

ÅRSBERETNING

ESBJERG HAVN

2017





INVESTERINGER

239,2

MIO. KR.



OMSÆTNING

235,5

MIO. KR.

FORORD

I år fejrer Esbjerg Havn sit 150 års jubilæum, og det bliver en fejring af både historien, nutiden og fremtiden. For Esbjerg er det en fortælling om entreprenørånd, om vilje og evne til omstilling. Det er fortællingen om udviklingen fra én klitgård, 3 huse og 23 indbyggere i 1868 til en international havn, som i dag danner rammen for over 200 entreprenante virksomheder og tusindvis af arbejdspladser.

Alt i alt syntes jeg, at byen og havnen her i jubilæumsåret fremstår i god form, og at vi sammen har et stærkt afsæt for at kunne udvikle os endnu mere i de næste mange år.

2017-resultatet er det bedste i Havnens 150 år lange historie. Det hænger selvfølgelig sammen med, at Havnen er vokset, og at vores omsætning nu er oppe på 235,5 mio. kr. Det afspejler et højt aktivitetsniveau på tværs af forretningsområderne. Godsmængden udvikler sig generelt positivt, og der er god efterspørgsel efter arealer. Samtidig bekræfter årets resultat, at vores milliardstore investeringer i infrastruktur og nye løsninger, som startede i 2004, flugter med efterspørgslen. I 2017 færdiggjorde vi 250.000 m² i Østhavnen med direkte adgang til RoRo-ramper. Den sidste større udvidelse af havnen under den nuværende masterplan. Og allerede ved årsskiftet kunne vi åbne op for en 116.000 m² stor RoRo-terminal på det netop færdiggjorte areal.

Samlet set har Esbjerg Havn investeret cirka 1.7 milliarder kroner i havnen, siden overgangen til kommunal selvstyre-havn. I 2017 blev den investerede kapital forrentet med 8,4%. I 2017 alene beløb investeringerne sig til 239,2 mio. kr. Havnens indtjening i kombination med det konstante fokus på omkostninger har været og vil vedblive at være afgørende for vores muligheder for at imødekomme kundernes behov. Og kravene til Havnens investeringsparathed og dermed Havnens finansielle styrke vil forblive store i fremtiden, ikke mindst set i lyset af den historisk høje hastighed, som vores omgivelser forandrer sig med, og her særligt på områder som digitalisering og grøn omstilling.

Udviklingen kræver stor innovationskraft samt mod til at søge nye veje. Jeg oplever begge dele i rigt mål hos vores kunder og samarbejdspartnere, og også på det felt skal Esbjerg Havn naturligvis være på omgangshøjde. Udover tidssvarende og fremsynet infrastruktur handler det også om

implementering af ny teknologi og nytænkning omkring modeller for samarbejde. Det har Esbjerg Havn fuldt fokus på.

Grundlæggende ser udsigterne for de tre primære forretningsområder på Esbjerg Havn – olie og gas, RoRo og vind – ganske fornuftige ud. Olieprisen har hævet sig fra bundniveauet, som var under 30 \$ pr. tønde, samtidig med, at én af Danmarkshistoriens største infrastrukturinvesteringer – genopretningen af Tyra-feltet – er sat i gang.

Det vil få markant betydning for den danske offshore industri fra slutningen af 2018 og frem.

RoRo trafikken er stabil, trods usikkerhed om de konkrete udfordringer, som et Brexit vil byde på. I 2017 så vi en stigning i antallet af anløb af RoRo-færger, antallet af importerede ikke-indregistrerede biler steg til næsten 74.000, mens den generelle trailer og containeromsætning holdt sig på niveau med tidligere år.

Vindmølleindustrien ser ind i en stor pipeline frem mod 2020. I alt skal der udskibes og installeres mere end 12 GW i Nordeuropa i perioden 2018-2020. Esbjergs Havn kommer til at udskibe en god del af denne kapacitet, og alene i 2018 drejer det sig om 1,3 GW.

Dog lurer der i horisonten usikkerhed om den videre udrulning af havvind. Som det Internationale Energiagentur konstaterede i sin seneste rapport, har EU-landene kun taget konkret stilling til, hvad der skal ske frem til 2020. Den usikkerhed skal fjernes hurtigst muligt. Endnu vigtigere er indsatsen for at sikre frihandel på tværs af landegrænser og kontinenter, og i den sammenhæng bliver 2018 et skelsættende år. Det er nu, at vilkårene for Brexit skal falde på plads. Alt andet end uændret markedsadgang vil være et tilbageslag for frihandel og for os allesammen.

På andre områder er politikerne allerede trådt i karakter. Spillepladen for udvinding af olie og gas i den danske del af Nordsøen er defineret, og den danske regering har i starten af 2018 præsenteret sin plan med 32 punkter for Danmark som global maritim supermagt i 2025. Det er en vigtig plan. Ambitiøs, men også realistisk. Og Esbjerg Havn og virksomhederne her er klar til at yde et stort bidrag til virkeliggørelsen.

Jeg glæder mig også over, at der for alvor er skabt momentum i bestræbelserne på at forløse Nordsøens potentiale som hele Europas energikilde. Etablering af elkabel-forbindelserne Cobra og Viking er i fuld gang. Og i forlængelse af Nordsø-aftalen fra 2016 mellem landene i regionen om energisamarbejde, præsenterede Energinet.dk og deres partnere i Holland og Tyskland i 2017 ideen om en fælles havvind-energiø på Doggerbanke, 'North Sea Wind Power Hub'. Et visionært projekt med meget spændende perspektiver – også for virksomhederne i Esbjerg og for Esbjerg Havn.

Endelig har vi igangsat en VVM-undersøgelse for en fremtidig havneudvidelse på op til 1,0 mio m². Rammerne i den eksisterende miljøgodkendelse er ved at være udtømte. Vi ønsker at skabe muligheder for fremtidige havneudvidelser, hvilket vi er overbeviste om at der bliver behov for. VVM-processen er planlagt til at være afsluttet ved udgangen af 2019, hvorefter en eventuel udvidelse kan planlægges og igangsættes.

Alt i alt er kursen sat for, at Esbjerg kan fejre sit jubilæumsår med en god portion optimisme, og med en solid tro på at fremtiden vil skabe store muligheder for havnen og dens virksomheder.

Afslutningsvis vil jeg gerne takke alle kunder og partnere for samarbejdet i 2017.

Flemming N. Enevoldsen
Bestyrelsesformand, Esbjerg Havn



6

UDVALGTE REGNSKABS-
OG NØGLETAL

7

FINANSIEL REDEGØRELSE

8

FAKTA OG NØGLETAL 2017

10

DIGITALISERING RYKKER
SHIPPING I DE KOMMENDE ÅR

14

HENRIK POULSEN:
”HAVVIND ER DET OPLAGTE
VALG”

18

HAVNE ER AFGØRENDE FOR
VÆKSTEN I DET BLÅ DANMARK

20

FORNYET OPTIMISME PRÆGER
OLIE- OG GASINDUSTRIEN I 2018

24

AMBASSADØRER FORVENTER
MASSER AF GRØN VÆKST I
NORDSØ-OMRÅDET

26

VERDEN HAR FÅET ET NYT SPROG
FOR BÆREDYGTIGHED

28

ESBJERG HAVN FYLDER 150 ÅR

ÅRSREGNSKAB



2017

UDVALGTE

REGNSKABS- OG NØGLETAL

Mio. kr.	2015	2016	2017
Omsætning	224,1	230,5	235,5
Andre driftsindtægter	0,0	0,0	7,1
Andre eksterne omkostninger	-39,8	-45,8	-42,7
Bruttoresultat	184,3	184,7	199,9
Personaleomkostninger	-33,7	-33,1	-34,7
Afskrivninger	-50,6	-55,2	-59,2
Andre driftsomkostninger	0,0	0,0	-8,0
Driftsresultat	100,0	96,5	98,0
Finansielle poster, netto	-23,1	-16,9	-17,3
Årets resultat	76,9	79,6	80,7
Samlede aktiver	1.344,5	1.404,6	1.458,1
Materielle anlægsaktiver	1.095,0	1.092,9	1.272,9
Egenkapital	726,7	806,3	887,0
Investeringer i anlægsaktiver	53,0	53,1	239,2
Nøgletal (%)			
Egenkapitalens forrentning	11,2%	10,4%	9,5%
ROAIC	9,2%	8,9%	8,4%
Soliditetsgrad	54,0%	57,4%	60,8%

FINANSIEL REDEGØRELSE

Esbjerg Havn kom ud af 2017 med et resultat på 80,7 mio. kr. Samlet set steg indtjeningen dermed med 1,1 mio. kr. i forhold til 2016, hvilket er en stigning på 1,4 procent. Resultatet i 2016 var 79,6 mio. kr. Årets resultat anses for tilfredsstillende.

Koncernomsætningen for 2017 udgjorde 235,5 mio. kr. mod 230,5 mio. kr. i 2016, hvilket er en stigning på 2,2 procent.

Det stabile resultat skyldes en godsomsætning for 2017 på niveau med året før, hvilket dækker over et fortsat vigende olie- og gasmarked, mens aktiviteten inden for håndtering af hav- og landbaserede vindmøllekomponenter steg. Desuden har håndteringen af sten- og grusmaterialer haft en betydelig vækst.

ØGEDE INVESTERINGER

Den stigende aktivitet inden for håndtering af vindmøllekomponenter har betydet omlægninger af aktiviteter på havnen og udlægning af arealer til etablering af bygninger og anlæg. Der er derfor investeret betydeligt i færdiggørelsen af Østhavns etape 4. Havnearealerne stod klar til brug ved udgangen af 2017.

Esbjerg Havn har fortsat et højt investeringsniveau. Siden år 2000 har Esbjerg Havn investeret godt 1,7 mia. i udvidelse og modernisering af havnen, mens nettoindtægterne har været på 887 mio. kr.

BALANCE OG PENGESTRØMSOPGØRELSE

Esbjerg Havns samlede aktiver udgør ultimo 2017 1.458 mio. kr. mod 1.405 mio. kr. ultimo 2016.

Egenkapitalen endte på 887 mio. kr. mod 806,3 mio. kr. i 2016. Soliditetsgraden steg dermed fra 57,4 procent i 2016 til 60,8 procent i 2017, hvilket bekræfter forretningens robusthed.

I løbet af 2017 er der investeret 239,2 mio. kr. og afdraget 30,4 mio. kr. på den langfristede gæld. Afkastet af den investerede kapital (ROAIC) var i 2017 på 8,4 procent mod 8,9 procent i 2016. Hovedparten af anlægsudgifterne er anvendt til yderligere udbygning af den nye Østhavn, opførelse af ny lagerbygning, ny servicegård og nyt velfærdshus samt opgradering af den gennemgående havnevej.

Havnen havde i 2017 i gennemsnit 53 ansatte mod 55 ansatte i 2016.

Omsætningen per medarbejder er steget og ligger på 4,2 mio. kr. Gennemsnittet blandt de større danske havne er på 2,5 mio. kr.

Årets afskrivninger i 2017 udgjorde 59,2 mio. kr. mod 55,2 mio. kr. i 2016. Fremadrettet vil afskrivningerne stige som følge af de store investeringer, der er aktiveret.

LET FALDENDE EFTERSPØRGSEL PÅ AREALER

Udlejningen af arealer på langtidskontrakter på Esbjerg Havn var ved udgangen af 2017 på 2.340.000 m² mod 2.454.000 m² ved udgangen af 2016.

Det skyldes især et mindre antal vindmølleinstallationsprojekter i 2017 og er samtidig et tegn på en strukturel ændring i arealbehovet, hvor offshore-markederne på både vind

og olie/gas kræver øget fleksibilitet. Anvendelsen af fleksible korttidslejemål er i samme periode øget.

GODSTRANSPORTEN HOLDER NIVEAUET

Den samlede godsomsætning steg let til 4.519 mio. tons mod 4.507 i 2016. RoRo-godset udgjorde 37 procent af den samlede godsmængde, hvilket er på niveau med 2016, mens godsomsætningen af vindmøllekomponenter steg markant fra 8 til 13 procent. Bulk (kul, grus, sten, flydende bulk i form af fiskeolie mv.) udgjorde 42 procent. Containere udgjorde 5 procent.

I 2017 blev der udskibet 1.300 MW mod 1.100 MW året før. I første halvår havde havnen to store installationsprojekter til offshore vindmølleparker i England. En stor del af eksporten har dog ikke været direkte til installation i vindmølleparker, men eksport af forsamlende komponenter, som er sejlet til installationshavne i Tyskland, Holland og England. Fra Esbjerg udskibes der også komponenter til verdensmarkedet til landbaserede vindmøller.

Endnu engang tog antallet af biler også et spring opad: I 2017 kørte 73.893 biler over kajen, mod 70.207 i 2016.

ANTAL AF SKIBSANLØB FALDT

I 2017 faldt antallet af skibsanløb til 5.867 (Fanøfærgeren undtaget). Det er et fald fra rekorden sidste år på 6.628, men stadig godt 40 procent over niveauet i 2012. Det lavere antal anløb kan henføres direkte til et lavere aktivitetsniveau i offshore-industrien. Der anløb 25 procent færre mandskabsfartøjer til vindmølleparkerne (Crew Transfer Vessels) og 24 procent færre forsyningsfartøjer til offshore-industrien (Platform Supply Vessels). Til gengæld oplevede Havnen god vækst i anløb af fragtskibe (General Cargo) med en stigning på 32 procent.

UDVIKLINGSAKTIVITETER

Der er i 2017 igangsat en VVM-undersøgelse for en fremtidig havneudvidelse på op til 1,0 mio m². VVM-processen forventes afsluttet ved udgangen af 2019, hvorefter en eventuel udvidelse kan igangsættes. Esbjerg Havn gennemfører havneudvidelserne i faser i takt med, at markedet efterspørger areal, og det kan derfor strække sig over mange år.

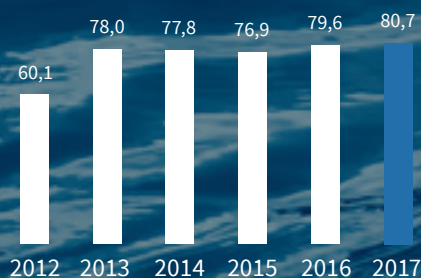
FORVENTNINGER FOR 2018

Der budgetteres med en mindre stigning i nettoomsætningen som følge af en fortsat forventet øget aktivitet på Esbjerg Havn. Installationen af vindmølleparken Horns Rev 3 vil præge aktiviteten i første halvår og sidst på året vil aktiviteterne i forbindelse med Tyra-feltet starte op. I 2018 forventes investeringer i størrelsesordenen 24,8 mio. kr.

FAKTA OG NØGLETAL 2017

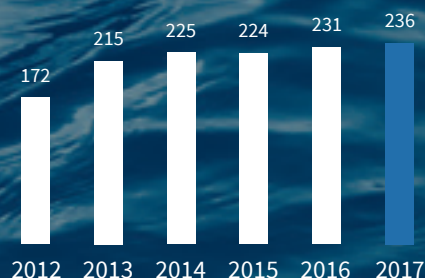
RESULTAT

 **80,7** mio. kr.



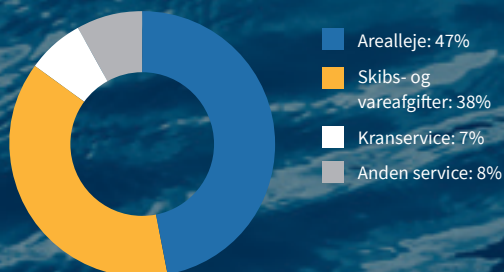
OMSÆTNING

 **235,5** mio. kr.



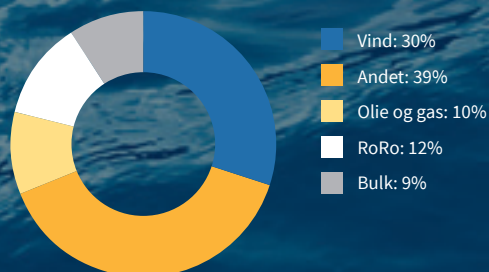
OMSÆTNING

 opdelt efter type



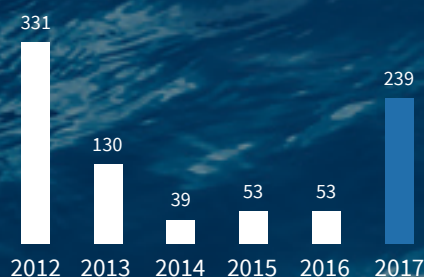
OMSÆTNING

 opdelt efter forretningsområde



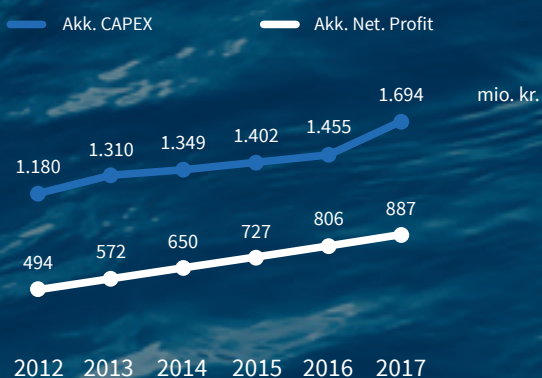
INVESTERINGER

 **239,2** mio. kr.



INVESTERINGER

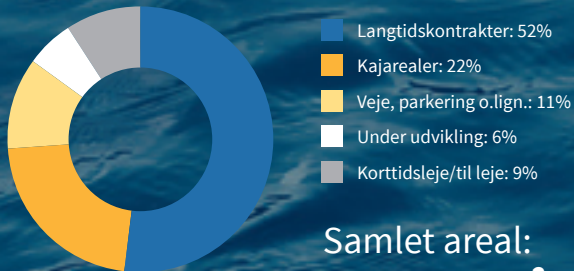
sammenlignet med nettoresultat (akkumuleret)



AREALANVENDELSE



opdelt efter type

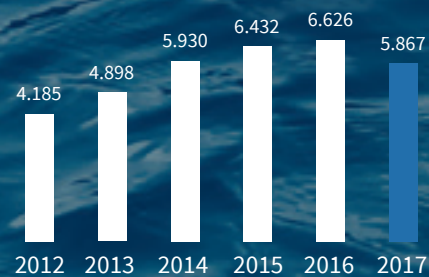


Samlet areal:
4.500.000 m²

SKIBSANLØB



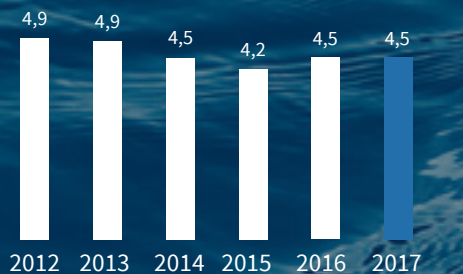
5.867



GODSOMSÆTNING



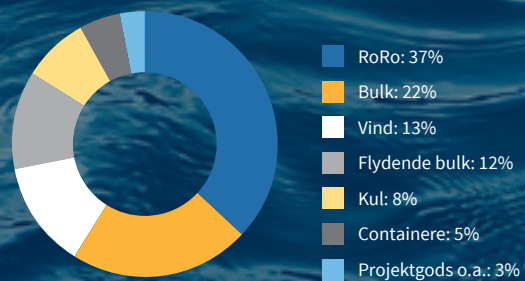
4,5 mio. tons



GODSSAMMENSÆTNING



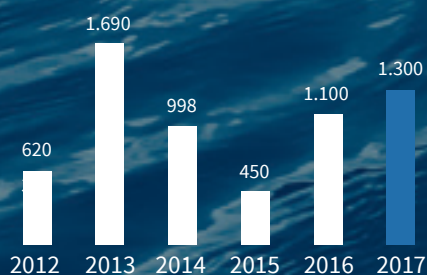
opdelt efter type



OFFSHORE VIND UDSKIBET



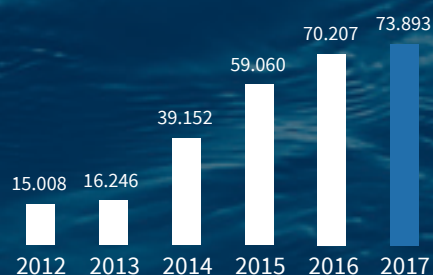
1.300 MW



BILER



73.893





DIGITALISERING RYKKER SHIPPING I DE KOMMENDE ÅR

Shippingbranchen investerer milliarder i digitalisering og ifølge global ekspert vil der komme store ændringer inden for få år. Også Esbjerg Havn er klar til forandringerne.

”Der er sket en voldsom forøgelse af investeringstakten i digitale løsninger i shipping og logistik på kort tid. Tiden er moden nu,” siger Ulrik Sanders.

Han er senior partner og managing director i konsulenthuset BCG i København og global chef for firmaets arbejde med shipping. Siden han kom til BCG i 2005 har han arbejdet med transport og logistik.

Ifølge Ulrik Sanders er shippingbranchen generelt umoden digitalt sammenlignet med andre brancher. Tech- og mediebranchen rykkede for 10 år siden voldsomt, men nu er det

shipping, hvor tingene udvikler sig stærkt. Indenfor de sidste 6 år er der investeret 3,3 milliarder dollars i digitale løsninger inden for shipping og logistik.

Der findes alene indenfor logistik og transport 700 startups, som er skabt ud fra gode idéer og mange af dem er digitalt baserede.

”Mange vil selvfølgelig ikke lykkes, men nogle af dem vil. Og de er jo en trussel mod de etablerede virksomheder. Det er en del af årsagen til, at vi netop nu ser den store investeringslyst,” siger Ulrik Sanders.

BÅDE INTERN OG EKSTERNE FORANDRINGER

Med ord som automation, analytics, blockchain og ventures vil shipping indenfor få år rykke sig dramatisk. Ifølge Ulrik Sanders vil det køre i to retninger.

Der vil ske en intern optimering, hvor big data vil blive brugt



Her på Esbjerg Havn vil digitaliseringen af shippingbranchen også give udslag. Blandt andet fordi containerkapaciteten kan udnyttes langt bedre, så færre containere forlader havnene tomme. Potentialerne fremover er endnu større i de kommende år, vurderer Ulrik Sanders, senior partner og managing director i BCG.

til alt fra avanceret prissætning til udvikling af nye digitale værktøjer, som optimerer virksomhedernes processer. Og den eksterne del vil betyde, at der dukker helt nye markedspladser op.

Som virksomheden Flexport, der via luft, hav, tog og lastbiler bringer varer rundt i verden med udgangspunkt i en digital platform.

Ulrik Sanders, mener, at mange af de nye startups kan tage markedsandel fra klassiske virksomheder. De skal rykke hurtigt eller opkøbe.

”Mange af de små startups har ikke rykket noget fundamentalt endnu, men det kommer de til. Det er svært at sige om det bliver om 2 eller 5 år, men det kommer til at ske”.

CONTAINER X-CHANGE SKUBBER PÅ

BCG er selv gået foran og lancerede i september 2014 et eksempel på, hvordan digitaliseringen kan ændre shipping. Mange af BCG’s kunder havde logistiske problemer med, at have containere stående i for eksempel Hamburg, men ingen varer at putte i dem. Derimod havde de varer i Shanghai, som skulle til Europa. Det koster 500 dollars per container at sende dem tomme om på den anden side af jorden. Med det digitale plarform xChange bliver containere nu ’interchanged’, så virksomheder kan koordinere internationalt.

I dag er omkring en tredjedel af den globale containe-

ner-skibs-kapacitet med på markedspladsen, men potentialet er selvsagt større endnu.

”Det tog os ikke lang tid at opbygge teknologien men det er svært at få folk til at ændre den måde, de gør tingene på. Det tager tid, fordi det sidder dybt i maven på dem at gøre tingene på den måde, som de altid har gjort,” siger Ulrik Sanders.

DELEØKONOMI I CONTAINER-SHIPPING-BRANCHEN

BCG’s erfaringer med xChange markedspladsen viser, at det kræver en del af virksomhederne at opnå de fulde besparelser. Klare ansvarsfordelinger skal gives og der skal arbejdes proaktivt for at finde flest mulige løsninger. Ved at definere KPI’er og sætte klare mål opnås bedst resultater.

xChange lægger sig op ad tankerne bag deleøkonomi i container-shipping-industrien. Og den tankegang med at tænke ud over sin egen næsetip, og se det store puslespil, er nødvendigt for at øge branchens profit, mener Ulrik Sanders.

”Der vil være meget vundet ved, at store virksomheder går sammen. Det er til alles bedste,” siger han.

STØRSTE POTENTIALE

Containere er en ting. Men der er andre oplagte muligheder i shipping, som digitaliseringen ikke har forløst endnu. Det



komplekse samarbejde, der er mellem havne, terminaler og shippingselskaber er et oplagt satsningsområde.

”Her ligger der nok de største potentialer for at forbedre processer med digitaliseringer,” siger Ulrik Sanders, der mener, at parterne i dag behandler hinanden som leverandør og kunde, men der skal gøres op med den tankegang.

”Vi skal have et mere frit informationsflow. Hvornår er skibet i havn? Hvad er der om bord på skibet? Ved skibet, at der er en slæbebåd i havnen?” siger Ulrik Sanders.

Derudover er der relationen mellem kunder og rederier. Onlinebookninger af containere er for eksempel for besværligt, mener Ulrik Sanders.

”Der er stadig fysiske papirer, der skal afleveres og stemples. Det skal køre elektronisk og vi skal udvikle track & trace og meget andet. Hvis du kan optimere det og tilknytte financial flows samtidig, vil der være meget at hente,” siger Ulrik Sanders.

Det vil blockchainteknologien hjælpe med. Men det kræver gigantiske investeringer. Derfor skal industrien gå sammen om digitaliseringen.

”Det er svært at se ud over sin egen næsetip og blive venner med folk, som du konkurrerer med til daglig. Og hvem skal så betale? Det er ikke nemt at finde den rigtige model,” siger Ulrik Sanders.

”Men det tager 100 år og en æggemad at booke en container, finde en pris og maile frem og tilbage. Du kan booke en flybillet til Timbuktu på 2 minutter. Hvorfor er det sådan? Det kan gøres smartere.”

HVOR ER VI OM FEM ÅR?

Hvordan shipping ser ud om fem år ved ingen. Men at der kommer forandringer kommer nu, er der ingen tvivl om.

”Det kommer til at gå hurtigt, fordi der bliver investeret så meget. Om der kommer et gigantisk gennembrud, eller det bare langsomt bliver bedre, ved jeg ikke. Men hvis Mærsk og IBM lykkes med deres projekt omkring blockchain, bliver det virkelig grundlæggende anderledes,” siger Ulrik Sanders.

Det vil betyde forandringer for hele samarbejdsmodellen indenfor shipping. Havne, myndigheder, kunder, shipping vil være knyttet op på samme portal, og der vil være fuld transparens. Så udover gigantiske besparelser, vil man imødegå hvidvask, øge sikkerhed og en masse andet.

”Tiden er inde til den slags,” siger Ulrik Sanders.



Ulrik Sanders er senior partner og managing director i konsulenthuset BCG. Her leder han BCGs internationale arbejde med shipping og står bag både Center for Digital in Transportation samt BCGs Shipping Benchmark Initiative.

PÅ HAVNEN ER FOKUS OGSÅ PÅ DIGITALISERING

Hos Esbjerg Havn sidder i disse måneder digital-konsulent Cheryl Basil Sequira, der skriver ph.d. om digitalisering af havne. Hun har arbejdet med området i mere end 10 år, og også hun mener, at det er nu, vi vil se forandringer.

”Shipping og havne er nogle af verdens ældste erhverv. Folk er stolte omkring deres arbejde og kan være svære at rykke. Men det er ved at ske. Også her i Esbjerg. Det er gået op for folk, at det kan skabe værdi for alle. Derfor er folk positive”. Om det er droner til lagerovervågning, lastbiler uden papirarbejde, selvkørende biler på havnen eller hvor det slår først igennem er svært at sige.

”Det kræver at man dokumenterer behovet, analyserer data og skaber kunstig intelligens. Det er i virkeligheden en kreativ proces. Men den er i gang. Også her i Esbjerg,” siger Cheryl Basil Sequira.

Trenden i shippingbranchen vil også påvirke vindmølleindustrien, hvor digitalisering, RoRo-løsninger og omlægning af gods fra vej til sø allerede nu giver strukturelle forandringer i måden, man planlægger logistikken på.



”Nordsøen er som skabt til havvind, og Esbjerg Havn har været en vigtig faktor i at skabe Danmarks nuværende stærke havvindposition,” siger adm. dir. i Ørsted, Henrik Poulsen.

HENRIK POULSEN:

”HAVVIND ER DET OPLAGTE VALG UD FRA BÅDE EN ØKONOMISK OG EN MILJØMÆSSIG BETRAGTNING”

2017 blev et nyt rekordår for havvind med 560 nye turbiner svarende til 3.148 MW ny kapacitet i markedet. Fremtidig vækst afhænger af både udlandsforbindelser, større turbiner og politiske indgreb, vurderer Henrik Poulsen, CEO i Ørsted, som stod for 19 procent af den nyinstallerede kapacitet i 2017. Her giver han sit perspektiv på vækstmulighederne, og hvad der skal til for at indfri potentialerne.

I 2017 ændrede DONG Energy navn til Ørsted og annoncerede, at virksomheden nu satser 100 procent på grøn energi. Og vind er helt central i forbindelse med satsningen. Ørsted har bygget flere havvindparker end nogen anden på markedet og

forventer at have en samlet installeret havvindkapacitet på 7,45 GW i 2020.

Ørsted har siden etableringen af Horns Rev 1 spillet en vigtig rolle i udviklingen af Danmark og Esbjerg Havn som førende inden for havvind. Hvad har i din optik været afgørende for, at Danmark har opnået denne position?

Nordsøen er som skabt til havvind, fordi der er masser af vind. Ud for Esbjerg og Vestkysten ligger nogle af de bedste sites til havvind i hele Nordsøområdet. Samtidig har vi i Danmark kunnet bygge havvindindustrien (op) på skuldrene af stærke landvinds kompetencer. Esbjerg Havns rolle i forhold til drift af havmølleparker samt udskibning til nye havmølleparker har også været en vigtig faktor i at skabe Danmarks nuværende stærke havvindposition.

Vind kommer ifølge rapporten 'World Energy Outlook' fra Det Internationale Energiagentur til at være den største energikilde i Europa i 2030.
"Vi ser et klart vækstscenarie," siger adm.dir. Henrik Poulsen fra Ørsted.





"Esbjerg Havn kan alt det, vi har brug for," siger adm.dir. Henrik Poulsen fra Ørsted, der oplever havnen som en serviceorienteret og fleksibel samarbejdspartner.

Det Internationale Energiagentur fastslår i sin seneste 'World Energy Outlook', at vind kommer til at være den største energikilde i Europa i 2030, blandt andet på grund af fortsat vækst offshore. Og senest vurderede Boston Consulting Group i en analyse af markedet, at havvind vil kunne nå 101GW i Europa og 170GW i resten af verden i 2030. Hvordan forventer Ørsted, at det europæiske og globale marked vil udvikle sig?

Vi ser et klart vækstscenarie. Indtil for et par år siden var havvind en nicheteknologi, der blev opført med væsentlige, statslige subsidier i nogle få nordeuropæiske lande. I dag, hvor industrien har knækket omkostningskurven, er billedet et helt andet. I Europa er nybyggede havvindsprojekter fuldt ud konkurrencedygtige med nybyggede kulkraftværker, og også uden for Europa er prisen på vej ned. Globalt har havvind dermed også potentiale. Vi har åbnet kontorer i USA og Taiwan, og begge lande har inden for bare de seneste par måneder øget deres mål for havvind betragteligt. Vi tror og håber på, at det kun er begyndelsen for havvinds udbredelse uden for Europa.

Nu nævner du selv kul. I Ørsted har I besluttet at udfase kul fuldstændigt i 2023 som led i overgangen fra sort til grøn energi. Hvis der skal maksimal fart på den grønne omstilling, hvad bør danske og europæiske politikere da prioritere højest i de kommende år?

Et afgørende område er at styrke prissignalet på CO₂-kvotemarkedet, så det ikke er nærmest gratis at udlede CO₂ i Europa. Det vil samtidig slå to fluer med et smæk; dels vil det udfase de mest CO₂-udledende værker i Europa, og dels vil det give en mere retvisende elpris, som vil være på et niveau, hvor ny vedvarende energikapacitet ikke behøver tillægsordninger.

Ørsted vandt jo verdens første støttefri udbud i 2017. Hvilke betingelser mener du skal være opfyldt i fremtiden for, at vindparker uden subsidier bliver reglen snarere end undtagelsen?

Fra industriens side skal vi fortsætte innovationen, så vi kan blive ved med at nedbringe omkostningerne pr. MWh. Det

UDVIKLINGEN I HAVVIND I 2017

- 3.148MW blev installeret i 2017. Det er dobbelt så meget som i 2016 og 4 pct. højere end den tidligere rekord i 2015.
- I Europa så 560 nye turbiner dagens lys, fordelt på 17 forskellige parker. Vanddybden er gennemsnitligt 27,5 m og afstanden til kysten 41 km.
- 14 nye projekter stod færdige i 2017, bl.a. verdens første flydende vindpark, Hywind, i Skotland.
- Gennemsnitsstørrelsen på turbinerne i 2017 er steget med 23 pct. fra 2016, så den nu er 5.9MW. Også parkernes samlede kapacitet er steget. I 2017 var gennemsnittet pr. park 493MW. Det er en stigning på 34 pct. i forhold til 2016.

Kilde: WindEurope: Offshore Wind in Europe – Key Trends and Statistics 2017

kan eksempelvis ske ved at introducere endnu større møller, som kan høste mere vind og dermed bidrage til at nedbringe omkostningerne pr. MWh. Og det kan ske ved at forbedre logistikken i projekterne, både når parkerne bygges og i forbindelse med mange års service og vedligehold. Fra politisk side er det vigtigt, at regeringerne sætter klare mål for udbygningen af havvind, så industrien har sigtbarhed til at foretage de nødvendige, langsigtede investeringer i fabrikker og innovation.

I 2017 dannede Energinet.dk sammen med TenneT et konsortium, som skal undersøge mulighederne for et 'North Sea Wind Power Hub' i Nordsøen. Hvordan vurderer du udsigterne for Nordsøen som et "kraftværk", der leverer energi til hele Europa?

Nordsøen har som nævnt nogle af verdens bedste forhold for havvind, og potentialet for at producere grøn elektricitet til europæerne fra havmølleparker i Nordsøen er enormt. Projektet på Dogger Banke er en interessant og spektakulær idé, men politisk er det vigtigere at rette fokus imod, hvordan vi undgår flaskehalse i elnettet, så den grønne strøm kan komme effektivt fra Nordsøen og ud til de europæiske elforbrugere. Det bidrager vi gerne til med både viden og investeringer.

Energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt lægger stor vægt på udbygningen af udlandsforbindelser, senest i forbindelse med den forestående Viking Link. Hvilke forbindelser ser du som nødvendige for at sikre en optimal udnyttelse af og distribution af havvind i fremtiden?

Udlandsforbindelser bliver vigtige for at udnytte Nordsøens potentiale for grøn energi. Forbindelserne er en slags elektriske motorveje, der giver adgang til at eksportere danskproduceret el til vores nabolande. Samtidig skal vi ikke glemme, at på de få vindstille dage giver kablerne Danmark muligheden for at importere den nødvendige strøm fra de lande, hvor prisen er bedst i netop de timer. Fremtidens forbindelser skal naturligvis gå til markederne med de bedste priser – om det er Storbritannien, Tyskland, Holland eller et fjerde sted, det er må tiden vise.

For at Europa kan få det fulde grønne udbytte af Nordsøen, er det desuden afgørende, at de politiske beslutningstagere forstår, at havvind er kommet så langt ned i pris, at den er det oplagte valg ud fra både en økonomisk og en miljømæssig betragtning. Omstillingen til grønne energisystemer kan kaste mange arbejdspladser af sig i områder, der tidligere har været båret af andre industrier såsom fiskeri, færgefart eller olie- og gasindustri. Netop det er Esbjerg jo et fremragende eksempel på.

Hvilken rolle spiller havne som Esbjerg for den grønne omstilling?

Med havvind som en afgørende del af den grønne omstilling, særligt her i det nordvestlige Europa, er havne som Esbjerg naturlige infrastrukturpunkter for drift- og vedligeholdelsesaktiviteter, udskibning, pre-assembly og produktionsfaciliteter til de meget store enheder, som en havmølle består af i dag. Det bliver stort set umuligt at transportere vinger, naceller, fundamenter og tårne på landevejen. Derfor vil forsyningskæden naturligt kigge mod havneområderne i forbindelse med nye investeringer i produktionsfaciliteter.

Ørsted har i årevis arbejdet tæt sammen med Esbjerg Havn om havvindprojekter i Nordsøen. Hvilke faktorer er afgørende for, at et sådant samarbejde fungerer?

Vi oplever Esbjerg Havn som en serviceorienteret og fleksibel samarbejdspartner. Vi har adgang til at komme ind og ud af havnen 24/7, og det er afgørende for, at vi kan tilrettelægge vores drift med en høj grad af fleksibilitet, så vi kan komme ud til møllerne, når vejret tillader det. Vi kan også bruge havnen i forbindelse med større reparationer, og vi behøver ikke tage et andet sted hen, hvis vi eksempelvis skal skifte en hovedkomponent og have et jackup-skib ind. Havnen kan alt det, vi har brug for.

HENRIK POULSEN har siden 2012 været administrerende direktør for DONG Energy, nu Ørsted. Tidligere koncernchef i TDC og siden 2008 medlem af hovedbestyrelsen i Dansk Industri. Henrik Poulsen sidder også i bestyrelsen for Falck, rengøringskoncernen ISS og kapitalfonden EQT Partners.

HAVNE ER AFGØRENDE FOR VÆKSTEN I DET BLÅ DANMARK

Som logistiske knudepunkter er havnene afgørende for fremtidig vækst i Danmarks maritime sektor. Sådan lyder meldingen fra erhvervsminister Brian Mikkelsen i kølvandet på lanceringen af den nye Vækstplan for Det Blå Danmark, som regeringen præsenterede i starten af 2018. Og ministeren ser den sydvestjyske klynge omkring Esbjerg som skoleeksemplet på, hvordan en havn kan bidrage til udvikling og vækst.

Et globalt maritimt kraftcenter. Så klart blev regeringens ambition for Det Blå Danmark i 2025 præsenteret, da erhvervsminister Brian Mikkelsen den 22. januar 2018 fremlagde den ny Vækstplan for Det Blå Danmark. I dag er Danmark på 6. pladsen på listen over verdens største søfartsnationer, og den danske maritime industri er verdens syvende største.

Den gode placering er ikke en invitation til at hvile på laurbærene, vurderer ministeren.

”Det er mit klare mål, at Det Blå Danmark i 2025 skal stå endnu stærkere end i dag i den globale konkurrence, uanset om vi taler shipping, offshore eller den maritime udstyrsindustri. Det indebærer, at vi skal favne og udvikle fremtidens nye maritime teknologier og forretningsmodeller, samtidig med at vi løbende skal sikre konkurrencedygtige rammevilkår, så det også i fremtiden er attraktivt at drive maritim virksomhed i Danmark,” siger han.



Erhvervsminister Brian Mikkelsen vil have Det Blå Danmark til at stå stærkere internationalt.

Esbjerg Havns direktør Ole Ingrisich sad med i det maritime vækstteam, som udarbejdede anbefalingerne til regeringens vækstplan. Han er glad for vækstplanen og hæfter sig blandt andet ved, at søfolk på danske offshore-skibe får samme vilkår som

i nabolandene, og at registreringsafgiften for indflagning ser ud til at forsvinde.

”Regeringen har fjernet en række forhindringer for ny vækst samtidig med, at de fokuserer på udvikling. Det er selvfølgelig positivt – og afsindigt vigtigt i og med, at hver fjerde danske eksportkrone leveres af Det Blå Danmark, som er ansvarlig for 95.000 tusind arbejdspladser,” siger han.

DIGITALISERING BLIVER EN GAME CHANGER

Ifølge Brian Mikkelsen er der heller ingen tvivl om, at den igangværende digitaliseringsbølge kommer til at blive en ”game changer” i hele den globale maritime sektor. Og

erhvervs- og vækstministeren ønsker, at Danmark er med til at drive den digitale omstilling. Som det første land i verden skal Danmark digitalisere sit skibsregister, og der skal findes veje til bedre udnyttelse af offentlige, maritime data med henblik på udviklingen af nye forretningsmodeller.

”Det kunne fx være, at vi på sigt kan bruge skibspositionsdata til at udvikle skræddersyede serviceydelser til skibe i transit gennem de danske farvande,” siger han om mulighederne og fortæller, at et nyt rådgivende partnerskab for digitaliseringen af Det Blå Danmark skal komme med idéer til, hvordan Danmark gennem offentligt-privat samarbejde kan udnytte digitaliseringens muligheder til at skabe innovation, bedre serviceydelser og færre byrder for erhvervet.

Et af de digitaliserings-initiativer som Ole Ingrisich ser gode perspektiver i, er regeringens plan om at stille farvandsafsnit til rådighed for virksomheder og forskere, som ønsker at teste ny teknologi og systemer, fx inden for autonom shipping.

”Vi skal investere i maritim forskning i nye teknologier, men det er også afgørende, at vi får skabt et miljø, hvor ny teknologi kan testes løbende. De to ting går hånd i hånd,” siger han.

HAVNENE ER AFGØRENDE – OGSÅ FOR FREMTIDEN

Brian Mikkelsen tør godt garantere, at de store danske erhvervshavne forbliver Danmarks vinduer ud i verden. Det handler blandt andet om, at havnene er logistiske knudepunkter for en række forskellige erhvervsaktiviteter. En position, der rummer masser af muligheder:

”Havnene er oplagte omdrejningspunkter for erhvervsklyn-

SÅDAN SKAL DET BLÅ DANMARK VÆKSTE

Regeringen nedsatte i Maj 2016 Væksttemaet for Det Blå Danmark, som afleverede sine 52 anbefalinger i maj 2017. I januar 2018 præsenterede regeringen med erhvervsminister Brian Mikkelsen i spidsen en samlet vækstplan med 36 konkrete initiativer. Ministeren fortæller, at han i 2025 forventer, at:

- Danmark får etableret sig som et førende center for tests af nye maritime teknologier og forretningsmodeller.
- Danmark tager stafetten inden for digitalisering af maritime serviceydelser, fx digitalisering af skibsregistret.
- Danmark udvikles til et hotspot for maritimt iværksætter og innovation.
- Danmark udbygger sin position som kvalitetsskibsfartsnation.
- Danmark uddanner fortsat søfarende af absolut topklasse.



Alle regeringens 22 ministre var på besøg på Esbjerg Havn 11. september 2017, hvor de fik en rundtur på havnen og det blandt andet blev diskuteret, hvordan vækstplanen for Det Blå Danmark skal udmøntes. Erhvervsminister Brian Mikkelsen mener, at havnene er oplagte omdrejningspunkter for erhvervs-klynger.

ger, hvor virksomheder på tværs af den maritime værdikæde kan nyde godt af de positive synergier, som en samplacering på havnen giver i forhold til gensidigt kendskab og tiltrækning af investeringer og arbejdskraft,” forklarer ministeren og fremhæver Esbjerg som skoleeksemplet på, hvordan en havn kan bidrage til udviklingen af et nyt markedsområde.

”Offshore-klyngen i sydvestjylland vil forhåbentligt blive yderligere styrket efter indgåelsen af Nordsø-aftalen og regeringens udvidelse af DIS-skatteordningen til at omfatte søfolk på offshore-specialskibe. Tiltag som forhåbentlig vil betyde, at vi kan fastholde aktiviteten i offshore-sektoren til gavn for bl.a. de mange virksomheder, der opererer ud fra Esbjerg,” siger han.

Ole Ingrisch forklarer, at Esbjerg Havn oplever et højt aktivitetsniveau og ser – som regeringen – gode muligheder for fremtidig vækst i den maritime sektor med havne som Esbjerg i en central rolle. Det indebærer, at der alt andet lige bliver brug for mere plads, hvis vækstpotentialet i Esbjerg skal forløses.

”Vores analyser viser, at vi får behov for at udvide med cirka 1 mio. m² og 1 km ekstra kaj frem mod 2030, hvis vi skal følge med udviklingen i markedet,” siger han og uddyber om planerne:

”Forudsætningen for, at virksomhederne på havnen fortsat kan vokse og udvikle sig til gavn for hele regionen er, at vi kan tilbyde en havneinfrastruktur, som i kvalitet, indretning og størrelse matcher vores kunders behov. Ellers søger de andre steder hen, fx til udlandet.”

Esbjerg Havn udvidede i 2017 Østhavnen med 250.000 m², og er i øjeblikket i gang med en VVM-proces for at undersøge muligheden for at udvide med op til yderligere 1 mio. m² frem mod 2030.





FORNYET OPTIMISME PRÆGER OLIE- OG GASINDUSTRIEN I 2018

Efter tre hårde år i olie- og gasindustrien vendte udviklingen i 2017. OPECs produktionsloft varsler stabilitet i markedet i 2018, og konsolideringerne i den danske olie- og gasindustri giver ifølge eksperter nye muligheder i Nordsøen. Også industrien tror på vækst i 2018.

En verdensøkonomi i topform blev lig større efterspørgsel i markedet i 2017, og prisen på en tønde Brent-olie nåede i november sit højeste niveau siden efteråret 2015. Den forsigtige optimisme, som prægede oliemarkedet i starten af året, viste sig med andre ord at være berettiget, fortæller Jens Nærvig Pedersen, senioranalytiker i Danske Bank.

”2017 var et rigtig fint år for olie- og gasindustrien, og det skyldes i særdeleshed det produktionsloft, som OPEC indførte sammen med Rusland. Hertil kommer, at en solid verdensøkonomi har medført vækst på flere fronter. Når vi køber mere og rejser mere, stiger efterspørgslen på olie,” siger han.

Hos det internationale analyse- og konsulentfirma Westwood Global Energy Group har man fulgt udviklingen i industrien tæt i 2017. Her melder Matt Adams, senioranalytiker, at fremgangen i industrien har været markant. Én indikation er antallet af FPS-projekter (Floating Productions Systems, red.),

som blev sanktioneret. I 2016 så nul nye projekter dagens lys. I 2017 var det tilsvarende tal 17.

”Konklusionen på 2017 er i min optik et marked, som er på vej tilbage i balance,” siger Matt Adams.

Optimismen er også tydelig i industrien. Her svarer 63 procent, at de tror på vækst i 2018. Det tilsvarende tal i 2017 var 32 procent. Det viser DNV-GL Outlook 2018, som har spurgt 731 ledere i olie- og gasindustrien om udsigterne for 2018.

NY TEKNOLOGI VISER VEJEN

Bemærkelsesværdigt i undersøgelsen er det også, at industrien for første gang i tre år melder om nye investeringer i R&D. To tredjedele af de adspurgte ledere planlægger at bevare eller forøge deres udgifter til udvikling. Det er et markant spring i forhold til 2017, hvor kun 39 procent svarede ja på spørgsmålet. Og over en tredjedel svarer, at de planlægger at øge investeringerne i R&D, hvilket er den højeste andel i fire år.

Matt Adams påpeger, at vilkårene for innovation og udvikling er bedre, end de har været længe. Og han er ikke i tvivl om, at det særligt er ny teknologi, der kommer til at drive udviklingen i 2018 og frem.

”Vi ved fra onshore-projekter, at vi kan effektivisere betydeligt ved hjælp af ny teknologi, og vi ser i øjeblikket, at flere af de store operatører i Nordsøen kigger på, hvordan de kan re-



"Konklusionen på 2017 er i min optik et marked, som er på vej tilbage i balance," siger senioranalytiker Matt Adams, Westwood Global Energy.

© Maersk Oil

ducere deres produktionsomkostninger. Det bliver spændende at se, med hvilken fart de nye teknologier kommer til at gøre sit indtog i offshore-sektoren i 2018," siger han og fremhæver tre typer teknologi, som han selv vil holde særligt øje med.

Den første drejer sig om standardisering i forskellige dele af værdikæden, fx i forbindelse med design af nye produkter, som kan mindske deres *time to market*. Den anden handler om big data, hvor ny teknologi gør det muligt at håndtere store mængder information og finde mønstre, som kan bruges til at optimere produktionen. Endelig fremhæver Adams potentialerne inden for automation, også selvom det har længere udsigter end 2018:

"Hvis industrien på sigt lykkes med at implementere automatiske borerigge og pumper, så vil det få stor betydning for udgiftssiden i forbindelse med produktion," siger han.

FORTSAT FOKUS PÅ KONKURRENCEDYGTIGHED

Selvom 2017 var et godt år, og udsigterne for 2018 er gode, konstaterer både Jens Nærvig Pedersen og Matt Adams, at industrien bør bevare det benhårde fokus på optimering og konkurrencekraft, som har hersket de sidste år.

"Et af de største problemer i branchen frem til 2014 var, at idéerne og de nye projekter var for store. Fokus var for enty-

digt på at få flere tønder på markedet hurtigere. Jeg håber, at industrien – på trods af opsving – vil holde sig til forsigtige investeringer, fx i standardisering af værdikæden, der kan bringe omkostningerne ned," siger Matt Adams.

I Jens Nærvig Pedersens optik er det mest sandsynlige scenarie i 2018 en stabilisering af prisen snarere end yderligere stigning. Derfor er det vigtigt fortsat at fokusere på at optimere og effektivisere produktionen, så industrien er i gear – også hvis 2019 skulle se anderledes ud.

"I den danske del af industrien bør vi stadig stille krav til effektivisering, så vi beholder vores konkurrencekraft. For konkurrencen vil stige, bl.a. fra OPEC og fra de amerikanske skiferproducenter," siger han.

KONSOLIDERINGER RUMMER MULIGHEDER I NORDSØEN

2017 var et begivenhedsrigt år i den danske olie- og gasindustri. I foråret overtog britiske INEOS DONGs olie- og gasforretning, og senere på året fulgte nyheden om TOTALS køb af Mærsk Oil & Gas, som netop er blevet godkendt af myndighederne. Samtidig blev den største investering i den danske del af Nordsøen nogensinde en realitet, da Dansk Undergrunds Consortium (DUC) og Mærsk Oil blev enige om at skyde 21 mia. kr. i genopbygningen af Tyra-feltet.

PRISEN PÅ BRENT-OLIE



Konsolideringerne i markedet er godt nyt i forhold til at fastholde en konkurrencedygtig industri i Danmark, som kan overleve i det globale marked. Og så er timingen i forhold til Tyra god, fortæller Jens Nærvig Pedersen:

“Genopbygningen af Tyra-feltet giver megen mere mening i dag end for tre år siden, fordi markedet ser ud som det gør. Efterspørgslen på globalt plan er stigende, og derfor er det sandsynligt, at der bliver behov for ressourcerne på sigt,” siger han.

De to store konsolideringer i det danske marked i 2017 er ifølge Matt Adams udtryk for en klar tendens på tværs af markeder og landegrænser.

”Det handler om at fokusere sin forretning. Ørsted har eksempelvis en ny strategi, som ikke stemmer overens med olie og gas, mens INEOS omvendt har stort fokus på olie- og gasproduktionen i Nordsøen, og derfor også en anden interesse i at skubbe på udviklingen, fx via nye investeringer i ældre produktionsanlæg. På den måde er det godt nyt,” siger han.

Flemming Horn Nielsen, adm. direktør i INEOS Oil & Gas Danmark, bekræfter, at overtagelsen af DONGs aktiviteter er sket med udvikling for øje.

“Det er vores ambition at vækste, så vi på sigt er en betydelig



operatør i Nordsøen med en portefølje, som rummer både produktion samt kort- og langsigtede udviklingsprojekter,” siger han.

Efter overtagelsen af DONGs aktiviteter er INEOS nu den største private entrepris i Nordsøen. Og det er ikke tilfældigt, at INEOS satser her, forklarer Flemming Horn Nielsen:

“INEOS har sat som mål, at vi vil udvide vores olie- og gasforretning, og her rummer Nordsøen masser af muligheder, som vi kommer til at udforske yderligere i 2018. Først og fremmest handler det om at drive de nuværende aktiviteter på effektiv vis og dernæst om at lede efter nye investeringsmuligheder,” fortæller han om perspektiverne og fremhæver samtidig, at den ekspertise, som lå hos DONG i forhold til offshore-aktiviteterne, spillede en stor rolle for INEOS i forbindelse med købet.

EN NØDVENDIG OMSTILLING UNDER OPSEJLING

De gode udsigter for 2018 betyder ikke, at tingene fortsætter som hidtil.

”Det vigtigste parameter for størrelsen af olieproduktionen er ganske enkelt antallet af mennesker i verden, og verdens befolkning vokser støt, så vi kan uden tvivl regne med større efterspørgsel. Til gengæld kommer mønstrene i efterspørgslen til at ændre sig på sigt, så det snarere er fjernmarkederne frem for nærmarkederne, vi skal eksportere til. Produkterne skal afsættes i Kina, Indien og Afrika,” siger påpeger Jens Nærvig Pedersen.

Udviklingen i efterspørgslen på energi stiger i øvrigt så kraftigt frem mod 2020, at vedvarende energi ikke kan møde behovet. Derfor spiller olie og gas fortsat en væsentlig rolle, vurderer Jens Nærvig Pedersen.

En af de største udfordringer for industrien bliver den samme som før krisen i 2014, nemlig tiltrækningen af kvalificeret arbejdskraft, siger Matt Adams.

”Vi risikerer at stå i en situation, hvor olie- og gasindustrien får brug for de mennesker, som blev afskediget i kølvandet på olieprisens fald i 2014. Problemet er bare, at de nu er ansat i andre industrier og ikke nødvendigvis kommer tilbage,” siger han og understreger, at manglen på ingeniører er et problem i mange af landene omkring Nordsøen, bl.a. England og Danmark.

“Industrien bør arbejde med sit brand, hvis den yngre generation skal finde branchen attraktiv. Det kan fx handle om at synliggøre det store fokus på innovation og udvikling, som kommer til at præge branchen i 2018,” foreslår han.

Endelig er der alle de ubekendte faktorer, påpeger Jens Nærvig Pedersen. Olie- og gasmarkedet er ganske enkelt så afhængigt af geopolitiske begivenheder og verdensøkonomien, at det hurtigt kan tage en drejning.

”Det som får de fleste analytikere til at sove dårligt om natten er visheden om, at vi ikke har haft en krise eller recession i lang tid, fordi det næsten er for godt til at være sandt,” siger han.

Ikke desto mindre er det et faktum, at når vi kigger ind i 2018, så ser det ud til fortsat at gå rigtig godt.

”Udsigterne synes immervæk rigtig gode,” siger Jens Nærvig Pedersen.



AMBASSADØRER FORVENTER MASSER AF GRØN VÆKST I NORDSØ-OMRÅDET

I 2016 besluttede Nordsø-landene og EU-kommissionen at udnytte potentialerne i Nordsøen bedre. Det såkaldte Nordsø-samarbejde er lovende, og nu skal potentialerne forløses, vurderer to ambassadører. ”Esbjerg er helt central, og udskibningen fra Esbjerg Havn til de store vindparker skaber værdi i hele Europa,” siger Tysklands ambassadør.

En tidobling i havvindkapaciteten i Nordsøen i 2030. Sådan vurderede EU-Kommissionen mulighederne, da de sammen med Danmark, Tyskland, Norge, Sverige, Belgien, Holland og Storbritannien den 6. juni 2016 underskrev aftalen om et spritnyt Nordsø-samarbejde.

Det er vel at mærke kun, hvis landene i fællesskab lykkes med at udbygge el-nettet i Nordsøen og etablere et indre marked for energi. Med Nordsø-samarbejdet var kursen sat. Og 2017 bød på flere begivenheder og projekter, som taler ind i det fælles projekt.

Først og fremmest blev 2,105MW ny kapacitet installeret i Nordsøen. EnergiNet.dk og hollandske TenneT påbegyndte etableringen af Cobracable fra Endrup, syd for Esbjerg til Eems-havnen ved den hollandske nordkyst. Og beslutningen om etableringen af VikingLink mellem Danmark og Storbritannien, Europas hidtil længste el-forbindelse, blev taget.

For Hollands ambassadør i Danmark, Henk Swarttouw, er udviklingen både positiv og nødvendig:

”Både i Holland og i EU er vi helt afhængige af udviklingen i vedvarende energi for at nå vores målsætninger. I 2050 vil vi i Holland have 40-70 GW af vores elektricitet produceret af vind. Derfor er vi nødt til at satse på kraftig vækst i udviklingen af vindenergi i de kommende år i hele Nordsøen og ikke mindst langs den hollandske kyst,” forklarer han og uddyber:

”Jeg er ikke i tvivl om, at Nordsøen kommer til være helt afgørende for vores energiforsyning i fremtiden.”

TYSK TURBO PÅ UDVIKLINGEN I NORDSØEN

Også i Tyskland er udviklingen i Nordsøen et stort fokus for fremtidens energiforsyning. Ifølge Tysklands ambassadør i Danmark, Andreas Meitzner, indgår målsætningen om at få 65 procent af det tyske strømforbrug dækket af vedvarende energikilder i 2030 udtrykkeligt i udkastet for den nye tyske regerings koalitionsaftale:

”Her spiller Nordsøen en helt afgørende rolle. I 2017 er det allerede omkring 15 procent af Tysklands vindenergi, som

kommer fra Nordsøen, og selvom det er et fint resultat, så er der alt andet lige stort potentiale for at udbygge,” forklarer han.

Derfor er han også glad for, at udviklingen inden for offshore vind i Nordsøen så nye højder i 2017.

”Udviklingen i Nordsøen det seneste år har været meget positiv. Ikke kun fordi kapaciteten vokser, og teknologien bliver bedre, men også fordi omkostningerne er faldet markant,” siger han og påpeger i øvrigt Esbjerg Havns rolle som knudepunkt for udviklingen:

”Esbjerg Havn har spillet en helt central rolle i de seneste årtier i forhold til udviklingen i offshore vind i hele Europa og særligt i forhold til de tyske projekter i Nordsøen. For de tyske vindparker er havnen afgørende som udskibningshavn for både turbiner og udstyr. Udskibningen fra Esbjerg Havn til de store vindparker skaber værdi i hele Europa.”

FOKUS PÅ FLERE FORBINDELSER

De to ambassadører er enige om, at nye vindparker ikke gør det alene, hvis landene skal realisere ambitionen om et indre marked for energi. Det vil også kræve flere el-forbindelser på tværs af landene.

”Vi bliver nødt til at udvide det eksisterende grid-system og etablere nye forbindelser mellem landene. Det vil være med til at sikre stabilitet i energiforsyningen på hele kontinentet og betyde lavere produktionsudgifter,” siger Andreas Meitzner. Når man ikke kan lagre energien, kan man til gengæld flytte den rundt til de steder, hvor der er brug for den.

Ifølge den hollandske ambassadør Henk Swarttouw er fordelene ved forbindelserne også lige til:

”Både onshore og offshore investeringer i el-forbindelser har en lang række fordele. For det første påvirker det prisen på elektricitet positivt, men det bidrager også til større forsyningssikkerhed og effektivitet i parkerne. Alle tre faktorer er medvirkende til, at hollandske TenneT og danske Energinet.dk netop nu er i gang med at etablere Cobracable,” siger han.

NORTH SEA WIND POWER HUB VISER VEJ

Et af de mere bemærkelsesværdige projekter, som for alvor fik luft under vingerne i 2017, er visionen om en energiø i Nordsøen, det såkaldte 'North Sea Wind Power Hub'-projekt. I det forgangne år dannede Energinet.dk i Danmark sammen med TenneT i Holland og Tyskland sammen et konsortium, som skal undersøge mulighederne for at realisere projektet.

Ambitionen er at etablere en kunstig ø og opsamlingspunkt for vindenergi i Nordsøen med forbindelser til flere af de omkringliggende lande. Energinet.dk anslår, at 'North Sea Power Hub' vil have potentialet til at forsyne 80-100 millioner



I 2017 indledte Energinet.dk og TenneT et samarbejde om 'North Sea Wind Power Hub' i Nordsøen. Projektet er stadig i de indledende faser, og der er endnu ikke taget beslutning om placering eller design. Billedet her er en illustration af, hvordan energiøen kunne se ud. Udarbejdet af TenneT.

europæere med vedvarende energi rundt om i hele Europa.

Henk Swarttouw udtrykker stor begejstring for projektet og potentialerne, som han mener er visionært:

”Det har et enormt potentiale for både Holland og EU, og som det er med ambitiøse projekter, så kræver det tid at bygge op. Men det er positivt at se, at konsortiet er etableret i 2017, og arbejdet er påbegyndt. Eksempelvis i forhold til at udvikle den nødvendige teknologi, som skal sikre, at projektet overhovedet er muligt,” siger Henk Swarttouw og henviser til muligheden for at konvertere den elektricitet, som parkerne genererer, til andre typer energi som fx gas.

Netop det potentiale var en af grundene til, at hollandske Gasunie tilsluttede sig konsortiet i efteråret 2017.

Også i Tyskland holder man tæt øje med projektet, fortæller Andreas Meitzner, selvom den tyske regering endnu ikke har taget stilling til projektet i forhold til landets egen strategi på området:

”I øjeblikket er vi vidne til en række spændende udviklingsprojekter i Nordsøen, og den tyske regering følger udviklingen med både interesse og åbenhed,” siger han.

SAMARBEJDE PÅ FLERE FRONTER

Udsigterne for Nordsø-samarbejdet i 2018 er gode, vurderer begge ambassadører. Samtidig påpeger de, at det styrkede samarbejde om udnyttelsen af ressourcerne i Nordsøen bliver mere og mere afgørende for fremtiden. I hvert fald hvis vi vil sætte turbo på udviklingen:

”Den tyske regering tror meget på Nordsø-samarbejdet og de engagerede nabolande, vi nu er i dialog med. Det er en kæmpe fordel, at vi er enige om prioriteterne for udviklingen på lang sigt, så vi kan slå kræfterne sammen i forhold til infrastrukturen mellem landene, udviklingen af nye parker på tværs af landegrænser og ikke mindst videndelingen,” siger Andreas Meitzner.

Henk Swarttouw er enig og fremhæver samtidig den fælles forpligtelse landene imellem i forhold til at sikre hensynene til miljøet undervejs:

”Vi har en fælles opgave på tværs af regionen, når det kommer til at bevare Nordsøens økosystemer. Her er vi nødt til at samarbejde, så vi sikrer, at vores ambitioner på energiområdet ikke bliver realiseret på bekostning af Nordsøen,” siger han.



Andreas Meitzner,
Tysklands ambassadør
i Danmark.



Henk Swarttouw,
Hollands ambassadør
i Danmark.

© Photo HASSE FERROLD



Her er FN's 17 verdensmål. Ifølge Marie Gad, seniorchefkonsulent i Dansk Industri, er det positive, at de favner alle brancher og typer af industrier.

VERDEN HAR FÅET ET NYT SPROG FOR BÆREDYGTIGHED

FNs agenda for bæredygtig udvikling har sat turbo på arbejdet med bæredygtighed i både Danmark og udlandet. Et vigtigt konkurrenceparameter i fremtiden, vurderer både Dansk Industri og Rambøll. I særdeleshed for Det Blå Danmark, som har mange muligheder for at gøre bæredygtighed til business.

17 mål for hvordan verden bliver et bedre sted. Så simpelt kan FN's verdensmål for bæredygtig udvikling, som alle verdens lande vedtog i 2015, beskrives.

De har været afgørende for, at der for alvor er kommet fart på arbejdet med bæredygtighed i både den private og offentlige sektor i hele verden. En udvikling, som kommer op i endnu højere tempo i 2018, forudser Marie Gad, seniorchefkonsulent hos Dansk Industri og ansvarlig for organisationens politiske arbejde med verdensmålene. Hun vurderer, at målene har fået så stor gennemslagskraft, fordi de for første gang anerkender erhvervsliv og industri som en del af løsningen:

”De forrige 'Millennium Development Goals' fejlede på nogle parametre, fordi de var alt for smalle og ikke gav det private erhvervsliv en rolle. Med de nye verdensmål ser vi for første gang, at virksomhederne bliver tiltænkt en rolle, hvilket i min optik er på høje tid. Erhvervslivet har længe været klar til at bidrage,” siger hun om det aktuelle paradigmeskifte.

Hos Rambøll i Danmark har man beskæftiget sig med bæredygtighed siden firmaets grundlæggelse i 1945, og virksomhe-

den oplever i højeste grad også den udvikling, verdensmålene har sat i gang. Seniordirektør for Sustainability og CR, Neel Strøbæk, forklarer:

”SDG'erne (Sustainable Development Goals, red.) har sat turbo på virksomhedernes arbejde med bæredygtighed, fordi de har givet os et fælles sprog for, hvordan vi taler om og definerer bæredygtighed, som jo ellers kan være vanskelige at forholde sig til,” siger hun.

I Rambølls nye strategi for 2017-2020 er målene sågar skrevet direkte ind i grundlaget for at definere, hvordan arbejdet med bæredygtighed skal fokuseres i de kommende år. Det i øvrigt sammen med en målsætning om at udvide porteføljen inden for området med 40 procent.

IMO SÆTTER RETNING

Den maritime sektor anerkender også målenes potentiale. I december vedtog FN's søfartsorganisation, IMO, (International Maritime Organization, red.) sin strategi for 2018-23. Den indeholdt for første gang en vision for, hvordan organisationen vil bidrage til at støtte implementeringen af verdensmålene.

Kitack Lim, generalsekretær i IMO, forklarer:

”En bæredygtig transportsektor spiller en helt afgørende rolle for at indfri ambitionen om en bæredygtig verden i 2030, fordi transport er så tæt forbundet til verdenshandelen. Derfor skal vi gå forrest og sikre, at shippingindustrien bidrager til at indfri de konkrete målsætninger, som er relevante for den,” siger han og henviser til, at hver af de 17 verdensmål er fulgt af en række undermål og specifikke målsætninger.

For IMO betyder det blandt andet et helt nyt fokus på partnerskaber som middel til at opnå større gennemslagskraft. I øjeblikket har IMO etableret samarbejder med flere end 60 myndigheder og 70 NGO'er for at fremme implementeringen af nye tiltag, konventioner og reguleringer. Det drejer sig fx om Globallast, hvor IMO sammen med GEF (Global Environment Facility, red.) og UNDP (United Nations Development Project, red.) arbejder for at implementere IMO's ballastvandkonvention i verdens u-lande og Global Industry Alliance under projektet GloMEEP (Global maritime energy efficiency partnerships, red.), som arbejder for at mindske CO₂ inden for shipping gennem nye typer skibsdstyr og teknologi.

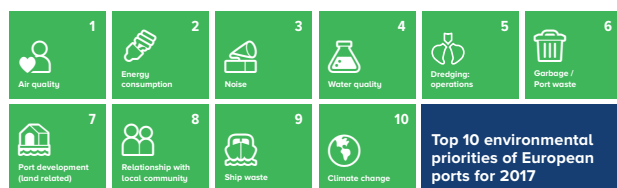
EUROPAS HAVNE ER ALLEREDE I GANG

Mens målene har givet en strategisk overlægning for arbejdet, påpeger Isabelle Ryckbost, generalsekretær i European Sea Port's Organisation (ESPO), at rigtig mange af de europæiske havne allerede er i gang og har været det længe. Miljøhensyn er integreret i de fleste europæiske havnes drift, forklarer hun og henviser til den opgørelse, som ESPO's initiativ EcoPorts hvert år laver, se figur 2.

Opgørelsen rangerer de forskellige indsatsområder efter, hvilke som fylder mest på havnene. Luftkvalitet er nummer 1 og har været det siden 2013. For Isabelle Ryckbost er det ingen overraskelse:

“Luftkvalitet er et vigtigt indsatsområde alene fordi, at 90 procent af de europæiske havne ligger i eller meget tæt på byområder. Alle reduktioner i udledninger har en direkte effekt på sundhedstilstanden og livskvaliteten for de mennesker, som bor tæt på havnen,” siger hun.

Til gengæld var det første gang i 2017, at klimaforandringer var blandt de 10 vigtigste indsatsområder på havnene. Og det er klart tegn på, at arbejdet med at nedbringe havnenes CO₂-aftryk vokser markant i disse år, siger Isabelle Ryckbost. “Paris-aftalen var virkelig en milepæl i forhold til havnenes



Figur 2. Top 10: Sådan prioriterer de europæiske havne deres miljøindsatser. (Kilde: ecoports.com)

arbejde med at udvikle tiltag, som reducerer deres eget og deres stakeholderes CO₂-aftryk. I øjeblikket ser vi alt fra nye typer overvågning af aktiviteter, investeringer i vedvarende energikilder og mål om at blive kulfri,” siger hun.

FREMTIDENS KONKURRENCEPARAMETER

For mange virksomheder er verdensmålene benhård forretning, forklarer Neel Strøbæk, seniordirektør i Rambøll:

“Markedet kommer til at blive drevet af de her mål, det er der ingen tvivl om. Både inden for energi og transport. Det handler om, at der er masser af synergier at udnytte, så forretningsudviklingen giver plus på flere bundlinjer på én gang,” siger hun og fremhæver flybranchen som eksempel.

Flytyperne er blevet optimeret de seneste årtier i forhold til brændstofforbrug. Det er godt nyt for CO₂-udslippet, men også for operatørernes forretning, fordi de er billigere i drift. Et andet eksempel er ifølge Neel Strøbæk skibsmaling, hvor nye typer maling mindsker fartøjernes brændstofforbrug og samtidig indeholder færre giftstoffer.

“Det er, når bæredygtighedsdagsordenen bliver koblet med forretning, at det giver mening,” fortæller Marie Gad om sine erfaringer med arbejdet i Dansk Industri. Derfor er hun heller ikke i tvivl om, at de kommer til at blive et konkurrenceparameter i fremtiden. De virksomheder, som orienterer sig efter målene, står med andre ord stærkere i markedet.

Det er ikke mindst, fordi vi i fremtiden kommer til at se deciderede kravspecifikationer til industriens performance inden for bæredygtighed, uddyber Neel Strøbæk:

“Allerede i dag ser vi, at nye typer krav fylder i forbindelse med prækvalifikationer. Senest så jeg i forbindelse med et udbud i England, at ansøgernes performance inden for de såkaldte EDI-indikatorer (Equality/lighed, Diversity/mangfoldighed, Inclusion/inklusion, red.) og lignende ikke-tekniske, ikke-finansielle parametre udgjorde 25-30 procent af bedømmelsen. Det stiller de virksomheder, som arbejder med bæredygtighed, bedre,” siger hun.

DET BLÅ DANMARK HAR FLERE FORDELE

For Det Blå Danmark er banen kridtet op, vurderer både Marie Gad og Neel Strøbæk. Danmark har nemlig i årtier haft høje standarder på miljøområdet, og det betyder, at danske maritime virksomheder på nogle områder er et skridt foran.

Hertil kommer, at vores teknologiske udvikling er langt fremme, fortæller Neel Strøbæk.

“Vi har et forspring, fordi vi er vant til at tænke på den her måde og har udviklet vores industri under langt 'strammere' regler end mange andre lande. Nu skal de andre tilpasse sig og kommer til at kigge mod Norden,” siger hun.

Et oplagt fokusområde på tværs af Det Blå Danmark er ifølge Neel Strøbæk dagsordenen omkring global oceans, som fokuserer på udnyttelsen af havet og havets ressourcer og ligger i forlængelse af verdensmål nummer 14 – Liv i havet.

“Verdensmål nummer 14 er en oplagt fællesnævner for alle aktiviteter, vi ser i Det Blå Danmark. Havet er jo kilde eller medie inden for både fødevarer, energi, transport, turisme med mere. Samtidig har vi i Danmark rigtig solide industrier med enorm ingeniørfaglig ekspertise, som kan gå forrest i udviklingen og udvindingen af havets ressourcer på en bæredygtig måde,” fortæller Neel Strøbæk.

Der er også gevinster at hente ved at dele viden på tværs af brancher. Danmark har eksempelvis en enestående ekspertise i den danske olie- og gasindustri, der er oplagt at oversætte og bruge inden for andre områder, fx vind. Her er der store eksportmuligheder for Danmark i form af knowhow, vurderer Neel Strøbæk.

Marie Gad er enig og efterlyser politisk fokus:

“De første to år efter verdensmålene blev vedtaget har virksomhederne rykket langt hurtigere, end politikerne har. Forhåbentlig begynder politikerne at følge trop i 2018, så vi har nogle rammebetingelser, som matcher og bidrager til udviklingen,” siger hun.

ESBJERG HAVN

FYLDER 150 ÅR

I 2018 fejrer Esbjerg Havn, at det er 150 år siden, at det blev besluttet at anlægge Esbjerg Havn. Dermed blev grundstenen lagt til den by, som Esbjerg er i dag. Havnen har både været førende inden for eksport og fiskeri inden den blev førende inden for energi. Vi giver et tilbageblik.

Der er sket utrolig meget i Esbjerg siden Rigsdagen i 1868 besluttede at anlægge Esbjerg Havn. Dengang bestod byen af en gård, tre huse og 23 indbyggere. Esbjerg har i dag over 72.000 indbyggere. Havnen er et internationalt knudepunkt og danner rammerne for mere end 200 virksomheder og 8-10.000 arbejdspladser.

Da Esbjerg Havn stod færdig i 1874 blev den hurtigt om-drejningspunkt for den danske eksport af landbrugsvarer til særligt Storbritannien. Senere tog fiskeriet over og i 1910 var Esbjerg Havn Danmarks største fiskerihavn med over 600 kuttere. I dag er Esbjerg Havn Nordsøens førende offshorevind-havn, base for dansk offshore-industri og et internationalt knudepunkt for multimodal transport med seks faste RoRo-ruter.

Ved hjælp fra lokalarkivet, viser vi her udpluk af havnens historie.

1874



Dokhavnen i Esbjerg i 1874. Dokhavnen blev efter nogle års forsinkelse åbnet den 15. august 1874. Yderst til højre ses sluseporten og til venstre er det lededyret.

1952



Mønstringshuset på Esbjerg Havn 1952: Overforvalter Olesen fra DFDS hyrer havnearbejdere foran Mønstringshuset på havnen. Blev man udtaget, var dagens arbejde sikret, mens man måtte håbe på næste mønstring, hvis man ikke blev udtaget.

1956



Lastning af smør i Østre Havn, 1956. I Østre Havn lastes der smørdrøtler. Læg mærke til nettet som er hængt på skibssiden, det bruges til at opfange dritterne, hvis de smutter ved siden af rulleplanken.

1967



Lufffoto over Englishskajen og Søndre Dokkaj i 1967. Ved Englishskajen ligger skibet Winston Churchill. I Dokhavnen ses DFDS-fragtskibet Ms. Bellona, der var en jævnlig gæst i Esbjerg.

1972



Fiskerihavnen Ny Havn cirka 1972. Et par kuttere er kommet i havn med konsumfisk, og fiskerne er i gang med at rense og sortere. Esbjerg Havn var i mange år Danmarks største fiskerihavn.

1983



Boreplatformen Mærsk Explorer på vej ind til Esbjerg Havn i 1983. Siden olie- og gaseventyret begyndte i 1971 har flere store virksomheder etableret sig i Esbjerg Havn, der i dag er basehavn for den danske offshore-industri.

2017



Havvindmøller klar til udskibning. I 2017 blev der udskibet 1.300 MW og i 2017 blev verdens hittid længste vindmølevinger på 88 m udskibet fra havnen.

2017



RoRo-skib fra Siemens lægger til kaj, Esbjerg 2017. Esbjerg Havn er i dag Danmarks førende RoRo-havn med seks faste RoRo-ruter og forbindelser til flere end 25 havne i Nordeuropa og Middelhavsområdet. Over 4,5 millioner tons gods passerer hvert år gennem havnen.

2017



Lufffoto af Østhaven, Esbjerg Havn 2017. I 2013 åbnede det nye havneområde på Østhaven. De 650.000 m² bliver primært brugt til forsamlings, test og udskibning af vindmøller. Siden er Østhaven blevet udvidet ad flere omgange, og efter seneste ombygning, der blev færdig i efteråret 2017, dækker den nu et areal på 1.000.000 m².

2017



Centrum for Danmarks olie- og gasproduktion, Esbjerg 2017: 11.500 mennesker er beskæftiget i olie- og gasindustrien i Esbjerg Kommune, og de fleste har base på Esbjerg Havn. I 2019 begynder milliardprojektet med at genopbygge Tyra-feltet.

TEKST:

Radius Kommunikation A/S

FOTO:

Red Star

MEDVIND/Bent Sørensen

LAYOUT OG PRODUKTION:

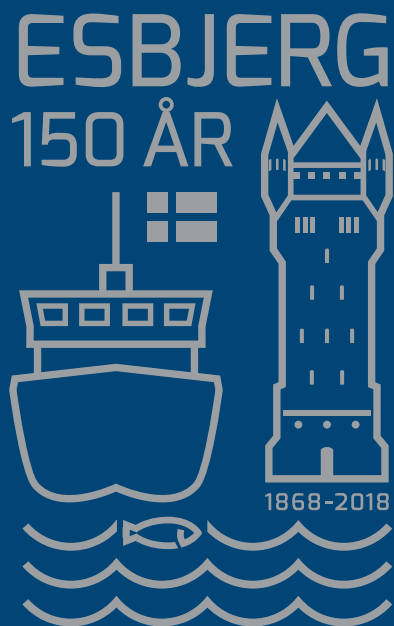
Reese Grafisk

Forsidedesign:

Allan Tønning / www.tønning.tv







ESBJERG HAVNS BESTYRELSE

FORMAND

Flemming N. Enevoldsen

NÆSTFORMAND

Jesper Frost Rasmussen, Borgmester

MEDLEMMER

John Snedker, Byrådsmedlem

Helle Vingolf Larsen, Fabriksdirektør

Finn Strøm Madsen, Adm. direktør

John Sørensen, Adm. direktør

Peter Therkelsen, Adm. direktør

Freddy Hansen, Servicemedarbejder
(medarbejderrepræsentant)

Jane Behrens von Qualen, Teamleder
(medarbejderrepræsentant)

DIREKTION

Ole Ingrisch, Havnedirektør

Esbjerg Havn
Hulvejen 1 · 6700 Esbjerg
Tlf: 76 12 40 00
adm@portesbjerg.dk · www.portesbjerg.dk

CVR: 27 05 46 92