt, og er derfor principielt med i konkurrencen mellem havnene.

Nærværende analyse omfatter derefter 21 havne. Af disse har 1 ikke set sig i stand til at bidrage med regnskabsoplysninger, 1 er en statshavn, som følger andre regnskabsprincipper og 2 havne samt et havneanlæg, beliggende i tilknytning til en anden havn er knyttet til et færgeselskab og har derfor kun i begrænset omfang selvstændige regnskaber. Dele af analyserne omfatter derfor 19 havne og andre dele kun 17 havne.

Tabel 2.1: Godsomsætning og styreform i de 27 største havne, 2003

		Styreform 1)	Organisatoriske tilhør 2)	Godsomsætning 2003 1000 tons
1	Fredericia Havn	KAS	DH	16.513
2	Århus Havn	KS	DH	9.983
3	Statoil-havnen	PAS	FDP	8.342
4	Københavns Havn*	SAS	DH	6.769
5	Helsingør Havn/ Scandlines lejer	S (i 2004), nu KS PAS-M 3)		4.247
6	Rødby Færgehavn	PAS-M 3)		4.632
7	Esbjerg Havn	KS	DH	4.119
8	Kalundborg Havn	KS	DH	3.514
9	Aalborg Portland Havn	PAS	FDP	2.760
10	Frederikshavn Havn	KS	DH	2.913
11	Enstedværkets Havn	PAS-M	FDP	7.630
12	Aalborg Havn	KAS	DH	2.756
13	Asnæsværkets Havn	PAS-M	FDP	1.853
14	Odense Havn	KS	DH	1.930
15	Rønne Havn	KS	DH	1.414
16	Kolding Havn	KS	DH	1.097
17	Aabenraa Havn	KS	DH	1.333
18	Gedser Havn	PAS-M 3)		1.111
29	Studstrupværkets Havn	PAS	FDP	1.375
20	Grenå Havn	KAS	DH	1.024
21	Hirtshals Havn	KS	DH	1.186
22	Randers Havn	KS	DH	883
23	Køge Havn	KS	DH	1.362
24	Vejle Havn	KS		836
25	Nordjyllandsværkets Havn	PAS	FDP	1.106
26	Thyborøn Havn	KS	DH	705
27	Horsens Havn 4)	KAS	DH	540
	<i>De 27 havne</i>			<i>91.933</i>
	Alle havne			103.954

Kilde Statistiske Efterretninger 2003, nr. 17 samt 2004 nr. 15.

1) KS = Kommunal Selvstyrehavn,

KAS = Kommunalt ejet aktieselskabshavn

PAS = Privatejet aktieselskab (-M = modtagepligt),

SAS = Statsligt ejet aktieselskab

S = Statsejet havn

2) DH= Danske Havne, FDP= Foreningen Danske Privathavne

3) = Ejers af Scandlines

4) Horsens Havn er tal for 2002, under 500.000 tons i 2003

* Kun godsomsætningen i den danske del af CMP dvs. Københavns Havn er angivet her.

3 Havnene er forskellige

3.1 Havnenes udvikling

De omkring 120 danske trafikhavne er karakteriseret ved en række ligheder og forskelligheder, som afspejler såvel historiske som geografiske træk i deres udvikling. Samtlige havne kan datere sig tilbage til sidste århundrede, en del endda endnu ældre, og de har derfor naturligt gennemløbet en udvikling såvel med hensyn til størrelse (både i op - og nedadgående retning) som med hensyn til, hvilke godstyper havnen håndterer, og hvorledes denne håndtering foretages. Desuden har de stedse større krav til hurtig- og effektiv håndtering af godset helt frem til modtageren betydet, at havne i dag ikke kan ses som isolerede enheder, men er del af en transport- eller værdikæde. Dette gælder både når de håndterer unitiseret gods i containere eller på semitrailere, som led i en decideret intermodal løsning. Tilsvarende gælder det, når godset er af mere traditionel karakter og skal gennemløbe en decideret omladning i havnen, førend godset kan fortsætte sin rejse ud til kunden.

For langt de fleste havne gælder, at hovedparten af godset kommer til havnen og forlader denne igen af landevejen. Gods som både ankommer og videresendes via søvejen (transiterende gods af søvejen) er endnu kun i sin vorden, og er overvejende begrænset til containere som udveksles mellem de oversøiske linjer og feederlinjerne, samt til kul, der i de specialiserede kraftværkshavne omlades til videre søtransport til andre kraftværker. Denne sidste del af transporten bliver ofte udført af en pram.

Specialiseringen af havnene, herunder et mindre antal havne som har privat karakter, er med til at tegne billedet af det danske havnelandskab. De private havne omfatter dels hovedparten af kraftværkshavnene, dels havne i tilknytning til virksomheder, der historisk har omsat store mængder gods af søvejen. Som eksempel på sidstnævnte kan peges på Aalborg Portlands cementhavn i Aalborg og Statoils oliehavn i Kalundborg. Bl.a. Enstedværkets havn ved Åbenrå har benyttet sig af muligheden i den nye havnelov for at omdanne sig til en åben havn har satset på at modtage olietankere fra den østlige Østersø, som kan anvende havnens olielagre til opbevaring af olie, inden den udskibes i konsolideret form på større skibe til oversøiske destinationer. Der er her tale om et af de relativ få eksempler på transitering (og konsolidering) af gods af søvejen med afsæt i en dansk havn.

3.2 De største havnes organisation, størrelse og funktion

De 21 større havne, der er indsamlet materiale for, beskriver en bred vifte af havne der med hensyn til størrelse, organisationsform, godsomsætning, typer af gods og udbud af services dækker et endog uhyre forskellige. Opstillet på en lidt mere systematisk form kan ligheder og forskelle vises på følgende måde.

Tabel 3.1: De 21 havnes organisationsform og godsomsætning

	Styre- form 1)	Godsomsætning 1000 tons				Udvikling i pct. 2000 - 2003
		2003	2002	2001	2000	
Fredericia Havn	KAS	16.513	16.585	15.763	16.172	2
Århus Havn	KS	9.983	9.621	9.980	9.847	1
Københavns Havn	SAS	6.769	5.996	6.688	8.223	-18
Helsingør Havn inkl. Scandlines færgeleje	S/ KS PAS 2)	4.237	4.432	4.519	5.237	-19
Rødby Færgehavn	PAS-M 2)	4.632	4.563	4.504	4.550	2
Esbjerg Havn	KS	4.119	3.875	4.075	3.548	16
Kalundborg Havn	KS	3.514	3.512	3.189	3.158	11
Frederikshavn Havn	KS	2.913	2.980	2.841	2.830	3
Aalborg Havn	KAS	2.756	2.652	2.581	2.282	21
Odense Havn	KS	1.930	1.960	1.563	1.617	19
Rønne Havn	KS	1.414	1.265	1.233	1.124	26
Kolding Havn	KS	1.097	1.035	1.092	1.286	-15
Aabenraa Havn	KS	1.333	1.266	1.079	1.188	12
Gedser Havn	PAS-M 2)	1.111	1.032	1.013	868	28
Grenå Havn	KAS	1.024	1.098	882	770	33
Hirtshals Havn	KS	1.186	1.060	874	979	21
Randers Havn	KS	883	839	800	997	-11
Køge Havn	KS	1.362	1.008	761	777	75
Vejle Havn	KS	836	905	755	856	-2
Thyborøn Havn	KS	705	841	671	376	88
Horsens Havn	KAS	-	540	477	484	-
<i>De 21 havne</i>		<i>68.317</i>	<i>67.065</i>	<i>65.340</i>	<i>67.169</i>	<i>2</i>
Alle havne		103.954	94.283	93.972	96.532	8
De 21 havnes andel af alle		66% 3)	71%	70%	70%	

Kilde Statistiske Efterretninger 2003, nr. 17 og 2004 nr. 15

1) KS = Kommunal Selvstyrehavn

KAS = Kommunalt ejet aktieselskabshavn

PAS = Privatejet aktieselskab (-M = modtagepligt)

SAS = Statsligt ejet aktieselskab

S = Statsejet havn

2) = Ejers af Scandlines, 3) Ekskl. Horsens

Organisationsform

13 af de 21 havne er kommunale selvstyrehavne, 4 er kommunale aktieselskabshavne, 2 er private aktieselskabshavne, 1 er statsligt ejet aktieselskabshavn. Dertil kommer Helsingør Havn, hvor en del af havnen er ejet af et privat aktieselskab, og bruges til færgetrafik, og en del af staten. Sidstnævnte er siden overgået til Helsingør kommune som kommunal selvstyrehavn.

Tabellen viser tydeligt, at den fremherskende organisationsform er kommunal selvstyrehavn med de begrænsninger, der giver i hvilke typer tjenesteydelser der må udføres.

Godsomsætning

De anførte havne varierer i størrelse målt på godsomsætning fra knap 0.5 mio tons til godt 16 mio tons i 2003. De 21 havne har samlet en godsomsætning ca. 69 mio tons (når alene den danske del af omsætningen i CMP medregnes). Det svarer til ca. 66% af den samlede godsomsætning i danske havne i 2003. Alene de 4 største havne står samlet for en godsomsætning på over 35 mio tons, eller over halvdelen af de 21 havnes godsomsætning. Det illustrerer den relativt store koncentration af godsmængder på få havne.

Der er i perioden 2000 til 2003 sket en stigning i godsmængderne i de 21 havne på 2 %, noget mindre end gennemsnittet for alle danske havne. Men der er stor forskel i udviklingen for de forskellige havne. 2 er steget 75% eller mere, 5 er steget i størrelsesordenen 20-30% mens 5 har haft faldende godsmængder. Det markante fald i Københavns Havn kan bl.a. henføres til bortfaldet af DanLink ruten efter åbningen af den faste forbindelse over Øresund.

Det viser, at der sker en stor udvikling indenfor havnesektoren, og nogle står som vindere, mens andre permanent eller i en periode taber godsmængder.

Havnenes koncentration på godstyper

De anførte havne håndterer som allerede nævnt et bredt udsnit af gods spændende fra de traditionelle bulktyper i form af flydende bulk (overvejende olie) over fast bulk (cement, korn- og foderstoffer, gødning, sand- og grus, træpiller mm) til stykgods (ofte diverse former for bearbejdet gods på paller) samt containergods (som hovedregel forarbejdet gods der sendes over lange afstande med skiftende men dog som hovedregel middelhøj- og høj værdi). Der er en klar tendens i retning af, at containergodset kommer fra Østen til Europa og USA, mens mængderne den modsatte vej er markant lavere. Endelig skal nævnes rullegodset i form af såvel løstrailere – eller semitrailere og lastbiler som Mafitrailere, de sidstnævnte som hovedregel bærende en container eller et veksellad. De her nævnte typer af trafik er knyttet til færger og ro - ro skibe, der desuden håndterer en stor mængde passagerer og personbiler til - og fra udlandet såvel som internt i Danmark.

Når der ses bort fra de deciderede færgenhavn, som stort set alene håndterer færgerne, er mange af de øvrige store havne involveret i flere typer af godshåndtering omfattende såvel det traditionelle bulk gods som det unitiserede gods. Billedet er dog omvendt klart derhen, at omsætning og håndtering af olie i stor mængde er koncentreret om et meget lille antal havne. Tilsvarende er containertrafikken også begrænset til et meget beskedent antal havne, hvilket ikke mindst skal forklares med de ganske store investeringer i suprastruktur (kraner mm.) en effektiv – og konkurrencedygtig håndtering af containere kræver.

Det anføres derfor til tider, at Danmarks største containerhavn er beliggende i Hamburg, hvor der er tale om en havn, der årligt omsætter mere end 6 mio containerenheder omregnet til TEU (20 fods enheder) og med oversøiske linier med høj frekvens. Og i denne forbindelse er det ligeledes vigtigt fortsat at holde sig for øje, at selvom den unitiserede trafik har været på stærk fremmarch, og også i de kommende år forventes at ville indtage en endnu stærkere rolle indenfor skibstransporten, er der volumenmæssigt stadig tale om en begrænset omsætning i Danmark, nemlig i størrelsesordenen ca. 5 mio tons gods ud af de tidligere nævnte over i alt 100 mio tons. De traditionelle godsformer har, og forventes også i fremtiden at have en ganske stor betydning ud fra en volumenmæssig betragtning, hvor de på verdensplan anslås at udgøre ca. 75 % af den samlede godsmængde, mens de resterende 25% unitiseret gods omvendt står for ca. 75% af godsværdierne²⁹.

Tabel 3.2 viser i forenklet form havnenes koncentration på godstyper.

²⁹ Kilde: Carsten Melchior, EMUC

Tabel 3.2: Mængde losset og lastet gods 2003.

	Andel af samlet godsmængde		
	Over 75%	50 – 75%	25 - 50%
Esbjerg Havn			Ro-Ro
Fredericia Havn	Råolie		
Frederikshavn Havn	Færgegods		
Gedser Havn	Færgegods		
Grenå Havn		Færgegods	
Helsingør Statshavn	Færgegods		
Hirtshals Havn			Færgegods
Kalundborg Havn	Færgegods		
Kolding Havn			Foderstoffer
København			Mineralske olieprodukter
Køge Havn			Ro-Ro (knap 25%)
Odense Havn			Kul, malme og metalaf-
Randers Havn			Sten sand grus
Rødby Færgehavn	Færgegods		
Rønne Havn		Sten sand grus	Færgegods og Ro-Ro
Vejle Havn			Jern- og stålprodukter,
Aabenraa Havn			Sten sand grus,
Aalborg Havn A/S			Mineralske olieprodukter
Århus Havn			Færgegods, container

Anm.: Godsgrupper i Danmarks statistik

Kilde: Statistiske efterretninger 2004:15

Tabellen viser ikke overraskende, at en del af havnene er stærkt specialiserede. Det er især færgehavnene, som har en dominerende godsform, mens en enkelt havn er domineret af råolie. Men også en del af de andre havne har store koncentrationer mellem 20 og 50% af få godstyper. En del af dette gods er tungt bulkgoods.

Funktion i logistikkæden

Havnene kan rent havnefunktionsmæssigt inddeles i et antal kategorier spændende fra havne med en ren port funktion, dvs. havne, hvor godset som hovedregel ikke undergår håndtering (typisk visse færgehavne) til havne, som konsoliderer eller på anden måde bearbejder og værdiforøger godset. Det er dog samtidig vigtigt at understrege, at alle havne indgår som en betydelig del af den transport- og værdikæde, der er betinget af det industrielle samfunds produktions- og forbrugsmønster.

Havnens fundamentale funktion kan i dag beskrives som det at være en fysisk terminal, der gennem et udbud af infrastruktur i form af bassiner, kajer, landarealer til oplagring mm, samt suprastruktur i form af eksempelvis kraner og beslægtet laste- og lossegrej sikrer en sikker og effektiv anløbsplads for skibstrafikken og den tilknyttede landtrafik forbundet med de nødvendige for- og eftertransporter.

For en række havne er de ovennævnte funktioner suppleret med muligheden for også at udføre den fysiske håndtering af godset knyttet til stevedorevirksomheden, der her er defineret som den virksomhed, der er forbundet med håndteringen af godset mellem skibssiden og de bagvedliggende landarealer. Den typiske arbejdsdeling i de fleste havne er den, at havnen ejer og bemander havnekranerne, som udfører løftet af godset mellem kaj og skib. Stevedoren håndterer efterfølgende godset fra skibssiden til og fra oplagringspladsen og videre til de køretøjer, der anvendes til for- og eftertransporten. Enkelte havne kan dog af historiske eller organisatoriske årsager også udføre den her beskrevne stevedorevirksomhed i eget regi.

Stevedoren forestår ligeledes typisk fortøjning af skibet (trosseføring), mens klarering af skibet (proviant, bunkring mv.) samt serviceydelser i relation til dokumentbehandlingen af såvel skib som last udføres af skibsmægleren. Lodsning og bugsering af skibe vil ligeledes som hovedregel blive udført af andre end havnen selv, men blandt de 20 havne er der eksempler på, at disse services udføres i havnens eget regi.

Blandt de 20 havne er der som nævnt enkelte, der af ovennævnte årsager kan udføre mere end de grundlæggende havneydelser.

Opdeling af havnene i analyserne

De synes oplagt, at havnenes forhold kan variere efter de ovenfor omtalte faktorer. Det er derfor relevant at opdele analysen af de danske havnes regnskaber og priser efter følgende faktorer:

- størrelse
- organisationsform
- godstype

Derudover vil andre typer opdelinger blive undersøgt som forklarende størrelse undervejs i de konkrete analyser.

4 Overordnet økonomibeskrivelse for de store danske havne

De følgende tabeller viser i oversigtsform de vigtigste økonomiske nøgletal for de store danske havne under et for perioden 2000 til 2003. I de efterfølgende kapitler vil tallene blive gjort til genstand for mere detaljerede analyser.

Tabel 4.1 Indtjeningsforhold (mio. kr.)

	2000	2001	2002	2003
Indtægter i alt	739	1.253	1.287	1.347
Heraf ordinær indtægt	721	1.223	1.257	1.302
Heraf i øvrigt	18	30	30	45
Ordinært resultat	184	233	250	255

Tabel 4.1 viser en jævn vækst i de samlede indtægter i perioden fra 2001 til 2003 på 7.5 %, mens det ordinære resultat for samme periode steg med 9.4 %, hvilket indikerer en vis forbedret evne til at tjene penge i havnene. Regnskaberne for år 2000 er fra før sidste havnelovs revision, hvorfor regnskabet er opgjort efter andre principper og tallene derfor ikke er sammenlignelige med de efterfølgende år. Procenterne i de følgende tabeller er opgjort ud fra grunddata og der er beregnet vejet gennemsnit.

Tabel 4.2 Omsætningsforhold

	2000	2001	2002	2003
Omsætning i alt i mio kr (ordinære indtægter)	721	1223	1257	1302
Heraf skibsafgifter	20%	18%	17%	18%
Heraf vareafgifter	36%	31%	30%	30%
Heraf suprastruktur	10%	17%	18%	18%
Heraf arealleje havnerelateret	21%	20%	20%	20%
Andet havnerelateret	12%	14%	14%	13%
Andet, ej havnerelateret	0,5%	0,5%	0,8%	0,9%

Tabellen viser den gennemsnitlige, samlede procentuelle fordeling af indtægter på hovedposter. Vareafgifterne udgør samlet den største omsætningspost. I nogen afstand hertil ligger de havnerelaterede indtægter fra arealleje, hvorefter følger indtægterne for skibsafgifterne og suprastrukturen, der under hensyntagen til en ikke fuldstændig symmetrisk indberetning hos havnene må siges at ligge på fuldstændig samme niveau. Ses der igen på perioden fra 2001- 2003 er billedet kendetegnet ved en meget høj grad af stabilitet for havnene under ét.

Tabel 4.3 Aktiver og egenkapital

	2000	2001	2002	2003
Aktiver i mio kr.	3400	4404	4654	4947
Soliditetsgrad	51%	52%	53%	54%

I perioden fra 2001 til 2003 er havnenes aktiver steget med godt 12 %, mens soliditetsgraden kun er vokset med 4 %. Samtidig er det dog værd at hæfte sig ved den meget høje soliditetsgrad på i gennemsnit mere end 50 %.

Tabel 4.4 Soliditetsgrad i havnene (2003)

Soliditetsgrad	Antal hav- ne
>75%	4
50%-75%	6
<50%	7

Anm. For Gedser og Rødby Færgehavn er der ikke angivet soliditetsgrad

Tabellen underbygger den meget høje soliditetsgrad i de enkelte havne, idet 10 ud af de 17 havne har en soliditetsgrad på mere end 50 % . Søges der efter karakteristika blandt havnene i de tre grupper ud fra størrelse, godsomsætning, aktivitetstype mht. godsomsætning eller organisationsform tegner der sig ikke noget entydigt billede. Dog er det interessant, at 3 ud af de 7 havne med den laveste soliditetsgrad er organiseret som kommunale aktieselskabshavne.

Tabel 4.5 Årlig investering

	2000	2001	2002	2003
Årlig investering i mio kr	467	435	409	234

Det årlige samlede investeringsomfang har ligget på nogenlunde samme niveau i årene 2000- 2002, for så at falde markant i 2003. Faldet i 2003 er udtryk for et generelt mindre investeringsomfang i en række havne.

Tabel 4.6 Investeringsniveau 2003 fordelt på havne

Årlig investering i mio kr	Antal havne
>100 mio kr	0
50 - 100 mio kr	1
25 - 50 mio kr	1
15 - 25 mio kr	3
10 - 15 mio kr	4
< 10 mio kr	8

Tabellen viser investeringsomfanget fordelt i intervaller på havnene i år 2003. De tre havne med den største godsomsætning er også de havne som set under et havde det største investeringsomfang i år 2003. Ligeledes lå en overvejende del af havnene med færgedrift og omsætning af containere blandt havnene med et investeringsomfang på mere end 10 mio kroner. Og blandt havnene med et investeringsomfang på < 10 mio kroner befandt sig 3 havne organiseret som kommunale aktieselskaber.

Tabel 4.7 Gennemsnitlig beskæftigelse i havnene (kun opgjort for personer ansat af havnen)

	2000	2001	2002	2003
Gennemsnitligt antal ansatte	35	57	56	56

Anm. Der er taget gennemsnit over de havne, hvor antal ansatte fremgår

Når der ses bort fra år 2000 ses et meget stabilt antal ansatte i gennemsnit i havnene. Antallet af løsarbejdere ansat af havnene er meget begrænset, idet denne type af ansættelsesforhold i dag i overvejende grad er at finde hos stevedorevirksomhederne. Stigningen fra 2000 til 2001 skyldes, at CMP først indgår i oversigten fra 2001.

5 Regnskabsanalyse af de større havne

I nærværende kapitel beskrives resultaterne af regnskabsanalysen af havnene nærmere.

5.1 Regnskabsanalyse af større havne

De store havne i undersøgelsen er blevet underkastet en dybere regnskabsanalyse med henblik på at klarlægge ligheder og forskelle. Af hensyn til den fortsatte konfidentialitet i undersøgelsen har fokus dog været på havnens indtægtsside.

Det helt grundlæggende billede af havnene viser virksomheder, som ud fra en økonomisk målestok må betegnes som endda meget sunde. Eksempelvis ligger den gennemsnitlige overskudsgrad i 2003 på knap 18%, ligesom soliditetsgraden ligger på over 50%, ja for en enkelt havn på mere end 95%. Som baggrund for disse tal kan bl.a. peges på en høj omsætning og et højt overskud pr. ansat, det sidste på knap 250.000 kr. i 2003. Afkastningsgraden er dog med et gennemsnit på 4,5 % ret lav, hvilket kan henføres til det store kapitalapparat (inkl. havnearealer og bygninger), som skal forrentes.

Der er derfor generelt tale om sunde og velkonsoliderede virksomheder, for mange af dem dog også med et stort kapitalapparat, som naturligvis vil skulle undergå løbende modernisering og udskiftning. I en eventuel lukningssituation vil det kunne vise sig at have en noget lavere værdi end den bogførte, idet en række investeringer i infrastruktur og suprastruktur primært har værdi i relation til havnen som ”going concern”. Det modsatte vil kunne gælde for arealerne, jf. nedenfor i afsnittene om ”afkastningsgrad” og ”soliditet”.

Et forhold af mere speciel karakter er netop knyttet til værdisætningen af kapitalapparatet samt tilvejebringelsen af dette. Dels kan værdisætningen være forbundet med en vis usikkerhed, idet kapitalapparatet ofte vil være bundet til den enkelte havn, ligesom fremskaffelsen af dette apparat ofte kan være gennemført på økonomisk lempelige vilkår, eksempelvis gennem en kommunal medfinansiering, med relativ lave løbende kapitalomkostninger til følge. Dette gavner naturligvis havnenes samlede økonomiske resultat (hvilket umiddelbart kan aflæses i nøgletallene for soliditeten i den enkelte havn). En mere systematisk gennemgang af økonomien for de enkelte havne giver i anonymiseret form følgende hovedresultater. Hvor andet ikke er specifikt nævnt, er analysen baseret på 2003 tal.

5.1.1 Omsætning

Tabel 5.1 Fordeling af samlet omsætning i havnene

Omsætning i mio kr. (ordinær indtægt)	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	45,0	101,5	12,1
2001	64,3	162,7	12,4
2002	66,2	164,5	14,0
2003	68,5	174,3	14,4

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor omsætningen fremgår

Tabel 5.1 viser i oversigtsform den samlede omsætning i havnene (opgjort som ordinær indtægt dvs. eksklusiv finansielle indtægter), som gennemsnit og som øvre og nedre kvartil. Tabellen viser, at der er sket en stigning i den gennemsnitlige omsætning i perioden 2001 - 2003. Som tidligere nævnt er år 2000 tallene ikke helt sammenlignelige med de efterfølgende år. Der er endvidere en ganske pæn spredning, idet den nedre kvartil udgør ca. 20 % af gennemsnittet, mens den øvre kvartil udgør 255 % af gennemsnittet.

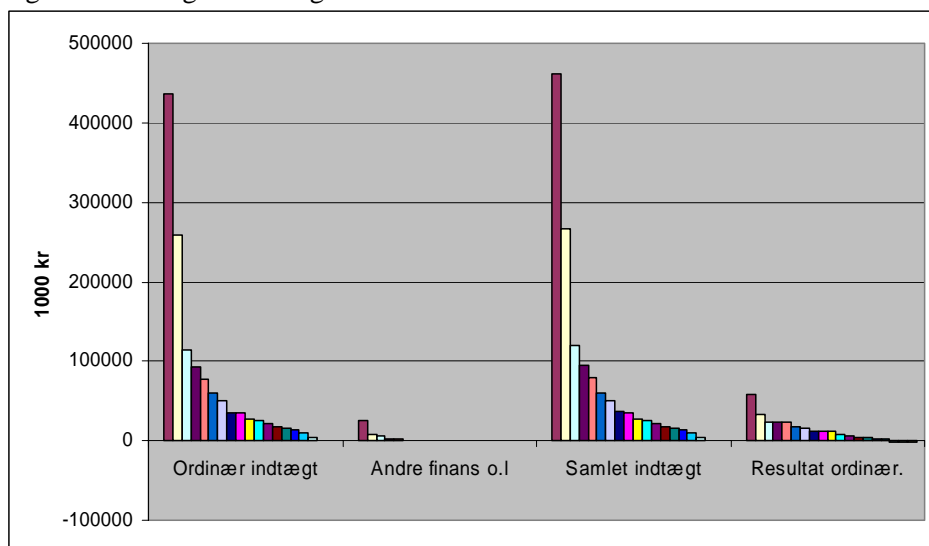
Omsætningen i de enkelte havne er opgjort såvel som ordinær indtægt fra driften som samlet indtægt, hvor eksempelvis finansielle poster indgår. Som hovedregel udgør de ikke ordinære indtægter en mindre del af de samlede indtægter, i gennemsnit omkring 4 %, hvorfor fokus i det følgende vil være på de ordinære indtægter.

Havnene markerer sig her med en ganske stor spredning, idet den største indtægt er større end 400 mio. kr., mens den mindste indtægt er godt 9 mio. kr. sammenlignet med den gennemsnitlige ordinære indtægt i havnene på 68,5 mio. kr.

Da havnene med henholdsvis den største og den mindste indtægt fundamentalt adskiller sig ikke kun med hensyn til størrelse, men også med hensyn til den type havnevirksomhed, de driver, er en umiddelbar sammenligning ikke relevant. Endvidere er der ikke en direkte linearitet mellem størrelsen på godsmængden og den ordinære indtægt.

Typen af godsomsætning i havnen har tydeligvis stor betydning for den samlede omsætning, ligesom tilstedeværelsen af øvrige aktiviteter, eksempelvis stevedoring, ligeledes kan påvirke omsætningsstørrelsen. Der er dog ikke muligt at udskille nogle bestemte grupper af havne, som eksempelvis klarer sig dårligt, da der er store individuelle forskelle havnene imellem. Det er f.eks. muligt at drive en relativ traditionel bulkhavn med godt resultat gennem en tilpasning af investeringer og udviklingstiltag.

Figur 5.1 Indtægtsfordeling i havnene



Som eksempel kan sammenlignes to havne, der ligger omkring det indtægtsmæssige gennemsnit for havnene. Disse havne er endog meget forskellige. Forskellen i godsomsætning mellem de to havne er kun 5-6 %, men sammensætningen i det omsatte gods er forskellig, hvilket også viser sig ved en sammenlignende opgørelse af den samlede anløbne bruttotonnage (mere end en faktor 25 til forskel), mængden af gods per anløb (knap en faktor 5 til forskel), og antallet af anløb (ligeledes knap en faktor 5 til forskel) samt ikke mindst fordelingen af indtægter på de havnerelaterede ydelser i de to havne.

Ligeledes er der næsten 3 gange flere ansatte i havnen med den mindste godsomsætning, hvilket kan henføres til den markante forskel i aktivitetstypen. Omsætningen (målt i kroner) i havnen med den mindste

godsomsætning er ca. 20 % højere end i havnen med den lidt højere godsomsætning, mens det økonomiske resultat målt som overskudsgrad er ca. 2.5 gange højere i havnen med den største godsomsætning, afkastningsgraden 5 gange højere, mens soliditeten omvendt er ca 22 pct. point bedre i havnen med den mindste godsomsætning. Alene baseret på dette eksempel kan man se, at havne der ved et første øjekast fremstår meget ens, ved en nærmere analyse er være endog meget forskellige.

Ser man bredt hen over havnene er det tydeligt, at selv havne, der med hensyn til godsomsætning og type af virksomhed umiddelbart ligger tæt på hinanden, kan have endog meget forskellige økonomiske resultater af driften, betinget af det mere præcise indhold i den trafik, der går på havnen.

Ses der på perioden fra 2001 til 2003, har der kun været mindre udsving i den gennemsnitlige omsætning. Den omsætningsmæssige bund og top spændte i 2003 fra 9,2 til 422,3 mio.kr Den gennemsnitlige omsætning pr. havn er steget med 6,5%, men enkelte havne har i perioden haft udsving i omsætningen på mere end 20 %. De mest markante ændringer synes at forekomme i havnene med den mere traditionelle omsætning af bulkgoods.

Det fremgår endvidere af materialet, at der ikke er nogen tilnærmelsesvis klar sammenhæng mellem økonomisk omsætning og omsat godsmængde i havnen. Som en væsentlig forklaring herpå skal peges på forskelle i typen af gods der omsættes, herunder for en række havne betydningen af indtægter fra passagerer og personbiler. I enkelte havne hentes en stor omsætning fra udleje af arealer og suprastruktur.

5.1.2 Ordinært driftsresultat

Tabel 5.2 Ordinært driftsresultat

Mio kr.	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	12,3	31,4	2,2
2001	12,3	33,9	-0,8
2002	13,2	31,7	0,6
2003	13,4	32,6	0,3

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

De ordinære driftsresultater samt fordelingen på kvartiler har kun ændret sig ganske beskedent i perioden fra 2000 til 2003. Det ordinære driftsresultat for de enkelte havne varierer mellem et underskud på 1,9 mio. kr. og et overskud på 57 mio. kr. Det gennemsnitlige resultat lå på 13,4 mio kr i 2003, på 13,2 mio kr i 2002 og på 12,3 mio. kr. i 2001. Først fra 2001 begynder enkelte have at udvise et underskud i det ordinære driftsresultat.

Et interessant spørgsmål er, hvorvidt størrelsen af driftsresultaterne alene er forbundet med godsomsætningen, eller snarere er knyttet til typen af virksomhed havnene udfører? Det kan slås fast, at der som udgangspunkt ikke er nogen direkte sammenhæng mellem resultat og godsomsætningen eller antallet af anløb endelige bruttotonnagen. Derimod er der en vis sammenhæng til havnens hovedaktivitet, idet færgehavne generelt kommer ud med rigtig gode resultater, hvilket havne, hvor hovedaktiviteten er relateret til bulkgoods, også gør.

5.1.3 Overskudsgrad

Overskudsgraden er her defineret som resultat efter afskrivninger sammenholdt med ordinær omsætning. Der er tale om endog meget nydelige resultater. Den gennemsnitlige overskudsgrad ligger på 19-20% i årene 2001 - 2003. Som nævnt er regnskabsafleggelsen i år 2000 ikke sket efter helt samme principper. Der er i denne og de følgende tabeller beregnet et vejet gennemsnit.

Tabel 5.3 Overskudsgrad i pct.

	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	27,3	35,4	14,5
2001	19,1	36,9	0,0
2002	19,9	47,3	1,8
2003	19,6	35,5	4,6

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

En nærmere granskning af tallene viser, at specielt færgenhavnene og fiskerihavne er meget gode forretninger, med overskudsgrader på helt op til knap 56 % (2003 tal). Men også mere traditionelle havne med en langt mindre godsomsætning kan opvise overskudsgrader på ca. 12 %. Havne der set i relation til havnens samlede omsætning har en betydende omsætning af containergods (dvs. ca. 10 % godsomsætningen målt i tons eller derover), ses som hovedregel ligeledes at befinde sig i den bedre ende ad skalaen.

En forsigtig tolkning af tallene indikerer desuden, at de relativ set største overskudsgrader er at finde blandt havnene med den største godsomsætning, dog med undtagelser baseret på historiske forhold samt færgedrift. En vurdering baseret på de indsamlede regnskabsoplysninger for årene 2001 og 2002 ændrer på ingen måde ved denne konklusion, idet de relativt set største overskudsgrader også de foregående år findes blandt havnene med de største godsomsætninger.

Det skal dog afslutningsvis erindres, at overskudsgraden isoleret set ikke siger så meget om havnens performance, idet eksempelvis størrelsen på kapitalapparatet og de dertil knyttede afskrivninger vil kunne have stor indflydelse på dette nøgletal. Havne med små kapitalanlæg og lave afskrivninger vil derfor alt andet lige have lettere ved at opnå en høj overskudsgrad end havne med kapitalintensive anlæg.

5.1.4 Afkastningsgrad

Afkastningsgraden, som viser forrentningen af den samlede kapital, er derimod langt mere behersket end, hvad gælder for overskudsgraden, idet der nu er tale om encifrede procenter for perioden 2001 – 2003 på 4,5 - 5 %. Spredningen dækker over afkast fra minus 1,2 % til plus 15% (2003 tal), typisk med lidt større spredning i tallene for de første år, hvor det er muligt at finde afkast på 30 % (2001) og 24,7 % i 2002. Med fokus på 2003 tallene viser der sig til tider nogle umiddelbart overraskende tal, idet der ikke umiddelbart er lineari-tet mellem en høj overskudsgrad og en høj afkastningsgrad. Til sammenligning ligger den gennemsnitlige afkastningsgrad generelt for danske virksomheder på ca. 10 %.

Tabel 5.4 Afkastningsgrad i pct.

	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	4,7	15,3	2,7
2001	4,7	13,3	-0,3
2002	4,8	15,3	1,9
2003	4,6	12,6	0,5

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

En nærmere granskning af disse tal viser, at der er en vis historik i tallene eksempelvis betinget af og bundet til de omstillingsprocesser, havnene har været inde i, ligesom havne med antaget ældre og dermed nedskrevne kapitalapparater evt. i kombination med mindre værdifulde landarealer, klarer sig relativt godt. Og netop her udmærker færgenhavnene sig for en gangs skyld, ved ikke at udvise ekstraordinært gode resultater (men stadig gode), hvilket eksempelvis kan henføres til store aktivmasser i form af landarealer og

havneanlæg (infrastruktur), mens investeringer i suprastruktur i disse havne må anses for at være mere beskedne.

I en vis udstrækning kan forskellene i afkastningsgrad henføres til det årlige investeringsniveau, der for 2003 i snit lå på 13,8 mio. kr., i 2002 på 24 mio. kr og i 2001 på 25,6 mio. kr. I 2001 varierede investeringerne for den enkelte havn mellem 2,2 mio. og 122 mio. kr., i 2002 mellem 0,3 mio. og 90 mio. kr. og i 2003 mellem 0,27 mio. kr. og knap 57 mio. kr.

Det årlige investeringsomfang er dels svingende fra havn til havn, ligesom det er svært at se klar sammenhæng mellem størrelsen på godsomsætning og investeringsniveauet. Men det ville formentlig også være mere overraskende, hvis der tegnede sig et klart billede mellem disse to størrelser, idet investeringerne specielt i infra - og suprastruktur ofte vil ske punktvis i forbindelse med nyanlæg eller renovering (modsat et løbende vedligehold) og derfor kan udgøre ganske store beløb selv for små havne. Blev den samme analyse gennemført i et 30 årigt tidsperspektiv er der omvendt næppe tvivl om, at der ville tegne sig et anderledes klarere billede af en sammenhæng mellem anlægskapital i havnene og godsomsætningen.

Afkastningsgraden kan ikke direkte relateres til den type af virksomhed, havnen driver. Blandt havnene med den største afkastningsgrad ses der dog havne som bl.a. omfatter fiskeri og færgefart. Set over perioden 2001-2003 er der kun beskedne udsving i dette billede.

Med nogen forsigtighed kan man læse ud af tallene, at havnene med en stor satsning på moderne håndteringsudstyr har gennemført store investeringer gennem de seneste år. Men også mere traditionelle havne kan periodevis gennemføre endog meget store investeringer, der eksempelvis for et enkelt år kan overgå omsætningen med en faktor på mere end 5.

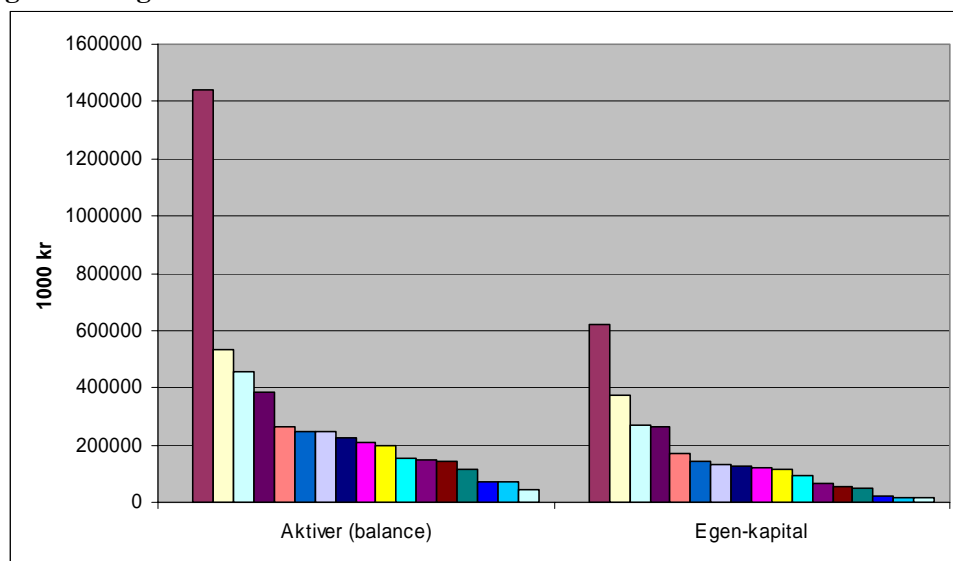
Det generelle billede er dog samtidig, at mange af havnene har et ganske omfattende kapitalapparat i form ikke mindst af infrastruktur (kajer, bassiner, landanlæg) samt en suprastruktur i form af bl.a. kraner mm. Som nævnt tidligere, er især de meget havnespecifikke dele af disse anlæg især værdifulde i relation til en going concern betragtning. Men samtidig skal det erkendes, at ikke mindst havnenes landarealer mange steder vil være stærkt undervurderede i den offentlige ejendomsvurdering (som er den værdi, der indgår i kapitalregnskabet), set ud fra et alternativt anvendelsesperspektiv.

Erkendelsen af dette forhold ses da også i en række store og mellemstore havne, hvor tidligere havnearealer overgår til anden anvendelse, mens havnene enten indskrænker deres havnevirksomhed eller flytter den til andre områder, der kan vise sig at være mere velegnede til havnedrift - samtidig med, at de mindre attraktive arealer overgår til eksempelvis et bolig- eller kontorbebyggelse. På den balancemæssige bundlinje betyder dette, at mange havne vil have grundarealer, der kan kapitaliseres til langt større værdi, end de er opført til i balancen.

Dette betyder ud fra en ren regnskabsbetragtning, at afkastet i forhold til kapitalen er dårligere end afkastningsgraden viser. Men omvendt kan forholdet også tolkes derhen, at havnene besidder en kapital, der under bestemte forhold kan realiseres og give en undertiden ganske stor økonomisk gevinst til havnen. Så i sidste instans er der tale om en yderligere økonomisk polstring af havnen, hvilket kun kan være med til at bestyrke billedet af havnene som ganske kapitalstærke - og tunge virksomheder. Og for at vurdere den endelige styrke heri er det naturligvis vigtigt at kunne afgøre, hvor stor en del af denne kapital, der reelt kan betragtes som havnens egen kapital.

Nedenstående figur 5.2 viser aktiver og egenkapital for de enkelte havne. Den høje egenkapitalandel indikerer den høje soliditetsgrad i mange af havnene, et forhold som gennemgås nærmere nedenfor, jf. tabel 5.5

Figur 5.2 Nøgletal for de enkelte havne 2003



5.1.5 Soliditet

Havnens soliditetsgrad opgjort som egenkapitalens andel af de samlede passiver giver en god indikation af havnens finansielle styrke (i alle tilfælde på mellemlang og lang sigt) samt, hvor store tab og nedskrivninger havnen vil kunne klare, før den teknisk set bliver insolvent.

Som den ovenstående gennemgang har vist, skal disse tal tolkes med en ganske stor forsigtighed i relation til havnene. Det umiddelbare billede er dog, at den gennemsnitlige soliditetsgrad i havnene i perioden 2000-2003 har ligget mellem 51 og 53 %, og at den i 2003 varierer mellem 10,9% og 98,6%. For danske virksomheder ligger den i snit på ca. 40 %.

Tabel 5.5 Soliditetsgrad

	Gennemsnit	Øvre kvartil (gennemsnit)	Nedre kvartil (gennemsnit)
2000	51,1%	95,4%	18,4%
2001	52,3%	93,6%	12,0%
2002	53,5%	86,0%	22,6%
2003	53,7%	85,3%	25,7%

Anm. Der er kun medtaget havne, hvor resultatet fremgår

Tabel 5.5 viser i mere detaljeret form soliditetsgraden i havnene. Som gennemsnittet viser, er den med mere end 50 % meget fin, men samtidig ses en ganske markant spredning mellem havnene. Det er dog positivt bemærkelsesværdigt, at specielt havnene i det nedre kvartil har forbedret den gennemsnitlige soliditetsgrad markant i perioden 2001 til 2003.

De to havne som udgør yderpunkterne i opstillingen (98.6% og 10.9 % i soliditetsgrad) er i deres natur- herunder i deres godsomsætning, organisation mm. ikke indbyrdes meget forskellige. Andre af nøgletallene viser da også et delvist andet billede. Forklaringen på den meget forskellige soliditetsgrad skal derfor bl.a. søges i en række omstillingsprocesser i den ene af havnene, som har krævet en ganske stor ekstern medfinansiering.

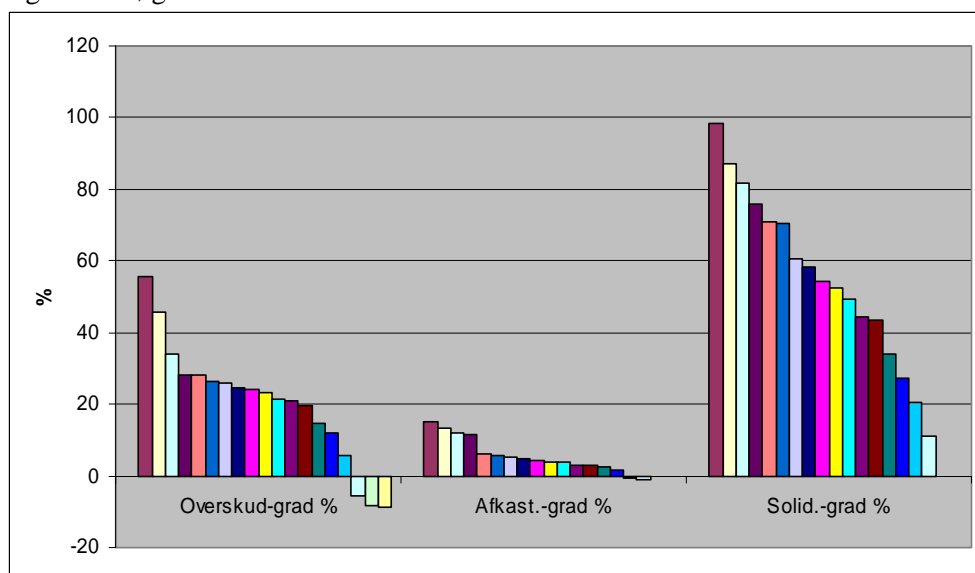
Soliditetsgraden ses ikke umiddelbart at kunne relateres til havnens organisation som aktieselskabshavn eller kommunal selvstyrehavn. De to ydre punktshavne er begge organiseret som selvstyrehavne, mens aktieselskabshavnene befinder sig mellem disse, med en soliditetsgrad svingende mellem 60 og 20. Typen af godsomsætning og deraf afledte forskelle i skibs anløb ses ikke at have markant betydning for soliditetsgraden.

I perioden 2001- 2003 har der ikke været markante udsving i den samlede, gennemsnitlige soliditetsgrad, men for enkelte havne vil markante ændringer i investeringsomfanget naturligvis kunne ændre billedet af soliditeten, specielt når den sker via fremmedkapital. Der er da derfor eksempler på, at soliditetsgraden har kunnet ændre sig med 10- 12 procentpoint over et enkelt eller få år.

I nedenstående figur 5.3 vises variationen i de økonomiske nøgletal for de enkelte havne i år 2003. Som nævnt ovenfor udmærker havnene sig især ved den meget høj grad af soliditet, samt for hovedparten af havnene en meget flot overskudsgrad, mens den relativ lave afkastningsgrad for mange af havnene udtrykker det store kapitalapparat, som afkastet skal holdes op imod.

Farvemarkeringen af havnene i søjlerne i denne og de øvrige figurer viser ikke samme havn, dvs. den enkelte havn har forskellige farve i de enkelte grafer, så den ikke kan identificeres.

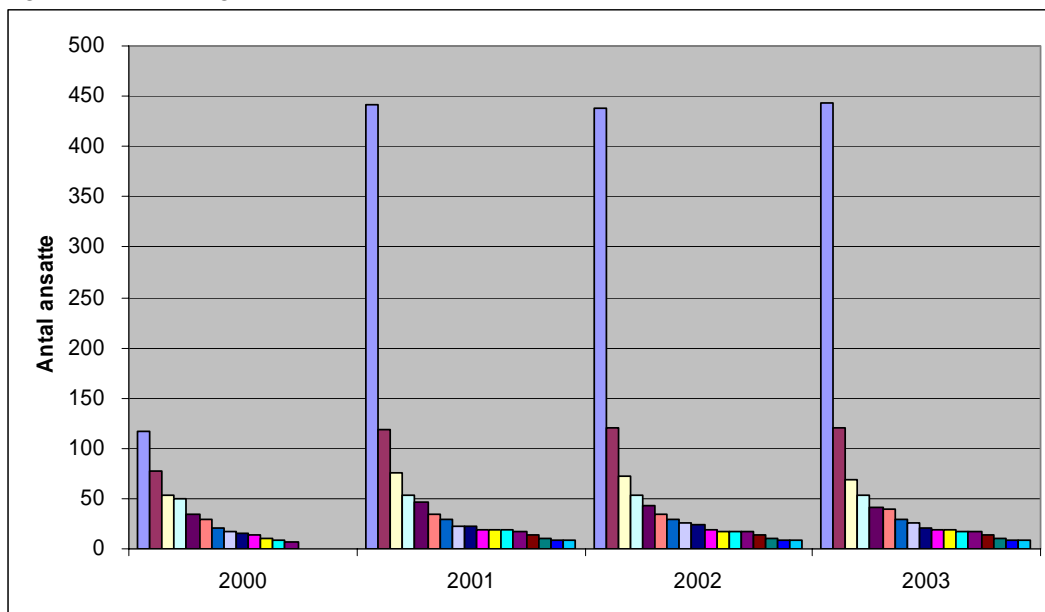
Figur 5.3 Nøgletal for de enkelte havne 2003



5.1.6 Antal ansatte og omsætning pr. ansat

Figur 5.4 viser udvikling i antallet af ansatte i havnene i perioden fra 2000 til 2003. I 2003 er mellem 8 og 443 ansatte i de enkelte havne. Specielt færgehavne kan klare sig med relativ få ansatte. CMP indgår ikke i tallene for år 2000, hvorfor en reel sammenligning først kan gennemføres fra 2001. Som det fremgår, er der over perioden fra 2001 – 2003 kun tale om meget beskedne udsving. Havnene har historisk gennemløbet en omstillings- og rationaliseringsproces som har medført, at antallet af beskæftigede i den enkelte havn er blevet reduceret. Denne udvikling er dog stort set gennemført før 2001, og kan derfor ikke ses på tallene for 2000-2003. Og der er ingen klar sammenhæng mellem godsomsætningen og antallet af ansatte, idet omsætningen pr ansat afhænger af hvilken godstyper der omsættes i havnen.

Figur 5.4 Udvikling i antal ansatte 2000-2003



I perioden fra 2001 til 2003 er den gennemsnitlige omsætning pr ansat steget fra 1.14 mio. kr. til 1.22 mio. kr. I år 2003 var variationen mellem havnene fra 3.15 mio. kr. til 0,86 mio. kr. Næppe overraskende skal havnene med den store omsætning pr. ansat overvejende findes blandt færgehavne, mens omvendt havne med en mere beskedne omsætning pr. ansat findes blandt bulkhavne. Omvendt er der ingen særlig klar tendens i retning af, at omsætningen pr. ansat i de store havne er markant højere end tilfældet er for de øvrige havne.

Tabel 5.6 viser omsætning pr ansat for forskellige havnetyper.

Tabel 5.6 Omsætning pr ansat på havnetyper 2003 1.000 kr

	Færgehavn	Bulkhavn	Multipurpose
Gennemsnit pr. ansat	2.810	1.386	1.156
Havn med mindste omsætning pr ansat	2.361	865	953
Havn med største omsætning pr ansat	3.158	1.864	1.698

Som klassifikation til beregningsformål er brugt følgende simplificerede inddeling af havnene i tabel 5.7:

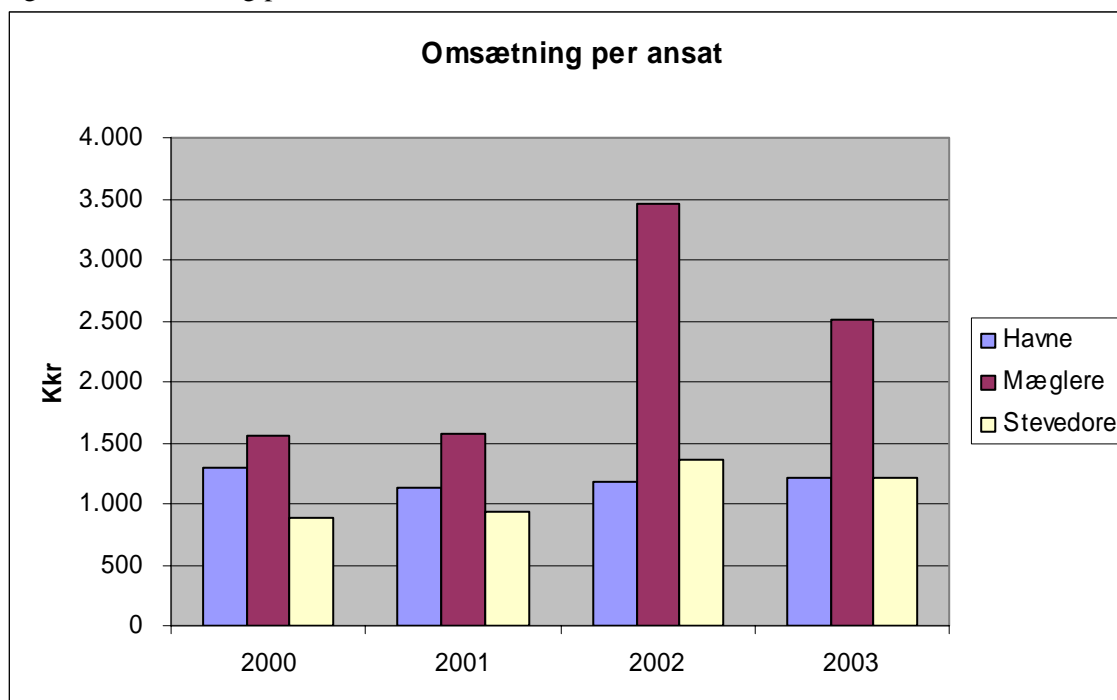
Tabel 5.7 Havneklassifikation

Færgehavn	Bulk	Multipurpose
Kalundborg	Fredericia	Århus
Frederikshavn	Aalborg	CMP
Hirtshals	Odense	Esbjerg
	Kolding	Rønne
	Aabenraa	
	Grenå	
	Randers	
	Køge	
	Horsens	
	Thyborøn	

Regnet på omsætning pr. ansat har mæglere og havneentreprenører har haft en stærkere omsætningsudvikling pr. ansat, end tilfældet er for havnene, som det fremgår af figur 5.5.

Der kan peges på en række forklaringer herpå, herunder ændringer i opgavetype samt nye tiltag fra stevedorer og mægleres side, men samtidig kan det ej heller afvises, at de sidstnævnte virksomheder på visse områder kan være mere konkurrenceudsatte, end tilfældet er for havnene, idet deres virksomhed lettere kan overtages af andre, der kommer ind udefra. Dertil skal føjes, at der er en markant forskel mellem havne og de øvrige virksomheder med hensyn til sammensætning af virksomheder baseret på antal ansatte og kapital. Havnene har langt det største kapitalapparat pr. ansat, mens mæglerne befinder sig i den modsatte ende af skalaen.

Figur 5.5: Omsætning pr. ansat



I årene 1999-2001 var omsætning og resultat for mæglerne forholdsvis beskedne. Det er formentlig årsag til, at man med virkning fra 2002 reducerede medarbejderstaben med 6%. Da 2002 imidlertid viser sig at blive et godt år for mæglerne med en omsætning, der er næsten dobbelt så høj som gennemsnittet for de foregående 3 år, stiger omsætningen per ansat uforholdsmæssigt meget for mæglerne. Det justeres der for i 2003, hvor medarbejderstaben hos mæglerne forøges med 6%.

5.1.7 Overskud (resultat) pr. ansat

Overskuddet pr. ansat har i perioden fra 2001 til 2003 udviklet sig fra 217.000 kr. til 239.000 kr., jf. tabel 5.10 (løbende priser). Den overvejende hovedregel for de tre år er en overvejende linearitet mellem havne med stor omsætning pr. ansat og stort overskud pr. ansat. Det er derfor ej heller her overraskende, at færgehavnen skiller sig ud i den høje ende, mens de lave tal overvejende skal findes blandt de traditionelle havne (bulkhavne). Overskuddet varierede i 2003 mellem 54.000 kr og 1,755 mio. kr. for havne med overskud, mens der blandt havne med underskud var et underskud på 96.000 kr. som det største. Nedenstående tabel 5.8 viser fordelingen af overskud pr ansat på havnetyper.

Tabel 5.8 Overskud pr. ansat pr. havnetype 2003, 1000 kr

	Færgehavn	Bulkhavn	Multipurpose
Gennemsnit pr. ansat	1.346	247	177
Havn med mindste overskud pr ansat	804	- 96	54
Havn med største overskud pr ansat	1.755	432	476

Som det fremgår, har færgehavnene det største gennemsnit pr ansat, derefter kommer bulkhavnene.

Over perioden 2001 til 2003 har der været variationer i størrelsesorden op til 0,8 mio. kr., dog med de typiske maksimale udsving i intervallet mellem 0,1 og 0,15 mio. kr.

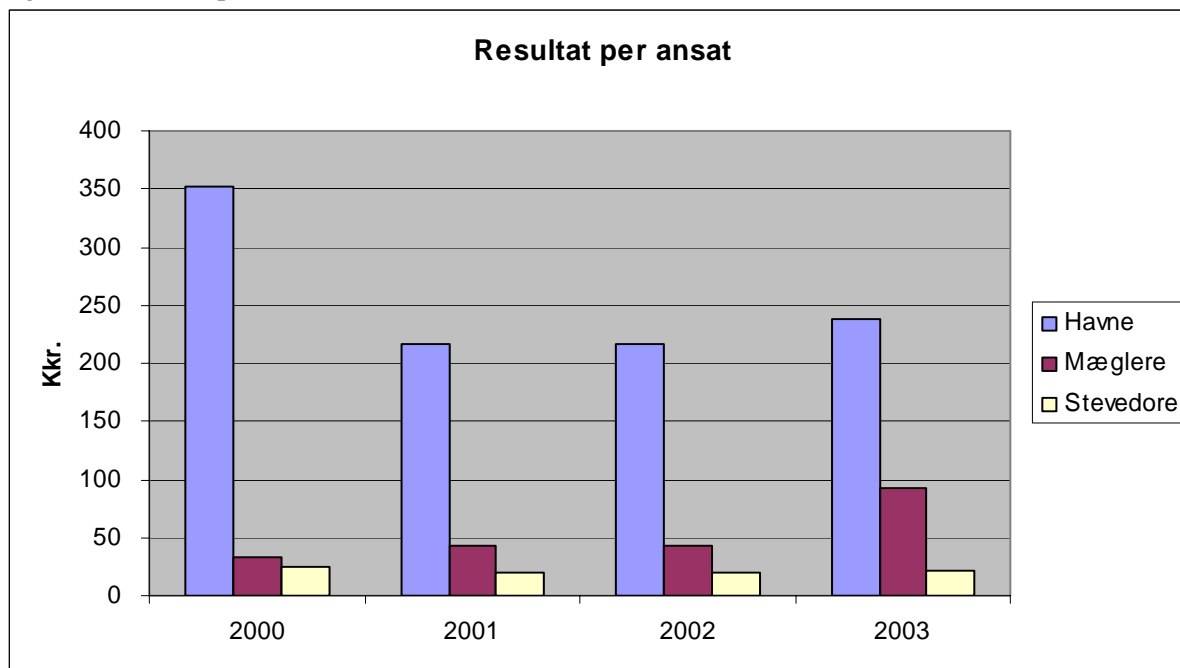
Størrelsen på overskuddene skal som nævnt vurderes i det perspektiv, at havnene er virksomheder med et vist kapitalapparat, som løbende vil kræve såvel reovering som udskiftning af materiel.

Det er også påfaldende, at mens omsætning pr. ansat i mægler- og stevedorevirksomhederne er på niveau med eller højere end i havnene, så er overskuddet omvendt markant højere i havnene opgjort per ansat. Det skyldes, bl.a. at lønniveauet er relativt højt blandt mæglere, mens stevedorevirksomhederne er mandskabsintensive virksomheder og dermed pr. automatik ret løntunge. Forskelle i lønniveauet³⁰ og i størrelsen på det kapitalapparat de ansatte i havnene betjener sig af, og som giver mulighed for at generere overskud sammenholdt med de øvrige virksomheder, har derfor indflydelse her.

Lønniveauet i en typisk mæglervirksomhed er for en stor del af medarbejderne relateret til omsætningen, idet der ydes bonus eller andre incentives. I perioder hvor markedsforholdene tilsiger det, kan det give betydelige ekstra indtægter såvel til lønninger som til ejerne. Ser man f.eks. på den indekserede udvikling i perioden 1999 til 2003 i omsætning per ansat og resultat per ansat, fremgår det klart, at der fra år til år kan være betydelige forskellige, der kun kan forklares i de opnåelige markedspriser det enkelte år. Driveren hertil er forskellige former for incentives til ansatte og hvor dette ikke mere har tilstrækkelig effekt medarbejderskab.

³⁰ Hvilket kan ses ved udtræk fra Købmandsstandens Oplysningsbureau

Figur 5.6 Resultat pr. ansat



5.1.8 Opsummering

2003

I dette afsnit gives først en sammenligning mellem de forskellige typer havne baseret på 2003 tal. Derefter opsamles, hvorfra havnenes indtægter stammer.

Omsætningen pr ansat ligger på 3,2 mio kr for den havn med den højeste omsætning, og på 0,9 mio kr for den havn med den laveste omsætning (jf. tabel 5.6). Resultat pr. ansat varierer mellem et underskud på 96.000 kr og et overskud på 1,8 mio. kr., jf. tabel 5.8. Færgehavne har både den højeste omsætning og overskud pr. ansat.

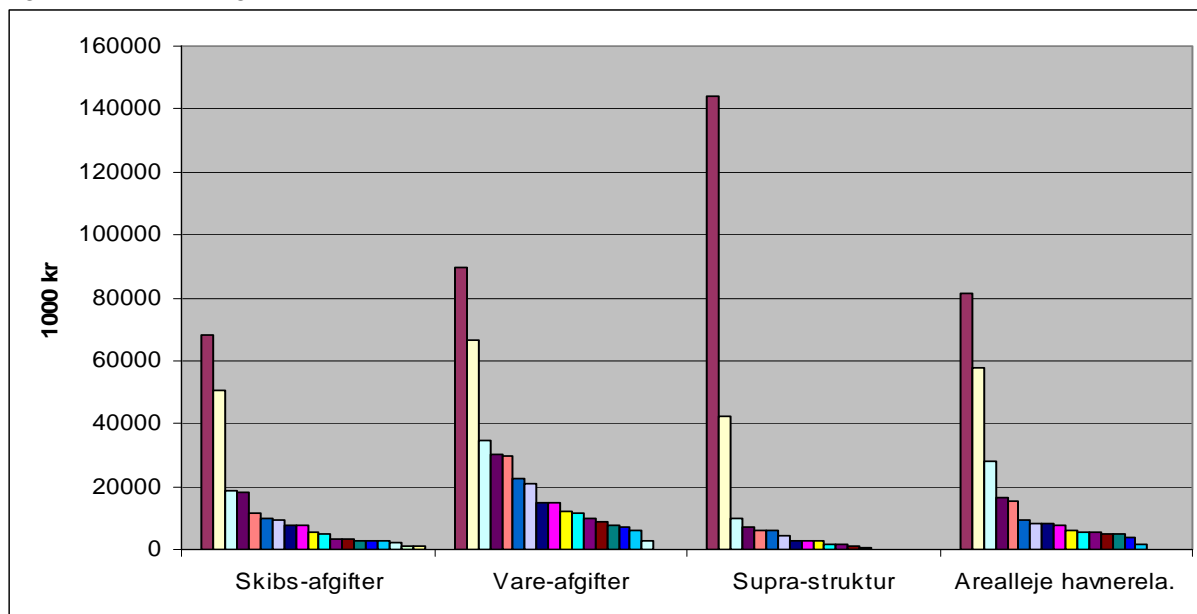
Tabel 5.9 viser skibs- og vareafgifterne i 2003 som gennemsnit og på kvartiler. Det skal bemærkes, at den relative forskel mellem gennemsnit og øvre kvartil er klart mindre end tilfældet er mellem nedre kvartil og gennemsnittet. og som den efterfølgende grafik viser, udgør vareafgifterne en markant større andel af havnenes indtægter.

Tabel 5.9 Fordeling af samlede skibs- og vareafgifter, 2003

	Gennemsnit	Øvre kvartil	Nedre kvartil
Skibsafgifter (mio. kr)	12,2	33,4	2,0
Vareafgifter (mio. kr.)	20,5	50,1	3,2

Nedenstående figur 5.7 viser i absolutte tal for 2003 de ordinære indtægters spredning mellem havnene indenfor forskellige hovedområder. En enkelt havn har - på grund af en særordning omkring omfanget af aktiviteter i relation til specielt stevedoring havnen kan foretage - en meget stor del af sine indtægter knyttet til netop denne del af virksomheden. For de øvrige havne fremgår, at vareafgifter som hovedregel udgør den største indtægtskilde i havnene. Der er derfor knyttet en speciel interesse hertil herunder de muligheder, kunderne vil have for at opnå rabatter mv. på vareafgifterne.

Figur 5.7 Omsætning i havne 2003



Udvikling 2000-2003

Nedenstående tabel 5.10 viser udviklingen i en række af de tidligere gennemgåede nøgletal i perioden 2000-2003. Tabellen viser desuden skibs- og vareafgifterne, beregnet ud fra indtægterne til henholdsvis skibs- og vareafgifter divideret med antal BT, der er anløbet havnene i perioden, henholdsvis antal ton, der er læsset/losset i perioden.³¹ Der er således ikke tale om listepriiser. Men de beregnede skibsafgifter pr. BT og beregnede vareafgifter pr. tons kan være med til at give et billede af de faktisk opnåede priser, jf. nærmere i afsnit 6.1.2 og 6.1.5.

Tabel 5.10 Udvikling i regnskabstal 2000-2003 for havne

	Tusind kr.			Kroner	
	Overskud pr. ansat	Omsæt. pr ansat	Årlig investering	Pr. BT skibsafgifter	Pr. ton vareafgifter
2000			35.893	1,26	7,81
2001	217	1.138	25.565	1,23	9,07
2002	234	1.177	24.045	1,18	8,53
2003	239	1.219	13.775	1,21	7,46

For skibsafgifterne er der tale om små udsving mellem årene omkring et gennemsnit pr. bruttotonnage på lidt over 1,2 kr, mens der for vareafgifterne er tale om langt større udsving og umiddelbart en tydelig nedadgående trend fra 2001.

Da der er tale om beregninger baseret på et simpelt gennemsnit, skal tallene tages med et vist forbehold, ligesom forskydninger i varetyper – og dermed forskelle i afgiftsniveauet – vil have indflydelse. En summering af samtlige vareafgifter i havnene viser da også en samlet indtægtsfremgang fra 375 mio kr til 390 mio kr, dvs. en vækst på ca. 4%, mens godsmængden er steget 5,3%. En medvirkende forklaring kan

³¹ Beregningerne er foretaget ud fra oplysninger fra Danmarks Statistik om anløb i BT og omsat gods i de enkelte havne.

være, at eksempelvis tanktrafikken er steget ca. 8,4 % i den forløbne periode, og vareafgiften for denne trafik afviger fra gennemsnittet.

For perioden 2001- 2003 er vareafgifternes relative andel af den samlede ordinære omsætning i havnene (som gennemsnit for alle havne) faldet svagt (knap 3%). En nærmere undersøgelse af dette fald viser, at det er sammensat af en række modgående tendenser (stigninger og fald), og involverer forholdsvis få havne.

Når der ses nærmere på disse havne, kan fald- eller stigninger i den enkelte havn forklares ud fra følgende forhold:

- En som udgangspunkt meget lav afgift, som efterfølgende har kunnet gøres til genstand for en stigning. Det gælder også hvor antallet af brugere af havnen udgøres af en mindre kreds.
- Et konkurrencemæssigt pres udøvet af en eller få store kunder i havne, tænkeligt i kombination med en vis intern konkurrence mellem havnene, har resulteret i justeringer i vareafgifterne i nedadgående retning.
- De specielle forhold for vareafgifterne for fisk har resulteret i en række fluktuationer, herunder fald, for de specielle vareafgifter knyttet til dette produkt.
- Effekten af visse forhandlede reduktioner i vareafgifterne har resulteret i ændringer, der samlet set ser ud til at have medført et fald i disse.
- Endelig kan specifikke forhold i relation til sammensætningen i godsomsætningen i de enkelte havne, og dermed til hvilken afgift, der betales have betydning for den samlede afgift, der betales.

Afslutningsvis er gennemført en begrænset analyse på sammenhængen mellem antal ansatte i havnene og deres overskudsgrad, dvs. om havne med mange ansatte har en større overskudsgrad end havne med få ansatte. Det ses ikke at være tilfældet.

Desuden er der gennemført en lille analyse af betydningen af havnenes kapitalapparat (opgjort som aktivmassen i den enkelte havn) har betydning for det økonomiske resultat (overskud). Med enkelte undtagelser ses dette ikke at være tilfældet, dvs. den mest fremherskende situation er, at havne med et begrænset kapitalapparat pr. ansat ud fra en overskudsbetragtning klarer sig bedre. Da aktivmassen jo kan være tilvejebragt gennem låneoptagning er herudover ligeledes set på, om soliditetsgraden (egenfinansieringen) har betydning herfor. Dette ses dog ej heller at være tilfældet.

Samtidig er det dog vigtigt at holde sig for øje, at der her alene er set på den samlede aktivmasse uden skelen til, hvorledes den fordeler sig på eksempelvis infra - og suprastruktur. Netop denne fordeling samt en forskellig værdisætning af arealer i havne med forskelle i geografisk beliggenhed, kan meget vel tænkes at have stor indflydelse på resultatdannelsen i den enkelte havn.

Endelig er der set på, hvorvidt større eller mindre frihedsgrader i havnene med hensyn til, hvilke former for virksomhed, havnen kan udføre udover selve havnedriften, har betydning for resultatdannelsen. Resultaterne heraf er omtalt i kapitlet om havnevirksomheder, samt i afsnit 7.1 om Grandfather Rights.

6 Takster

6.1 Takster ifølge takstbladene

I dette afsnit beskrives havnenes takster, som de er oplyst af havnene. Først beskrives skibs- og vareafgifterne som de fremgår af havnenes takstblade. Derefter beskrives den gennemsnitlige betaling pr bruttotonnage pr anløb og pr tons vare losset eller lastet. Dette gøres ud fra regnskabsoplysningerne. Til sidst beskrives den samlede betaling for anløb med forskellige typer skibe, ud fra de officielle takster i takstblade mv.

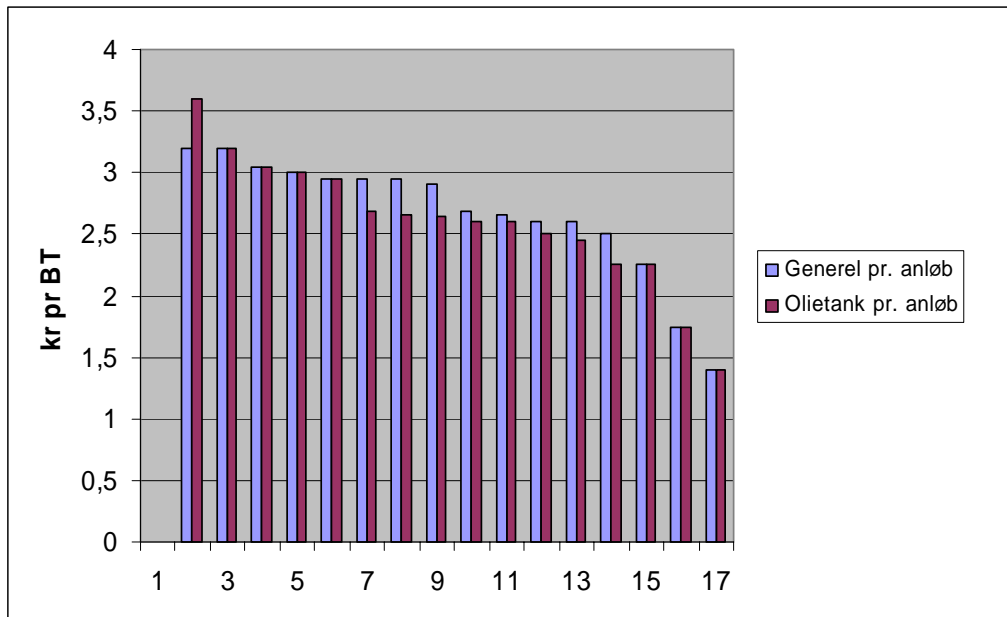
Det er taksterne ifølge takstbladene, havnene er bedt om at oplyse. Analysen omfatter 16 havne. I opgørelsen af skibsafgifterne er de Scandlines havne (Rødby og Gedser) samt Køge havn ikke med, idet de opgør skibsafgifterne efter andre principper end de øvrige havne. Det er ikke alle havne som har priser for alle typer skibe og gods. Antallet af havne som indgår i analysen kan derfor variere for de forskellige oplysninger.

Da der ydes betydelige rabatter til faste kunder, vil beskrivelsen af taksterne ud fra tekstbladene kun give et ufuldstændigt billede af havnenes samlede takstpolitik. På grund af det lille antal større havne og anonymitetshensyn er det kun muligt at give et generelt billede af taksterne, idet sammenhængen mellem takster, godsmængder og beliggenhed kun kan beskrives i generelle vendinger.

6.1.1 Skibsafgifter 2004

Skibsafgifterne betales pr BT for skibene, idet der kan være forskellige takster for forskellige typer skibe og forskellige størrelser. Desuden kan taksterne betales pr anløb eller for et skib, der er godkendt i fast rutefart, som en månedsafgift. Der er dels spurgt om takster uden eventuelle rabatter/tilbagebetalinger og dels om taksterne inkl. rabatter/tilbagebetalinger, der fremgår af takstbladene. En del havne vil give større rabatter til nogle rederier end de, der fremgår af takstbladene. Da disse rabatter er meget individuelle baseret på det enkelte kundeforhold, fremgår de ikke af denne analyse.

Figur 6.1 Skibsafgift kr pr BT pr anløb. 2004. Angivet for ”generelle anløb” og for ”tankskibe”



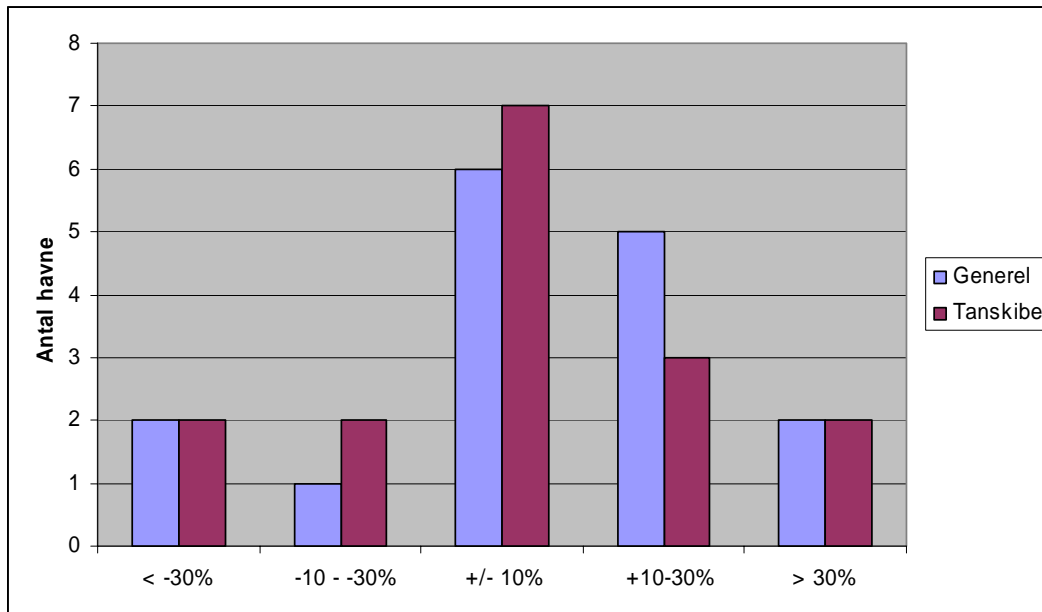
For de havne - som har oplyst anløbspriser - er i figur 6.1 anført skibsafgiften i kr. pr anløb og pr BT. Afgiften for større skibe generelt er i gennemsnit 2,67 kr i 2004 og for tankskibe 2,60 kr. Afgiften er den samme for tørbulk skibe og containerskibe som for skibsanløb generelt. Selv om en havn i takstbladet har angivet en pris for en given skibstyper, er det ikke sikkert, at havnen faktisk også anløbes af den pågældende type skibe f.eks. af tankskibe.

Generelt skal huskes, at skibe der anløber havnen regelmæssigt enten får ret store rabatter (tilbagebetalinger) eller betaler afgift pr måned, hvorfor de faktisk betalte afgifter ofte er lavere end de her anførte, jf. næste afsnit.

Der er en vis spredning i afgiften blandt havnene. Prisen for anløb generelt varierer mellem 1,40 kr til 3,20 pr BT pr anløb, mens den for tankskibe varierer mellem 1,40 og 3,60 kr. Det er fortrinsvis ro/ro og færgehavne, som har lave takster for generelle anløb, specielt to havne skiller sig ud ved at have særligt lave priser pr anløb. De billige havne er desuden liggende i den nordlige del af Jylland. De havne som har høje takster er blandt de mellemstore og små havne. 1 havn har en særlig høj pris for olietankere.

Spredningen i forhold til den gennemsnitlige pris pr. anløb illustreres også i figur 6.2.

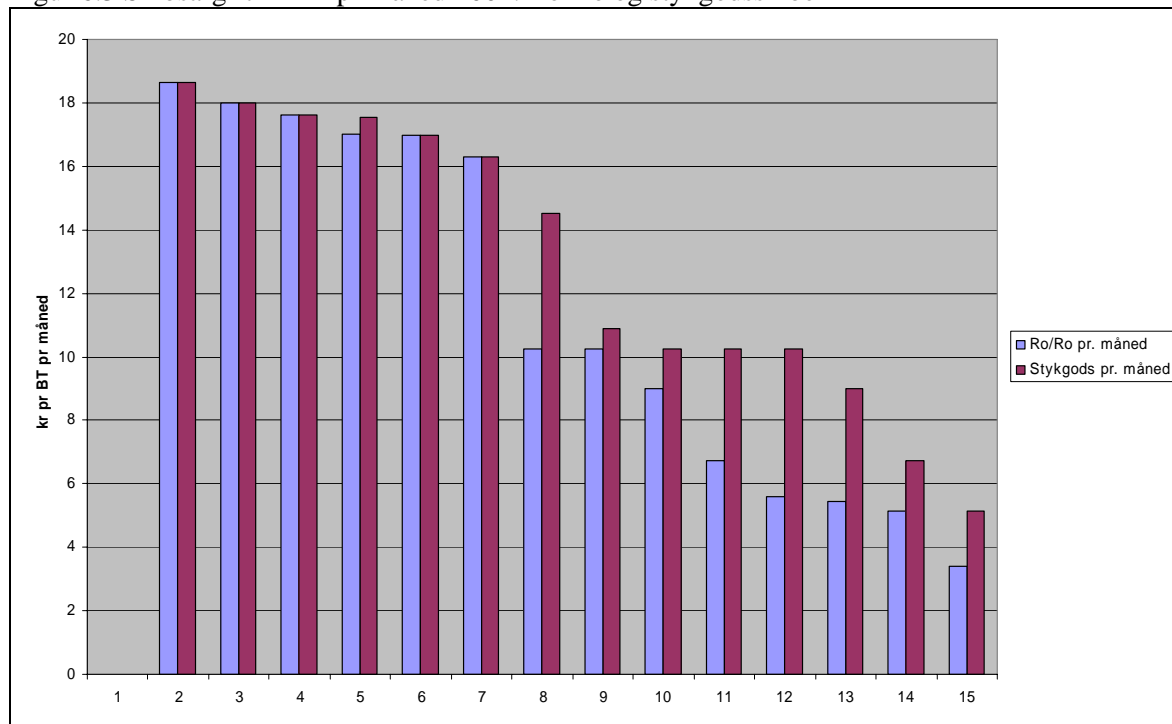
Figur 6.2 Skibsafgift pr BT pr anløb 2004. Angivet for "Generelle anløb" og "tankskibe".
Variation pris pr anløb pr BT i forhold til gennemsnitlig takst



Figuren viser, spredningen i skibsafgifterne i forhold til den gennemsnitlige takst. Det fremgår eksempelvis, at 2 havne har skibsafgifter, der er mere end 30% lavere end havnenes gennemsnitlige takst. Det ses, at priserne på anløb generelt og priser på anløb med tankskib varierer nogenlunde lige meget. Der er ingen tendens til at havne, som har særligt mange anløb med tankskibe, har lavere takster end de øvrige havne.

Nedenfor er i figur 6.3 vist skibsafgiften pr. måned for de havne, som har oplyst sådanne skibsafgifter.

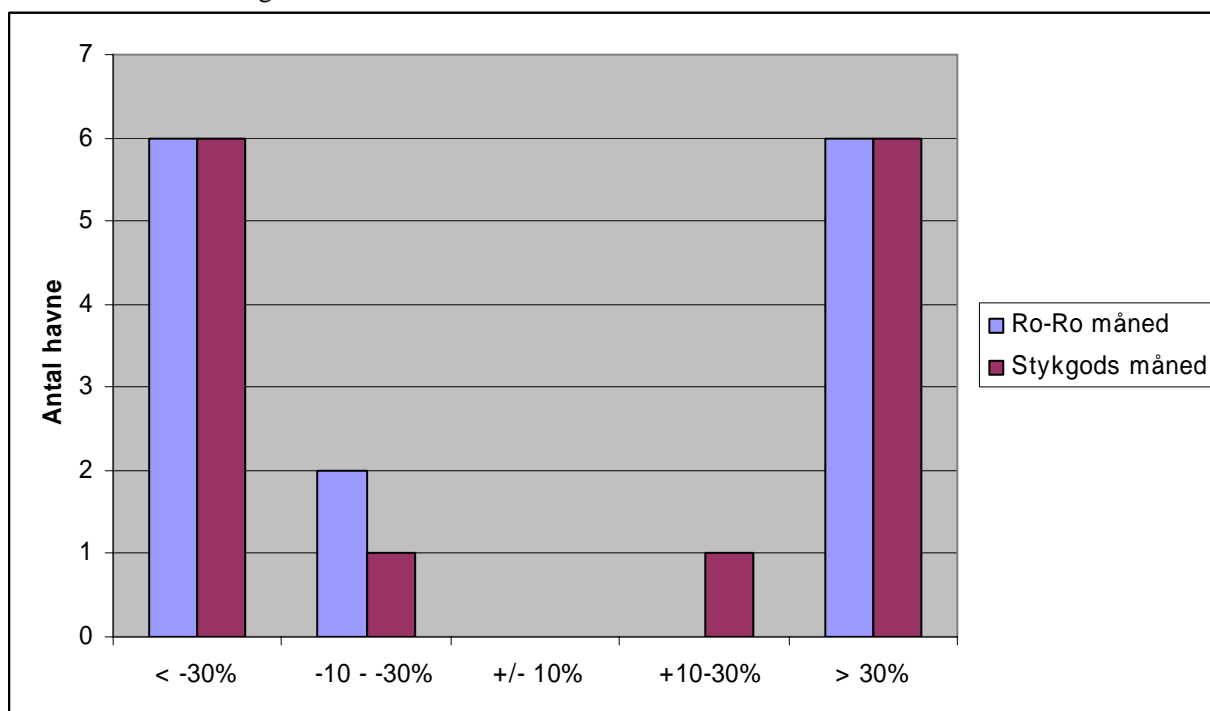
Figur 6.3 Skibsafgift kr BT pr måned 2004. Ro-Ro og stykgodsskibe



Taksten for Ro-Ro skibe pr BT pr måned er 11,45 kr i gennemsnit for de havne, der har opgivet en takst og varierer mellem 3,40 og 18,55. Afgiften for stykgodsskibe er i gennemsnit 13,01 kr pr BT pr anløb, og den

varierer mellem 5,15 og 18,65 pr BT pr måned. Der er markant større forskel i mellem havnene i afgiften pr måned end afgiften pr anløb. Det må antages, at det skyldes en væsentlig større konkurrence mellem havnene om at få skibe i fast rutefart, idet disse typisk betaler faste månedlige afgifter.

Figur 6.4 Skibsafgift. pr BT pr måned 2004. Takst for færger/Ro - Ro skibe og stykgodsskibe
Variation i forhold til gennemsnit



Det ses, at der er stor spredning i priserne for Ro - Ro skibe og stykgodsskibe i afgiften pr måned. Der er heller ikke for afgiften pr måned noget klart mønster for, hvilke typer havne, der er dyre eller billige. Der er dog en tendens til, at havne med mange Ro - Ro skibe ligger under gennemsnittet, hvilket muligvis kan henføres til en specialisering samt mulighed for indtægter fra afgifter på køretøjer og passagerer.

6.1.2 Rabatter i skibsafgifter 2004

Tabel 6.1 Skibsafgifter pr bruttotonnage (BT) for havne, som har oplyst takster. Kr

	Generel pr. anløb	Olietank pr. anløb	Tørbulk pr. anløb	Container-skib pr. anløb	Ro/Ro pr. måned	Stykgods pr. måned
Uden rabat	2,67	2,6	2,67	2,67	11,45	13,01
Med rabat	0,91	1,31	1,41	0,99	7,10	9,12

Der er i undersøgelsen spurgt om de rabatter/tilbagebetalinger af skibsafgifterne, der fremgår af takstbladene. I de fleste havne gives rabat ved betaling på månedsbasis for anløb. Derudover er det ret få af havnene, som selv har opgivet, at de giver rabatter. Flere end de, der har oplyst det, giver ifølge deres takstblade rabatter. Nogle havne vil herudover give rabatter på skibsafgifterne til nogle redere, ligesom nogle havne angiver, at de giver rabatter efter aftale. Da denne type af rabatter ligeledes er baseret på individuelle kundeforhold, er de ikke med i undersøgelsen.

I den følgende tabel 6.2 sammenlignes de generelle skibstakster i takstbladene med de faktiske indtægter pr BT beregnet ud fra regnskaberne. Dette giver et vist udtryk for, hvor stor den faktiske indtægt er i forhold til den generelle takst i takstbladene.

For skibsafgifter afspejler forskellen 1) at alle skibstyper ikke betaler samme pris pr BT 2) at skibe i fast rutefart får rabat gennem lavere takster ved betaling pr måned eller får tilbagebetaling, 3) at fiskerbåde og lystfartøjer ikke betaler pr BT samt 4) rabatter, der ydes udover takstbladenes priser og officielle rabatter.

For skibsafgifter er den faktiske betaling i gennemsnit 48% lavere end den generelle takst i takstbladet. Der er et spænd fra, at betalingen er 95% lavere til, at den er 4% højere end den generelle takst i takstbladene. Forskellen er ikke overraskende generelt størst i færgehavne og havne med mange linieskibe og mindst i havne med en stor andel af trampfart, og dermed en lavere anløbsfrekvens for det enkelte skib.

Tabel 6.2 Skibsafgift ifølge takstblad og faktisk betaling pr anløbet BT 2003

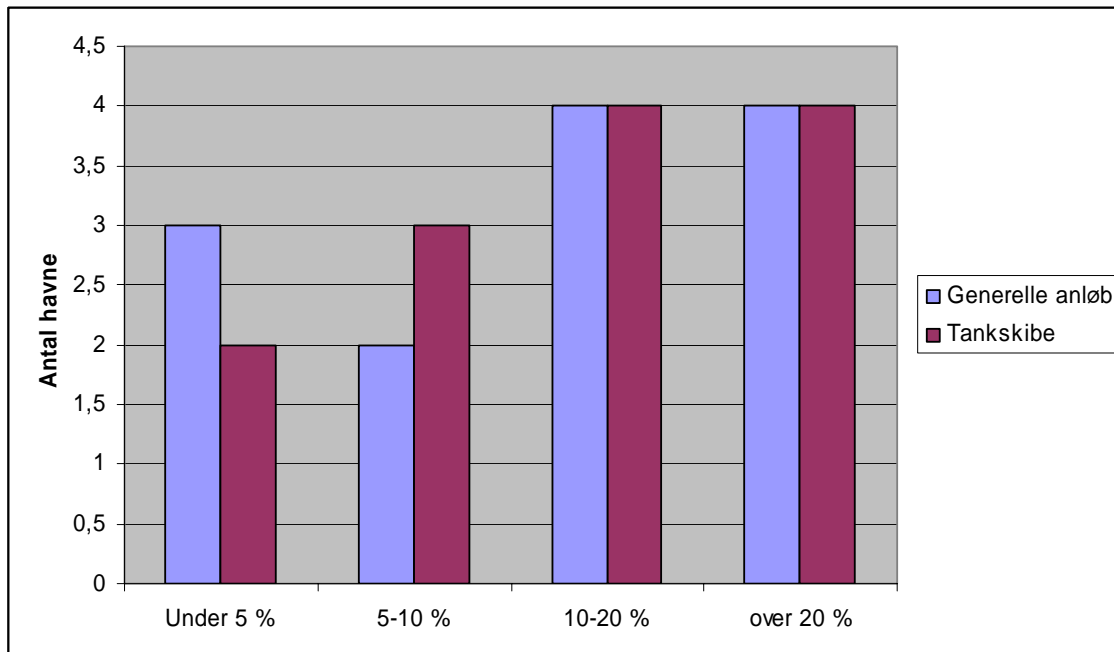
Havn	Generel skibsafgift ifølge takstblad	Skibsafgifter beregnet ud fra regnskab	Difference
	Kr pr. BT		%
A	2,55	0,12	-95
B	1,75	0,12	-93
C	2,40	0,31	-87
D	2,66	0,35	-87
E	2,65	0,37	-86
F	1,40	0,25	-82
G	2,85	1,00	-65
H	2,80	1,14	-59
I	3,10	1,43	-54
J	2,85	1,92	-33
K	2,25	1,58	-30
L	2,95	2,14	-28
M	2,95	2,51	-15
N	3,10	2,85	-8
O	2,50	2,50	0
P	3,00	3,11	4

Anm: 16 havne. Der kan være en vis usikkerhed i tallene, herunder både BT og regnskabsafgrænsning. Den havn som i 2003 har højere regnskabsmæssig indtægt pr BT end afgiften pr BT viser således en rabat de øvrige år.

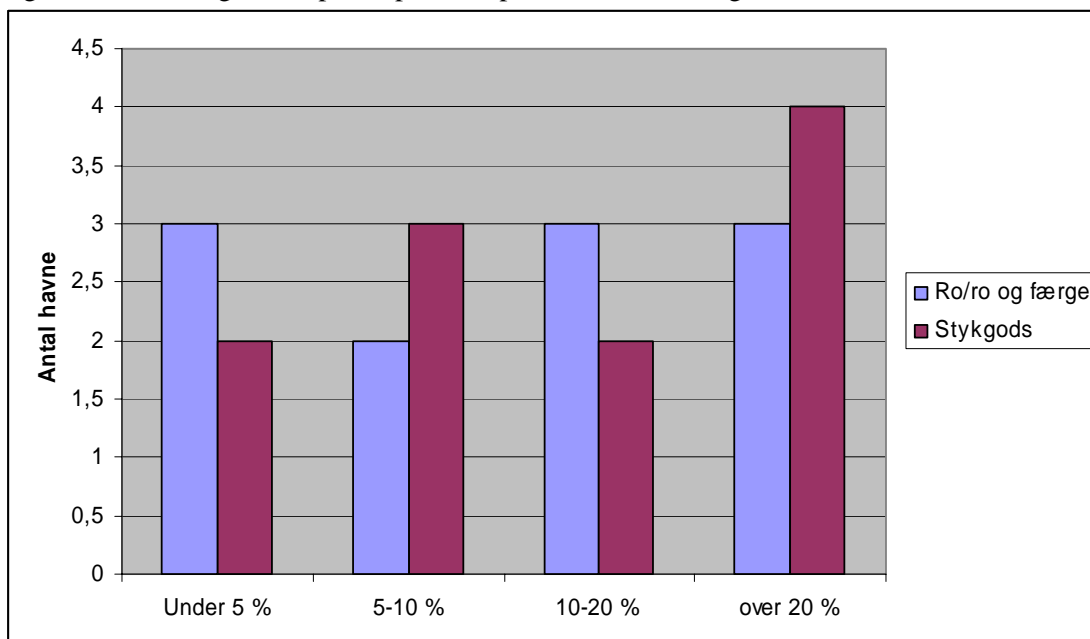
6.1.3 Udvikling i skibsafgifterne i 1997 - 2004

I dette afsnit beskrives udviklingen i skibsafgifter 1997 til 2004. Taksterne er opgjort i løbende priser.

Figur 6.5. Udvikling i takst pr. BT pr. anløb 1997-2004



Figur 6.6 Udvikling i takst pr BT pr anløb pr måned. Udvikling 1997 – 2004



Figurerne ovenfor viser udviklingen i taksterne fra 1997 til 2004. Stigningen er i gennemsnit 14 % for generel skibsafgift og 17 % for tankskibe pr anløb. For afgiften pr måned er stigningen henholdsvis 29 % for Ro/ro skibe og færger og 31 % for stykgodsskibe. Dvs. stigningen er næsten dobbelt så stor for månedsafgiften som for afgiften pr anløb. Nettoprisindekset er steget 16% i samme periode.

6.1.4 Vareafgifter i 2004

I dette afsnit beskrives vareafgifterne i 2004 ifølge takstbladene.

Tabel 6.3 Vareafgifter pr tons, gennemsnit for havne med oplysninger 2004.

	Generel vareafgift	Foderstof mv.	Sten, kalk	Olie
Kr pr tons	13,50	8,38	4,28	13,44

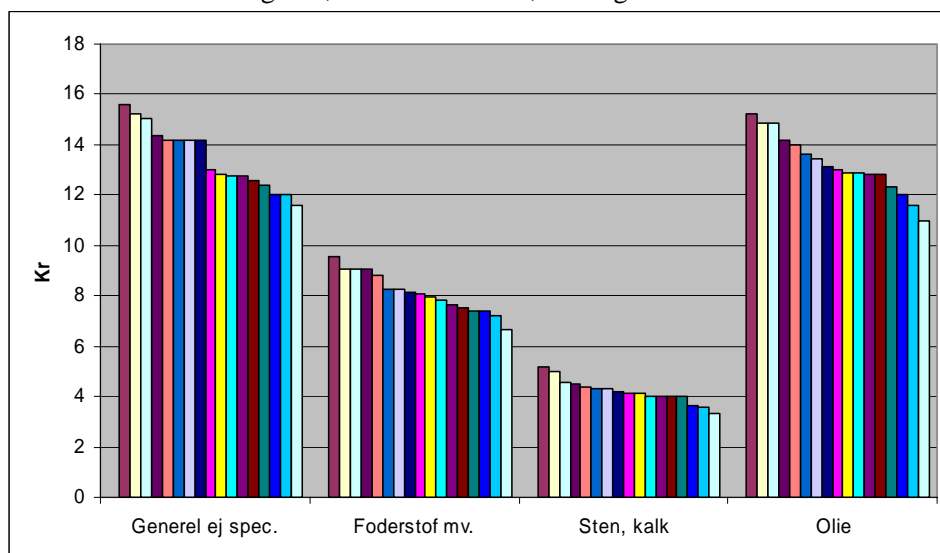
	Færgegods	Container pr. TEU/FEU	Container pr ton	Trailer/lastbil med hænger	Nye personbiler	Passagerer	Personbil på færge
Kr pr tons/enhed	11,08	131,93	11,49	131,68	11,16	7,96	12,88

Tabel 6.3 viser, at vareafgiften pr ton varierer ret meget efter varens værdi, så højværdivarer som f.eks. olie, færgegods og containere har en noget højere afgift end f.eks. bulkgoods. Det afspejler utvivlsomt ”varernes evne” til at betale højere afgifter.

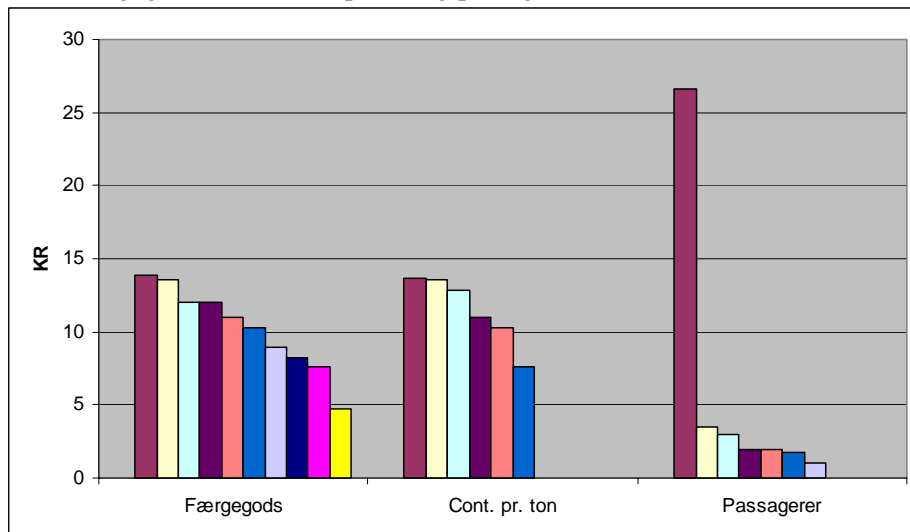
Figur 6.7 viser vareafgifterne variation mellem havnene for forskellige varegrupper. Vareafgifterne varierer en del blandt havnene, men ikke så meget som skibsafgifterne. Der gives efter det oplyste generelt ikke rabatter på vareafgifterne.

Figur 6.7 Vareafgifter 2004 kr pr ton/enhed

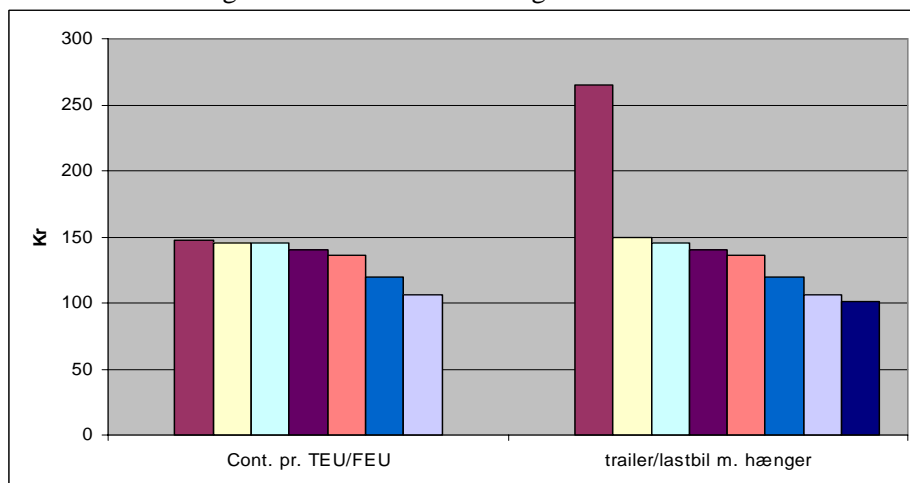
6.7A Generelle vareafgifter, foderstoffer mv., sten og kalk samt olie



6.7 B Færgegods, containere pr ton og passagerer



6.7 C Containere og trailer/lastbiler med hænger



Der er ikke noget tydeligt billede af, at havne med store godsmængder i en bestemt gruppe generelt tager væsentligt højere eller lavere vareafgifter end de andre havne. For færgegods og containere pr tons er der med en enkelt undtagelse dog en tendens til, at ro/ro og færgehavnene tager en relativt højere afgift end de øvrige havne. Desuden benytter en enkelt færgehavn tilsyneladende sit beliggenhedsmonopol i forhold til afgifter for passagerer og trailere/lastbiler.

Derudover er som nævnt ikke nogle tydelige mønstre i takstniveauer, godsstrømme og beliggende.

6.1.5 Forskel i taksbladenes vareafgifter og faktisk betaling

I tabel 6.4 sammenlignes de generelle vareafgifter i takstbladene med de faktiske indtægter i regnskaberne pr tons varer, der lastes/losses i havnen. Det er ikke alle varer, der opgøres i antal tons. Beregningen giver et vist udtryk for, hvor stor den faktiske indtægt er i forhold til den generelle takst i takstbladene.

Det ses, at for de fleste havne er den faktiske betaling pr tons væsentlig mindre end størrelsen af den generelle vareafgift. Det afspejler, at havnene har forskellige takster for forskellige typer varer, som generelt er lavere end den generelle takst og eventuelle rabatter udover takstbladenes priser. 2 havne har indtægter fra vareafgifter, som pr ton er højere end den generelle vareafgift. Det skyldes store indtægter fra passagerer samt indtægter fra fisk og gods, hvor der ikke betales efter vægt.

Den faktiske betalte pris i vareafgift pr tons ifølge regnskabsoplysningerne er i gennemsnit 37 % lavere end den generelle varetakst ifølge takstbladet dvs. forskellen er lidt mindre end for skibsafgifter. Differencen varierer fra 22 % til 87%. I to havne er den faktiske betaling højere pr tons end den generelle takst.

Tabel 6.4 Vareafgift ifølge takstblad og faktisk betaling pr ton læsset/losset 2003

Havn	Generel vareafgift	Beregnet vareafgifter ud fra regnskabsoplysninger	Difference
		kr. pr. ton	%
A	14,00	1,81	-87
B	12,60	3,28	-74
C	15,20	6,07	-60
D	12,60	5,43	-57
E	13,75	7,11	-48
F	14,80	7,80	-47
G	12,55	6,88	-45
H	11,55	6,37	-45
I	12,40	6,92	-44
J	11,65	6,64	-43
K	12,75	7,66	-40
L	11,85	8,35	-30
M	14,20	10,15	-29
N	14,20	10,36	-27
O	12,50	9,71	-22
P	15,02	15,87	6
Q	14,20	21,39	51

6.1.6 Udvikling i vareafgifter 1997 – 2004

I dette afsnit beskrives udviklingen i vareafgifter (i løbende priser).

Tabel 6.5 Udvikling i varetakster 1997 – 2004. Kr pr tons/enhed

	Generel vareafgift	Foderstof mv.	Sten, kalk	Olie
2004	13,46	8,11	4,18	13,21
1997	12,42	7,58	3,63	12,23
Udvikling	8%	7%	15%	8%

	Færgegods	Cont. pr. TEU/FEU	Cont. pr. ton	Trail-ler/lastbil med hæn-ger	Ny per-sonbil	Passager	Personbil på færge
2004	10,22	134,21	11,49	129,22	9,81	5,69	10,79
1997	9,75	126,00	11,77	90,00	8,16	2,22	9,47
Udvikling	5%	7%	-2%	44%	20%	157%	14%

Anm.: For de havne som har angivet takster for de pågældende grupper

Tabel 6.5 viser, at der er en vis forskel i afgiftsstigningen fra 1997 til 2004 for de forskellige varegrupper. Betaling for passagerer, trailere/lastbiler og nye personbiler er steget 20 % eller mere i perioden. Derimod er priserne på f.eks. færgegods og containere kun steget lidt i perioden. Den gennemsnitlige afgift for passagerer viser en voldsom stigning, det skyldes, at en havn, som tager en meget høj afgift for passagerer, kun har oplyst taksten fra 2000 og denne høje takst derfor ikke er med i gennemsnittet for 1997. Nettoprisindekset er i samme periode steget 16%.

6.2 Skibs- og vareafgifters andel af havnenes indtægter og betydning for indtægtsdannelsen

Normalt er det opfattelsen, at skibs- og vareafgifterne udgør havnenes indtægtsmæssige fundament, suppleret af indtægter fra suprastruktur, arealleje og andre ordinære indtægter. Ved en nærmere analyse viser det sig dog, at dette er en sandhed med visse modifikationer, jf. tabel 6.6.

Skibs- og vareafgifterne har til sammen en andel af havnenes samlede indtægter på mellem 34 % og 71 %. I ca. halvdelen af havnene udgør skibs- og vareafgifterne mellem 35 % og 50 % af de samlede indtægter og i den anden halvdel mellem 50 % og 70%. Det er de havne, som har tilladelse til at udføre mange andre aktiviteter end blot at modtage skibe, bl.a. havnerelaterede tjenesteydelser hos de kommunale selvstyre- og aktieselskabshavnene, der generelt tjener en mindre andel af indtægterne via skibs- og vareafgifterne.

Vareafgifterne udgør i alle havne den største andel af skibs- og vareafgifterne, i de fleste havne mellem 70 % og 90 %. Kun i 5 havne udgør vareafgifterne under 70 % af de samlede skibs- og vareafgifter.

Tabel 6.6 Havnene sorteret efter skibs- og vareafgifters andel af de samlede ordinære indtægter. 2003

	Sorteret efter skibs- og vareafgifts andel (%) af samlet indtægt		
Havne sorteret efter skibs- og vareafgifts Andel af samlede ind-	Skibs- og vareaf- gifter	Skibsafgift	Vareafgift

tægter			
A	71	5	66
B	69	18	52
C	66	16	50
D	63	16	47
E	57	22	36
F	57	13	44
G	54	15	39
H	53	16	37
I	49	13	35
J	41	9	32
K	40	10	31
L	39	10	29
M	38	15	23
N	37	16	21
O	36	11	25
P	34	7	28
Q	34	7	27

Tabel 6.7 Havnene sorteret efter størrelse af den samlede indtægt

Havne sorteret efter samlet indtægt	Skibs- og vareafgifts andel (%) af samlet indtægt
A	37
B	41
C	39
D	57
E	34
F	66
G	38
H	40
I	69
J	34
K	57
L	71
M	49
N	53
O	63
P	54
Q	36

Tabel 6.7 viser havnene sorteres efter den samlede ordinære indtægts størrelse. Søjle to viser skibs- og vareafgifternes andel af de samlede indtægter. Eksempelvis får havn A, dvs. den havn med de største indtægter kun 37% af indtægterne fra skibs og vareafgifter. Tabellen viser, at de 10 havne, som har de højeste indtægter i kr, får de 7 højst omkring 40% af indtægterne fra skibs- og vareafgifter, mens de 7 havne, som har de laveste indtægter i kr, får de 6 mindst omkring 50% fra skibs og vareafgifter. Eller sagt på en anden måde: Der er en tendens til, at havnene med de største samlede indtægter samtidig har den største andel af øvrige ordinære indtægter fra andre kilder end skibs- og vareafgifter.

Tabel 6.8 viser samme forhold. Havne med en lille andel af skibs- og vareafgifter, har en omsætning som ligger væsentligt over havnenes gennemsnit, men har ikke højere afkastningsgrad end gennemsnittet.

Tabel 6.8 Karakteristika for havne med høj respektive lav andel af andre ordinære indtægter end skibs- og vareafgifter

	Antal havne	Skibs- og vareafgifter andel af indtægter	Omsætning Indeks	Afkastningsgrad Indeks
			Gennemsnitlig indtægt=100	Gennemsnitlig afkastningsgrad =100
Havne med lav andel af skibs- og vareafgifter (<50%).	9	38%	156	98
Havne med høj andel af skibs- og vareafgifter (>65%)	3	68%	61	214

6.3 Modelskibe

6.3.1 Samlede omkostninger for modelskibe 2004

For at belyse de samlede omkostninger ved at anløbe havnene med forskellige skibe, er konstrueret nogle modelskibe, bestående af et konkret type skib, et konkret antal BT og med en konkret last. Skibstyperne fremgår af tabel 6.9. I bilag 1 er de lossede og lastede varettyper og mængder beskrevet.

Tabel 6.9 Modelskibstyper.

Skibstype	Tank a 3.033 BT	Tank b 7.285 BT	Tank c 43.046 BT	Tørbulk a 1.957 BT	Tørbulk b 18.108 BT	
Skibstype	Container a 3.790 BT	Container b 9.151 BT	Ro/Ro a 21.154 BT	Ro/Ro b 32.289 BT	Stykgods a 730 BT	Stykgods b 4.600 BT

Det giver mulighed for at sammenligne de samlede omkostninger ved anløb af forskellige havne. Desuden belyses fordelingen af de samlede omkostninger på forskellige typer omkostninger. Der er angivet omkostninger for modelskibene i de enkelte havne, selvom disse havne ikke normalt anløbes af disse skibe. Det er dog et krav, at skibet kan komme ind i havnen. De priser, der er angivet, er de priser som tages for et skib, som anløber havnen en enkelt gang, dvs. det er uden eventuelle rabatter, som gives til redere med faste anløb. Antal havne, som indgår i de enkelte tabeller, er således forskelligt. Der er bedt om oplysninger for 1997 og for 2000-2004. De enkelte modelskibe og deres last fremgår af metodebilaget.

I tabel 6.10 er vist den omkostning, der gennemsnitligt er ved at anløbe havnene med de forskellige typer modelskibe. Gennemsnittet er beregnet ud fra et forskelligt antal havne, idet ikke alle havne som nævnt har angivet omkostninger for de forskellige typer skibe.

Tabel 6.10 Gennemsnitlige omkostninger for modelskibe i 2004, kr

Skibstype	Tank a 3.033 BT	Tank b 7.285 BT	Tank c 43.046 BT	Tørbulk a 1.957 BT	Tørbulk b 18.108 BT
Omkostning kr	70.068	173.899	1.153.469	72.706	410.484
Kr pr tons vare	19	18	15	28	24
Kr pr BT	23	24	27	37	23

Skibstype	Container a 3.790 BT	Container b 9.151 BT	Ro/Ro a 21.154 BT	Ro/Ro b 32.289 BT	Stykgods a 730 BT	Stykgods b 4.600 BT
Omkostning kr	169.943	452.158	97.709	212.643	28.916	215.596
Kr pr tons vare	56	54	94	38	53	33
Kr pr BT	45	49	5	7	40	47

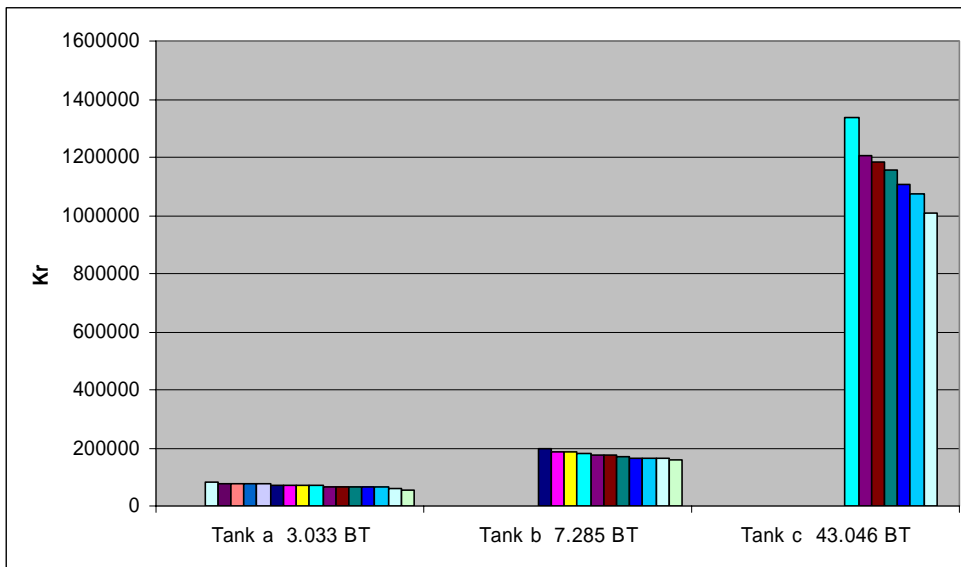
Det ses ikke overraskende, at der er endog meget store forskelle på, hvad et skib betaler samlet ved anløb af en havn. Indenfor samme skibstype vil skibet desto større det er, betale mindre i samlede omkostninger pr ton gods. Ses i forhold til skibsstørrelse vokser de samlede omkostninger pr BT med stigende BT i de fleste tilfælde.

I de følgende figurer 6.8 A - E er spredningen mellem havnene i de samlede omkostning for de enkelte modelskibstyper vist. Det ses, at det er meget forskelligt hvor mange havne der har angivet oplysningerne for den enkelte type skib. Havnene er sorteret efter omkostningens højde, dvs. den samme havn kan have forskellig farve for de forskellige modelskibe.

Der er væsentlig spredning i omkostningerne for det enkelte modelskib mellem de forskellige havne. Forskellen mellem den dyreste og den billigste havne er mellem 25% og 50% for tank og tørbulkskibe og mellem 90% og 135% indenfor container Ro/Ro og stykgodsskibe. Der er ikke noget entydigt billede af, hvilke havne, der er dyrest og hvilke, der er billigst. Dog er 1 havn billigst for 5 og 1 havn for 3 af de 11 typer modelskibe, mens 1 havn er dyrest for 4 af de 11 typer. . Igen skal huskes, at der er tale om takster uden rabatter, hvilket betyder, at skibene i praksis hyppigt betaler mindre end det fremgår af tabellen, samt at rabatten vil være meget forskellig i forskellige havne.

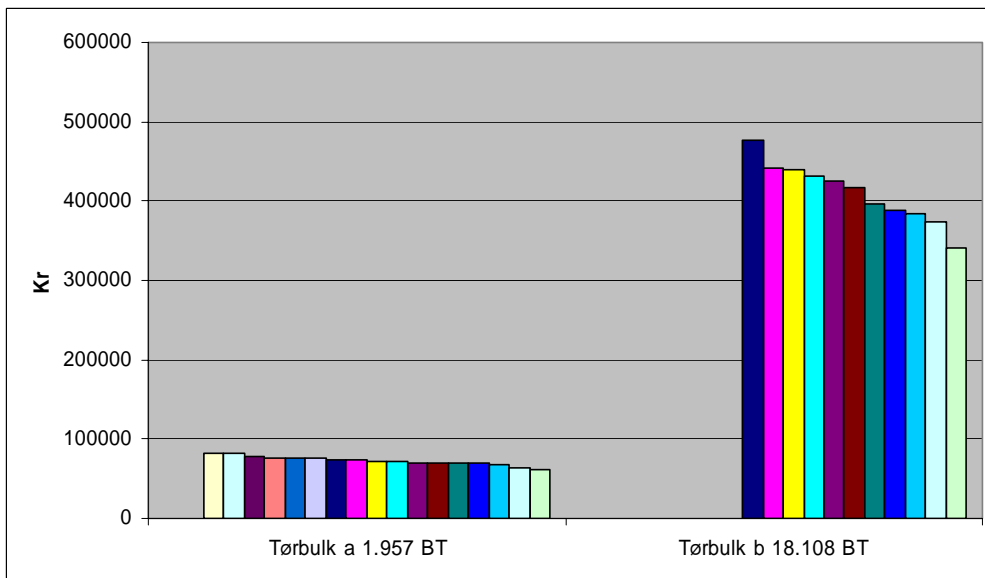
Figur 6.8 Omkostninger ved anløb med modeltankskibe i de forskellige havne

6.8 A. Tankskibe

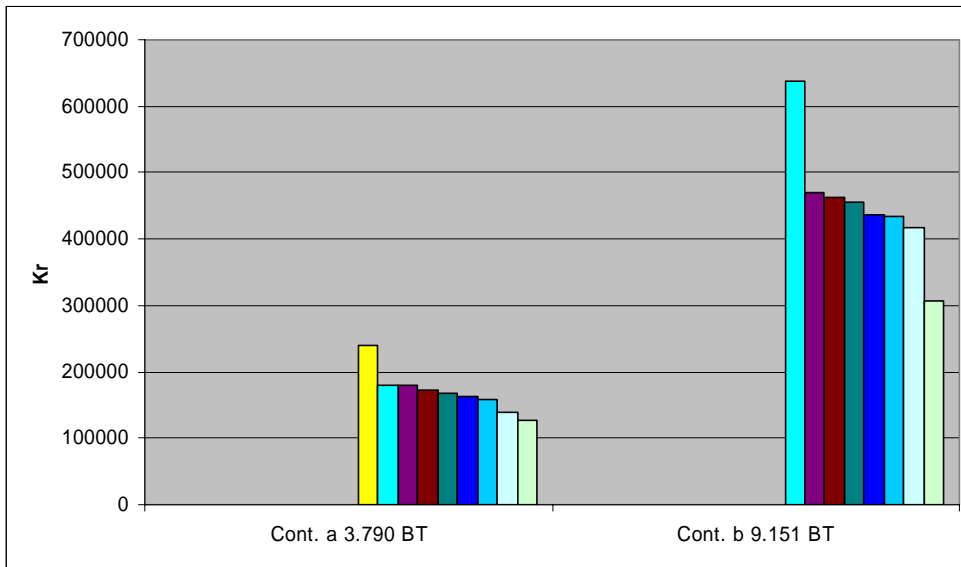


Spredningen i omkostningerne ikke nødvendigvis størst for de dyre skibe, selvom spredningen målt i kr naturligvis er større. Der er ingen tendens til, at de havne der modtager flest tankskibe har de højeste eller laveste takster. Der er kun få meget store tankskibshavne i Danmark

6.8 B. Tørbulkskibe



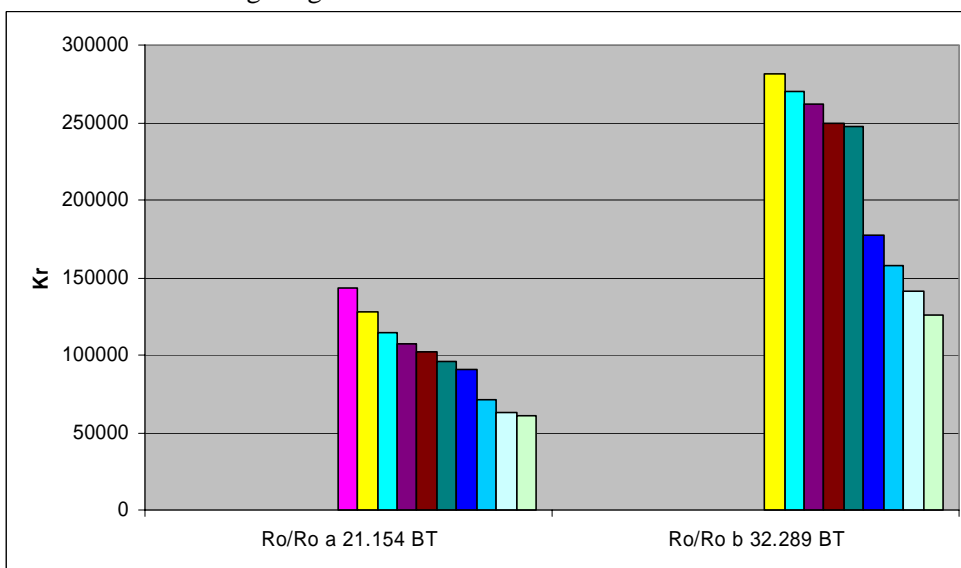
6.8 C: Containerskibe



For containerskibe er en af de store containerhavne den dyreste. Der er således ikke nødvendigvis nogle sammenhæng mellem meget gods og billige takstbladspriser. Omkostningsforskellen mellem havnene skal desuden tages med noget forbehold, idet kun meget få havne i praksis vil kunne håndtere større mængder af containere i regulær linjetrafik. Flere havne end i dag vil formentlig i fremtiden modtage enkelte containere som led i den udvikling mod en højere grad af unitisering, der pågår. Men da disse havne skal håndtere containergodset med deres multipurpose kraner (svingkraner), vil de være stærkt handicappede på specielt tiden sammenlignet med de relativt få havne, der er udstyret med rigtige containerkraner (ship to shore - STS - kraner).

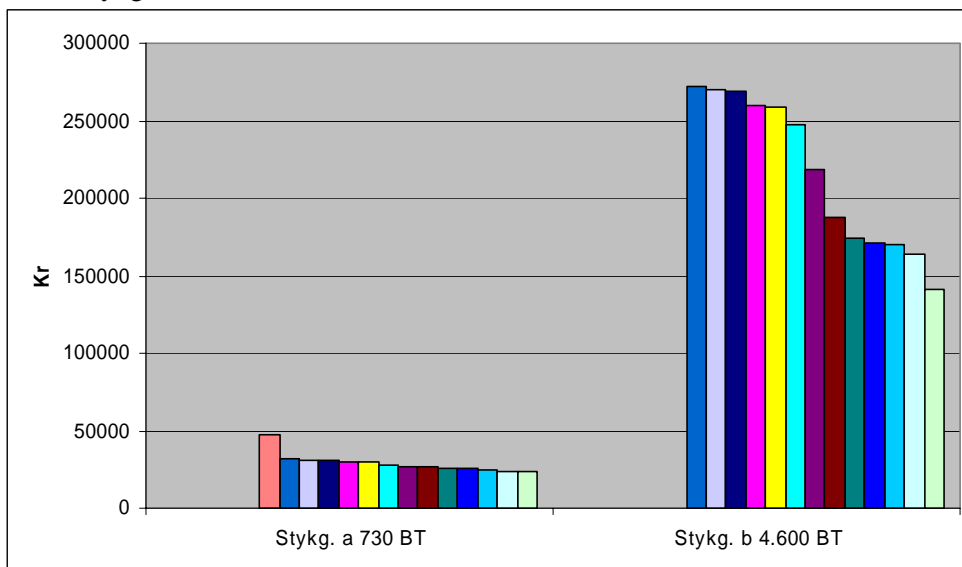
Dagens situation med få store danske containerhavne i kombination med en koncentration af trafikken på få rederier betyder desuden, at der er basis for en udstrakt brug af individuelt forhandlede priser. Nogle havne er derfor meget afhængige af enkelte rederier, ligesom især færgeselskaberne for det meste er afhængig af nogle specifikke havne og vice versa.

6.8 D: Ro/Ro skibe og færger



I forhold til Ro/ro skibe er der en tendens til, at både de dyreste og de billigste havne har mange færger og Ro/ro skibe. I alle tilfælde afspejler priserne også den geografiske beliggenhed af havnen. Det store Ro/ro skib kræver udover direkte havnefaciliteter rettet mod skibet, ganske store landarealer til opmarch af ventende køretøjer, placering af semi-trailere mm. Desuden vil en række havne skulle ind i en fornyet dialog med stevedoren om håndtering af løstrailere, som vil kunne kræve anskaffelse af yderligere af trækmaskiner (tractors) til håndtering løstrailerne. Afhængig af hvilket set up der vælges af havn og rederi, vil der kunne blive tale om ganske store investeringer såvel i lejer (havnen) som i trækmaskiner (stevedoren).

6.8 E: Stykgodsskibe



Stykgodsskibene er i praksis svære at analysere, idet de er ved at blive overtaget af containertrafikken og måske samtidig har en række potentialer baseret på projektlaster, typisk baseret på de større skibe. Så selvom stykgodsskibet historisk har været rygraden i skibstrafikken er det på vej ud i sine nuværende form, og vil med stor sandsynlighed blive afløst af andre skibstyper.

6.3.2 Omkostningselementer for modelskibene

I dette afsnit ses på de enkelte omkostningselementer for modelskibene, dvs. de omkostninger som går til havnene og de som går til stevedorer og mæglere. Deles omkostningerne for modelskibene op på disse elementer, fås billedet i tabel 6.11.

Tabel 6.11: Omkostningselementer for modelskibe 2004 Procent

	Tank a 3.033 BT	Tank b 7.285 BT	Tank c 43.046 BT	Tørbulk a 1.957 BT	Tørbulk b 18.108 BT
Havneandel (i alt)	93,8	95,1	98,5	62,8	70,2
Stev + mæglerandel	6,2	4,9	1,5	37,2	29,8
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Fordelt:					
Skibsafgift	10,1	10,3	10,8	6,8	12,2
Vareafgift	65,7	72,2	82,7	26,9	31,4
Kran (havneandel)				15,5	17,4
Stevedore				31,5	26,0
Mægling/klarering	6,2	4,9	1,5	5,7	3,8
Trosseføring	2,5	1,9	1,0	1,6	1,4
Bugsering	10,6	7,3	3,0	8,8	5,1
Lods	4,9	3,5	1,0	3,1	2,7
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

	Container a 3.790 BT	Container b 9.151 BT	Ro/Ro a 21.154 BT	Ro/Ro b 32.289 BT	Stykgods a 730 BT	Stykgods b 4.600 BT
Havneandel (i alt)	48,0	48,9	84,0	69,7	56,0	52,3
Stev + mæglerandel	52,0	51,1	16,0	30,3	44,0	47,7
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Fordelt:						
Skibsafgift	6,0	5,8	46,7	30,6	5,5	5,2
Vareafgift	23,4	25,9	8,6	22,2	22,8	39,6
Kran (havneandel)	9,5	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Stevedore	44,5	45,8	11,9	27,6	29,9	42,7
Mægling/klarering	7,4	5,3	4,1	2,7	14,2	5,0
Trosseføring	1,2	1,1	7,2	4,2	4,0	1,3
Bugsering	5,1	3,7	14,9	9,0	19,0	4,2
Lods	2,8	2,1	6,6	3,8	4,6	2,1
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Den overvejende del af omkostningerne (over 95 %) betales til havnen for tankskibene. Det afspejler naturligvis, at der er meget lidt håndtering ved tankskibe. Også for de øvrige skibstyper betales over 50% af omkostningerne havnen, undtagen for containerskibene, hvor der er store udgifter til håndtering af containerne.

For tankskibene udgør vareafgiften over 2/3 af de samlede udgifter, mens den for de øvrige skibstyper udgør mellem 9 og 40%. For Ro - Ro skibe udgør skibsafgifterne mellem 30 og 45%, afhængig af skibsstørrelse. For de øvrige modelskibe udgør skibsafgiften 12% eller derunder af de samlede omkostninger.

Stevedoreomkostningerne er især høje for containerskibe, stykgodsskibe og store Ro - Ro skibe, idet de for disse skibstyper udgør mellem 30 og 45% af de samlede omkostninger.

6.3.3 Udvikling i takster for modelskibe 1997 – 2004

Tabel 6.12 viser stigningen for modelskibene fra 1997 til 2004. De samlede omkostninger for skibe er steget mellem 13 % og 22 % i perioden. Størst stigning har tørbulk skibene med ca. 20 %, mens stykgodsskibene er steget mellem 9% og 14 % og containerskibene er steget omkring 16 %. De øvrige skibe er steget mellem 11 og 13 %. Der er lidt forskel på, om de store eller de små skibe indenfor samme kategori er steget mest. Som nævnt er nettoprisindekset i samme periode steget 16 %.

Tabel 6.12 Gennemsnitlig omkostning 1997 og 2004 og prisstigning 1997-2004

	Tank a 3.033 BT	Tank b 7.285 BT	Tank c 43.046 BT	Tørbulk a 1.957 BT	Tørbulk b 18.108 BT
1997 Gennemsnitlig omk.	61.255	153.966	1.018.355	57.825	321.557
2004 Gennemsnitlig omk.	70.068	173.899	1.153.469	72.706	410.484
Prisstigning, pct.	13	11	12	20	22

	Container a 3.790 BT	Container b 9.151 BT	Ro/Ro a 21.154 BT	Ro/Ro b 32.289 BT	Stykgods a 730 BT	Stykgods b 4.600 BT
1997 Gennemsnitlig omk.	142.637	374.095	86.185	187.046	24.832	196.925
2004 Gennemsnitlig omk.	169.943	452.158	97.709	212.643	28.916	215.596
Prisstigning, pct.	16	17	12	12	14	9

6.3.4 Beliggenhedsmonopoler

Baseret på omkostningerne for godshåndtering for modelskibene er det relevant at stille spørgsmålet om, hvorvidt der er konkurrence mellem havnene. Dette spørgsmål kan beklageligvis ikke besvares hverken gennem undersøgelsen af modelskibene eller ved en vurdering af skibs- og vareafgifter.

Der kan i materialet findes eksempler på, at taksterne for ensartede skibe er meget ens for havne med en relativt tæt geografisk beliggenhed, hvor der udspiller sig en konkurrence om godset. Ligeledes er der i materialet eksempler på, at havne med tæt geografisk beliggenhed og relativt ensartede aktiviteter har takster i takstbladene, der ligger meget tæt på hinanden.

Samtidig kan der i materialet peges på, at omkostningerne i visse havne, der kan hævdes at have et vist beliggenhedsmonopol, ligger over niveauet i andre havne, hvor et sådan monopol næppe kan siges at være til stede. Men det er vigtigt at påpege, at der her er tale om listepreiser, hvorfor de anførte forskelle næppe er udtryk for den reelle forskel mellem havnene, når der er gennemført forhandlinger mellem havn og kunde.

7 Havneservices

I dette kapitel beskrives de virksomheder, som udfører havneservices, og hvordan de er behandlet i undersøgelsen. Virksomhederne, som bedriver havneservices, har over tiden undergået en betydelig udvikling og varetager i dag flere forskellige opgaver end tidligere, jf. nedenfor. Der er samtidig sket en betydelig brancheglidning.

Endvidere beskrives de indsamlede oplysninger vedrørende Lodsvæsenet og bugsering.

I det følgende beskrives først ”grandfather rights” i havnene og derefter redegøres nærmere først for udviklingen indenfor havnevirksomhederne og derefter for skibsmæglere. Desuden redegøres for, hvordan materialet om disse virksomheder er indsamlet i forbindelse med undersøgelsen.

7.1 ”Grandfather rights” i havneloven

Et af spørgsmålene i forbindelse med havneloven er, hvilke aktiviteter havnen selv må udføre, og hvilke aktiviteter andre virksomheder skal tage sig af.

I forbindelse med vedtagelsen af havneloven i 1999 fik nogle af havnene på trods af de generelle regler i loven ret til at forsætte med at varetage aktiviteter, som de efter de nye regler ikke måtte varetage. Dette omtales som ”Grandfather rights”. I det følgende redegøres nærmere for dette spørgsmål.

Diskussionen om ”grandfather rights” i forbindelse med forarbejderne til den nuværende havnelov tog udgangspunkt i, at den enkelte havn selv kunne vælge sin organisationsstruktur, De mulige organisationsformer indebar, at frihedsgraderne for havnene øges trinvist med øget liberaliseringsgrad.

Mens frihedsgraderne for en kommunal havn alene er anlæg og drift af infrastruktur inden for havnens område, kan en kommunal selvstyrehavn i et vist omfang tillige stille suprastruktur som kraner o.l. til rådighed. Selvstyrehavnen skal dog drives, så indtægterne mindst dækker udgifterne. For kommunalt ejede aktieselskabshavne gælder tillige, at de må udføre havnerelateret operatørvirksomhed. Endelig er den privatretlige havn ikke begrænset i sin adgang til at drive virksomhed.

Problemstillingen med ”grandfather rights” opstod, fordi kommunale havne, der tidligere havde haft tilladelse til f.eks. at drive slæbebådsvirksomhed, ikke nødvendigvis ville vælge en organisationsform, der fortsat tillod havnen at drive sådan virksomhed. Tilsvarende var det i forarbejderne intentionen at stille havnene frit i valget af organisationsform.

Det blev derfor besluttet, at loven skulle indeholde bestemmelser for, hvorledes man skulle forholde sig i tilfælde, hvor en havn valgte en organisationsform, der ikke tillod den fortsat at drive en virksomhed, havnen tidligere havde fået tilladelse til. Af teksten i betænkningen fremgår således: ”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 skibsrelateret hjælpetjenester (losning, bugsering, trosseføring), adgang til at udføre disse funktioner”.

Skematisk kom funktionsbegrænsningerne i havneloven til at se ud som vist i tabel 7.1, idet der sondres mellem 4 opgavetyper og 5 organisationsformer:

Tabel 7.1: Organisationsform og opgaver i havnene

	Anlæg og drift af havneinfrastruktur	Kraner og pak-huse	Havnerelateret Operatørvirk-	Skibsrelaterede hjælpetjenester
Kommunal havn	+	-	-	-
Statshavn	+	+	-	-
Kommunal selvstyrehavn	+	+	⌘	⌘
Kommunal A/S-havn	+	+	+	⌘
Privathavne	+	+	+	+

⌘ Kun havne med grandfather rights

Med **havnerelateret operatørvirksomhed** forstås terminaloperatørvirksomhed, stevedoring, lagervirksomhed o.l.

Med **skibsrelaterede hjælpetjenester** forstås bugsering, slæbebådvirksomhed, trosseføring og lodsvirksomhed.

Følgende havne har "Grandfather rights" (blandt de undersøgte havne):

Århus Havn (kommunal selvstyrehavn) har tilladelse til bugsering, trosseføring og lodsvirksomhed.

Rønne og Hirtshals havne (kommunale selvstyrehavne) har tilladelse til bugsering og lodsvirksomhed.

Vejle, Randers og Kolding havne (kommunale selvstyrehavne) samt Grenå Havn (kommunal A/S-havn) har tilladelse til bugsering.

Hanstholm Havn (kommunal selvstyrehavn) har tilladelse til lodsvirksomhed.

Hertil kommer, at Københavns Frihavn i henhold til særlig lovgivning har eneret til at udføre havnerelateret operatørvirksomhed.

De danske havne skiller sig i deres grundlæggende funktionsmåde ikke ud fra udenlandske havne, når fokus er på den fundamentale havnedrift. Men der er tydeligvis forskelle eksempelvis til svenske havne, hvor stevedorevirksomhed indgår som en del af havnevirksomheden³². I Sverige er havnene som udgangspunkt kommercielle virksomheder organiseret i A/S form, og med mulighed for at udføre stort set alle former for havnetjenester.

Nøgletal for havn med maksimale "grandfather rights" sammenlignet med andre havne

I det følgende er fokuseret på havne med såkaldte "grandfather rights" sammenholdt med øvrige havne. Opdelingen på de forskellige typer af havne er som følger:

AS havne = Fredericia, København, Aalborg, Grenå og Horsens

KS havne = Esbjerg, Rønne, Odense, Kolding, Aabenraa, Randers, Køge og Thyborøn

FH havne = Frederikshavn, Hirtshals og Kalundborg

I tabel 7.2 har den havn med flest "grandfather rights", nemlig Århus, fået tildelt indeks 100.

En forsigtig sammenligning mellem Århus havn (Kommunal selvstyrehavn med "grandfather rights" (GF) og de øvrige havne: kommunale selvstyrehavne uden (KS), kommunale aktieselskabshavne (AS) og overvejende færgehavne (FH) på en række nøgletal fremgår af nedennævnte tabe 7.2..

³² Jf. for eksempel Helsingborg Hamn AB's Årsredovisning 2003 (p. 5)

Tabel 7.2: Sammenligning af nøgletal mellem forskellige havnetyper Indeks 2000-2003.

GF (Århus havn) = 100.

	Kommunal selvstyrehavn	Kommunal aktieselskabshavn	Havn med flest "grandfather rights"	Overvejende færgehavn efter indtægt
Omsætning pr. ansat	81	84	100	160
Overskud pr. ansat	58	48	100	237
Årlig investering	8	30	100	11
Skibsafgifter pr. BT	528	549	100	50
Vareafgifter pr ton	154	102	100	125 ¹⁾
Øvrige indtægters andel af total indtægt	69	82	100	112 ²⁾
Afkastningsgrad	145	85	100	212
Soliditetsgrad	135	144	100	143

¹⁾ Inkluderer bl.a. passager- og bilafgifter i visse havne

²⁾ Inkluderer bl.a. fisk i visse havne

Tabellen giver ikke noget entydigt billede af ligheder og forskelle mellem de forskellige typer havne. De meget markant forskelle i skibsafgifter mellem havnetyperne skal tolkes med varsomhed, og kan i høj grad henføres til forskelle i varetyper mere end til reelle forskelle i prisniveauet. Tabellen viser igen færgehavnernes økonomisk generelt stærke position, hvor især den ret klare sammenhæng mellem et lavt investeringsniveau og afkastningsgraden er markant. Men også omsætning og overskud pr ansat er høj.

De kommunale selvstyrehavne og de kommunale aktieselskabshavne har således deres hovedindtægt indenfor egentlig havnevirksomhed, mens færgehavne og havnen med flest grandfather rights har en betydelig del af deres indtægt fra anden virksomhed. Dette antages at være en medvirkende årsag til den højere omsætning pr. ansat og det større overskud pr. ansat i de sidstnævnte havne. Den sidstnævnte havn har en markant større investering end de øvrige.

Færgehavne og havnen med flest grandfather rights har endvidere betydelig lavere gennemsnitlige skibsafgifter pr. BT, mens vareafgifter i gennemsnit er lavest for den sidstnævnte havn og aktieselskabshavnene.

I øvrigt fremgår følgende af materialet:

Blandt de seks havne med størst overskudsgrad i 2003 indgår tre havne med grandfather rights. I 2002 indgik 2 af disse havne blandt de seks bedste, og i 2001 ligeledes 2 af de havne blandt havnene med størst overskudsgrad.

Opgjort efter afkastningsgrad indgik 2 havne med grandfather rights blandt de seks bedste i 2003. I 2002 var der kun 1 havn blandt de bedste, mens der i 2001 var 2 af disse havne blandt de bedste.

Ud fra soliditetsgrad indgik 1 havn med grandfather rights havn blandt de seks bedste i alle årene 2001-2003.

Det må derfor konkluderes, at der baseret på en analyse af de i projektet tilgængelige data ikke ses nogen entydig effekt på økonomien af tilstedeværelsen af Grandfather Rights. En fuldstændig afdækning af denne problemstilling vil dog kræve en mere tilbunds gående undersøgelse af de enkelte aktiviteter i de enkelte havne, herunder hvilke indtægts- og omkostningsmæssige effekter et bortfald af specifikke Grandfather Rights ville føre med sig.

7.2 Skibs- og havnerelaterede virksomheder

7.2.1 Udvikling i havnevirksomheder

Havneentreprenører (stevedorer) har over en lang årrække gennemgået en betydelig udvikling fra det oprindelige udgangspunkt – at stuve et skib. Overgangen fra sejlskibe til dampskibe indebar bl.a. at skibene ikke mere havde tilstrækkeligt mandskab til at laste og losse. Man hyrede derfor mandskab i land, ofte hold af løsarbejdere til at udføre arbejdet. Fra spansk ”estivor” udvikledes ordet på engelsk til ”stevedore”, og er i den form indgået i det danske sprog.

Stevedorevirksomheder er i dag i højere grad havneentreprenører, der løser mange forskelligartede opgaver i tilknytning til arbejdet med at laste og losse skibe på havnen. I forbindelse med denne udvikling, der også kendes fra andre brancher på transportområdet, har de fleste stevedorevirksomheder gennemløbet en betydelig brancheglidning og tilpasning til udviklingen indenfor søfarten og benævnes nu ofte havnevirksomheder. Mange havnevirksomheder varetager i dag også opgaver, der tidligere udelukkende blev udført af andre bl.a. skibsmæglere, klarerer eller speditører. Tilknytningen til professionen og dermed den organisatoriske forankring i en brancheforening har derfor ofte mere et historisk udgangspunkt end relation til de hovedaktiviteter virksomheden aktuelt udøver.

For 30-40 år siden varetog en stevedorevirksomhed kun det rå laste- og lossearbejde, herunder fastgørelse og surring, betjening af kraner mv. på den enkelte havn, virksomheden var tilknyttet. Papirarbejdet og optælling kunne f.eks. være overladt til andre så som ”tally” virksomheder og/eller klarerings- og mæglervirksomheder. Ofte var der lokale de facto monopoler såvel på havnen som på de enkelte arbejdsområder, mens havnearbejde eller stevedoring i dag er et frit erhverv. I dag er mange havnevirksomheder aktive i flere havne tit i konkurrence med hinanden og med andre. Arbejdsstyrken bestod tidligere næsten udelukkende af løsarbejdere, der blev hyret fra opgave til opgave. Det er et mønster der i dag er under forandring hen imod større og større andel af fastansatte.

Et eksempel på udviklingen indenfor branchen er f.eks. Århus Stevedorekompagni A/S, der i dag er ene operatør på Containerterminal Nord i Århus, og varetager næsten alle funktioner i den forbindelse fra modtagelse af en container ved ”gaten” til levering på skib og vice versa, herunder også rapportering, både elektronisk og i hard copy. Rapportering om containerens bevægelser fra udlevering af en af rederiet udpeget og individnummereret container, registrering af det gods, der lastes, omkring afsender og modtager mv. er afgørende for den information, der skal tilflyde f.eks. offentlige myndigheder såvel i Danmark som i modtagerlandet, via containerterminalen, skibsmægler eller rederi. Den eneste undtagelse er havnekranerne, som havnen selv ejer og i dette tilfælde også betjener.

For containerterminaler er det en generel erfaring i det meste af verden, at man kun kan have en virksomhed som operatør på den enkelte terminal, mens man derimod sagtens kan have flere terminaler i en enkelt havn, når bare havnen har den fornødne størrelse. I Århus eksemplet er der således to terminaler med hver sin operatør.

Havnevirksomhederne er i dag organiseret i Danske Havnevirksomheder (DKHV), der er etableret, den 1. juni 1999 ved en fusion mellem Arellejerforeningen og Dansk Stevedoreforening³³. Generelt bliver der færre og færre Havnevirksomheder samtidig med at de tilbageværende bliver større og større. I Danmark kunne man ifølge udtalelser i branchen formentlig nøjes med 10 operative havnevirksomheder, som vil operere i flere havne, mens der i dag er omkring 44, der kalder sig stevedorer. De 13 af dem er så små, at der ikke foreligger offentlige regnskabstal. Af de resterende 31 er kun 25 repræsentative som egentlige havnevirksomheder, jf. konsultationer med DKHV (Danske Havnevirksomheder).

³³ Det betyder bl.a., at de tidligere ”Dansk Stevedoreforenings Almindelige Bestemmelser”, der var et ensidigt dokument nu er afløst af ”DKHV Almindelige Bestemmelser”, der er et agreed document.

7.2.2 Indsamling af regnskabsoplysninger

Da havnevirksomheder som hovedregel er aktive i flere havne er det ikke muligt at knytte en enkelt havnevirksomhed til f.eks. godsomsætningen i specifik havn. Havnevirksomhedernes regnskabstal er derfor kun analyseret under et, og hvor nøgletal kan sættes i forhold til tilsvarende tal i havnenes regnskaber. For så vidt angår prisdannelsen skal man for havnevirksomheder særligt være opmærksom på, at det er en forholdsvist løntungt arbejde. Det betyder, at prisudviklingen vil tendere mod at følge lønudviklingen.

Medlemmer af DKHV er endvidere langt fra at være en homogen gruppe. Der har derfor i forbindelse med denne rapport været nødvendigt gennem en selekteringsproces at finde havnevirksomheder, der kunne siges at være repræsentative for de mere basale stevedoreopgaver. Den valgte gruppe omfatter også operatører af containerterminaler.

Af nedenstående tabel 7.3 fremgår den generelle udvikling i de udvalgte virksomheder under et, i omsætning pr. ansat og resultat pr. ansat fra 1999 til 2003.

Tabel 7.3: Nøgletal for havnevirksomheder (stevedoring) i løbende priser

	Omsætning kr. pr. ansat	Resultat kr. pr. ansat
1999	894.533	13.631
2000	878.240	24.767
2001	940.483	19.207
2002	1.364.203	31.798
2003	1.211.817	21.686

Tabel 7.3 viser, at omsætning pr ansat og resultat pr ansat i gennemsnit er steget kraftigt i perioden 1999 til 2003.

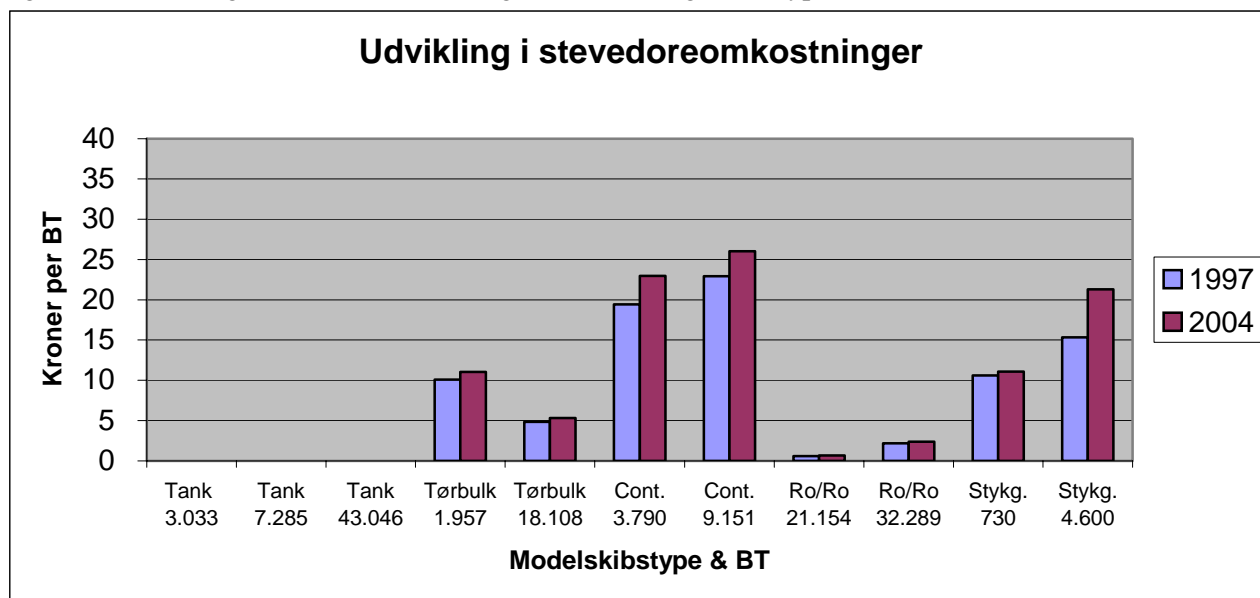
7.2.3 Indsamling af oplysninger om priser hos havnevirksomheder

I de samlede omkostninger, som skibe har ved anløb af havne, indgår bl.a. omkostninger til stevedorer og skibsmæglere, jf. afsnit 6.3. I dette afsnit beskrives de omkostninger, modelskibene har til stevedoring. Tilsvarende beskrives i afsnit 7.3.3 skibenes omkostninger til skibsmægling.

Stevedoring er et liberalt erhverv, hvor der ikke findes en uniform prisstruktur, ligesom vejledende listepreiser kun findes i begrænset omfang. Undtagelsen herfra er containerterminaler, der almindeligvis har vejledende takster. Til gengæld har kunderne, f.eks. containerrederier, betydelige muligheder for at indgå tids- og volumenkontrakter med en passende rabatordning. Det har derfor været nødvendigt i dette projekt at opstille en konstrueret takststruktur for at kunne angive stevedoreomkostningernes forholdsmæssige andel af de samlede havneomkostninger. Der er derfor opstillet konstruerede priser for de analyserede havne, fordelt på de udvalgte modelskibe, og der er opstillet et mønster for udviklingen af stevedoreomkostningerne i analyseperioden (1997 og 2000 til 2004). Der er herved skabt sammenlignelige totalpriser for de anvendte modelskibe i de enkelte havne.

De konstruerede priser for 2004 fremgår af figur 7.1. Priserne er baseret på oplysninger fra medlemmer af DKHV (Danske Havnevirksomheder) lokaliseret forskellige steder i landet. Desuden har enkelte havne givet tilsvarende oplysninger. Prisdannelsen i den enkelte havnevirksomhed kan imidlertid afvige betydeligt fra de i figuren anførte beløb f.eks. på grund af rabatter i forbindelse med regelmæssige anløb i forhold til mere sporadiske anløb.

Figur 7.1: Udvikling i stevedoreomkostninger for forskellige skibstyper



Selvom stevedoring i dag er et konkurrenceudsat erhverv er det også forholdsmæssigt løntungt erhverv. Derfor vil der over tid være en tendens til, at prisudviklingen i større eller mindre omfang følger den almindelige lønudvikling i samfundet og i særdeleshed på havneområdet. Det er vurderingen, at prisstrukturen har været uændret for stevedoring over den betragtede periode. Der er derfor etableret en prisudviklingsserie, der tager hensyn til den almindelige prisudvikling i samfundet og i særdeleshed på havneområdet.

Især containerskibe og det store stykgodsskib har oplevet stigninger fra 1997 til 2004. For tørbulkskibe er median priserne for stevedoring steget med 8-9 % i perioden fra 1997 til 2004, mens prisen for containerskibe er steget med mellem 11-15 %, mest for de mindste skibe. Medianpriserne for stevedoring af Ro/Ro skibe er i perioden steget med 8-9%, mens de for stykgodsskibe er steget med 15%.

Det skal dog tages i betragtning, at stevedoreomkostningen for tørbulk er under halvdelen af omkostningen for containerskibe pr. BT. For Ro/Ro skibe er omkostningen pr BT kun 4-5% af containerskibenes omkostning, mens stykgods prismæssigt ligger mellem tørbulk og containerskibe.

Stevedoreomkostningernes andel af de samlede anløbsomkostninger varierer betydeligt fra skibstype til skibstype. For tankskibe vil der typisk ikke være en stevedoreomkostning, mens omkostningen for tørbulkskibe ofte ligger på mellem 25 % og 30% af de samlede omkostninger, svarende til omkring 5 – 10 kr. per BT. For containerskibene udgør stevedoreomkostningen, der stort set udelukkende består af terminalhåndtering, mellem 40% og 45% af anløbsomkostningerne. For Ro/Ro skibene er stevedoreomkostningerne lavest, da arbejdet i reglen udføres af skibets folk ombord eller i land.

7.3 Skibsmæglere

7.3.1 Udvikling

Ligesom stevedore har også skibsmæglere gennemgået en betydelig udvikling fra de oprindelige discipliner – befragtning, disponering af skibe og klarering - til i dag at løse mange forskelligartede opgaver udover det at knytte last og skib sammen. Et særligt speciale er linieagenten med fast tilknytning til et eller flere liniere-derier, det vil sige transportører, der driver fast rutefart.

Også en betydelig brancheglidning og tilpasning til udviklingen indenfor søfarten har fundet sted. Mange mæglervirksomheder er i dag også virksomheder med egne eller befragtede skibe, reelt udelukkende i international fart. Tilsvarende har en del rederier ændret tidligere agentforhold til fordel for egne lokalkontorer. Tilknytningen til professionen og dermed den organisatoriske forankring i en forening af skibsmæglere har derfor ofte mere et historisk udgangspunkt end relation til de hovedaktiviteter virksomheden aktuelt udøver. Frem til begyndelsen af 1990'erne var uddannelsen til skibsmægler således autoriseret.

I nærværende rapport ses der bort fra befragtningselementet af skibsmæglervirksomhed da befragtning kun i begrænset omfang kan relateres til fart på danske havne, ligesom befragtningsaftaler til eller fra danske havne kan være indgået af befragtere i andre lande. Ligeledes ses der bort fra disponering af skibe og de forskellige former for managementaftaler, og der fokuseres alene på skibsmæglerens rolle som lokal juridisk repræsentant for skibet i forbindelse med dets anløb af havnen.

Når der ses bort fra skibsbefragtning mv. varetog en mæglervirksomhed lidt forenklet for 30-40 år siden kun klareringsarbejde, herunder skibets forsyning med kost og vand samt nødvendige reparationer på den enkelte havn, hvor skibsmæglervirksomheden var tilknyttet og lokaliseret på.

Stevedorearbejdet var overladt til en stevedore, der eventuelt kunne være et datterselskab af skibsmæglerne. Ofte var der lokale de facto monopoler såvel på havnen som på de enkelte arbejdsområder. I dag er mæglervirksomhed et fuldstændigt frit erhverv, og flere mæglervirksomheder er aktive i flere havne i konkurrence med hinanden og med andre.

Skibsmæglervirksomheder er i dag ikke altid knyttet til en specifik havn, men er ofte aktive i flere havne. Det er på den baggrund ikke muligt, at knytte regnskabstal for en skibsmæglervirksomhed sammen med godsomsætningen i en bestemt havn. Mæglernes regnskabstal er derfor analyseret under et, og hvor nøgletal kan sættes i forhold til tilsvarende tal i havnenes regnskaber. For så vidt angår prisdannelsen indenfor skibsmæglerydelser, hersker der fri konkurrence, hvor udbud og efterspørgsel er afgørende for honoreringen. Priserne har ikke fulgt den almindelige prisudvikling, og er indenfor de seneste 10-15 år blevet reduceret betydeligt.

7.3.2 Indsamling af regnskabsoplysninger

Skibsmæglerne er som nævnt ikke en homogen gruppe. Der har derfor i forbindelse med denne analyse været nødvendigt gennem en selekteringsproces at finde mæglervirksomheder, der kunne siges at være repræsentative for de mere basale klareringsopgaver.

Af tabel 7.4 fremgår den generelle udvikling i de udvalgte virksomheder under et, i omsætning pr. ansat og resultat pr. ansat fra 1999 til 2003

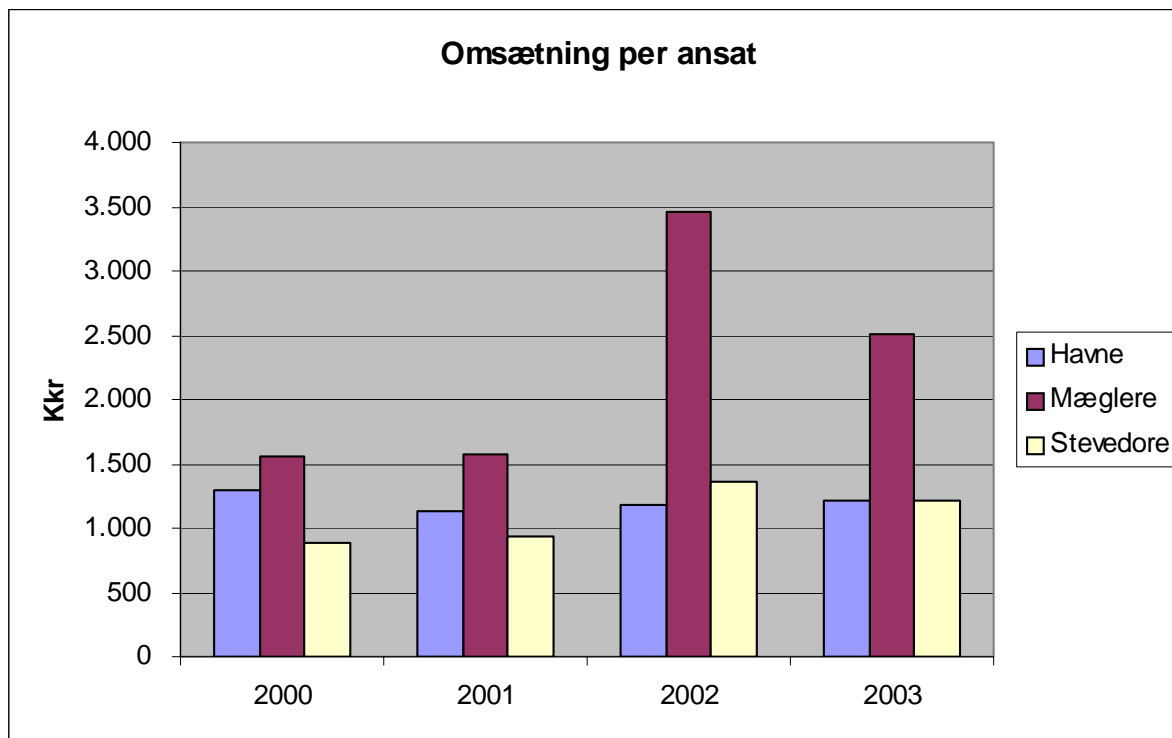
Tabel 7.4: Nøgletal for mæglervirksomheder, løbene priser.

	Omsætning kr. pr. ansat	Resultat kr. pr ansat
1999	1.316.420	41.180
2000	1.562.598	32.310
2001	1.569.403	43.560
2002	3.466.190	75.728
2003	2.512.475	91.929

Beskrevet med nogle enkelte nøgletal har den økonomiske udvikling i skibsmæglervirksomheder og hos stevedorevirksomhederne i forhold til havnene været som det fremgår af figur 7.2 - 7.4. I bedømmelsen af udviklingen for skibsmæglervirksomheder skal det tages i betragtning, at indtjening ved befragtning og disponering af skibe ikke kan isoleres i regnskabstallene i forhold til klarering og havneagentvirksomhed.

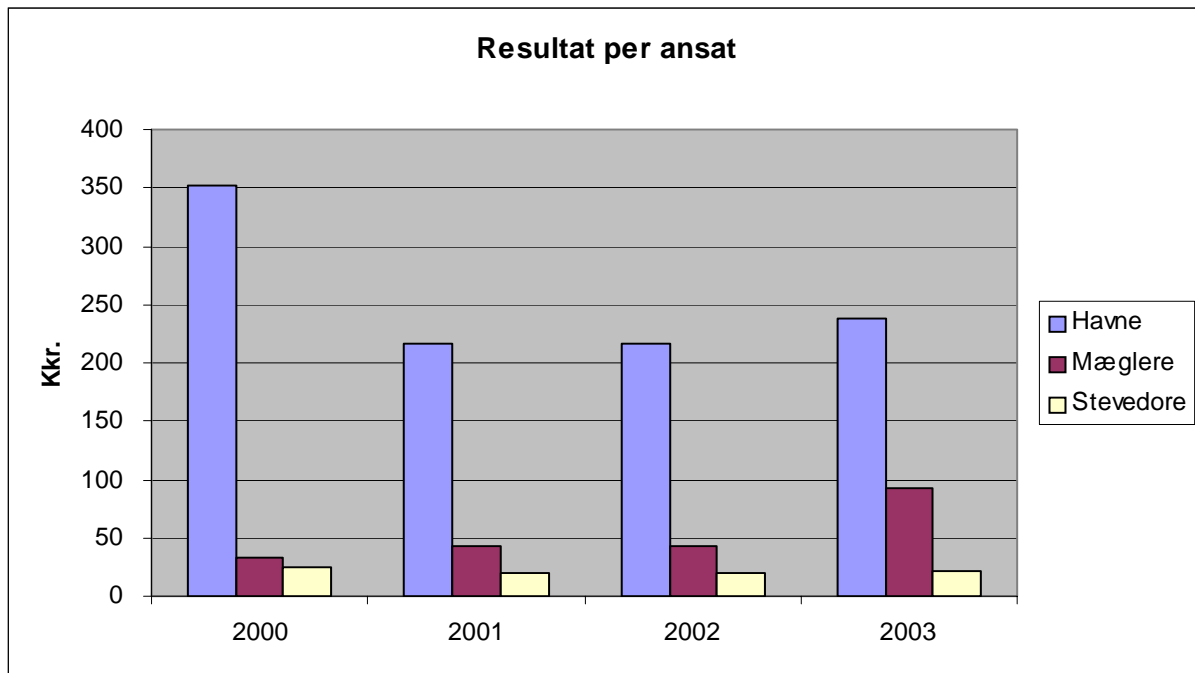
Figur 7.2 viser omsætningen pr ansat. Den er højst for skibsmæglerne, og noget mindre for havne og stevedorevirksomheder. Omsætningen pr ansat har været nogenlunde konstant for havnene 2001-2003 (2000 kan ikke sammenlignes med de følgende år, da Københavns havn ikke er med). For mæglerne har omsætningen som tidligere nævnt (afsnit 5.1.6) været meget høj i 2002 og er faldet i 2003, da antallet af ansatte er steget. Omsætningen pr ansat i stevedorevirksomheder er steget fra 2000 til 2003 og derefter faldet lidt.

Figur 7.2: Omsætning pr. ansat i havne og havnevirksomheder



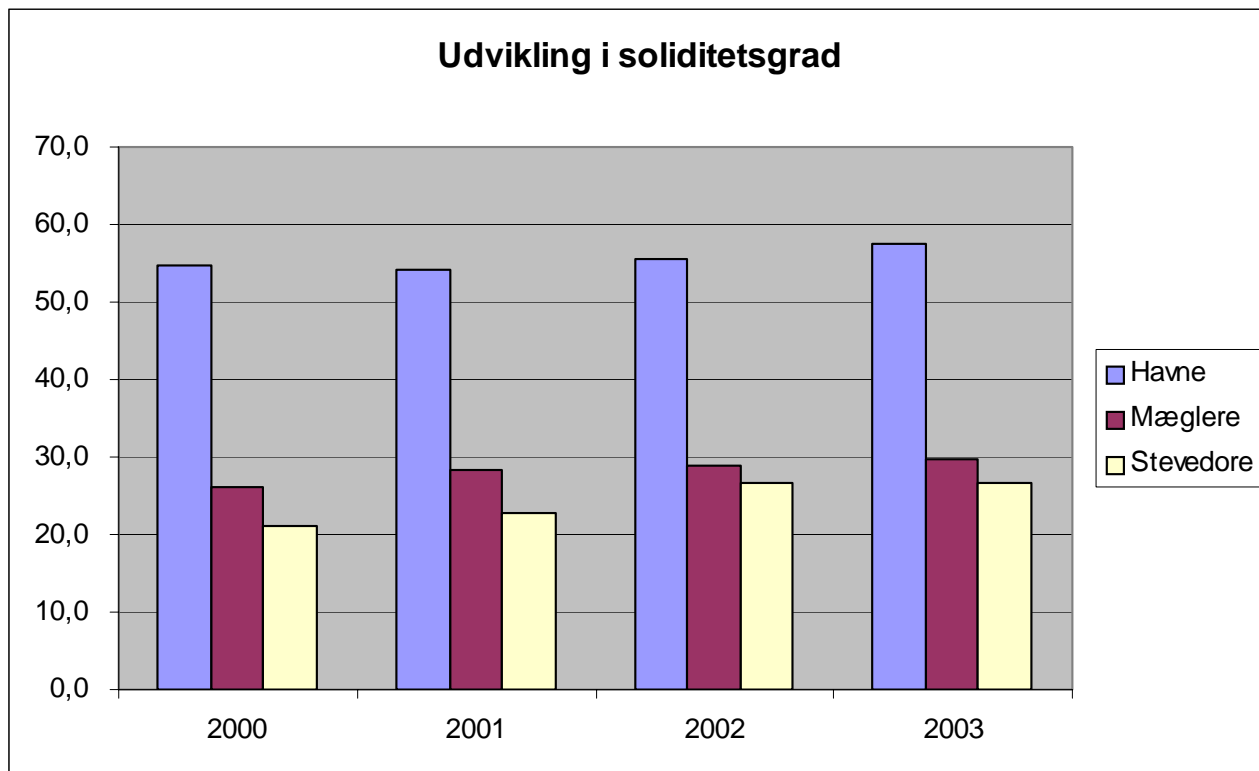
Figur 7.3 viser resultatet pr ansat 2000 – 2004. Resultatet pr ansat har været størst for havnene, noget mindre for mæglerne og mindst for stevedorevirksomhederne. Resultatet pr ansat for havnene har været stigende fra 2001/2002 til 2003 (2000 kan ikke sammenlignes med de følgende år, da Københavns havn ikke er med). For mæglerne er resultatet pr ansat også steget frem til 2003, mens stevedorevirksomhederne har haft nogenlunde samme resultat pr ansat 2001-2003.

Figur 7.3: Resultat pr. ansat i havne og havnevirksomheder



Figur 7.4 viser udviklingen i soliditetsgraden. Den er størst for havnene og noget mindre for mæglere og stevedorerne. Den er steget lidt over perioden for alle tre grupper.

Figur 7.4: Soliditetsgrad for havne og havnevirksomheder



7.3.3 Indsamling af prisoplysninger for skibsmæglere

I dette afsnit beskrives som tidligere nævnt omkostningerne for modelskibene til skibsmæglere med henblik på at belyse de samlede omkostninger ved modelskibenes anløb af havnene.

Skibsmæglervirksomheder er såvel på befragtningsområdet som i forbindelse med klareringsopgaver mv. et liberalt erhverv uden fælles prisstruktur eller vejledende listepreiser. Der er set på omkostningerne til klarering, dvs. omkostningerne ved de services, som skibene modtager i havnene.

Der er opstillet nogle konstruerede priser for 2004 på baggrund af oplysninger fra medlemmer af Danmarks Skibsmæglerforening lokaliseret forskellige steder i landet. Desuden har enkelte havne givet tilsvarende oplysninger. Priserne i den enkelte skibsmæglervirksomhed kan imidlertid afvige betydeligt fra de her opstillede satser, bl.a. fordi de i det enkelte tilfælde fastsættes ud fra en ren driftsøkonomisk vurdering. Skibsmæglervirksomheder er et konkurrenceudsat erhverv og er - i modsætning til stevedore - ikke på samme måde et løntungt erhverv.

De konstruerede priser er opstillet for de analyserede havne fordelt på de udvalgte modelskibe i 2004, og der er foretaget en vurdering af prisudviklingen i analyseperioden (1997 og 2000 til 2004). Herigennem er skabt sammenlignelige totalpriser for de opstillede modelskibe i de enkelte havne. Klareringsomkostningen fastsættes som nævnt i en helt fri prisdannelse, og varierer meget typisk fra nogle få procent og op til 15 % af de samlede anløbsomkostninger. Analysen kan således ikke skabe et entydigt billede af denne prisudvikling, der som nævnt er afhængig af markedet i form af udbud og efterspørgsel samt almindeligt godt købmandskab.

Klareringsomkostningen for større skibe ligger i et spænd fra 0,40 kr. pr BT til 2,36 kr. pr BT. Omkostningen pr BT er typisk omvendt proportional med skibets størrelse. En anden observation er, at containerskibe forholdsvis ligger i den høje ende af klareringsprisen pr BT, mens Ro/Ro skibe modsætningsvis ligger forholdsvis lavt.

Ifølge de givne oplysninger har priserne til klarering ikke fulgt den almindelige prisudvikling i samfundet eller på havneområdet de seneste 10-15 år pga. kundepresset fra bl.a. rederierne og da konkurrencen fra kollegerne er ganske betydeligt. Der er derfor etableret en prisudviklingsserie for klarering, der tager hensyn til den faldende pris over den betragtede periode.

7.4 Lodsning og bugsering

Konkurrencestyrelsen har for de i kapitel 6 anførte modelskibe beregnet takster for havnelodsning og bugsering, jf. beskrivelse i bilag 2. Talmaterialet herfra indgår i prisanalysen for modelskibene i kapitel 6.

7.4.1 Lodsning

Det fremgår af lodslovens³⁴ § 7, at lodsning i dansk territorialfarvand kun må udføres af Lodsvæsenet eller autoriserede havnelodser, medmindre andet er bestemt i internationale aftaler og traktater³⁵. Århus Havn, Hirtshals Havn, Hanstholm Havn og Rønne Havn er autoriseret til at drive lokal havnelodsvirksomhed.

Lodsvæsenet har forsyningspligt i Danmark. I den enkelte havn er der ikke konkurrence mellem flere udbydere. Havnelodsning udføres enten af Lodsvæsenet eller af havnens egne lodser i de havne, der har tilladelse hertil.

³⁴ Lovbekendtgørelse nr. 529 af 4. august 1989

³⁵ F.eks. Kjøbenhavns Traktaten af 14. marts 1857 til endelig afløsning af Øresundstolden

Der er kun lodspligt i særlige tilfælde, fx ved farlig last eller for store skibe, der skal bugseres under vanskelige besejlingsforhold. Andre skibe kan imidlertid også få lodsassistance.

Konkurrencestyrelsen har beregnet takster for havnelodsning efter lodsvæsenets takstbog for 14 havne. Beregningerne er kontrolleret af Farvandsvæsenet. Desuden er beregnet takster for havnelodsning i 2004 på grundlag af oplysninger fra 3 af de havne, der har tilladelse til lodsning.

Lodsvæsenets takster fastsættes af forsvarsministeren. Havnetaksterne fastsættes dels ud fra skibenes størrelse (målt ved længde, bredde og dybgang) dels ud fra besejlingsforhold i de enkelte havne.

Der er betydelig forskel i taksten mellem et stort og et lille skib. Lodstaksten for det største skib i undersøgelsen (tankskib c) er således ca. 10 gange større end lodstaksten for det mindste skib (stykgodsskib a).

Havnetaksterne er differentieret i 20 takstklasser, der afspejler forskelle i sværhedsgrader ved besejlingsforholdene i de enkelte havne. Af de 14 undersøgte havne, der betjenes af Lodsvæsenet, har 4 (Køge, Åbenrå, Frederikshavn og Grenå) relativt nemme besejlingsforhold (takstklasse 1); 4 (Esbjerg, Aalborg, Odense og Randers) har relativt svære besejlingsforhold (takstklasse 9-11), mens 6 (København, Fredericia, Kolding, Kalundborg, Horsens og Thyborøn) ligger i midten (takstklasse 5-7).

Der er betydelig forskelle i taksterne for havnelodsning mellem havnene. Taksten for havnelodsning er for samme skib mere end dobbelt så stor for takstklasse 11 i forhold til takstklasse 1, jf. tabel 7.9 nedenfor. Tabellen illustrerer variationen i taksterne for havnelodsning ved indekstal for udvalgte modelskibe, jf. kapitel 6. Lodsvæsenets takster for havne i takstklasse 1 er sat til indekstal 100.

Tabel 7.5: Indekstal for lodsning for udvalgte havne og modelskibe

	Tank a	Tank b	Tørbulk b	Container b
Køge Havn og andre havne, Lodsvæsenets takstkl. 1	100	100	100	100
Københavns Havn, Lodsvæsenets takstkl. 5	127	127	112	127
Fredericia Havn, Lodsvæsenets takstkl. 6 (8)	137	165	145	165
Aalborg - og Odense havne, Lodsvæsenets takstkl. 10	206	205	180	204
Esbjerg Havn, Lodsvæsenets takstkl. 11	227	246	216	246
Århus Havn, egen lods	99	91	88	81
Rønne Havn, egen lods	135	136	115	126

Anm.: Som indekstal 100 er for tankskib a og container b anvendt Køge Havn. For tankskib b er anvendt Frederikshavn Havn, og for tørbulkskib b er anvendt Åbenrå Havn.

De autoriserede havnelodser fastsætter selv deres takster. I Århus havn er lodstaksterne for de fleste af de undersøgte skibe en smule lavere end Lodsvæsenets billigste takster i takstklasse 1. I Rønne havn ligger lodstaksterne nogenlunde på niveau med Lodsvæsenets takstklasse 5.

Lodsvæsenets har nedsat sine takster med 4 pct. i 2003 og 2004. Det betyder, at taksterne for havnelodsning i 2004 er knap 8 pct. lavere end 2002 og ca. 5 pct. lavere end i 1997.

7.4.2 Bugsering

I modsætning til lodsning er bugsering et frit erhverv. Hvad angår kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne, er det imidlertid kun havne med "grandfather rights", som lovligt kan udøve bugsering. Det drejer sig om følgende havne: Århus Havn, Randers Havn, Kolding Havn, Grenå Havn, Hirtshals Havn, Vejle Havn og Rønne Havn. Enkelte private havne udfører også selv bugsering.

Af selvstændige bugseringsselskaber er det vigtigste Svitser, som har omkring 75 pct. af det samlede bugseringsmarked i Danmark³⁶. Herudover er der enkelte andre selvstændige bugseringsselskaber, som hovedsageligt opererer i lokale områder.

Denne markedsstruktur betyder, at der kun i få havne aktuelt er konkurrence mellem flere udbydere af bugseringstjenester. I havne med egne bugserbåde vil selvstændige bugseringsselskaber normalt ikke gå ind. En undtagelse er Århus Havn og Kolding Havn, hvor både havnen og Svitser udfører bugsertjenester. I de fleste havne uden egne bugserbåde er det alene Svitser, der udfører bugsering.

Konkurrencestyrelsen har udført beregninger af bugseringstakster for 12 havne på grundlag af takstblade tilsendt fra Svitser, der er blevet orienteret om undersøgelsen og har givet tilladelse til, at taksterne kan anvendes. Desuden er beregnet takster for 4 havne, der selv udfører bugsering.

Svitserns takster er 24-timers takster og fastsættes normalt ud fra skibets størrelse (målt ved længde og bredde). Desuden varierer taksterne for samme skib mellem forskellige grupper af havne. Af de 12 undersøgte havne indgår 6 i samme takstgruppe (Storebæltsgruppen, hvori Fredericia -, Århus -, Horsens -, Kolding -, Grenå - og Kalundborg havne indgår). Københavns- og Køge havne i Øresundsgruppen har samme takster, mens Esbjerg -, Frederikshavns -, Aalborg - og Odense havne har egne takstsystemer. Odense Havns system afviger fra resten ved, at der er ens takster for alle størrelser skibe.

Hvad angår havne med egne bugserbåde, har også Århus -, Rønne-, og Randers havne takstsystemer, der differentierer efter skibenes størrelse. Hirtshals Havn har samme takst for alle skibe, mens Kolding Havn bugserer efter timetakster. Bortset fra Århus Havn har disse havne i modsætning til Svitser forskellige takster for forskellige tidspunkter i døgnet.

Til illustration af variationen af bugseringstakster mellem havne og operatører er i nedenstående tabel 7.6 beregnet indekstal for udvalgte modelskibe, jf. kapitel 6. Svitserns takster for storebæltsgruppen med Århus og Fredericia havne er sat til indekstal 100.

Tabel 7.6: Indekstal for bugsering for udvalgte havne og modelskibe.

	Tank a	Tank b	Tørbulk b	Container b
Århus og Fredericia havne m.v. Svitser	100	100	100	100
Århus Havn bugsering	115	99	77	92
Esbjerg Havn, Svitser	169	184	164	181
Københavns Havn m.v., Svitser	211	154	110	143
Aalborg Havn, Svitser	224	158	111	145
Odense Havn, Svitser	96	50	-	-
Rønne Havn bugsering	73	55	40	50

Anm.: For Rønne Havn bugsering er anvendt dagtakster.

Der er betydelige forskelle i bugseringstaksterne for samme skib mellem havnene.

³⁶ Konkurrencestyrelsens undersøgelse af A/S Em. Z. Svitserns Priser, 27. november 2002,

<http://www.ks.dk/konkurrence/afgoerelser/2002/11-25/svitser-ln/http://www.ks.dk/konkurrence/afgoerelser/2002/11-25/svitser-ln/> Journal nr.3/1120-0204-

I Århus Havn udføres bugseringsydelser hovedsagligt af havnen selv. Svitzer udbyder dog også bugsering i havnen. For de fleste skibstyper, men ikke alle, er taksterne for Århus Havns bugseringsselskab tilsyneladende i underkanten af Svitzers.

I takstgruppen med Århus Havn har Svitzer de laveste takster bortset fra Odense Havn, hvor der er særlige forhold, jf. ovenfor. I forhold til takstgruppen med Århus Havn er Svitzers takster for Esbjerg Havn 60-80 pct. højere for alle skibe. Også for Københavns og Aalborg havne er Svitzers takster højere i forskellig grad for forskellige skibe.

Rønne Havns bugseringstakster er for alle skibe betydeligt lavere end de øvrige takster. Det bemærkes dog, at indekstallene er beregnet ud fra dagtakster, mens de øvrige indekstal bygger på døgntakster.

Svitzers takster er i de seneste år steget med godt 2 pct. om året og er i 2004 10 pct. højere end 2000. Årene 2000-2004 kan ikke umiddelbart sammenlignes med 1997, hvor Svitzer havde et andet takstsystem med differentiering af takster afhængig tidspunkt i døgnet.

8 Udenlandske havne

Som supplement til undersøgelsen af de danske havne er ligeledes gennemført en undersøgelse af et mindre antal udenlandske havne i Tyskland, Sverige og Norge. Undersøgelsen af de nordiske havne er gennemført af TetraPlan baseret på bestående materiale. Undersøgelsen af de tyske havne er gennemført af en tysk konsulent, idet det har været vurderingen, at kun en konsulent med hjemmemarkedskendskab ville være i stand til at indhente brugbare oplysninger. Det viste sig imidlertid, at også den tyske konsulent kun i begrænset omfang kunne skaffe oplysninger. Årsagen er, at den organisatoriske opbygning af tyske havne lægger ganske store restriktioner på hvilke finansielle og andre informationer af økonomisk karakter, der frigives til offentligheden, ligesom havnenes regnskaber ofte er en integreret del af den kommunale - eller regionale økonomi.

Svenske havne er underlagt et langt løsere reguleringskoncept end danske. Eksempelvis driver svenske havne i stor grad egen stevedorevirksomhed, ligesom de har adgang til at udføre slæbebådsvirksomhed. Baseret på en oversigt fra den svenske havneorganisation ”Sveriges Hamnar” for årene 2003/2004 kan optælles ca. 56 havne, heraf 34 betydende (inkluderet et antal havnesamarbejder). Af disse 34 enheder er det kun 4 der alene driver havnevirksomhed.

Godsomsætningen i 2003 hos medlemshavnene androg 122,1 mio tons over kaj. For de store havne i den danske analyse (19 havne) var det tilsvarende tal knap 64 mio tons.

For de 25 største svenske havne var godsomsætningen i 2003 ca. 135 mio. tons ud de samlede 161 mio tons, dvs. 84 %. For de 19 danske havne udgjorde det samme forholdstal ca. 61 %. Udvides tallet for de danske havne til de 25 største havne, vil godsomsætningen udgøre ca. 64 %, dvs. et noget lavere tal end i Sverige.

Blandt de største svenske havne er godsomsætningen da også markant større end i tilsvarende danske havne. Den største godsomsætning ses i Gøteborg med godt 32 mio tons, mens Helsingborg omsatte 7 mio. tons. De to største danske havne havde i 2003 en godsomsætning på godt 16 mio. tons og 10 mio. tons, jf. tabel 1. Den mindste af de 25 svenske havne omsatte 1.5 mio tons, mod godt 0,4 mio i den mindste af de 19 danske havne.

Ses der overordnet på økonomien for de store svenske havne, herunder på udviklingen fra 2002 til 2003 er det påfaldende, at der for de enkelte havne er tale om endog ganske markante udsving på op til mellem 40 % og 50 % såvel i positiv som negativ retning. Og ud af de 34 havne i havneorganisationens oversigt, har 15 af havnene haft omsætningsændringer, der udtrykkes i tocifrede procenttal.

En direkte resultatmæssig sammenligning med de danske havne er ikke mulig, idet der for de svenske havne er opgjort et resultat efter finansielle poster. Men ud af de 34 havne, hvoraf 32 har afgivet de finansielle oplysninger, har 9 haft et negativt resultat. For de 19 danske havne var der i 2003 kun tale om at 3 havne fik et negativt resultat. Blandt de underskudsgivende svenske havne er der med en enkelt undtagelse tale om havne, der driver andet og mere end havnedrift. Blandt de fritstående stevedorevirksomheder, der ikke er en del af en havn, har 14 afgivet resultat, og af disse har 5 dvs. 36 % haft underskud i 2003.

For de to svenske havne Göteborg og Helsingborg kan opstilles følgende økonomiske hovedtal for 2003, jf. tabel 8.1.

Tabel 8.1. Hovedtal for to svenske og gennemsnitlige store danske havne. 2003 Dk kr.

	Göteborg (gruppen)	Helsingborg	Gennemsnit store danske havne
Omsætning mio kr	900	226	68.5
Balance mio kr	1817	511	290.9
Soliditet %	28.7	68	53.7
Afkastningsgrad %	6.4	1.5	4.6
Antal ansatte	1023	256	56

Den samlede godsomsætning i Göteborg var 33,5 mio tons, fordelt med 14,2 mio tons på unitiseret gods og 17,8 mio tons på olie. I Helsingborg var den samlede godsomsætning 6,8 mio tons, heraf 4,2 mio tons på bilfærger og 1,6 mio tons bulk.

Ud over den meget kortfattede analyse af de to svenske havne, har der ligeledes været fokuseret på en norsk undersøgelse af omkostninger ved anløb i specielt norske havne³⁷. Rent metodisk er der her en række sammenligningspunkter mellem den danske analyse af omkostningerne for et enkelt skib og de tilsvarende norske. Havne- og vareafgifter vil blive opsummeret i en samlet opgørelse til sidst i dette kapitel, en opgørelse som også vil indeholde informationer om svenske og tyske havne sammenholdt med danske havne. Beklageligvis for denne sammenligning, har man i den norske havn valgt et skib i størrelsen mellem 3.000 og 4.000 BT som sejler i udenrigsfart. Der er ikke angivet hvilken type skib eller gods, der håndteres. Det angives dog, at der håndteres 275 tons gods. Baseret på disse informationer kan opstilles følgende oversigt:

Tabel 8.2: Samlede omkostninger ved håndtering af skib i havn. DKK. 2003.

	Norsk skib	Dansk skib
Statslige sejladsgebyrer	12.032	
Kommunale havneafgifter	6.131	13.025
Private terminalomkostninger	13.118	19.180
Øvrige anløbsomkostninger	2.804	2.674
Sum	34.084	35.059
Med rabat på havneafgift		26.261

Anm. Baseret på TØI rapport og egne beregninger

Det statslige sejladsgebyr har karakter af en fiskal afgift, men det afgørende for skibsfarten anses at være det samlede beløb der skal betales ved anløb af en havn hvorfor beløbet medtages her.

Opstillingen viser, at der som udgangspunkt kun er marginal forskel på de samlede omkostninger, som et skib skal betale mellem danske og norske havne. Indlægges den typiske rabat på anløb i den danske havn, reduceres omkostningen dog betragteligt i Danmark. Det ses af de norske opstillinger, at rabat på anløb i norske havne nok er mere beskedene end tilfældet er for Danmark, men samtidig også mere uigennemsigtig i sin struktur.

Analysen af de tyske havne er blevet baseret på en gennemgang af de tre havne Kiel, Lübeck og Hamburg. Disse havne er blevet valgt ud fra deres geografisk nære beliggenhed til Danmark, og dermed også den potentielle konkurrence de udsætter danske havne for. Specifikt for Hamburg gælder derudover, at den overvejende del af den internationale trafik med containere til - og fra Danmark benytter denne havn.

³⁷ TØI: "Hva koster et skipsanløb?", Oslo 2004

Kiel havn er aktieselskab ejet af byen Kiel. Formand for havnebestyrelsen er byens borgmester. Da selskabet ikke er børsnoteret, aflægges ikke officielt regnskab. Det antages fra kvalificeret tysk side, at havnens omsætning ligger på ca. 150 mio. kr, og at der kun opnås en meget beskedne profit af driften.

Havnen ejer al infrastruktur og fast suprastruktur, og opererer på linje med et antal private virksomheder som havnevirksomhed.

De typiske skibs- og vareafgifter i de behandlede havne er vist i tabellerne 8.3-8.5. Det kan oplyses, at der kan gives op til 75% officiel rabat på skibsafgiften.

De totale omkostninger for håndtering af et skib i havnen ligger på mellem 721 Euro og 50.904 Euro, dvs. på mellem 5.350 kr og 378.000 kr. Der er ikke medregnet stevedoreomkostninger, mægleromkostninger samt trosseføring, og kun for nogle skibe øvrige kranomkostninger. For skibe i danske havne ligger de tilsvarende tal mellem 28.000 kr og 1,13 mio kr, men grundet de manglende omkostninger til kraner, stevedoring mm, anses tallene for at være reelt usammenlignelige.

Lübeck havn ligner med hensyn til organisation på mange punkter Kiel. Havnen er ejet af Lübeck by. Byen står kun for vedligehold af bassiner og kajer. Øvrig infrastruktur er leaset ud, overvejende til "Lübecker Hafen Gesellschaft", som ejes 100 % af Lübeck by. Dette selskab agerer ligeledes om havneoperatør på linje med et mindre antal (mellem 5 og 10) øvrige operatører. Suprastruktur (inkl. den faste del) ejes af havneoperatørerne. På linje med Kiel aflægges ikke regnskab, men et kvalificeret bud på omsætningen er i størrelsesordenen 1,25 mia kr. Der er gennem de seneste 10 år gennemført investeringer i havnen på i størrelsesordenen 1,5 mia kr.

En tentativ vurdering af indtægtsfordelingen i havnene viser, at skibsafgifter med undtagelse af for færger og RO/RO er beskedne. Færger og RO/RO antages at indbringe ca. 85% af den samlede skibsafgift. Afskrivningsprofil på anlæg, materiel og inventar er på linje med tilsvarende for danske havne.

De totale omkostninger for håndtering af et skib varierer her mellem Euro 538 og Euro 89.216, dvs. mellem 4000 kr og 662.000 kr. Også her gælder, at tallene er opgjort uden kran, stevedore og mægleromkostning, ligesom trosseføring ikke er medregnet.

Hamburg havn ejes af "Den frie hanseatiske by Hamburg". På linje med Lübeck ejes al infrastruktur af bystaten Hamburg, men leases ud, således at kun bassiner og kaj anlæg anses som egen infrastruktur. Øvrig infra- og suprastruktur er udleaset til en række operatører, hvoraf den største (HHLA) ejes 100 % af bystaten Hamburg. Herudover opererer EUROGATE og cirka 16 andre operatører med forskellige specialer (bulk, korn, olie og stykgods/container) i havnen. Ramper og kraner mm. ejes af operatørerne. Der aflægges ikke offentligt regnskab for havn eller hovedoperatør (HHLA).

Indtægtsfordelingen på skibsafgifter i Hamburg er således sammensat, at ca. 85 % kommer fra container og RO/RO samt færger.

Hamburg Havn opkræver ikke vareafgift for en række varegrupper, hvilket til dels er i uoverensstemmelse med takstbladene. Yderligere forespørgsler herom har dog fastlagt, at der ikke opkræves denne afgift, men at der er stor sandsynlighed for, at afgiften opkræves som en del af stevedoreomkostningen.

Omkostningerne for håndteringen af det enkelte skib ligger 714 EUR og 23.200 EUR, dvs. på mellem 5.300 kr og 172.000 kr. Stevedoreomkostninger er ikke medregnet. etc. medregnet.

I nedenstående tabeller 8.3-8.5 er gengivet en række hovedtal for skibs- og vareafgifter for havne i Sverige, Norge, Tyskland og Danmark.

Tabel 8.3: Gennemsnitlige skibsafgifter 2003

	Skibsafgifter - kroner pr. BT, eks. rabat					
	Gennemsnit pr. anløb	Olietank pr. anløb	Tørbulk pr. anløb	Container skib pr. anløb	Ro/Ro pr. måned	Stykgods pr. måned
Danske	2,60	2,55	2,61	2,61	15,98	15,13
Gøteborg	2,08	2,92				
Helsingborg	n.a.	n.a.				
Kiel		2,04	1,08	1,08		
Lübeck		0,79	0,77	6,68		
Hamburg		1,97	1,52	0,77		
Norge 1)	0,50					

1) De meget lave afgifter i Norge skyldes en forskel i metode for opgørelse - og indkrævning af afgifter
2)

Tabel 8.3 viser ligheder og forskelle mellem de skibsafgifter der opkræves (ex. rabat mm) i en række forskellige havne. Som det fremgår er der markante forskelle, hvilket kan være udtryk for realiteter, men også kan dække over bagvedliggende rabatforhold mm.

Tabel 8.4: Skibsafgifter 2003 inkl. officiel rabat

	Skibsafgifter - kroner pr. BT, inkl. maks. rabat					
	Gennemsnit pr. anløb	Olietank pr. anløb	Tørbulk pr. anløb	Container skib pr. anløb	Ro/Ro pr. måned	Stykgods pr. måned
Danske	1,83	2,15	2,21	1,62	9,89	8,54
Gøteborg						
Helsingborg						
Kiel		0,51	0,27	0,27		
Lübeck		0,02	0,02	0,02		
Hamburg						
Norge						

Tabel 8.4 viser, at skibsafgifterne er lavere i de tyske havne end i de danske, også selvom der tages hensyn til de officielle danske rabatter.

Tabel 8.5: Vareafgift 2003 ekskl. rabat.

	Generel vareafgift	Foderstof mv.	Sten, kalk	Olie	Færge gods	Container pr. TEU	Container pr. FEU	Container pr. ton	Container tom
Danske	13,28	7,99	4,09	13,05	9,65	131,50	131,50	11,41	0,00
Gøteborg									
Helsingborg									
Kiel		5,71	2,15	3,56		51,35	54,09	3,56	25,67
Lübeck		1,34	1,34	8,16	7,27			8,16	
Hamburg		7,61	7,61						
Norge				7,61	13,14	157,50	217,80	12,10	
	Trailer/lastbil m. hængem.	Ny personbil	Passagerer	Personbil med færge					
Danske	126,88	9,58	5,50	10,70					
Gøteborg									
Helsingborg									
Kiel	95,35	14,99	8,31	25,08					
Lübeck	7,87	19,66	9,87	11,80					
Hamburg									
Norge									

Tabel 8.5 viser, at ses på vareafgifter ekskl. afgifter er de danske havne i gennemsnit generelt dyrere end de udenlandske mht. bulkvarer, mens de danske havne i gennemsnit er billigere end de Norske i forhold til færgegods og containere. De danske havne er desuden i gennemsnit billigere end de tyske, der er fået oplysninger fra, i forhold til personbiler og passagerer.

Ved vurdering heraf skal tages hensyn til, at de danske tal er gennemsnitstal for havnene. Havne som er specialiserede eller som er i stærk konkurrence med nærliggende havne kan have lavere takster end gennemsnittet. Som et eksempel kan anføres, at den reelle vareafgift i en dansk havn, der overvejende håndterer tankskibe, ikke er de i tabellen anførte 13 kr, men ud fra de officielle regnskaber kan skønnes til et niveau på under 2 kr, jf. tabel 6.4.

Desuden skal huskes, at det afgørende er den samlede omkostning for anløb med et skib i en havn, ikke fordelingen af afgifter på type, eller efter modtager.

Der er også i en svensk rapport gennemført en undersøgelse af omkostningerne ved anløb af nordiske og visse andre europæiske havne og overvejelser om, at gennemføre sådanne sammenligninger³⁸

Af rapporten fremgår følgende hovedoplysninger:

- Skibsafgifterne er på niveau ved en sammenligning mellem Danmark og Sverige. I Finland er de højere, mens en direkte sammenligning med Norge har været svær at gennemføre grundet forskelle i opgørelsesmetode mellem Norge og de øvrige lande, idet Norge anvender statslige sejladsgebyrer, hvorfor den direkte havneafgift ofte vil være meget lav sammenlignet med andre lande.
- Vareafgifter er i praksis svære at sammenligne, men ses at være højest i Danmark og lavest i Sverige indenfor Norden. På sammenlignelige afgifter ses danske havne at have afgifter der er dobbelt så store som i Sverige. Afgifter i Norge og Finland ligger tættere på afgifterne i Sverige end på afgifterne i Danmark.
- Niveauet på vareafgifter i EU/Østeuropa synes at ligge højere end i Sverige specielt for unitiseret gods, men der er tale om et meget uhomogent billede. Baseret på disse informationer kan det med

³⁸ Underlagsrapport til Samplan 2001:1, nov 2001

stor forsigtighed sluttet, at vareafgifterne i Danmark kan ses at være højere end i EU, hvilket som udgangspunkt også har været resultatet af de ovenstående tabeller.

- Stevedoreomkostninger sammenlignet mellem tre østeuropæiske og den gennemsnitlige svenske havne indikerer noget højere omkostninger i de østeuropæiske havne. Da det ikke har været muligt at sammenligne mellem de nordiske lande er det ikke muligt på dette punkt at sammenligne niveauet med de danske stevedoreomkostninger.

Undersøgelsen af prisstrukturen i de udenlandske havne viser, at det i praksis ikke er muligt at gennemføre sammenligninger af denne type, idet forretningshemmeligheder i kombination med metodeforskelle i principperne for takstfastsættelse, rabataftaler mv. for havnene i de enkelte lande gør en sammenligning umulig uden at de enkelte havne er villige til at give mere detaljerede oplysninger. Kun på niveauet for det enkelte skib vil en sammenligning være mulig, og som undersøgelsen af de tyske havne har vist, er en sådan tilgang ej heller i praksis gennemførlig, da havnene anser oplysninger på dette niveau som fortrolige.

Bilag 1 Metodebilag

1.1 Indsamling af materiale fra de større havne

Alle de store havne blev bedt om deres regnskaber for 2000 til 2003. For kraftværkshavnene, Ålborg Portland Havn samt Statoil havnen findes ikke specifikke regnskabsdata for havnen, hvorfor de ikke kan indgå i analyserne. Tilsvarende er regnskabsdata for færgehavnene i Helsingør, Gedser og Rødby som udgangspunkt begrænset til resultatopgørelser uden balancedata, dvs. kapitalforhold mm er ikke tilgængelige. For de øvrige store, kommercielle havne er modtaget offentligt tilgængeligt materiale i form af årsregnskaber og årsberetninger, takstblade samt generelle forretningsbestemmelser for de enkelte havne.

Samtlige de modtagne regnskaber er opstillet efter reglerne i Årsregnskabsloven, og de giver dermed de grundlæggende informationer, der er nødvendige for en analyse af den enkelte havn og en efterfølgende sammenligning mellem relevante havnetyper.

Imidlertid er regnskaberne meget summariske i forhold til indtægternes fordeling på indtægtsgrupper, Det har derfor været nødvendigt at bede havnene om yderligere oplysninger. Efter aftale med Danske Havne er udarbejdet nogle standardiserede spørgeskemaer med anmodning om oplysninger om følgende:

- indtægter fordelt på grupper,
- regnskabsmæssige nøgletal,
- skibs- og vareafgifter samt
- samlede omkostninger til skibs- og vareafgifter og til håndtering for konkrete skibstyper (størrelse og godsmængde)

Flertallet af oplysninger er indhentet for 1997 og for 2000-2003. Desuden er pris- og takstoplysninger indhentet for 2004. Efter aftale med Danske Havne er det disse oplysninger, som er accepterede af havnene, der er anvendt i de videre analyser.

Regnskabsoplysninger

Der er som nævnt i kapitel 1 udsendt spørgeskemaer til de 21 havne, hvor de er anmodet om oplysninger om deres omsætning fordelt på indtægtstyper og skibstyper for årene 1997 til 2003. For 1997 er de dog kun spurgt om skibs- og vareafgifter. Der er spurgt om de nedforstående indtægter for de skibe der fremgår af den efterfølgende tabel. I bilag XX er de udsendte spørgeskemaer gengivet

Tabel 1 Oversigt over det indsamlede materiale

1000 kr.
Skibsafgifter
Vareafgifter
Indtægter fra suprastruktur (kraner og trucks mv.)
Indtægter fra arealer og pakhuse. Havnerelaterede
Andre havnerelaterede indtægter *
Ikke havnerelaterede indtægter**
Andre indtægter ***

* eksempelvis konsulentytelser, udlejning af materiel, trosseføring

** eksempelvis udlejning til boligformål og lign

*** eksempelvis ekstraordinære indtægter og kapitalindtægter

Tabel 2 Skibstyper

Tankskibe
Tørbulkskibe
Containerskibe
Færgetrafik/ Ro-Ro
Stykgodsskibe
Andre

Tabel 3 Nøgletal

Nøgletal i %
A Resultat ordinær drift 1000 kr.
B Nettoomsætning 1000 kr.
Overskudsgrad % $(a/b * 100)$
C Aktiver 1000 kr.
Afkastningsgrad % $(a/c * 100)$
D Egenkapital 1000 kr.
Soliditetsgrad % $(d/c * 100)$
E Antal ansatte
Overskud pr ansat a/e, 1000 kr.
Omsætning pr ansat b/e, 1000 kr.

Havnene er desuden blevet bedt om at oplyse de nøgle tal, der fremgår af tabel 3. Derudover er havnene spurgt om investeringer og afskrivningsperiode anvendt fra 1997-2003. Som det fremgår af opstillingen, er der fokuseret på de traditionelle nøgletal, som indgår i forbindelse med aflæggelse af virksomhedsregnskaber. Nøgletallene har fundamentalt to funktioner:

1. på summarisk, overordnet vis at give en identifikation af den pågældende virksomhed/branche set i relation til øvrige brancher af beslægtet karakter.
2. at give en mere præcis information om den økonomiske performance i den enkelte havn dels som et her og nu billede, dels over en – om end kortere - tidsperiode.

Det er vigtigt allerede her at erindre om de tolkningsmæssige usikkerheder og reelle faldgruber, der er knyttet til tallene, herunder problemer med at sammenligne økonomisk performance på tværs af havne, der med hensyn til organisation, forskelle i godsomsætningen opgjort på varetype/skibstype samt størrelsen er meget forskellige.

Disse usikkerheder eller problemer er specielt knyttet til balancetallene (afkastningsgrad og soliditetsgrad), idet størrelsen af henholdsvis aktiver og egenkapital i sagens natur har afgørende betydning for resultaterne, og specielt afkastningsgrad på sigt vil kunne være svær at fastholde efterhånden som firmaets aktivmasse vokser.

Derimod antages nøgletallene, som udtrykker omsætning og overskud pr. ansat at være af stor relevans og have stor informationsværdi, herunder at kunne beskrive hvorvidt havne med bestemte typer af skibe og gods har mulighed for at realisere en større omsætning og overskud end andre havne.

Oplysninger vedrørende modelskibene

Den følgende tabel viser for modelskibene de skibstyper og varemængder, der er anmodet om priser på. Der er bedt om omkostninger (uden rabatter) for 1997 og for 2000 – 2004.

Table 4 Ship models, which are asked about costs

Cost in kroner	Tankships a	Tankships b	Tankships c	Ro-ro ships a	Ro-ro ships b
(price level per 1/1 in year)	BT	BT	BT	BT	BT
Ship size	3.033	7.285	43.406	1.957	18.108
	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons
Goods unloaded (type)	Oil	Oil	Oil	Grain	grain
Goods unloaded (tons)	3.604	9.843	75.573	2.570	17.161
Goods unloaded (pieces)					
Goods loaded (type)					
Goods loaded (tons)	0	0	0	0	0
Goods loaded (pieces)					

Cost in kroner	Container ships a	Container ships b	Ferry traffic/RO-RO a	Ferry traffic/RO-RO b	Stowage ships a	Stowage ships b
(price level per 1/1 in year)	BT	BT	BT	BT	BT	BT
Ship size	3.790	9.151	21.154	32.289	730	4.600
	TEU	TEU	Units	Units	Tons	Tons
Goods unloaded (type)	Stk 20 fod cont.	Stk 20 fod cont.	Løstrailer, stk	Løstrailer, stk	Blandet gods	Blandet gods
Goods unloaded (tons)	283	778	37	199	293	3.528
Goods unloaded (pieces)	10% tomme	10% tomme	14 t gods pr løstrailer	14 t gods pr løstrailer		
	12 t gods pr fyldt container.				Tons	Tons
Goods loaded (type)			Løstrailer, stk	Løstrailer, stk	Blandet gods	Blandet gods
Goods loaded (tons)	0	0	37	199	293	3.528
Goods loaded (pieces)	0	0	14 t gods pr løstrailer	14 t gods pr løstrailer		

Der er anmodet om omkostningerne for følgende aktiviteter. Desuden er spurgt om håndteringstid for skibene i timer.

Tabel 5 Omkostningstyper

Skibsafgift
Vareafgift
Omkostning til kran (havnens andel)

Stevedoring
Mægling/klarering
Trosseføring

Bugsering
Lods
Andet

1.2 Indsamling af materiale fra de mindre havne

Der findes ikke noget samlet økonomisk oversigt over alle de mindre trafikhavne Danmark. Det er derfor ud fra tilgængelige kilder opstillet en oversigt over de små havne, idet egentlige lystbådehavne er udeladt, da disse ikke er omfattet af havneloven. Der blev identificeret i alt 95 havne. Der er sendt brev til alle havnene og anmodet om regnskabsoplysninger 2000-2003.

I alt 50 havne har svaret. Nogle af havnene oplyste, at de fortrinsvis var lystbådehavne, var meget små fiskerihavne, var færgehavne eller var knyttet til en privat virksomhed. Desuden er i tilfælde, hvor kommunen ejer flere havne, indsendt regnskaber for enkelte andre havne. I alt 36 havne har indsendt de ønskede regnskabsoplysninger eller dele heraf.

For disse havne er foretaget en analyse af indtægter og udgifter.

Alt i alt er der som nævnt indsendt oplysninger for 50 havne, mens 45 havne ikke har givet oplysninger. Det har ikke ligget inde for denne opgaves rammer at analysere årsagerne til de manglende tilbagemeldinger, og det er valgt ikke at forfølge sagen yderligere.

Bilag 2 Beregning af priser for lodsning

Der er anvendt dimensionerne for de ti modelskibe. For det store produkttankskib er lodstaksten dog beregnet for en dybgang på 9-10,5 meter, da dybgang ved den maksimale last på 16,07 meter kun kan gå ind i Åbenrå. Herved kan der fås takster også for Esbjerg, Fredericia, København, Kalundborg og Århus. Konkurrencestyrelsens beregninger af lodstakster er kontrolleret af Farvandsdirektoratet.

Konkurrencestyrelsens beregninger er udført på grundlag af beregningssystemer og taksttabeller angivet i lodsvæsenets takst bog under følgende forudsætninger for takstklasser (x) og maksimal havnedybgang (y). For hver havn anføres x - y. Esbjerg: 11-10,5, Fredericia: 6-13,2, København: 5-11,4, Kalundborg: 5-11,5, Frederikshavn: 1-8, Aalborg: 10-9,3, Odense: 10-6,7, Åbenrå: 1-17, Kolding: 6-6,8, Randers: 9-5,8, Grenå: 1-9,2, Køge: 1-6,7, Horsens: 6-6,7, Thyborøn: 2-6. I Esbjerg er der kun anført taksten for en lods, selv om der i denne havn skal være 2 lodser (og forhøjelse af taksten med 75 pct.) på skibe over 225 meter. Kolding, Horsens og Thyborøn tager ikke tankskibe. Det er forudsat, at også Grenå og Køge i et vist omfang tager containerskibe.

I disse beregninger er Rødby og Gedser ikke medtaget, da de næsten udelukkende besejles af færger i fast rute fart uden lodsassistance. Århus, Hirtshals og Rønne betjenes af lokale autoriserede havnelodser, hvor taksterne fremgår af spørgeskemaundersøgelsen.

Bilag 3 De mindre havne

Der er som nævnt indsamlet regnskabsoplysninger for 36 små havne. De fleste af havnene er kommunale. Nogle af havnene er i hovedsagen lystbådehavne, nogle er fortrinsvis færgehavne, mens de fleste varetager forskellige kombinationer af lystbåde, fiskerbåde, fragtskibe og færger.

Mange af havnene er små. Ca. halvdelen har en indtægt på under 1 mio kr. Enkelte er store med indtægter på over 10 mio kr. Størrelsen har været stabil i perioden 2001-2003, hvor der er indsamlet regnskaber. Af indtægterne skyldes ca. 75% skibs- og vareafgifter i 2003, andelen er faldet lidt fra 2001.

Antal havne, samlede indtægter

	2001	2002	2003
Under 1 mio kr	15	16	14
1 - 2 mio kr	5	4	6
2- 3 mio kr	3	3	3
3-5 mio kr	6	5	6
5-10 mio kr	5	5	4
Over 10 mio	2	3	3
I alt	36	36	36

Havnenes overskud er meget forskelligt fra havne til havn. Samlet set giver havnene et overskud på 98.000 kr før finansielle poster i 2003. Det varierer fra et underskud på 15 mio kr til et overskud på 10 mio kr, og svinger meget over årene. 15 af havnene har haft overskud før de finansielle poster i alle 3 år, 5 i to år og 3 i et år. 13 af havnene har haft underskud i alle årene.

Bilag 4 Ordliste

ACTS : Abroll Container Transport System. Omladesystem der muliggør direkte omladning af (specialbyggede) containere mellem jernbanevogne og lastbiler uden brug af kraner eller andet løftegrej.

Se: www.tuchschmid.ch/akv/produkte/acts.htm

Banebaserede shuttlekoncepter: Transportløsninger baseret godstog på faste strækninger med faste tider i faste løb

Benchmarking: Systematisk sammenligningsmetode hvor målinger på forud fastlagte parametre kan hjælpe til med at klarlægge de mest optimale løsninger.

Er et praktisk værktøj til at forbedre ens resultater ved at lære fra best practices og forstå processen hvorved resultaterne er opnået. Se f.eks. www.bestransport.org.

Break-bulk: Bulkgoods opdelt i mindre partier. Kan også omfatte store emner som møllevinger mm.

Bufferlager: Stødpude- eller mellemlager

Bulkgoods: Uemballeret gods (f. eks sten, olie, korn) der kan transporteres i tanke eller lastrum

Bulkprodukter: Gods der kan transporteres som bulk eksempelvis sand, jern, gødning, cement

Cargosprinter: Let, fleksibelt godstog på transport af containere og veksellad med høj hastighed.

Se: www.cargo-loks.de/690-691-bilder-fremd.htm

Chassis: Bærende konstruktion i jernbanevogn eller lastbil

CMP: Samarbejdet mellem Københavns Havn og Malmø Havn i et fælles selskab

Container: Lastebeholder overvejende til ikke - flydende gods, der kan flyttes mellem forskellige transportmidler

Emballering: Indpakning af gods, dels til beskyttelse ved transport og dels til reklame

Enhedslastebærer: Lastebeholder der kan flyttes mellem forskellige transportformer. F.eks. containere og veksellad

Etikettering: Påsætning af eksempelvis adresseoplysninger på forsendelser

FEU: Fyrre fods container

Freight integrator: Organisation (person) der kan finde de mest optimale transportløsninger til transportkøberne

Gantrykran: Stor containerkran, der ofte kan dække over flere vejbaner eller jernbanespor. Kan afhængig af type løfte fra/til sø og land. Se: www.kalmarind.com

Havnesamvirker: Samarbejde mellem havne om transportløsninger, markedsføring mm

Hub and spoke : Indsamling/distributionssystem hvor godset først samles i et center/terminal for efterfølgende at blive distribueret. Vil normalt øge transportmidlets kapacitetsudnyttelse

Hubs: Centre for godsomladning/behandling

Hub- satellit: Lille center som i samarbejde med større center arbejder med godsdistribution og godsindsamling

Intermodale løft: Løft af enhedslastebærere (overvejende med kran) fra et transportmiddel til et andet

Intermodalitet: En transport hvor en enhedslastebærer transporteres af flere forskellige transportmidler (bil, bane, skib) som led i en transport fra dør til dør

Just in time koncepter: Produktion og distributionssystem, hvor varen produceres efter bestilling og leveres i faste tidsrammer, der giver kunder sikkerhed for leveringstidspunktet. Medvirker som udgangspunkt til minimering af lagre

Kapacitetsudnyttelse: Andel af maksimale lastkapacitet, der er udnyttet (oftest efter vægt)

Kapitalapparat: Faste anlæg (havne, andre terminaler, veje, baneanlæg mv) samt materiel (lokomotiver, biler skibe mv)

Knudepunkter: Terminaler og andre fysiske lokaliteter, hvor der sker samling, omladning og konsolidering af gods

Kombiterminaler: Terminaler hvor en enhedslastebærer kan overflyttes mellem transportformer, eksempelvis vej og bane eller vej/bane og skib.

Kombiåg: Enhed til at fastholde enhedslastebærere på kraner

Konsolidering: Samlastning af gods. Kan eksempelvis udføres i terminal

Leadtime: Tidsrum fra ordreafgivelse til godset afleveres hos kunden. Af afgørende betydning ved ordrestyrede produktioner, hvor lagrene er minimeret eller helt fjernet.

Linietraffic: Rutebundet sejlads, der udføres i fast sejlplan

Logistikkæde: Kæde som beskriver godsets vej f.eks. fra producent til kunde

Løftegrej: Kraner og andet materiel, der kan anvendes ved løft af bl.a. enhedslastebærere

Løstrailer: Se sættevogn

Mafi: Special trailer til transport af containere og veksellad til - og fra ro/ro skibe

Megacarriers: Meget store godstransportenheder. Kan være såvel lastbiler som skibe

Massegoods: Bulkgoods

Mobiler: Teknik til flytning af containere mellem jernbane og lastbil ved brug af løfteaggregat monteret på tog eller lastbil. Se endvidere ACTS

Modal split: Opgørelse af fordelingen af godsmængder på forskellige transportformer (bil, bane og skib)

Multimodale terminaler: Se kombiterminaler

Omladning: Overførsel af gods og/eller af enhedslastebærere mellem forskellige transportmidler

Omladningsaggregater: Typisk kraner og andre former for løftegrej

One stop shops: Virksomheder som kan fastlægge og sælge en samlet, ofte grænseoverskridende, transportløsning eksempelvis med jernbane

Opmarchareal. Areal til parkering af biler, enhedslastebærere og lignende i terminaler før og efter transporten

Outsourcing: Udlægning/udlicitering af en arbejdsopgave til en ekstern (tredje) part

Pallettering: Konsolidering/sampakning af gods på paller

Pantograf: Strømnedtager (fra el-ledning) på lokomotiver

Portalkraner: Se gantrykraner.

Se desuden: www.chrzahn.de/Fotoseiten/HafenDuisburg/Portalkran.html (Bemærk billedet viser en kran til massegoods, ikke til håndtering af containere)

Porte/gateways: Havne og landanlæg (f.eks. landegrænser) gennem hvilke trafikken kan flyde uden omladning.

Postponement: Udskyldelse af del af produktionsproces f.eks. udskyldelse af samling af et produkt til kunden har afgivet ordre

Prohibitiv: Forhindrende/begrænsende

Rammebetingelser: Ydre betingelser sat af eksempelvis staten, brancheorganisationer eller af markedet, som bestemmer rammer for udøvelse af erhvervsvirksomhed

Reachstaker: Selvkørende kran til løft af containere og veksellad. Se: www.robl.w1.com/obb/I-000895.htm

Reefer gods: Gods på køl/frost enten i specialbyggede massegodsskibe eller i containere udstyret med kølemaskiner.

Retningsbalance: Udnyttelsesgrad af transportmiddel på henholdsvis ud- og hjemtur. Beskriver hvorvidt eksempelvis skibet udnyttes lige godt i begge sejlretninger

Rulletrafik (ro/ro): Godstransport specielt på færger, hvor godset (som kan være containere, veksellad eller traditionelle sættevogne) rulles til- og fra borde på løstrailere/sættevogne, eller på specialbyggede trailere (Mafi), som er knyttet til havnen

Rundering: Kontrol/vagtrunde der udføres af vagtmandskab i havne, på skibe og ved andre anlæg, hvor sikkerheden løbende overvåges.

Sideløfter: Sættevogn med specialdesignet løfteaggregat, der kan løfte en container fra jord (togvogn) til sættevogn og omvendt.

Sourcing: Indkøb af varer/tjenesteydelser til brug for eksempelvis produktion af varer. "Global sourcing" beskriver, at indkøb i dag ofte foretages hos producenter over hele verden, idet transportmulighederne muliggør en langt bredere indkøbspolitik end tidligere i historien.

Stevedore: Virksomhed der bl.a. beskæftiger sig med losning/lastning af skibe

Stockholding points: Lagre

Strategic manager: Person der udfører overordnet planlægning af eksempelvis en transportproces

Stykgods: Emballeret gods af forskellig størrelse og type, der enten transporteres på stykgodsskibe, i containere/på veksellad eller på traditionelle lastvogne eller i togvogne (fly). Stables ofte på paller (se palletering)

Suboptimering: Optimering af en del af en samlet proces, uden hensyntagen til hvad der er optimalt for den samlede proces.

Supply chain: Forsyningskæde. Omhandler især logistiske - og transportmæssige elementer. Management værktøjer i tilknytning hertil er især EDB systemer, der kan medvirke til en optimering af hele processen. Forsyningskæder omtales ofte som en integreret del af den værdikæde, en produktion af et produkt er udtryk for.

Suprastruktur: Anlæg der ligger "oven på" infrastrukturen. Kan eksempelvis omfatte kraner og andet løftegrej i havne.

Svensk Light Combi koncept: Containerbaseret togsystem med mange af- og pålæsninger. Lokoføreren foretager disse af- og pålæsninger med en mobilkran, der medtages på toget.

Sættevogn: Stor anhænger (ofte 13.6 m lang), der påmonteres trækkende lastbilenhed ("trækkeren"), ved brug af en speciel sammenkoblingsmekanisme (skammel). Kun anhængerens er lastebærende i modsætning til et traditionelt lastvognstog, hvor såvel den trækkende forvogn som anhængerens er lastebærende.

TEU:20 fods container

Terminal/omladepunkt: Areal med faciliteter til brug for omladning af gods mellem transportmidler. Kan omfatte såvel kombiterminaler som terminaler, der kun anvendes af en enkelt transportform

Tidsvindue: En fast defineret tidsramme inden for hvilken en operation (eksempelvis en transport eller en losning/lastning) skal udføres.

Traktion: Trækraft. Anvendes ofte om lokomotiver, men kan også bruges om den trækkende enhed ved lastbiltransporter.

Transportkorridor: Geografisk afgrænset område mellem to steder (f.eks. byer eller lande) i hvilken transporter kan gennemføres

Tredje parts logistik agenter: Personer/virksomheder der beskæftiger sig med udøvelse af logistikopgaver for en afsender eller modtager af varer

Tørhavn: Omladecenter/terminal der håndterer skibsgods i et område der fysisk ikke er knyttet til en havn

Uni- og multitransport: Transport der udføres med enten en (uni) eller flere (multi) transportformer.

Veksellad: Lastebærer, ofte udformet som et lastbillad med presenning, der kan flyttes fra en transportform til en anden (overvejende mellem bil- og bane).

Vådhavn: Terminal med mulighed for direkte udveksling af gods fra skib til andre transportformer over kaj (havn).

Analyse af godsomsætningen i de danske havne

1. Sammenfatning

Analysen af godsomsætningen i de danske havne fra 1997 til 2003 viser følgende hovedkonklusioner:

- Den samlede godsomsætning i danske havne er faldet fra 124 mio. tons i 1997 til 104 mio. tons i 2003. Udviklingen er dog vendt fra 2002, hvor godsomsætningen var 94 mio. tons.
- Faldet kan primært tilskrives faldet i omsætningen af færgogods på 16,5 mio. tons i perioden. I forbindelse med åbningen af Storebæltsbroen og Øresundsbroen i perioden er en række færgeruter lukket. Omsætningen af kul er faldet med 7,5 mio. tons i perioden.
- Fra 2003 til 2004 er den samlede godsomsætning faldet til 100 mio. tons. Faldet kan primært tilskrives et fald i kulomsætningen.
- Omsætningen af stykgods i containerskibe og RoRo-fragtskibe er steget betydeligt i perioden. Der er dog fortsat tale om relativt små markedsområder, som hver har 3- 5 pct. af den samlede godsomsætning i Danmark.
- Antallet af mellemstore havne med en godsomsætning på 1-2 mio. tons er i perioden blevet større. Samtidig er antallet af små erhvervshavne med en godsomsætning på 0,5-1 mio. tons blevet mindre. For de større havne med en godsomsætning på over 2 mio. tons, herunder også de største havne, har udviklingen været meget forskellig. Dette skyldes dels ændringerne i omsætningen af færgogods, men også udviklingen i godsomsætningen på andre delmarkeder har spillet en rolle. Fx har Fredericia og Århus havne haft betydelig stigning i godsomsætningen i perioden samtidig med, at godsomsætningen er faldet i Københavns og Esbjerg havne samt en række store kraftværkshavne.
- Der er store forskelle på koncentrationsgraden på de forskellige delmarkeder. På markederne for containergods, RoRo-gods, olie og kul har de største havne betydelige markedsandele. Omvendt er godsomsætningen af fast bulk ekskl. kul og øvrige stykgods spredt på et større antal havne.

2. Indledning

Som led i projektet Vækst i Danske Havne er gennemført en række analyser af udviklingen i de danske erhvervshavne.

Formålet med herværende analyse er at dokumentere udviklingen i havnenes samlede omsætning af gods, og herunder analysere hvorledes denne samlede udvikling fordeler sig på bl.a. havne og godstyper.

For delmarkederne for de enkelte godstyper er foretaget en særskilt belysning af markedsandele og udvikling i godsomsætningen for de fem største havne.

Godsstrømanalyserne viser udviklingen i mængderne i de enkelte havne. Havnenes godsomsætning er således et udtryk for mængder og ikke selve værdien af det fragtede gods. Godsomsætningen er imidlertid et godt mål for havnenes aktivitetsniveau.

Analysen omhandler perioden fra 1997 til 2003. Idet det har været hensigten at belyse udviklingen før og efter den nye havnelov i 2000, fokuseres navnlig på årene 1997, 2000 og 2003, hvor sidstnævnte var det seneste år med tilgængelig statistik på analysetidspunktet. Den seneste udvikling fra 2003 til 2004 er efterfølgende belyst i afsnit 9.

Det skal bemærkes, at Københavns Havn er i en særlig position, idet den fra 2001 har været i samarbejde med Malmö Havn. De foreliggende statistiske data inddrager ikke udviklingen i Malmö Havn og tager således ikke højde for de reorganiseringer af godsomsætningen mellem de to havne, som er foretaget inden for samarbejdet. Der må på denne baggrund tages forbehold for de isolerede analyseresultater for Københavns Havn.

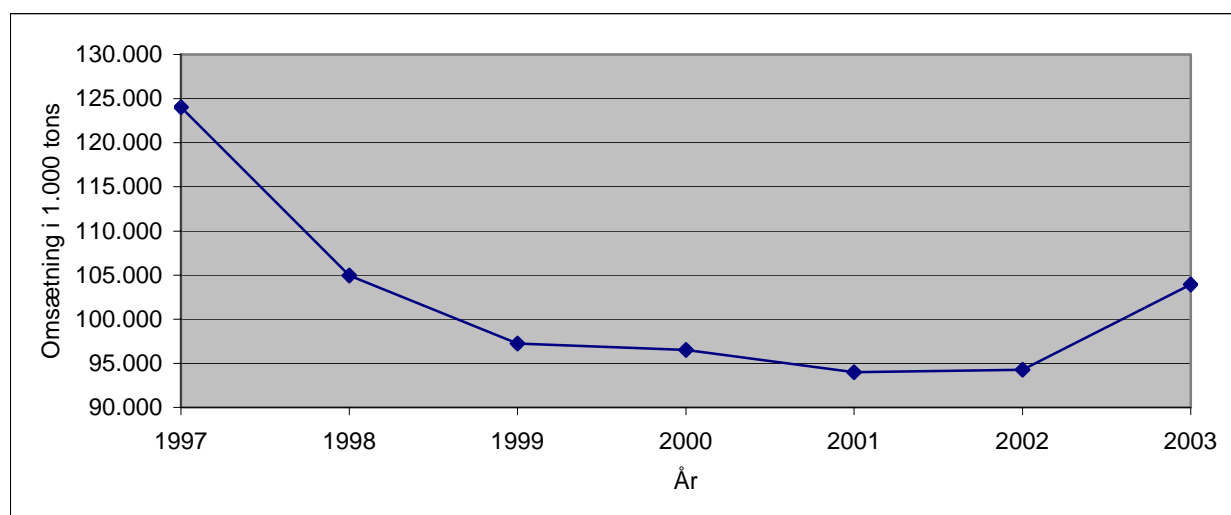
3. Udvikling i den samlede godsomsætning

Godsomsætningen er et mål for havnenes samlede mængde udlosset og indladet gods. Dette medfører, at det gods, der transporteres mellem danske havne, vil indgå i statistikken mindst to gange. Godsomsætningen vil således definitorisk altid være større end omfanget af den transporterede godsmængde.

I 2003 udgjorde godsomsætningen mellem danske havne 29 pct. af den samlede godsomsætning. I 1997 var andelen 38 pct. Andelen af den indenlandske godsomsætning er således faldet i forhold til godsomsætningen med udlandet. Dette stemmer godt med, at der i perioden er sket en betydelig reduktion i omsætningen af indenlandsk færgedods, se nedenfor, herunder tabel 9.

Figur 1 nedenfor viser den samlede udvikling i godsomsætningen i perioden 1997 til 2003.

Figur 1: Udviklingen i den samlede godsomsætning for de danske havne



Kilde: Danmark Statistik, Statistiske Efterretninger.

I perioden er den samlede godsomsætning i danske havne faldet fra 124 mio. tons i 1997 til ca. 94 mio. tons i 2001 og 2002. Herefter er godsomsætningen igen steget til 104 mio. tons i 2003. Godsomsætningen faldt til 100 mio. tons i 2004.

Faldet i den samlede godsomsætning for alle havne fra 1997 til 2002 er ca. 30 mio. tons. En betydelig del af dette fald må tilskrives indstilling og begrænsning af færgeruter i kølvandet på åbningen af de faste forbindelser. Storebæltsbroens jernbanedel åbnede i 1997, og vejdelen åbnede i 1998. Øresundsbroen åbnede i 2000.

Det har betydet et samlet fald i færgedomsomsætningen på godt 20 mio. tons i Nyborg, Korsør, Sjællands Odde, Ebeltoft og Københavns havne, jf. tabel 9.

Reduktionen i godsomsætningen i perioden kan endvidere henføres til faldet i kulimporten, jf. tabel 13.

4. Udvikling i godsomsætning pr. skibsanløb

Tabel 1 viser godsomsætningen pr. skibsanløb eksklusive færger for udvalgte år.

Tabel 1 Godsomsætning pr. skibsanløb for udvalgte år

	1997	2000	2002 ¹⁾
Godsomsætning (1.000 tons)	93.782	85.660	84.517
Skibsanløb ¹⁾ (1.000 gange)	22.829	22.669	23.639
Godsomsætning pr. skibsanløb	4.108	3.779	3.575

Kilde: Danmark Statistik, Statistiske Efterretninger.

Anm.: 1) Ikke muligt at udskille 2003-tallet for skibsanløb, og derfor er 2002-tallene valgt. 2) Skibsanløb er ekskl. færger. Det skal bemærkes, at tabellen derved ikke indfanger det spring i godsomsætning der sker fra 91.774.000 tons i 2003 fra omsætningen i 2002 på 84.517.000 tons.

Det har ikke været muligt at udskille 2003-tallet for skibsanløb, og derfor anvendes 2002-tallet for godsomsætningen.

Udviklingen fra 1997 til 2002 viser, at den faldende godsomsætning ikke bliver modsvaret af et tilsvarende fald i skibsanløbene. Dvs. godsomsætningen pr. skibsanløb har udvist en faldende tendens.

5. Udvikling i havnenes størrelse

Tabel 2 viser udviklingen fra 1997 til 2003 i godsomsætningen for de 27 største danske havne fordelt på omsætningsintervaller.

Tabel 2. 27 danske havne fordelt på godsomsætningsintervaller i 1997, 2000 og 2003

i 1.000 tons	Antal havne			Andel af godsomsætning i pct.		
	1997	2000	2003	1997	2000	2003
- 1.000	8	10	4	5	9	3
1.000 – 2.000	4	4	11	5	6	16
2.000 – 5.000	9	8	7	29	28	27
5.000 –	6	5	5	61	57	54
Sum	27	27	27	100	100	100

Kilde: Bearbejdet materiale fra Danmarks Statistik.

Anm. Der er tale om 27 havne, som også er anvendt i "Vækst i Danske Havne".

I perioden er der sket et fald i antallet af de mindre havne med en godsomsætning mellem 0,5 og 1 mio. tons. Dette er delvist modsvaret af en stigning af havne, som omsætter mellem 1 og 2 mio. tons. Stigningen i denne kategori er sket mellem 2000 og 2003. I kategorien mellem 1-2 mio. tons er andelen af godsomsætningen steget fra 5 pct. af markedet i 1997 til 16 pct. af markedet i 2003.

De største havne med en godsomsætning over 2 mio. tons har haft svagt faldende markedsandel gennem perioden. Udviklingen i disse havne har imidlertid været meget forskellig, jf. tabel 5 – 14.

6. Udviklingen i skibenes størrelse.

Tabel 3 viser udviklingen i skibets størrelse ved skibsanløb i de 32 største danske havne.

Tabel 3. Udviklingen i fordelingen skibets størrelse ved skibsanløb for fragtskibe (ekskl. passagerskibe og færger)

Skibsanløb efter skibets størrelse for fragtskibe:	1997		2000		2003	
	antal	pct.	antal	pct.	antal	pct.
Under 1499 BT	18553	58	16018	53	13552	46
1500-9999 BT	11794	37	11970	40	13059	45
10000 BT +	1619	5	2131	7	2515	9
I alt	31.966	100	30.119	100	29.126	100

Kilde: Statistiske efterretninger.

Anm. 32 havne indgår i analysen. Fragtskibe er inklusive krydstogtskibe.

Samlet er der et fald på knap 3.000 skibe fra 1997 til 2003. Faldet kan alene tilskrives færre anløb af små skibe under 1499 BT. Derimod er antal anløb af skibe over 1500 BT steget. Disse skibe har nu over 50 pct. af alle anløb i de store havne. Dvs. udviklingen går i retning af flere større skibe, og et fald i de mindre skibe.

7. Godsomsætningen fordelt på godstyper

For at belyse den overordnede udvikling i godsstrømmene er der i tabel 4 foretaget en opdeling af den samlede godsomsætning på kategorierne stykgods, flydende bulk og fast bulk. Disse tre hovedkategorier er igen underopdelt i en række delmarkeder af særlig betydning.

Denne opdeling afspejler, at der er forskellige konkurrenceforhold på delmarkederne. Inden for de enkelte godstyper er det således forskelligt, hvilke havne der er i indbyrdes konkurrence. De enkelte havne kan hver især have særlige komparative styrker, knyttet fx til beliggenhed, størrelse, intermodalitet, faciliteter og udstyr. Fx kræver det specielle anlæg for at kunne modtage olie, ligesom særlige faciliteter og kraner er nødvendige for at kunne håndtere omsætning af stykgods i containere.

Stykgods er opdelt på *gods i containere* (tabel 6), *Ro-Ro gods i øvrigt* (tabel 7), *færgegods* (tabel 9) og *stykgods ekskl. container-, RoRo- og færgegods* (tabel 10). Containergods er stykgodsgods, der før lastning er pakket i containere. RoRo-gods er rulle-gods, som selv kan køre ombord i skibet via lastbiler og løstrailere (men ikke uindregistrerede motorkøretøjer). RoRo-gods indgår både i færgegods, hvor det udgør hovedparten af godset, og i RoRo-gods i øvrigt. Færgegods er gods i færger, som afgrænses til færger og passagerskibe i fast rutefart, som kan transportere 12 passagerer og derover. RoRo-gods i øvrigt betegner således gods i RoRo-fragtskibe uden passagerer eller med færre passagerer end 12. Stykgods ekskl. container- RoRo- og færgegods omfatter herefter resten af stykgodset, som ikke lastes og losses i containere, lastbiler og løstrailere, herunder uindregistrerede motorkøretøjer.

Flydende bulk er opdelt på *olie* (tabel 11) og *flydende bulk ekskl. olie* (tabel 12). *Fast bulk* er opdelt på *kul* (tabel 13) og *fast bulk ekskl. kul* (tabel 14).

De tre hovedkategorier har hver ca. en tredjedel af godsomsætningen.

Andelen af stykgods er faldet 6 procentpoint fra 1997 til 2003. Faldet skyldes primært faldet i omsætningen af færgeset. Fast bulk har samme andel af den samlede omsætning i 1997 og i 2003.

Tabel 4: Godsomsætning fordelt på godstyper

	1997		2000		2003	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel
Stykgods	48725	39	34145	35	34111	33
- heraf gods i container (tabel 6)	2567	(2)	3468	(4)	3865	(4)
- heraf RoRo- gods iøvrigt (tabel 7)	1861	(2)	2352	(2)	3190	(3)
- heraf færgesods (tabel 9)	39572	(32)	24216	(25)	22988	(22)
- heraf stykgods ekskl. container-, RoRo- og færgesods (tabel 10)	4725	(4)	4109	(4)	4068	(4)
Flydende bulk	30888	25	32620	34	32189	31
- heraf olie (tabel 11)	27638	(22)	29637	(31)	30116	(29)
- heraf flydende bulk ekskl. olie (tabel 12)	3250	(3)	2983	(3)	2073	(2)
Fast bulk	44418	36	29766	31	37653	36
- heraf kul (tabel 13)	24014	(19)	9034	(9)	16558	(16)
- heraf fast bulk ekskl. kul (tabel 14)	20404	(16)	20732	(21)	21095	(20)
I alt (tabel 5)	124031	100	96532	100	103954	100

Kilde: Danmarks Statistik.

Anm. Andele er angivet i pct. Der er afrundingskorrektioner, så deltallene ikke nødvendigvis summer til 100 pct.

8. Udviklingen i omsætningen af forskellige godstyper i udvalgte danske havne

I det følgende er udviklingen fra 1997 til 2003 i godsomsætningen på de enkelte delmarkeder nærmere belyst. For hvert delmarked er foretaget en særskilt belysning af markedsandele og udvikling i godsomsætningen for de fem største havne i 1997.

Indledningsvis belyses i tabel 5 udviklingen fra 1997 til 2003 i den **samlede godsomsætning** samt for de fem største danske havne.

Den samlede omsætningen er faldet med 16 pct. fra 1997 til 2003. Der er ikke tale om en ensartet udvikling i hele perioden, idet omsætningen er steget fra 2000 til 2003. Som det fremgår af figur 1, sker hele stigningen fra 2002 til 2003.

De 5 største havne har i perioden øget deres markedsandel, som i 2003 og 2004 var knap 50 pct. Der er imidlertid tale om en meget forskellig udvikling i de største havne.

Godsomsætningen i Københavns havn er faldet i hele perioden og er i 2003 41 pct. lavere end i 1997. Det skal her bemærkes, at Københavns Havn fra 2001 har været i samarbejde med Malmö Havn, og at de foreliggende statistiske data inddrager ikke udviklingen i Malmø Havn, jf. kapitel 2.

Også Enstedværkets havn har haft et betydeligt fald i perioden.

Derimod har Fredericia havn haft en fremgang på 26 pct. i godsomsætningen fra 1997 til 2003. Århus Havn har haft en vækst på 37 pct. i perioden og er dermed den næststørste havn i 2003.

Tabel 5: Udvikling i den totale godsomsætning på de fem største danske havne og samtlige danske havne fra 1997 til 2003.

Total	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Fredericia Havn	13113	11	16172	17	16513	16	3400	26
Københavns Havn	11468	9	8223	9	6769	7	-4699	-41
Enstedværket Havn	11238	9	3049	3	7630	7	-3607	-32
Statoil-havnen	8747	7	9005	9	8342	8	-405	-5
Århus Havn	7265	6	9847	10	9983	10	2718	37
Øvrige	72201	58	50236	52	54716	53	-17484	-24
I alt	124031	100	96532	100	103954	100	-20077	-16

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Andele er angivet i pct.

Af havne under øvrige skal bemærkes, at Kalundborg Havn er steget fra 0,2 mio. tons i 1997 til 3,5 mio. tons i 2003. Derudover er Gedser Havn steget fra 0,5 mio. tons til 1,1 mio. tons i perioden. Thyborøn Havn har haft en vækst fra 0,2 mio. tons til 0,7 mio. tons. Køge Havn er steget fra 0,8 mio. tons til 1,4 mio. tons.

Derimod er Asnæsværkets Havn oplevet et fald fra 3,6 mio. tons i 1997 til 1,9 mio. tons i 2003. Strudstrupværkets Havn har oplevet et fald fra 2,2 mio. tons i 1997 til 1,4 mio. tons i 2003.

De resterende havnes fald og stigninger fra 1997 til 2003 er på under 0,5 mio. tons.

Tabel 6 viser udviklingen i godsomsætningen i **stykgoods i containere**.

Godsomsætning i containere er et marked i vækst. Der er samtidig en betydelig koncentration på dette område.

De fem største havne havde en markedsandel på 98 pct. i 2003.

Samlet er der en stigning på 51 pct. over hele perioden. Især i perioden 1997-2000 ses en meget kraftig stigning.

Stigningen kan primært tilskrives Århus Havn, der er den største containerhavn, og som samtidig har haft en betydelig stigning i perioden. I 2003 havde Århus Havn 64 pct. af markedet for containere.

Under øvrige omsatte Hirtshals havn i 2003 stykgods i containere på 78.000 tons.

Tabel 6: Udvikling i godsomsætningen i stykgods i containere på de fem største danske containerhavne og samtlige danske havne fra 1997 til 2003

Stykgods i containere	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Århus Havn	1499	58	2065	60	2490	64	991	66
Københavns Havn	744	29	857	25	841	22	97	13
Aalborg Havn	195	8	193	6	235	6	40	20
Grenå Havn	64	2	40	1	8	0	-56	-87
Fredericia Havn	18	1	115	3	156	4	138	777
Øvrige	47	2	197	6	136	4	89	188
I alt	2567	100	3468	100	3865	100	1298	51

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Andele er angivet i pct.

Tabel 7 viser udviklingen i omsætning af **RoRo-gods, der ikke er færgegods**. En RoRo-enhed er et køretøj til godstransport, f.eks. en lastbil eller en løstrailer (påhængsvogn eller sættevogn).

Tabel 7: Udvikling i godsomsætningen i RoRo-god iøvrigt på de fem største danske havne på dette marked og samtlige danske havne fra 1997 til 2003

RoRo-gods i øvrigt	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Esbjerg Havn	1387	75	1467	62	1567	49	181	13
Århus Havn	181	10	480	20	343	11	163	90
Fredericia Havn	180	10	164	7	238	7	58	32
Københavns Havn	111	6	102	4	71	2	-40	-36
Aabenraa Havn	3	0	90	4	203	6	200	7549
Øvrige	0	0	49	2	768	24	768	266570
I alt	1861	100	2352	100	3190	100	1329	71

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. RoRo-gods (forkortelse af Rool-on Rool-off-rute) er f.eks. trailerruter eller andre RoRo- lastskibe, hvor antallet af passagerer er under 12.

Gods på skibe med mange passagerer betegnes som færgegods, jf. tabel 9. Af statistiske grunde indgår RoRo-godset på færgeruten Esbjerg-Harwich dog i RoRo-gods i øvrigt. Andele er angivet i pct.

Også omsætning af RoRo-gods iøvrigt er et marked i vækst. Samlet er der gennem hele perioden sket en stigning på ca. 71 pct.

Den store stigning i omsætningen af RoRo-gods kan både tilskrives udviklingen i de fem store havne (dog ikke Københavns havn) og udviklingen i andre havne. Disse havne indgår i øvrige i 2003 og er primært Køge Havn (0,3 mio. tons), Hirtshals Havn (0,2 mio. tons) og Rønne havn (0,2 mio. tons). Ingen af de tre havne havde RoRo-gods i 1997.

De fem største havne for RoRo-gods i øvrigt er i 2004 Esbjerg Havn, Århus Havn, Køge Havn, Fredericia Havn og Åbenrå Havn med en markedsandel på 85 pct. Udviklingen har ført til, at flere havne omsætter RoRo-gods i øvrigt, idet de fem største havne i 1997 havde 100 pct. af markedet.

Til yderligere belysning af væksten i omsætningen af container- og RoRo-gods i øvrigt er i tabel 8 belyst udviklingen i TEU-enheder og RoRo-enheder. Herved fås et udtryk for udviklingen i enheder, som forholdsvist nemt kan omlades til andre transportformer end skib.

Tabel 8. Omsætning af container- og RoRo-gods i øvrigt

	1997		2000		2003	
		pct.		pct.		pct.
- 20' container	104,3	43	128,4	42	126,1	39
- 40' container	137,0	57	177,1	58	195,8	61
-containere i TEU-enheder (i alt både udlosset og indladet)	380,2		486,8		521,9	+ 37
- RoRo-enheder (i alt både udlosset og indladet)	133,7		152,6		213,5	+ 60

Kilde: Danmarks Statistiks Efterretninger.

Anm. Tabellen omfatter havne med en årlig godsomsætning for fragtskibe omkring 1 mio. ton eller derover. TEU er et mål for antal containere omregnet til enheder á en længde på 20 fod. RoRo-enhed er et køretøj til godstransport, f.eks. en lastbil eller en løstrailer (påhængsvogn eller sættevogn).

Antallet af containere er steget i de danske havne siden 1997, og andelen af de store containere (40') blevet større.

Containere i TEU-enheder er steget med 37 pct. siden 1997. RoRo-enhederne viser endnu større fremgang med 60 pct. siden 1997.

Tabel 9 belyser udviklingen i omsætningen af **færgegods**.

Mens omsætningen af stykgods i form af container- og RoRo-gods i øvrigt som nævnt er steget kraftigt fra 1997 til 2003, er der i samme periode sket et markant fald i omsætningen af stykgods som færgegods. Samlet har der været et fald i omsætningen af færgegods på 16.5 mio. tons svarende til 42 pct. Den største del af faldet er sket i perioden 1997-2000.

Faldet i omsætningen af færgegods er hovedforklaringen på faldet i den samlede godsmængde for de danske havne for perioden 1997 til 2003, jf. tabel 5.

De fem største færgehavne i 2004 er Rødby Havn, Helsingør Havn, Kalundborg Havn, Frederikshavn Havn og Århus Havn med en markedsandel på 74 pct. De fem største havnes markedsandel er større end 1997, hvor andelen var 41 pct.

Tabel 9. Udvikling i godsomsætningen i færgegods på de fem største danske færgenhavne og samtlige danske havne fra 1997 til 2003

Færgegods	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Rødby Færgenhavn	5059	13	4550	19	4632	20	-428	-8
Helsingør Havn	3951	10	5226	22	4230	18	279	7
Københavns Havn	3368	9	2313	10	412	2	-2956	-88
Frederikshavn	2754	7	2618	11	2762	12	8	0
Kalundborg Havn	1167	3	2429	10	2794	12	1627	139
Øvrige	23272	59	7080	29	8159	35	-15114	-65
I alt	39572	100	24216	100	22988	100	-16584	-42

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Færgegodset på færgeruten Esbjerg-Harwich indgår i RoRo-gods i øvrigt, jf. anmærkning til tabel 7. Andele er angivet i pct.

En betydelig del af nedgangen i færgegodsmængden skyldes indstilling og begrænsning af færgeruter i perioden. Faldet ved lukning af færgedriften mellem Nyborg og Korsør (jf. Storebæltsbroen åbning i 1997-98) er på i alt ca. 13 mio. tons. Derudover har Sjællands Odde og Ebeltoft havn indstillet omsætningen af færgegods, hvor faldet er på ca. 4,4 mio. tons for de to havne. Desuden er der lukket færgeruter fra Københavns Havn, der har haft et fald på knap 3 mio. tons færgegods, heraf 1.9 mio. tons siden 2000 (jf. Øresundsbroens åbning 2000). Det samlede fald i omsætningen af færgegods fra disse havne er godt 20 mio. tons.

Andre havne har således fået en stigning i omsætningen af færgegods. Herunder er færgegodsomsætningen i Kalundborg Havn steget 1,6 mio. tons, hvilket er mere end en fordobling siden 1997.

Tabel 10 belyser udviklingen i det **styk-gods**, som ikke er container- RoRo- eller færgegods.

Tabel 10: Udvikling i godsomsætningen i øvrige stykgods for de fem største danske havne for øvrige stykgods og samtlige danske havne fra 1997 til 2003

Styk-gods ekskl. færgegods	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Københavns Havn	1249	26	275	7	205	5	-1044	-84
Esbjerg Havn	518	11	294	7	438	11	-79	-15
Fredericia Havn	398	8	425	10	367	9	-31	-8
Vejle Havn	381	8	381	9	403	10	21	6
Kolding Havn	235	5	506	12	243	6	8	3
Øvrige	1943	41	2229	54	2412	59	468	24
I alt	4725	100	4109	100	4068	100	-657	-14

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Øvrige stykgods, der er stykgods eksklusive container-, RoRo- og færgegods, indeholder kategorierne "uindregistrerede motorkøretøjer", "træ", "Jern- og stålprodukter" og "styk-gods i øvrigt". Andele er angivet som pct.

Øvrige stykgods er faldet med ca. 1,4 mio. tons fra 1997 til 2003 for samtlige danske havne. Størstedelen af faldet er sket i 1997-2000.

Omsætningen af øvrige stykgods er spredt på mange havne. Ingen enkelthavn er dominerende.

Københavns Havn har haft et fald på ca. 1 mio. tons i perioden. Derimod har en række mindre og mellemstore havne haft en stigning af øvrige stykgods i perioden.

Tabel 11 belyser udviklingen i omsætningen af **olie** i havnene.

Tabel 11: Udvikling i godsomsætning i olie på de fem største danske oliehavne og samtlige danske havne fra 1997 til 2003

Olie	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Fredericia Havn	10571	38	13365	45	13926	46	3356	32
Statoil-havnen	8747	32	9005	30	8342	28	-405	-5
Københavns Havn	2723	10	2419	8	3151	10	428	16
Århus Havn	1624	6	1488	5	1206	4	-418	-26
Aalborg Havn	861	3	803	3	1080	4	219	25
Øvrige	3112	11	2556	9	2411	8	-702	-23
I alt	27638	100	29637	100	30116	100	2478	9

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Olie dækker over kategorierne "råolie", "flydende gas" og "mineralske olieprodukter". Andele er angivet som pct.

Omsætningen af olie er steget 9 pct. i perioden.

Omsætningen af olie er koncentreret på få havne. De fem største havnes havde i 2003 en markedsandel på 92 pct. Fredericia Havn havde alene knap halvdelen af markedet i 2003.

Stigningen i olieomsætningen kan da også i hovedsagen henføres til Fredericia Havn, som har øget olieomsætningen med 32 pct.

I tabel 12 belyser udviklingen i **flydende bulk ekskl. olie**.

Samlet er der et fald på 36 pct. i forhold til 1997 svarende til et fald på 1,2 mio. tons.

De fire største havne på flydende bulk ekskl. olie havde en markedsandel på ca. 60 pct. i 2003.

Faldet i omsætningen kan i hovedsagen tilskrives, at Asnæsværkets Havn er ophørt med at have flydende bulk ekskl. olie mellem 2000 og 2003, hvilket svarer til et fald på ca. 1,5 mio. tons.

Tabel 12: Udvikling i godsomsætning i flydende bulk ekskl. olie på de fem største danske havne på dette marked og samtlige danske havne fra 1997 til 2003

Flydende bulk ekskl. olie	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Asnæsværkets Havn	1540	47	1214	41	0	0	-1540	-100
Esbjerg Havn	198	6	260	9	399	19	201	102
Fredericia Havn	206	6	266	9	340	16	134	65
Grenå Havn	115	4	133	4	118	6	3	3
Århus Havn	296	9	342	11	394	19	98	33
Øvrige	895	28	768	26	822	40	-73	-8
I alt	3250	100	2983	100	2073	100	-1177	-36

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Flydende bulk eksklusiv olie indeholder kategorierne "kemikalier, flydende" og "flydende bulk i øvrigt". Andele er angivet i pct.

Tabel 13. belyser udviklingen i omsætningen af **kul**.

Tabel 13: Udvikling i godsomsætning i kul på de fem største danske kulhavne og samtlige danske havne fra 1997 til 2003.

Kul	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Enstedværkets Havn	11208	47	3002	33	7524	45	-3684	-33
Studstrupværkets Havn	2076	9	792	9	1311	8	-765	-37
Asnæsværkets Havn	1823	8	569	6	1620	10	-203	-11
Esbjerg Havn	1556	6	656	7	921	6	-636	-41
Odense Havn	1484	6	329	4	616	4	-868	-58
Øvrige	5866	24	3686	41	4566	28	-1300	-22
I alt	24014	100	9034	100	16558	100	-7456	-31

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, "Skibsfarten på danske havne".

Anm. Andele er angivet i pct.

Samlet er godsomsætningen i kul i 2003 faldet med 31 pct. i forhold til 1997 svarende til 7,5 mio. tons. Udviklingen har imidlertid været uensartet, idet der et voldsomt fald fra 1997 til 2000 efterfuldt af en stigning fra 2000 til 2003. Fra 2003 til 2004 er kulomsætningen igen faldet.

Faldet i omsætningen af kul (sammen med faldet i omsætningen af færgegods, jf. tabel 9) er en af forklaringerne på faldet i den samlede godsmængde for de danske havne i perioden, jf. tabel 5.

Omsætningen af kul er relativt koncentreret. Enstedsværket er den største kulhavn med knap halvdelen af markedet i 2003. De fem største havne havde i 2003 en markedsandel på ca. 75 pct.

De fem største havnes markedsandele har ikke ændret sig væsentligt siden 1997. Faldet i godsomsætningen har således relativt været nogenlunde det samme for disse havne.

Under ”øvrige” har Aalborg Havn haft en tilbagegang fra ca. 0,5 mio. tons og mistet 97 pct. af deres godsomsætning i kul. Derimod har Stignæsværkets havn haft en betydelig stigning i kulomsætningen til en omsætning på 1,7 mio. tons i 2003 svarende til en markedsandel på 8 pct.

Tabel 14 belyser udviklingen i godsomsætningen for **fast bulk ekskl. kul**.

Omsætningen af fast bulk ekskl. kul er samlet steget moderat (3 pct.) i perioden.

Tabel 14: Udvikling i godsomsætning i fast bulk ekskl. kul på de fem største danske havne på dette marked og samtlige danske havne fra 1997 til 2003.

Fast bulk ekskl. kul	1997		2000		2003		Hele perioden	
	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	andel	1000 ton	pct.
Aalborg Portland Havn	2579	13	2312	11	2487	12	-92	-4
Københavns Havn	2020	10	1369	7	1307	6	-713	-35
Århus Havn	2015	10	2359	11	2390	11	375	19
Fredericia Havn	1739	9	1837	9	1485	7	-254	-15
Odense Havn	825	4	1076	5	1156	5	331	40
Øvrige	11226	55	11778	57	12269	58	1043	9
I alt	20404	100	20732	100	21095	100	691	3

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, ”Skibsfarten på danske havne”.

Anm. Fast bulk eksklusiv kul indeholder underkategorierne ”Malme og metalaffald”, ”Landbrugsprodukter”, ”Foderstoffer”, ”Kemikalier”, ”Gødningsstoffer”, ”Sten, sand og grus”, ”Kalk, cement, gips, mv.” og ”Fast bulk i øvrigt”. Andele er angivet i pct.

Fast bulk ekskl. kul omfatter flere forskellige godstyper og er for de fleste godstyper spredt på mange havne. De fem største havne havde både i 1997 og i 2003 en markedsandel på godt 40 pct.

Udviklingen i omsætningen af fast bulk har været uensartet i de forskellige havne. Således er omsætningen faldet i Fredericia og Københavns havne, mens den er steget i Århus og Odense havne.

9. Udviklingen i godsomsætningen på danske havne fra 2003 til 2004.

Fra 2003 til 2004 er den samlede godsomsætning i danske havne faldet fra 104 mio. tons til godt 100 mio. tons. Faldet kan primært tilskrives et fald i kulomsætningen på 4 mio. tons. Det har betydet fald i kulomsætningen i en række store kraftværkshavne og Esbjerg Havn.

Omsætningen af containergods er fortsat steget, navnlig i Århus Havn, som har haft stigning på knap 4 pct. i den samlede godsomsætning.

Desuden er der fra 2003 til 2004 sket et vendepunkt i den samlede omsætning af færgegods, som er steget med 6 pct. Alle de store færgenhavnene (undtagen Københavns Havn), jf. tabel 9, har haft stigning i færgegodsomsætningen.

De fem største havne i 2004 er de samme som i 2003, jf. tabel 5, og de har fortsat en markedsandel på knap 50 pct. I 2004 har 25 havne en godsomsætning på over 1 mio. tons, og disse havne har en markedsandel på ca. 90 pct.

Overenskomstforhold

Aftale- og overenskomstforhold for havnearbejdere er fastsat i ”Fællesoverenskomst, herunder lærlingeoverenskomst 2004-2007” mellem Arbejdsgiverforeningen for Handel Transport og Service (HTS-A), der organiserer havnevirksomheder, og Specialarbejderforbundet (SID), nu Fagligt Fælles Forbund (FFF). Fællesoverenskomsten udgør den nødvendige basis for de overordnede løn- og aftaleforhold, men forudsætter lokale aftaler, der regulerer de lokale forhold.

I 2002 analyserede Trafikministeriet og Søfartsstyrelsen aftale- og overenskomstforhold for havnearbejdere i publikationen ”Den Blå Landevej – havneudvikling – strategiske valg”. Siden da har den nye fællesoverenskomst afløst den daværende overenskomst. De i publikationen analyserede forhold om arbejdsopgaverne på havnene og forholdet mellem løst og fastansatte har dog ikke ændret sig nævneværdigt. I det følgende tages derfor udgangspunkt i ”Den Blå Landevej” og i den nye fællesoverenskomst.

Arbejdsopgaver på havnen

Arbejdsopgaverne på havnen varierer fra dag til dag afhængig af antallet af skibsanløb. Der er store forskelle mellem havnene, men den stigende vægt på liniefart i nogle havne er med til at skabe et bedre planlægningsgrundlag. Ofte er en eller flere dage om ugen særlig travle, mens resten er mere rolige. Under alle omstændigheder er det vanskeligt at organisere arbejdet indenfor en ”normal” 37 timers arbejdsuge.

Det manuelle arbejde på havnen har som i resten af samfundet ændret sig på baggrund af den teknologiske udvikling. I dag har maskinerne overtaget en stor del af den traditionelle havnearbejders arbejde. Dette giver muligheder for at anvende arbejdernes ressourcer på nye måder og til nye opgaver. Her kan f.eks. peges på betjening af maskiner til lastning og losning, mindre vedligeholdelsesopgaver samt ikke mindst arbejde i forbindelse med logistik- og serviceydelse. Udviklingen forudsætter nye kvalifikationer til havnearbejderne og vil ofte medføre mere varierede arbejdsopgaver.

I mange små havne med mindre godsmængder kan det være svært at have tilstrækkelig beskæftigelse til fuldtidsansættelser.

Definitionen på havne- og terminalarbejdere er ikke skarp, men typisk gælder det dog i dag, at havnearbejdere forstås som løsarbejdere, der mønstres i havnene fra dag til dag, mens terminalarbejdere forstås som lager-, plads- og pakhusarbejdere, der er fastansatte i havnevirksomhederne³⁹. I fællesoverenskomsten er der særlige bestemmelser for hver af disse to grupperinger. Grænsen for de enkelte faggrupper er dog som sagt ikke entydig, men lokal og ofte med kutymebestemte variationer, hvilket gør det vanskeligt at generalisere herover.

De danske havnearbejderoverenskomster består som nævnt af såvel centrale som lokale elementer. Der er tale om betydelig kompleksitet med store forskelle fra havn til havn, og der findes ikke en samlet opgørelse heraf.

³⁹ End ikke terminologien havne- og terminalarbejder er dækkende, da der i en række havne også bruges termer som ”specialarbejdere” og ”driftsmedarbejdere”.

Løsarbejdersystemet

Løsarbejdersystemet er det system, der traditionelt har været brugt i danske havne. Det har sin oprindelse i en tid med tungt manuelt arbejde og skyldes den omstændighed, at arbejdsopgaverne i en havn varierer med anløb af skibe.

Løsarbejdersystemet indebærer store frihedsgrader for den ansatte. Ved fremmøde på havnen om morgenen klargøres det, om der er arbejde den dag eller ej. Fremmøde er frivilligt. Til gengæld skal havnearbejderne – repræsenteret ved havneklubben - for at kunne bevare eneretten til arbejdet til stadighed kunne stille med det fornødne antal havnearbejdere hver dag.

Løsarbejderne i større havne arbejder ofte i de såkaldte gæng. Systemet med faste gæng på havnen er fra 1930'erne. Baggrunden var, at der skulle være tilstrækkeligt mandskab til at løfte det tunge gods. De forskellige gæng blev som led i de lokale overenskomster sammensat efter gods- og skibstypen.

Havnearbejdernes gæng havde før i tiden også en social funktion, da opgaverne blev fordelt således, at de stærkeste tog det hårdeste arbejde.

I dag har gængene ikke samme funktion som før. Kraner og andet materiel løfter det tunge gods, og arbejdet har ændret sig. Nogle steder er der tale om overvågningsfunktioner og andre steder om opgaver med lastning og losning. Gængstørrelserne varierer fra havn til havn. I nogle havne nævnes det, at gængenes størrelse ikke står i et rimeligt forhold til opgavetyper, samt at der mangler fleksibilitet i forhold til de opgaver, gængene udfører. I andre havne opfattes gængstørrelser og fleksibilitet ikke som et problem.

Gængstørrelser fastsættes stadig lokalt.

Der er varierende lokale aftaler omkring muligheden for at varsko om arbejdsmængden. I nogle havne kan det først ske, når havnearbejderne møder op. I andre tilfælde orienteres havneklubben om forventede skibs-anløb og arbejdsopgaver. For havnen gælder det, at den som oftest flere dage i forvejen er underrettet om hvilke skibe, der anløber. Hvis havnearbejderne er i gang med et stykke arbejde, der strækker sig over flere dage, er det tilladt at aftale, at arbejdet fortsætter dagen efter. Ved weekendarbejde er det tilladt at varsko i forvejen.

Systemet med at varsko er fastsat delvist lokalt, delvist centralt. Det er vanskeligt at definere præcist, hvad der fastsættes lokalt og centralt, da dette igen afhænger af lokale forhold og overenskomster.

Ved hver ny opgave skal der udbetales den såkaldte mindstebetaling, der fungerer som en mindste indtjeningsgaranti pr. dag. Arbejdsgiveren kan dog kræve, at arbejderne efter afslutning af et arbejde overgår til et andet arbejde hos samme arbejdsgiver. Ved den nye arbejdsopgave betales ikke mindstebetaling.

Mindstebetalingssystemet er fastsat delvist lokalt, delvist centralt. Det er vanskeligt at definere præcist, hvad der fastsættes lokalt og centralt, da dette igen afhænger af lokale forhold og overenskomster.

I det omfang, der ikke kan mønstres et helt gæng, oppebærer gænget fuld betaling. Skal der eksempelvis i henhold til den lokale aftale være 4 mand i et gæng, men der kun kan mønstres 2, vil de 2 mønstrede oppebære løn for 4 mand.

Bestemmelserne om betaling for fuld gængstørrelse er fastsat centralt.

Fastansatte terminalarbejdere

I en række danske havnevirksomheder er der fastansatte terminalarbejdere, jf. i øvrigt betragtningerne ovenfor vedrørende definition og terminologi for havne- og terminalarbejdere. De fastansatte terminalarbejdere har ifølge de almindelige bestemmelser i fællesoverenskomsten en effektiv ugentlig arbejdstid på 37 timer, der skal fordeles på ugens første 5 dage mellem 7 og 18. Hvis særlige driftsmæssige forhold betinger, at der normalt arbejdes om lørdagen, kan den normale arbejdstid denne dag i almindelighed ikke overstige 4 timer og skal placeres mellem 7 og 12.30. Arbejde herudover vederlægges efter satser for overarbejde, jfr. nedenstående.

Det varierer fra havn til havn, om de fastansatte terminalarbejdere arbejder individuelt eller i hold/gæng, som kan bestå af terminalarbejdere og kranførere. Systemet med gæng henføres oftest til løsarbejdersystemet, men kendes også indenfor fastansættelser, hvor det for det meste betegnes som hold.

Også her aftales holdstørrelserne lokalt.

De fastansatte medarbejdere udfører generelt mange forskellige opgaver indenfor godshåndtering, herunder betjening af materiel såsom kraner, trucks, straddlecarriers, intern transport på havnen og lignende. De kan også udføre vikartjeneste indenfor andre funktioner på havnen.

Det er vanskeligt at generalisere, da opgaverne er forskellige fra havn til havn. Tilsvarende gælder for måden at organisere arbejdet på. Da de fastansatte terminalarbejdere typisk har langt mere varierede arbejdsopgaver end løsarbejderne, kan de i spidsbelastningssituationer flyttes til opgaver, hvor det brænder på.

Mange havne og stevedorevirksomheder tilbyder kurser og efteruddannelse til fastansatte terminalarbejdere indenfor f.eks. sikkerhed, betjening af kraner, andet maskinelt udstyr, IT, service o.l. Dette er ikke i samme grad tilfældet for løsarbejdere, hvor der kan være motiveringsproblemer for såvel arbejdsgivere som arbejdstagere med hensyn til videreuddannelse. Arbejdsgiverne er ofte mere motiverede til at anvende ressourcer på uddannelse til fastansatte medarbejdere. Dette indebærer alt andet lige, at der er et kompetencegap mellem løsarbejdere og fastansatte.

Vilkår for efter- og videreuddannelse fastsættes lokalt.

Arbejde på skiftende tider

Såvel for løsarbejdere som for fastansatte havne- og terminalarbejdere kan arbejdet på havnen indebære nat- og weekendarbejde. Denne situation kendes også indenfor industrien samt en lang række andre brancher. Mange steder klares problemet ved at etablere skifteholdsarbejde. Sådanne løsninger har ikke vist sig mulige ret mange steder i danske havne. De fleste steder arbejdes på overtids- og ventepengesystemet.

Overarbejdsbetaling samt varsling heraf er fastlagt i fællesoverenskomsten, hvor følgende satser for overarbejde er gældende:

- De første 3 timer efter normal arbejdstids ophør 50 %
- Timen før normal arbejdstids begyndelse 50 %
- Alt arbejde derudover samt søn- og helligdage 100 %

Ventepengesystemet er et af de forhold der ofte frembringes, når gunstige overenskomstforhold for havnearbejdere skal illustreres. Ventepengene fastsættes delvist centralt og delvist lokalt. Satsen for ventepenge er

den normale timeløn som angivet i Fællesoverenskomstens Almindelige Bestemmelser § 4, p.t. kr. 93,70 pr. time. Systemet med ventepenge indebærer flere forskellige forhold og elementer:

- Der skal betales ventepenge, når akkordarbejde standses med mere end ½ time. Ventepengene betales fra standsningens begyndelse med almindelig timeløn (ved overarbejde med tillæg af procenter) og så længe standsningen varer, eller indtil arbejderne afmønstres. Standsninger i løbet af dagen sammenlægges.
- Der skal betales ventepenge, såfremt der antages arbejdskraft til at påbegynde et arbejde efter kl. 13, men inden for den normale arbejdstid. Ventepengene skal betales fra kl. 13 og indtil arbejdets påbegyndelse. Ventepengene kan altså først påløbe efter kl. 13.
- Der skal betales ventepenge fra kl. 18.30 ved tilsigelse til arbejde uden for den normale arbejdstid⁴⁰. Skal arbejdstageren eksempelvis møde på havnen kl. 4 om morgenen, skal han som kompensation for den skæve arbejdstid have løn fra kl. 18.30 aftenen før. Arbejdstageren får således godskrevet arbejdstid fra kl. 04.00 til kl. 09.00 for 14½ time, men arbejder reelt kun i 5 timer. Der gælder specielle vilkår for lørdage samt søn- og helligdage.

I praksis giver ventepengene anledning til, at havnearbejderne kan stå i en gunstig situation.

Betydningen af overarbejdsbetaling og ventepenge skal dog ses i lyset af det egentlige timeforbrug, der er placeret indenfor disse timer. Som eksempel herpå har en større dansk stevedore virksomhed opgjort timeforbruget for havnearbejdere og terminalarbejdere i 2004 fordelt på timeforbrug i alt, overarbejdsbetaling i timer samt ventepengene i timer.

Tabel 1: Timeforbrug 2004 for en større dansk stevedorevirksomhed - i alt.

	Arbejdstimer i alt	Overarbejdsbetaling heraf, timer		Ventepenge heraf, ti- mer
		50%	100%	
Havnearbejdere	69.796,00	14.364,00	20.146,83	4.822,50
Terminalarbejdere	115.360,00	18.509,50	3.257,00	3.439,00
I alt	185.156,00	32.873,50	23.403,83	8.261,50

Kilde: Virksomheden

Den procentuelle fordeling heraf kan vises i følgende tabel 2.

Tabel 2: Timeforbrug 2004 for en større dansk stevedorevirksomhed – i %.

	Arbejdstimer i alt	Overarbejdsbetaling heraf, timer		Ventepenge heraf, ti- mer
		50%	100%	
Havnearbejdere	100%	20,6%	28,9%	6,9%
Terminalarbejdere	100%	16,0%	2,8%	3,0%
I alt	100%	17,8%	12,6%	4,5%

Tabel 2 viser blandt andet, at den totale overarbejdsbetaling (havnearbejdere og terminalarbejdere) udgør en lille tredjedel af de normale arbejdstimer, mens ventepengenes andel er begrænset. Fokuseres nærmere på henholdsvis havnearbejdere og terminalarbejdere viser tabellen, at mens havnearbejdernes andel af overar

⁴⁰ Bestemmelsen gælder ikke arbejde i holddrift, eller hvor der lokalt er truffet aftale om arbejde i skiftende hold (afløsningshold) eller ved arbejde, der lokalt er fastlagt til bestemte tider.

bejdsbetalingen udgør næsten halvdelen af de normale arbejdstimer, så er samme andel under 20% for terminalarbejdernes vedkommende. Ventepengenes andel udgør for havnearbejdernes vedkommende over dobbelt så meget som terminalarbejderne men dog stadig en relativ beskedent del.

På den ene side indebærer ventepenge, at der er tale om stor fleksibilitet i forhold til betjening af skibene. På den anden side er spørgsmålet, om denne fleksibilitet er konkurrencedygtig.

Samspil med dagpengesystemet

For havnearbejdere gælder i øvrigt det normale samspil med dagpengesystemet, som kort beskrives nedenfor.

Arbejdsgiveren er forpligtet til at betale dagpengegodtgørelse for 1. og 2. ledighedsdag (de såkaldte G-dage) til lønmodtagere, der er medlemmer af en dansk a-kasse. Arbejdsgivernes pligt hertil forudsætter, at der før arbejdsophøret har været en vis tilknytning til arbejdsgiveren⁴¹. Lønmodtageren skal sammenlagt have haft et antal faktiske arbejdstimer, der svarer til fuld overenskomstmæssig arbejdstid i 2 uger (2 * 37 timer) hos samme arbejdsgiver inden for de sidste 4 uger før arbejdsophøret.

Betaling for en hel G-dag svarer til den maksimale dagpengesats og betales, hvis ledigheden på G-dage overstiger 4 timer. Hvis ledigheden på G-dage er 4 timer eller derunder afkræves betaling for en halv G-dag.

Arbejdsgiveren kan maksimalt afkræves at betale for 16 G-dage på et kalenderår. Heri regnes såvel betaling for hele som halve G-dage.

Udover G-dage gælder også de almindelige bestemmelser om supplerende dagpenge. Retten til dagpenge for et fuldtidsforsikret medlem af en arbejdsløshedskasse er betinget af, at medlemmet har haft beskæftigelse i en tid, som sammenlagt svarer til beskæftigelse i fagets fulde, sædvanlige arbejdstid i mindst 52 uger inden for de sidste 3 år. Når arbejdstiden i Fællesoverenskomsten udgør 37 timer pr. uge, svarer 52 uger dermed til 1924 timer (inden for de sidste 3 år).

Udbetaling af supplerende dagpenge forudsætter, at de almindelige regler for at modtage dagpenge opfyldes, herunder at være tilmeldt Arbejdsformidlingen og aktivt arbejdssøgende til fuld beskæftigelse. Der kan opnås supplerende dagpenge i 2 tilfælde:

- Hvis arbejdsgiveren sætter arbejdstagerens tid ned
- Hvis arbejdstageren er ledig og får et arbejde, hvor arbejdstiden er mindre end det, som arbejdstageren har meldt sig ledig på

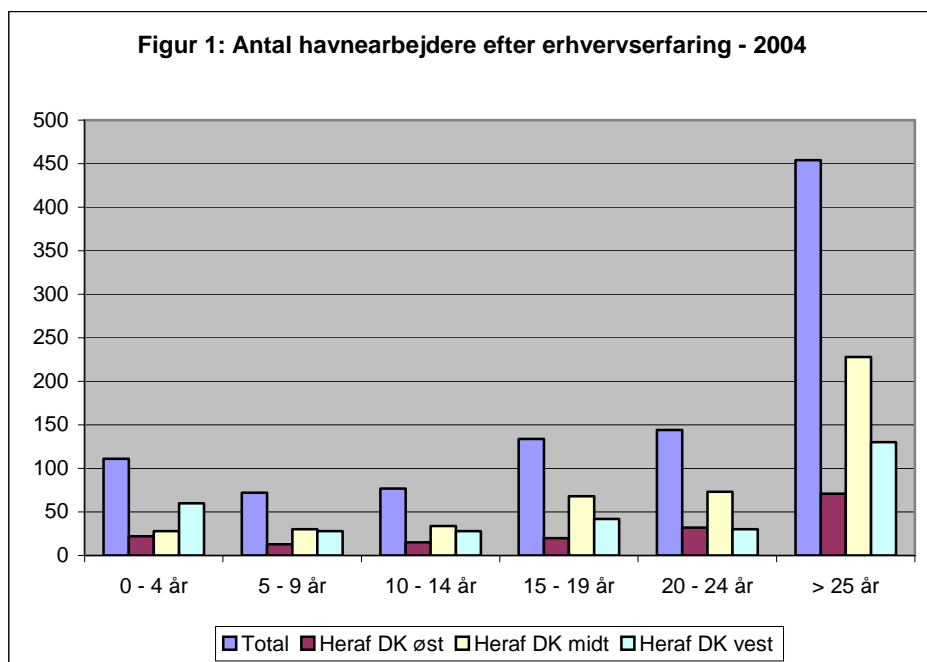
For at få udbetalt supplerende dagpenge skal endvidere en række andre krav være opfyldt, bl.a. afhængig af om der arbejdes i et ansættelsesforhold med et opsigelsesvarsel. Hvis havnearbejderen er ansat med et opsigelsesvarsel gælder, at der maksimalt kan udbetales supplerende dagpenge i 52 uger inden for en periode på 70 uger og kun, hvis arbejdsgiveren har udstedt en frigørelsesattest. Hvis der ikke er opsigelsesvarsel, er retten til supplerende dagpenge ikke begrænset inden for den almindelige dagpengeperiode. Satsen for de supplerende dagpenge beregnes på baggrund af arbejdstagerens dagpengesats, der blandt andet afhængig af indkomstens størrelse.

⁴¹ Hvis dette ikke er tilfældet, betales understøttelsen for de to første dage af a-kassen.

Forholdene vedrørende G-dage og supplerende dagpenge har den største betydning for havnearbejdere, der er løsarbejdere.

Antal

Der findes knap 1.000 havnearbejdere i Danmark. I figur 1⁴² ses antallet opgjort på erhvervs erfaring og efter landsdele.



Som det fremgår af figuren, har næsten halvdelen af havnearbejderne en erhvervs erfaring på over 25 år.

Løn

Information og statistik om lønforhold kan generelt findes i Dansk Arbejdsgiverforenings (DA) ”Strukturstatistik 2004”. Statistikken er opdelt på hovedarbejdsfunktioner⁴³, hvorunder der foretages en opdeling i mere detaljerede arbejdsfunktioner. Lønforhold for havnearbejdere findes under hovedarbejdsfunktionen ”Andet arbejde” i gruppen ”Manuelt transport og lagerarbejde m.v.”

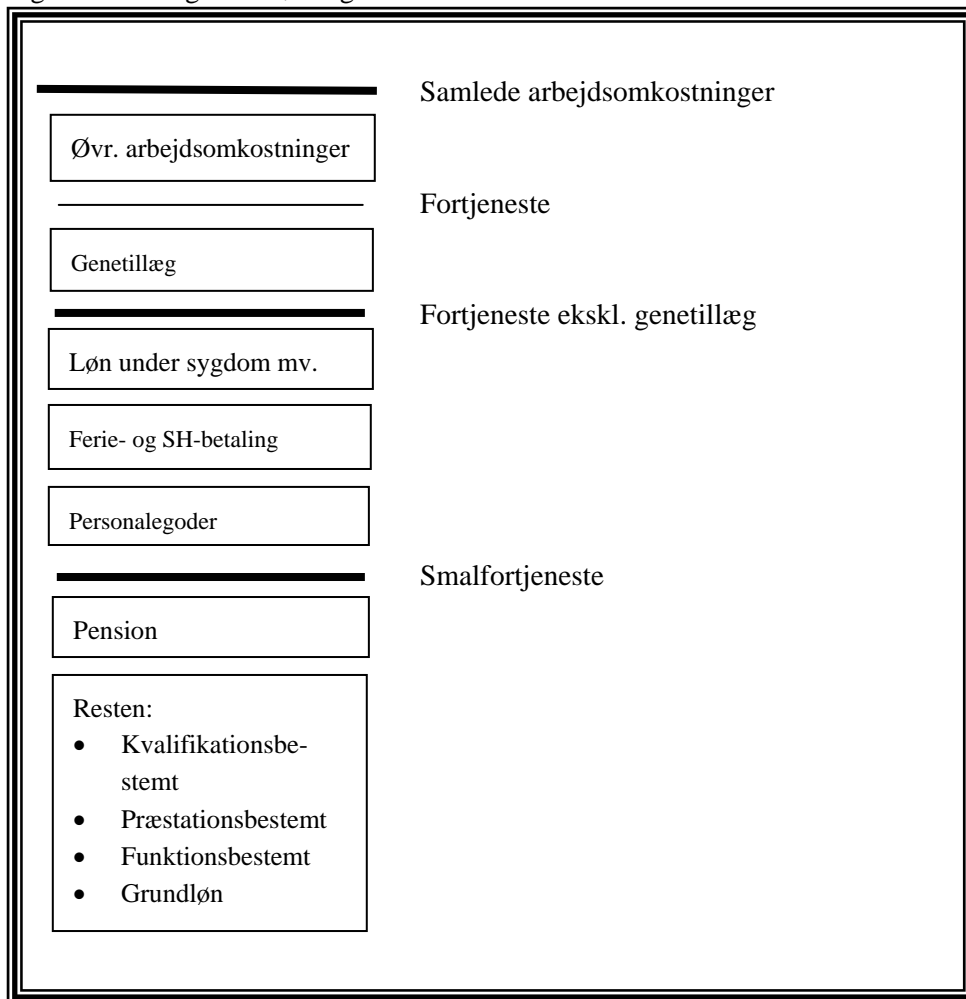
Som det fremgår af figur 2 findes flere forskellige lønbegreber, som har hver sin relevans alt efter faggruppe, anvendelse og sammenligningsgrundlag.

Betalingen for det udførte arbejde kan ses både fra lønmodtagerens og virksomhedens side. Virksomhedens samlede udgifter ved at få arbejdet udført kaldes *arbejdsomkostninger*. Lønmodtagerens samlede indtægter ved at udføre arbejdet kaldes *fortjeneste*.

⁴² Data baserer sig på specialudtræk foretaget af HTS-A. Populationen udgør 992 havnearbejdere fordelt over hele landet i faggrupperne ”Lastning og losning fisk”; ”Lastning og losning bulk”; ”Lastning og losning ekskl. fisk og bulk”.

⁴³ Ledelsesarbejde på højt niveau, højt kvalifikationsniveau, mellemhøjt kvalifikationsniveau, kontorarbejde, salgs- og servicearbejde, arbejde i landbrug, gartneri m.v., håndværkspræget arbejde, proces- og maskinoperatørarbejde, andet arbejde

Figur 2: Oversigt over lønbegreber

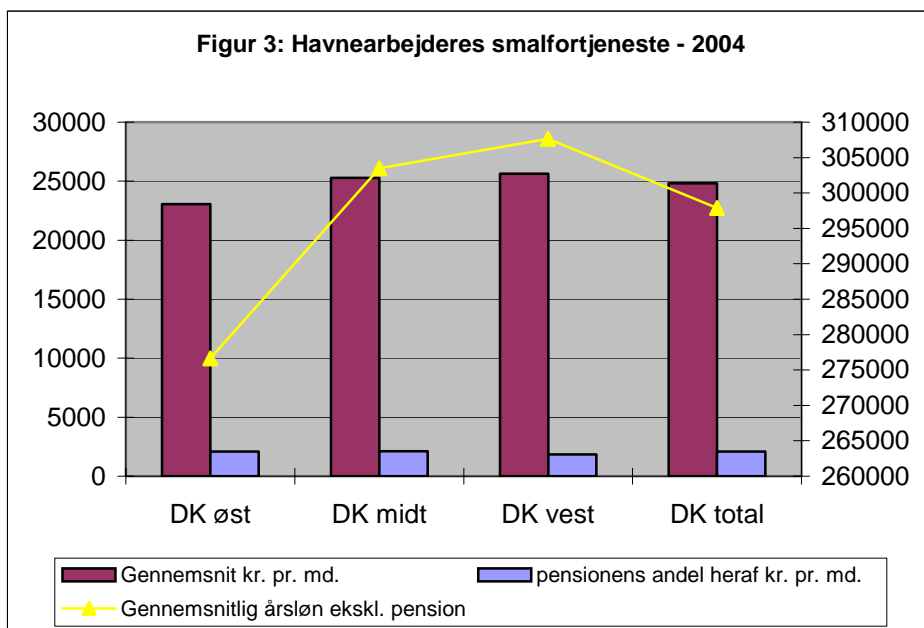


*Smalfortjeneste*⁴⁴

Smalfortjenesten defineres som grundløn, præstations-, kvalifikations- og funktionsbestemte lønelementer samt pensionsbidrag.

I figur 3 vises den gennemsnitlige smalfortjeneste i kroner pr. måned og pensionens andel heraf fordelt på landsdele. Endvidere vises også den gennemsnitlige årsløn (ekskl. pension og genetillæg) fordelt på landsdele.

⁴⁴ Data om smalfortjeneste baserer sig på specialudtræk foretaget af HTS-A. Populationen udgør 992 havnearbejdere fordelt over hele landet i faggrupperne "Lastning og losning fisk"; "Lastning og losning bulk"; "Lastning og losning ekskl. fisk og bulk".



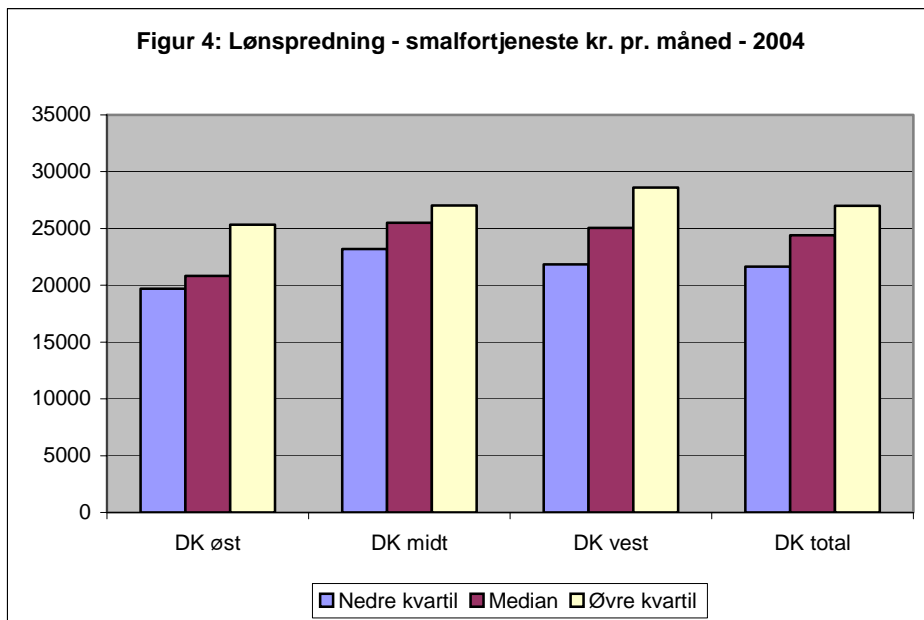
Kilde: Specialudtræk fra Arbejdsgiverforeningen for Handel Transport og Service.

Som det fremgår af figuren, udskiller DK midt og DK vest sig ved at være cirka 10 % højere end i DK øst. Fokuseres udelukkende på pensionens andel, udgør denne omtrent det samme i DK øst og DK midt, mens DK vest er cirka 10 % lavere.

I figur 4 vises lønspredningen (kr. pr. måned) fordelt på landsdele⁴⁵.

DK øst og vest har de største spredninger i lønningerne målt på forskellen mellem nedre og øvre kvartil, henholdsvis 5.619 kr. og 6.773 kr. Set i forhold til medianen er det bemærkelsesværdigt, at der er en meget begrænset forskel mellem nedre kvartil og medianen for DK øst, medens medianen stort set "ligger midt i" for DK vest. For DK midt er forskellen mellem nedre og øvre kvartil kun på 3.847 kr. samtidig med, at medianen stort set "ligger midt i".

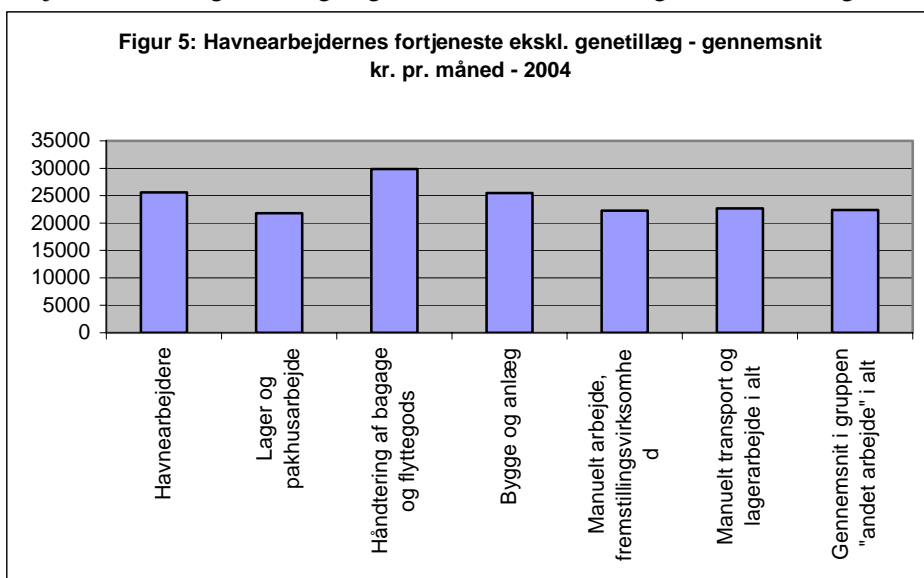
⁴⁵ Medianen angiver den løn, som halvdelen af de beskæftigede henholdsvis ligger over/under. Nedre kvartil angiver den løn, som den lavest lønnede ¼ del af de beskæftigede ligger under, medens den øvre kvartil angiver den løn, som den højst lønnede ¼ del af de beskæftigede ligger over.



Kilde: Specialudtræk fra Arbejdsgiverforeningen for Handel Transport og Service.

*Fortjeneste ekskl. genetillæg*⁴⁶

Fortjeneste ekskl. genetillæg angiver de samlede betalinger til lønmodtageren ekskl. genebetalinger⁴⁷.



Kilde: DA's strukturstatistik 2004 – juni 2005

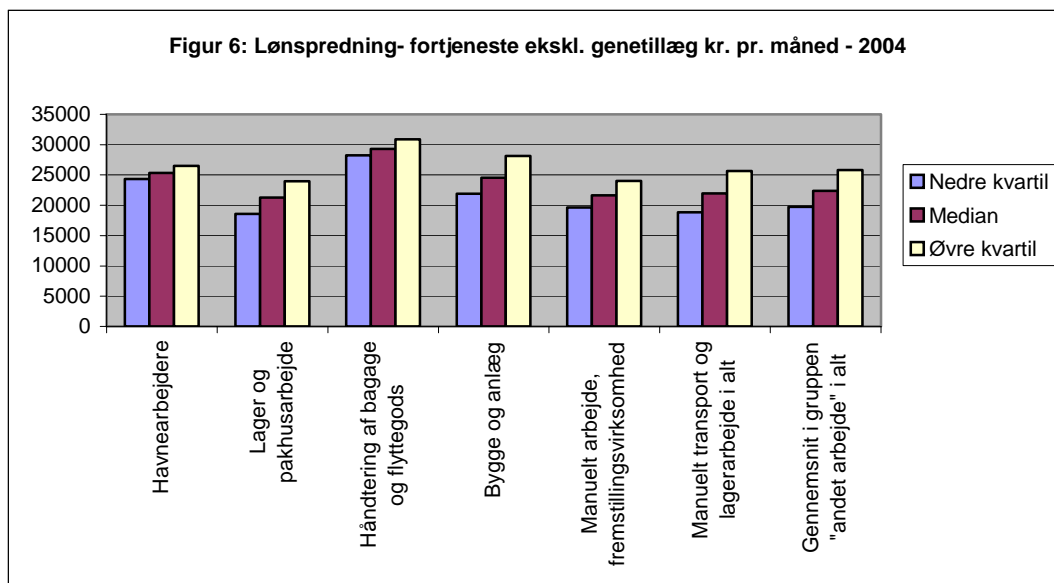
Af figur 5 fremgår, at havnearbejdernes fortjeneste ekskl. genetillæg er næststørst af sammenligningsgrupperne og er placeret cirka 14 % højere end gennemsnittet for hele hovedarbejdsfunktionsgruppen "Andet ar-

⁴⁶ Data om fortjeneste og genetillæg for havnearbejdere baserer sig på DA's "Strukturstatistik 2004". Populationen udgør 838 personer i faggruppen "Lastning, losning ekskl. bulk og fisk". Grupperne "lastning, losning bulk" (population 75) og "lastning, losning fisk" (population 84) er fravalgt grundet statistikens opbygning.

⁴⁷ Under genebetalinger kommer forhold som overtidstillæg.

bejde”. Endvidere er havnearbejdernes fortjeneste ekskl. genetillæg på niveau med ”Bygge- og anlægsgruppen”, men cirka 14 % lavere end ”Håndtering af bagage og flyttegods”.

I figur 6 vises lønspredningen (kr. pr. måned)⁴⁸.



Kilde: DA's strukturstatistik 2004 – juni 2005

Havnearbejdergruppen har den mindste spredning i lønningerne målt på forskellen mellem nedre og øvre kvartil, mens grupperne ”Manuel transport og lagerarbejde i alt” og ”Bygge- og anlæg” har de største spredninger. Sidstnævnte er store grupper med mange forskellige arbejdsfunktioner.

Genetillæg

Genetillæg udgør den ekstra fortjeneste, som lønmodtageren modtager for genebetonet arbejde. Genetillæg omfatter eksempelvis overtidstillæg, holddriftstillæg, udearbejdstillæg mv.

Specielt for havnearbejdere kan genetillægget vurderes at være væsentligt, da overarbejdsbetaling og ventepenge udgør en ikke uvæsentlig del af de totale arbejdstimer, jf. tabel 1 og 2.

Imidlertid er genetillægget i ”Strukturstatistik 2004” kun opgjort på hovedarbejdsfunktioner (eks. ”Andet arbejde”), hvor populationerne ofte er store. Dette gør det vanskeligt at konkludere specifikt på forskellene mellem de enkelte grupper, jfr. tabel 3.

Hovedarbejdsfunktionsgruppen ”Andet arbejde”, hvor havnearbejderne er placeret, har den såvel det næststørste genetillæg som den næststørste procentuelle andel af den gennemsnitlige timeløn, kun overgået af gruppen ”Proces- og maskinoperatørarbejde”.

⁴⁸ Der kan ikke sammenlignes umiddelbart med figur 4, dels da der ikke er fuld overensstemmelse mellem populationerne, dels da der er tale om forskellige lønbegreber.

Tabel 3: Gennemsnitlige genetillæg for samtlige hovedarbejdsfunktionsgrupper i 2004

	Gennemsnitlige genetillæg kr. pr. time	% af den gennemsnitlige fortjeneste ekskl. genetillæg kr. pr. time
Ledelsesarbejde på højt niveau	0,69	0,2 %
Højt kvalifikationsniveau	1,89	0,6 %
Mellemhøjt kvalifikationsniveau	2,54	1 %
Kontorarbejde	1,57	0,8 %
Salgs- og servicearbejde	6,31	4 %
Arbejde i landbrug, gartneri mv.	3,79	2,2 %
Håndværkspræget arbejde	6,13	3 %
Proces- og maskinoperatørarbejde	10,40	5,8 %
Andet arbejde (herunder havnearbejdere)	6,94	4,1 %

Kilde: DA's strukturstatistik 2004 – juni 2005.

Øvrige arbejdsomkostninger

Den del af virksomhedens arbejdsomkostninger, som ikke kan henføres direkte til lønmodtageren, kaldes *øvrige arbejdsomkostninger*. Disse omfatter blandt andet bidrag til fonde og offentlige kasser samt udgifter til forsikringer af medarbejdere. Endvidere indgår (siden 1998) omkostninger til uddannelse samt andre personaleomkostninger. Øvrige arbejdsomkostninger kan som følge af refusioner være negative⁴⁹.

Også for øvrige arbejdsomkostninger gælder, at strukturstatistikken kun opgør denne på hovedarbejdsfunktionsgrupper. Tabel 4 viser en samlet opgørelse for samtlige grupper.

Af tabellen fremgår, at "Salgs- og servicearbejde" udskiller sig ved at have de laveste gennemsnitlige øvrige arbejdsomkostninger, mens de øvrige grupper ligger nogen lunde jævnt i intervallet mellem 6,5 og 7,5 kr. pr. time.

Fokuseres i stedet på den procentuelle andel af fortjenesten ekskl. genetillæg er billedet et andet. Her markerer grupperne "Ledelsesarbejde på højt niveau" og "Højt kvalifikationsniveau" med den laveste andel på 2 %. "Arbejde i landbrug, gartneri mv." udskiller sig med den største andel på 4,3 %. Den gruppe, hvor havnearbejderne er placeret, ligger tredje højest med 4,1 %.

⁴⁹ DA's Strukturstatistik 2004 s. 3.

Tabel 4: Øvrige arbejdsomkostninger for samtlige hovedarbejdsfunktionsgrupper i 2004

	Gennemsnitlige øvrige arbejdsomkostninger kr. pr. time	% af den gennemsnitlige fortjeneste ekskl. genetillæg kr. pr. time
Ledelsesarbejde på højt niveau	7,01	2,0 %
Højt kvalifikationsniveau	6,40	2,0 %
Mellemhøjt kvalifikationsniveau	6,48	2,6 %
Kontorarbejde	6,26	3,2 %
Salgs- og servicearbejde	4,24	2,7 %
Arbejde i landbrug, gartneri mv.	7,46	4,3 %
Håndværkspræget arbejde	7,32	3,6 %
Proces- og maskinoperatørarbejde	7,41	4,1 %
Andet arbejde (herunder havnearbejdere)	6,69	3,9 %

Kilde: DA's strukturstatistik 2004 – juni 2005