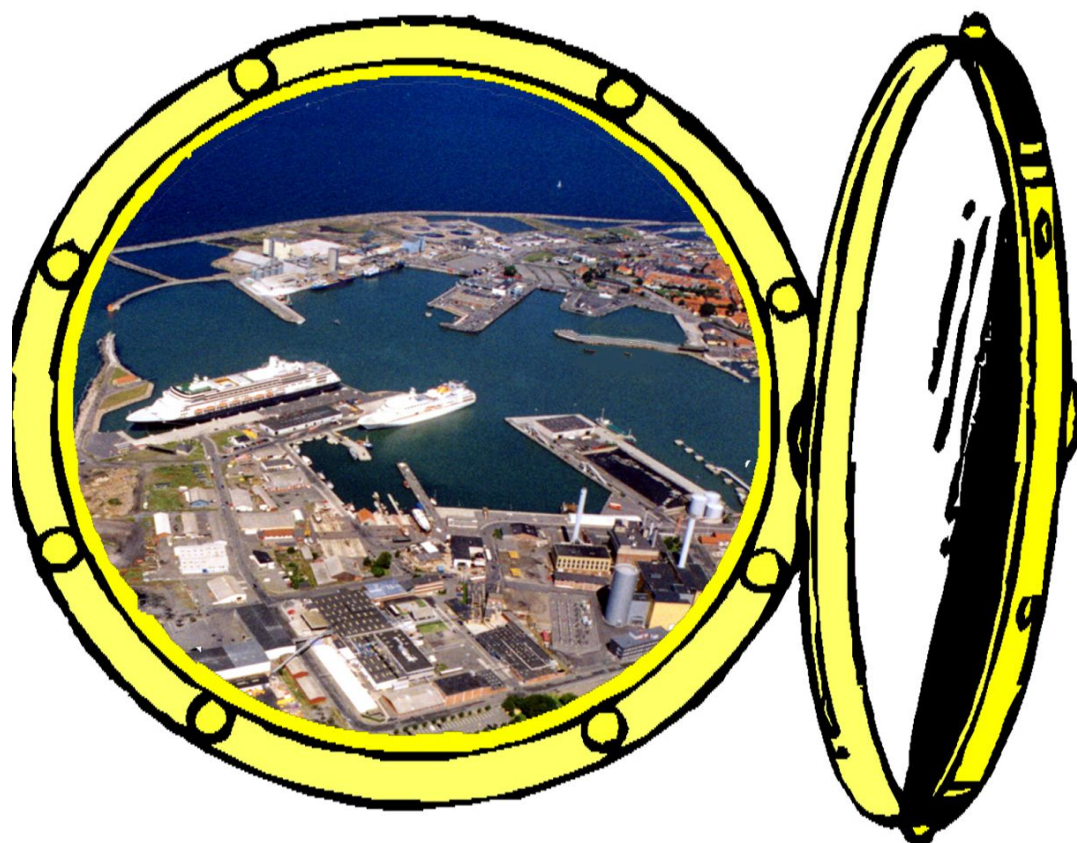


# RØNNE HAVN A/S



## VIRKSOMHEDSPLAN

2010 – 2013

# VIRKSOMHEDSPLAN 2010 - 2013

## INDHOLDSFORTEGNELSE:

Afsnit:	Indhold:	Side:
	Indholdsfortegnelse	2
<b>1.</b>	<b>Forord</b>	3
<b>2.</b>	<b>Formål med en virksomhedsplan</b>	4
<b>3.</b>	<b>Virksomhedens arbejdsgrundlag</b>	4
	3.1 Lov om havne	4
	3.2 Selskabsloven	6
	3.3 Forretningsorden	8
	3.4 Kasse og regnskabsregulativ	8
	3.5 Virksomhedens overordnede målsætninger	8
	3.6 Kompetencefordelingsplan	9
<b>4.</b>	<b>Virksomhedens organisation og økonomi</b>	10
	4.1 Havnebestyrelsens sammensætning	10
	4.2 Havnens ledende medarbejdere	10
	4.3 Havnens øvrige medarbejdere	11
	4.4 Havnens organisationsplan	12
	4.5 Økonomisk status og nøgletal	13
	4.6 Takster	16
<b>5.</b>	<b>Virksomhedens forretningsområder</b>	16
	5.1 Havnens største forretningsområder	16
	5.2 Hovedtal for Rønne Havn A/S i perioden 2005 – 2009	17
<b>6.</b>	<b>Beskrivelse af udviklingen</b>	18
<b>7.</b>	<b>Forventet udvikling</b>	19
<b>8.</b>	<b>Konkrete indsatsområder</b>	22
	8.1 Havnens status ved kommunesammenlægningen	22
	8.2 Fastlæggelse af havnens områder samt udarbejdelse af lokalplaner for hele havnen	22
	8.3 Tilpasning af havnens organisation	22
	8.4 Yderligere markedsføring af krydstogsturismen	22
	8.5 Markedsføring i det baltiske område	23
	8.6 Forventede anlægsopgaver samt større vedligeholdelsesopgaver i perioden	23
	8.7 Brugermøder	23
	8.8 Sikring af havne	24
	8.9 Miljøledelse	24
	8.10 Klappningstilladelse	24
	8.11 Affaldsplaner	24
<b>9.</b>	<b>Oplandsanalyse</b>	25
	1. Indledning	25
	2. resumé	25
	3. Fremgangsmåde	26
<b>10.</b>	<b>Strategisk udviklingsplan</b>	27
<b>11.</b>	<b>Strategi og Visionsplan frem mod år 2020</b>	27
<b>12.</b>	<b>Havnens historiske udvikling</b>	33
<b>13.</b>	<b>Havnekort</b>	36
	<b>Notater</b>	37

## 1. Forord.

Rønne Havn har en vital betydning for hele det bornholmske samfund, da næsten al søgående trafik til og fra Bornholm af gods, varer, passagerer og biler sker over Rønne Havn. Dette viser den netop udarbejdede oplandanalyse (marts 2008) da også tydeligt. Der henvises til oplandsanalysen samt til pkt. 9 i virksomhedsplanen.

Rønne Havn skal fortsat drives og udvikles som Bornholms vigtigste havn. Som Øens trafikhavn vil havnen bestræbe sig på at leve op til de forventninger og ønsker som det bornholmske samfund stiller til havnen. Havnens centrale beliggenhed i Østersøen skal udnyttes optimalt mht. til ny anvendelse af havnearealer og kajlanlæg. Udviklingen skal ske på en effektiv, fleksibel og konkurrencedygtig måde.

Havnen er som et delvis kommunal ejet aktieselskab underlagt bestemmelserne i Lov om Havne nr. 326, der trådte i kraft den 1. januar 2000 samt selskabsloven, der er de generelle privatretlige regler om aktieselskaber. Det nævnes i bestemmelserne, at selskabet er en erhvervsdrivende virksomhed. Selvom det herved tilkendes, at havnens formål er at drive virksomhed med overskud, er selskabets formål foruden at drive Rønne Havn på forretningsmæssig basis, og videreudvikle denne som Bornholms vigtigste erhvervshavn for betjening af passagerer, trafik og gods samt fiskeri, således at det bornholmske samfund betjenes på bedst mulig måde.

Dette indebærer, at der samtidig og til enhver tid tilbydes tidssvarende service og faciliteter, for derved at yde en effektiv og konkurrencedygtig håndtering af skibsanløb og omsætning af varer, gods, biler og passagerer samt at havnen vedvarende har en høj prioritering af krydstogsturismen og betjening af samme.

Under hensyntagen til ovenstående samt til virksomhedens økonomiske muligheder fastsættes Rønne Havns takstniveau så lavt som muligt.

Det er ikke hensigten med havneloven, at der skal gives kommuner adgang til gennem et havneaktieselskab at drive almindelig erhvervsvirksomhed og **Det skal i den forbindelse slås fast, at havnen ikke skal udføre virksomhed i konkurrence med eksisterende virksomheder.**

Generalforsamlingen og havnebestyrelsen skal ved udøvelsen af deres kompetence varetage havnens interesser med størst muligt hensyn til forretningsmæssige principper jf. ovenfor samt havnens formålsparagraf (Afsnit 3.5 samt Vedtægter) om, at takstniveauet skal være så lavt som muligt.

Havnebestyrelsens frihed til at drive havnen selvstændigt gør, at fornødne beslutninger kan træffes hurtigt og at havnen kan indgå i et smidigt samspil med kunder og brugere under mottoet:

***Rønne Havn A/S ta'r godt imod dig –  
vi er til for din skyld !***

Hans Kümler  
Havnedirektør

## **2. Formål med en virksomhedsplan.**

Virksomhedsplanen, gældende for år 2010 m.fl. år, er revideret i forbindelse med, at Generalforsamlingen i marts måned 2010 i henhold til vedtægterne stadfæstede nye medlemmer til havnebestyrelsen.

Med henblik på at synliggøre havnen og vores målsætning for driften og udviklingen af havnen overfor dens kunder, brugere og dermed overfor det bornholmske samfund har havneledelsen udarbejdet denne virksomhedsplan for havnen gældende for årene 2010 – 2013.

## **3. Virksomhedens arbejdsgrundlag.**

### **3.1 Lov om havne**

Denne lov gælder for havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk (§ 1).

En havn kan organiseres som et delvist kommunalt ejet aktieselskab (§ 6).

En havn organiseret som et delvist kommunalt ejet aktieselskab er en erhvervsdrivende virksomhed (§ 10).

- Bestemmelser tager udgangspunkt i de generelle privatretlige regler om aktieselskaber. Det nævnes i bestemmelsen, at selskabet er en erhvervsdrivende virksomhed. Herved tilkendegives, at havnens formål er at drive virksomhed med overskud.
- Sigtet er, at havnen drives på et økonomisk bæredygtigt grundlag og med vægt på erhvervs erfaring og kompetence i ledelsen (bestyrelse og havnedirektør).
- Havnen har fuld frihed til at optimere sin profil, indgå strategiske partnerskaber (herunder i nye selskabsdannelser) og træffe de nødvendige langsigtede dispositioner, som kan tiltrække investorer eller overbevise långivere om havnens fremtidige indtjeningssevne, og som derfor er villig til at bidrage med kapital samt forretningsmæssig ekspertise og risikovurdering.
- Kommunens risiko er begrænset til den indskudte kapital (primært havneanlægsværdien), mens indtjeningen (efter evt. skat) tilfalder aktionærerne i form af udbytte og værdistigning på aktierne. (Der kan fra selskabet alene udbetales udbytte, når der er taget hensyn til den fornødne fremtidige vedligeholdelse af – og investering i nyanlæg i havnen, ligesom der alene kan betales udbytte, såfremt egenkapitalen forrentes med minimum diskontoen + 5 %).
- Det kommunale engagement kan på sigt afvikles gennem aktiesalg, formentlig ofte efter en salgsmodningsperiode, hvori havnen dokumenterer sin levedygtighed på forretningsmæssige vilkår.

Når en kommunal selvstyrehavn eller en kommunal havn omdannes til et aktieselskab og der i den forbindelse foretages apportindskud af anlæg m.v., kan

udbytte m.v. til aktionærer først udbetales, efter at der foretaget hensættelser til vedligeholdelse af og nyanlæg af havnen (§ 10, stk. 2).

- Det forudsættes, at kommuner alene kan etablere og eje havneaktieselskaber med det formål at videreudvikle og drive havne beliggende i de pågældende kommuner.
- Kommunalbestyrelsen kan vælge, om den vil drive aktieselskabet alene eller sammen med andre interessenter, herunder ved fusion med eksisterende operatørvirksomheder på havnen, og om den efterfølgende helt eller delvist vil frasælge aktierne eller udvide aktiekapitalen.
- Omdannelsen af havnen til et aktieselskab skete ved at foretage apportindskud af havneanlæg m.v., efter at en nærmere vurdering af den forventede markedsværdi blev foretaget. Apportindskuddet omfatter et samlet indskud af alt, hvad havnen ejer for at undgå handel med enkelte afsnit af havnen.
- Ved omdannelsen af den kommunalt styrede havn til et havneaktieselskab blev udskillelsen fra den kommunale økonomi endnu klarere, end tilfældet var med selvstyrehavnen, ikke mindst fordi kommunen ikke hæfter for havnens nye lån. Der er heller ikke adgang til, at en kommune kan yde tilskud eller anden form for økonomisk støtte til et kommunalt havneaktieselskab.
- Havnen og dens brugere sikres ved, at der først kan udbetales udbytte m.v. til aktionærerne, efter at der er foretaget rimelige hensættelser til vedligeholdelse og nyanlæg. De nærmere bestemmelser herom er fastsat i selskabets vedtægter ved stiftelsen.

En havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab kan, ud over at drive havnevirksomhed som en kommunal selvstyrehavn, jf. § 9, stk. 5, alene udføre havnerelateret operatørvirksomhed (§ 10, stk. 3).

**(Havnelovens § 9, stk. 5:** ”Havnen forestår anlæg og drift af havneinfrastruktur, herunder dækkende værker, kajer, havnebassiner og tilstødende landarealer, og kan yderligere stille kraner, pakhuse og lign. til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl.”).

- Havneaktieselskabet skal opretholde havnedriften med modtagepligt og almindelig godshåndtering i det omfang, kapaciteten tillader. Havnen kan udføre al havne- og havnerelateret virksomhed både som infrastruktur- og suprastrukturudbyder som i den kommunale selvstyrehavn og hvis forretningsmæssigt fordelagtigt også som operatør af suprastrukturen.
- Ved havnerelateret virksomhed forstås f.eks. stevedorevirksomhed og transportcenteraktiviteter, men ikke f.eks. rederivirksomhed, vognmandsvirksomhed, mæglervirksomhed eller containerproduktion. Begrebet havnerelateret virksomhed må ikke forveksles med >>havnens ... formål<< i selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 4, hvor der foretages en meget snæver afgrænsning af ligningsmyndighederne for så vidt angår undtagelse fra skattepligt: ”Havne, herunder lufthavne, der er åbne for offentlig trafik, samt gas-, vand- og fjernvarmeværker, når adgangen til leverance fra værket står åben for alle inden for det område, hvori værket arbejder, alt for så vidt havnens eller værkets indtægter, bortset fra normal forrentning af en eventuel indskudskapital, ifølge vedtægtsmæssig bestemmelse udelukkende kan

anvendes til havnens eller værkets formål. Betingelserne i 1. pkt. er opfyldt, selv om en havn eller lufthavn udøver aktivitet, der falder uden for formålet, såfremt disse aktiviteter udøves i et skattepligtigt datterselskab.”

- Det er ikke hensigten med havneloven, at der skal gives kommuner adgang til gennem et havneaktieselskab at drive almindelig erhvervsvirksomhed. Ønsker et kommunalt havneaktieselskab derfor direkte eller indirekte, f.eks. via datterselskab, at gå ud over det havnerelaterede forretningsområde, skal kommunen afhænde hele sin aktiekapital, hvad der i alle tilfælde vil være en naturlig konsekvens af overgang til fuld markedsstyring.
- Klager over, at et kommunalt havneaktieselskab varetager opgaver, som går ud over det havnerelaterede område, afgøres af trafikministeren, jf. § 17, stk. 4: ”Trafikministeren afgør i øvrigt spørgsmål om forhold omfattet af denne lov.”

### 3.2 Selskabsloven.

Denne lov finder anvendelse på alle erhvervsdrivende aktieselskaber og indeholder bl.a. bestemmelser om stiftelse i form af et stiftelsesdokument. Stiftelsesdokumentet skal indeholde selskabets vedtægter.

- **Vedtægter.**  
Vedtægterne er et regelsæt, der som en forfatning for selskabet udgør retsgrundlaget for selskabets eksistens og virksomhed (konstitution og funktion) sammen med den til enhver tid gældende selskabslovgivning.

- o **Generalforsamlingen**

Ordinær generalforsamling afholdes hvert år i så god tid, at den reviderede og godkendte årsrapport kan indsendes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen inden udløbet af den i årsregnskabsloven fastsatte frist.

Dagsorden for den ordinære generalforsamling skal omfatte:

1. Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne regnskabsår.
2. Fremlæggelse af revideret årsrapport samt beslutning om godkendelse heraf og om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.
3. Forslag fra bestyrelsen eller aktionærer.
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen og bestyrelsessuppleanter.
5. Valg af revisor.

På generalforsamlingen afgøres alle anliggender ved simpelt stemmeflertal, med mindre vedtægterne eller lovgivningen foreskriver andet.

Til selskabets bestyrelse vælger generalforsamlingen 7 medlemmer. 5 af bestyrelsens medlemmer vælges af generalforsamlingen efter indstilling fra den til enhver tid værende Kommunalbestyrelse på Bornholm. 1 bestyrelsesmedlem vælges af generalforsamlingen efter indstilling fra Bornholms Havne- og Købmandsforening under DI – Handel, Transport og

Service og 1 medlem vælges af generalforsamlingen efter indstilling fra LO Sektion Bornholm.

Generalforsamlingen vælger endvidere en suppleant for hver enkelt af de valgte bestyrelsesmedlemmer. I tilfælde af et bestyrelsesmedlems længerevarende eller varige forfald, træder den pågældende suppleant i dennes sted.

Bestyrelsens medlemmer og deres suppleanter vælges for 4 år ad gangen. Genvalg kan finde sted.

Generalforsamlingen vælger bestyrelsens formand

- **Bestyrelsen**

Bestyrelsen vælger af sin midte en næstformand.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når over halvdelen af dens medlemmer er til stede.

Bestyrelsen træffer ved en forretningsorden nærmere bestemmelser om udførelsen af sit hverv.

Bestyrelsen ansætter en direktion bestående af ét medlem.

(Direktionsansættelse og -afskedigelse hører i aktieselskaber til den eksklusive bestyrelseskompetence, og generalforsamlingen kan således trods sin principielle omnipotens ikke gribe ind. Ej heller kan en hovedaktionær afskedige en direktør uden om bestyrelsen).

- **Direktionen.**

Direktionen består af ét medlem – havnedirektøren.

Havnedirektøren varetager den daglige ledelse af selskabet og skal derved følge de retningslinier og anvisninger, som bestyrelsen har givet. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter selskabets forhold er af usædvanlig art eller stor betydning. Sådanne dispositioner kan direktionen kun foretage efter særlig bemyndigelse fra bestyrelsen, medmindre bestyrelsens beslutning ikke kan afventes uden væsentlig ulempe for selskabets virksomhed. Bestyrelsens skal i så fald snarest muligt underrettes om den trufne disposition.

- **Ledelse og organisation af selskabet.**

Bestyrelsen og havnedirektøren forestår ledelsen af selskabets anliggender. Bestyrelsen skal sørge for en forsvarlig organisation af selskabets virksomhed.

- **Repræsentations- og tegningsbeføjelse.**

Medlemmer af bestyrelsen og havnedirektøren repræsenterer selskabet udadtil.

Selskabet tegnes af den samlede bestyrelse, eller af formanden eller næstformanden i forening med havnedirektøren.

Bestyrelsen kan i henhold til forretningsordenens § 9 meddele prokura og bestemme den enkelte prokuras omfang, herunder om prokura skal udstedes enkeltvis eller kollektivt.

- **Erstatning mv.**

Stiftere, bestyrelsesmedlemmer og direktører, som under udførelsen af deres hverv forsætligt eller uagtsomt har tilføjet selskabet skade, er pligtig at erstatte denne. Det samme gælder, når skaden er tilføjet aktionærer, selskabets kreditorer eller tredjemand ved overtrædelse af denne lov eller vedtægterne. Der er tegnet direktions- og bestyrelsesansvarsforsikring.

I henhold til forretningsordenens § 13 er bestyrelsens medlemmer og direktøren samt øvrigt personale ved havnen omfattet af reglerne om tavshedspligt, jf. borgerlig straffelov § 152 og §§ 152c – 152f samt forvaltningslovens § 27.

### **3.3 Forretningsorden**

Bestyrelsen skal ved en forretningsorden træffe nærmere bestemmelse om udførelsen af sit hverv.

Bestyrelsen vedtager selv sin forretningsorden.

Forretningsordenen fastlægger retningslinier for arbejdsfordelingen, herunder forretningsgange, bemyndigelser og instrukser, mellem bestyrelsen og havnedirektøren.

### **3.4 Kasse- og regnskabsregulativ.**

Kasse- og regnskabsregulativet skal sikre en korrekt administration og fastlægge regler for hensigtsmæssige og betryggende forretningsgange. Regulativet skal ligeledes sikre, at havnebestyrelsens indseende med de økonomiske og almindelige administrative forhold tilgødeses.

Regulativet omfatter havnebestyrelsens regnskabsområder.

### **3.5 Overordnede målsætninger.**

Selskabets formål er at drive Rønne Havn på forretningsmæssig basis, og videreudvikle denne som Bornholms vigtigste erhvervshavn for betjening af passagerer, trafik og gods samt fiskeri, således at det bornholmske samfund betjenes på bedst mulig måde. Havnen skal så vidt muligt, til enhver tid tilbyde tidssvarende service og faciliteter, en effektiv og konkurrencedygtig håndtering af

skibsanløb og omsætning af varer, gods, biler og passagerer, med vedvarende høj prioritering af krydstogsturismen, herunder betjening af samme. Under hensyntagen hertil, skal Rønne Havns takstniveau fastsættes så lavt som muligt. I fortsættelse heraf er det tillige selskabets formål at eje anlæg, udstyr og fast ejendom, hvorfra og hvormed havnevirksomheden og havnerelaterede operatørvirksomhed kan udøves samt at udøve udlejningsvirksomhed med hensyn til samme.

### **3.6 Kompetenceplan.**

I forbindelse med havnelovens (Lov om Havne nr. 326) ikrafttræden ændrede Rønne Havn den 1. januar 2000 status fra en kommunal styret trafikhavn til en kommunal selvstyrehavn. Samtidig ændrede havneudvalget status fra et stående udvalg under Rønne Byråd til en selvstændig bestyrelse.

Der var derfor behov for en særskilt kompetencefordelingsplan for havnen og denne blev iværksat ved overgang til selvstyrehavn og siden revideret ved overgang til et delvist kommunalt ejet A/S og i år endnu engang revideret og vedtaget den 7. april 2010 til ikrafttræden fra samme dato.

Ved udgangen af 2002 nedlagdes de 5 kommuner og amtet på Bornholm og blev derefter sammenlagt pr. 1. januar 2003 til én administrativ enhed – Bornholms Regionskommune. **På grund af ændring af kommune strukturen i hele Danmark, hvor flere kommuner er sammenlagt og amterne er omdannet til 5 regioner pr. 1. januar 2007, er betegnelse for den administrative enhed på Bornholm pr. 1. januar 2006 ændret fra Bornholms Regionsråd til Bornholms Kommunalbestyrelse. Betegnelsen Bornholms Regionskommune bevares.**

Pr. 1. januar 2004 blev Rønne Havn omdannet til et delvist kommunalt ejet aktieselskab (jf. Lov om havne kap. 4 § 6 om organisationsformer m.v.) med navnet: **Rønne Havn A/S.**

I den fremtidige havnestruktur er det vigtigt, at der udvises forståelse for havneaktieselskabet som dynamo for erhvervspolitikken og der skal i den forbindelse lægges megen vægt på, hvad der er kundernes interesse og hvordan kunderne tilgodeses bedst muligt.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at aktieselskabshavnen har alle muligheder for at være en medspiller for erhvervslivet på Bornholm, men kun hvis havnens selvstændighed bevares.

#### **Kompetencefordelingsplanen**

Kompetencefordelingsplanen er en oversigtlig beskrivelse af beslutnings- og ansvarsdelegationen. Kompetencefordelingsplanen er udtryk for en hensigtsmæssig ”lodret” arbejdsfordeling af på den ene side Generalforsamlingen og Havnebestyrelsen og på den anden side havnedirektøren med tilhørende

organisation. Kompetenceplanen er tilpasset havnens status som et delvist kommunalt ejet aktieselskab.

Fordelingen af kompetence og ansvar ændrer ikke ved, at det til enhver tid er Bestyrelsen, som har det overordnede ansvar for driften af det delvist kommunalt ejede aktieselskab Rønne Havn A/S.

En effektiv information fra havnedirektøren om, hvordan de delegerede opgaver løses, er en væsentlig forudsætning for, at bestyrelsesmedlemmerne kan øve indflydelse på løsningen af de opgaver, som påhviler dem i medfør af lovgivningen.

#### **Vedligeholdelse**

Kompetencefordelingsplanen er et dynamisk styringsredskab. Vedligeholdelse og udvikling af kompetencefordelingsplanen er derfor nødvendig. Men også den daglige drift kan give anledning til ønsker om en mere hensigtsmæssig kompetencefordeling. Endelig kan nye opgaver og ændret lovgivning afføde behov for ændringer i kompetencefordelingsplanen.

### **4. Virksomhedens organisation og økonomi.**

#### **4.1 Havnebestyrelsen har pr. 7. april 2011 følgende sammensætning:**

##### **Bestyrelsesmedlemmer: Suppleanter:**

<b>Formand:</b>	<b>Carl Ilsøe</b>	Per Ole Petersen
<b>Næstformand:</b>	Ernst Jensen **	pt. vacant **
	Leif Olsen	Ole Dreyer
	Lars Kjøller	Erik A. Larsen
	Lejf Pedersen *	ChristianaDideriksen *
	René Nordin Bloch	
	Steen Colberg Jensen	

\*Udpeget af Bornholms Havne- og Købmandsforening under DI – Handel, Transport og Service

\*\* : Udpeget af LO Sektion Bornholm

Ved formandens forfald udpeger Kommunalbestyrelsen en ny formand og ved næstformandens forfald udpeger bestyrelsen en næstformand.

#### **4.2 Havnens ledende medarbejdere:**

<b>Direktion:</b>	Havnedirektør	Hans Kümler
<b>Afdelingsledere:</b>		
Trafikafdeling:	Maritim Chef (souschef)	Niels Lundberg
Økonomiafdeling:	Økonomichef	Max Hansen

Lodsafdeling:	Lodsformand	Klaus Funch Lind
Tekniks afdeling:	Sjakbajs	Allan Hampe

### 4.3 Havnens medarbejdere:

**Stabsfunktion: Økonomi & sekretariat**

Max Hansen	Økonomichef
Mona Kjær	Fuldmægtig
Lis Jønsson	Kontorassistent

**Afdeling:**

**Trafik**

Niels Lundberg	Maritim Chef
<b>Ledig</b>	Havneassistent
Jens Clausen	Havneassistent
Finn Kofoed	Havneassistent
Reno Kure	Havneassistent
Jess Christian Persson	Havneassistent
Allan Halvor Nielsen	Skibsfører
Jørn-Ole Nielsen	Bestemand

**Afdeling:**

**Lods**

Klaus Funch Lind	Lodsformand
Jørgen Rømer Brandt	Lods
Per Finne Holm	Bådmand

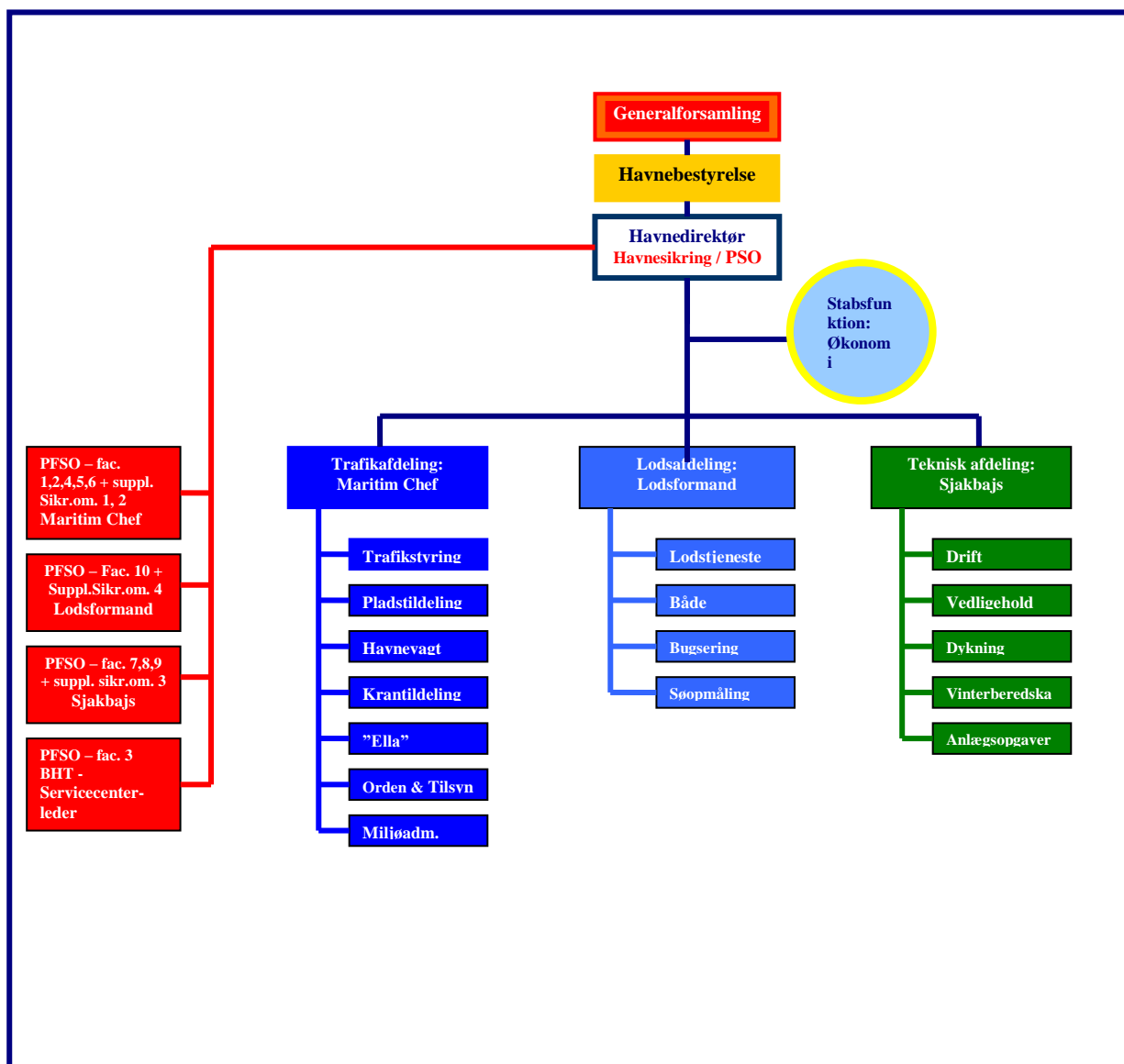
**Afdeling:**

**Teknik**

Allan Hampe	Sjakbajs (Dykker/kranfører)
Bent-Ole Holm	Specialarbejder
Henrik Stenby	Håndværker
Flemming Møller Hansen	Smed
Claus Finne	Smed
Kim Dahl Olaussen	Smed (Smøremand)
Birger Hansen	Bygningsvedligeholdelse
Mickey Christensen	Lærling
Steffen Finne	Specialarbejder / Gartner
Ruben Clark Espersen	Specialarbejder / dykker
Allan Jønsson	Specialarbejder
Michael Holm	Specialarbejder
Johnny Thyge Kozuch	Specialarbejder / dykkerass.
Michael Krosgård	Specialarbejder
Karl Børge Olsen	Kranfører (Håndværker)
Vang Bech	Kranfører (specialarbejder)
Arne Osvald Hansen	Specialarbejder (kranførecert.)
Preben Jørgensen	Servicemand

Rettet den, 28. april 2010

#### 4.4 Havnens organisationsplan:



## 4.5 Økonomisk status og nøgletal:

Rønne Havn har i de seneste år haft en positiv udvikling med en stigende omsætning og dermed tilfredsstillende resultater. Havnen oplevede dog i 2009 en faldende omsætning. Omsætningen steg dog igen fra 2009 til 2010.

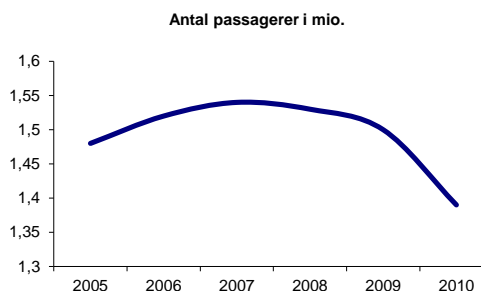
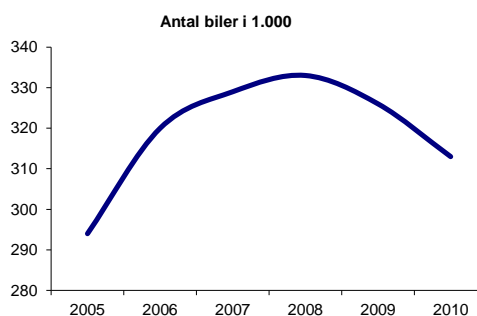
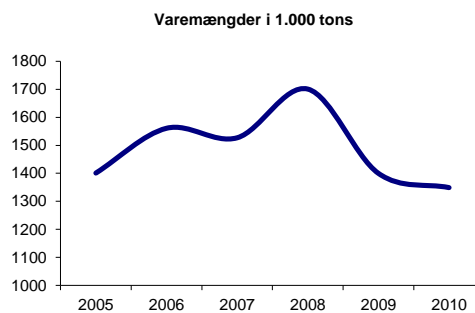
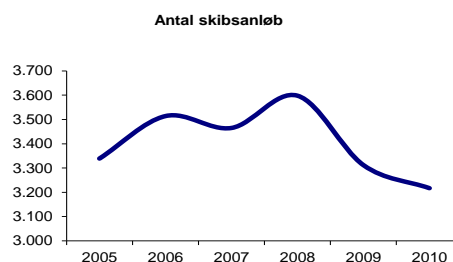
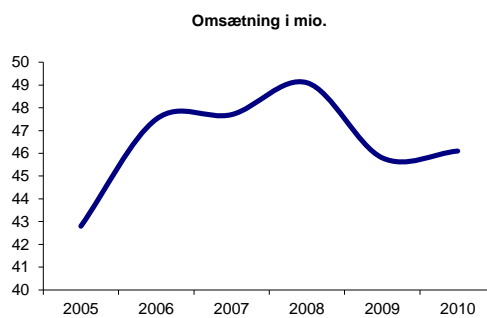
Havnens samlede omsætning i 2010 blev på kr. 46,1 mio. kr., hvilket er kr. 0,3 mio. mere i forhold til 2009.

Havnen fik i 2010 3.217 skibsanløb mod 3.312 i 2009. Havnen skal helt tilbage til år 2000 for at finde det sidste år med et tilsvarende lavt antal anløb.

Godsmængden blev i 2010 på 1,3 mio. tons, mod 1,4 mio. tons i 2009. Den faldende godsmængde afspejler dermed den faldende aktivitet i det omkringliggende samfund. Godsmængden er dermed på niveau med mængden i 2005.

Havnen har siden 1997 haft en ret markant stigning i antal biler der passerer gennem havnen. I 1997 passerede der således 205.280 biler, medens der i 2010 passerede 313.043 biler gennem Rønne Havn. Havnen fik dog for andet år i træk en nedgang i antal biler fra 2009 til 2010.

Antal passagerer der passerede gennem Rønne Havn blev i 2010 på 1,39 mio. Dermed faldt også passagerstrømmen igennem havnen fra 2009 til 2010.



## Driftsudgifter

Havnens primære driftsudgifter (lønninger og vedligeholdelse af infrastruktur) udgjorde 26,2 mio. kr. i 2010 mod kr. 26,1 i 2009.

I perioden fra 2005 til 2010 er der igennemsnit brugt ca. 56/57 øre pr. omsætningskrone til den primære drift.

Havnens store investeringer betyder at havnen har en betydelig gæld, der igen medfører store afskrivninger og renteudgifter. Afskrivninger og nettorenteudgiften udgør således en betydelig udgift for Rønne Havn.

Afskrivninger og nettorenteudgiften udgjorde i 2010 i alt 16.5 mio. kr., hvilket svarer til godt 36,7 % af omsætningen.

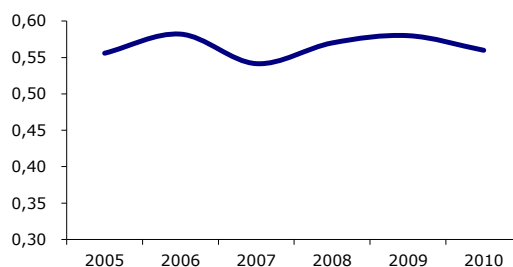
## Balance

Havnen har ved udgangen af 2010 en balance på godt 223 mio. kr. Havnens aktiver består hovedsagligt af materielle anlægsaktiver, der udgør 96,9 % af de samlede aktiver.

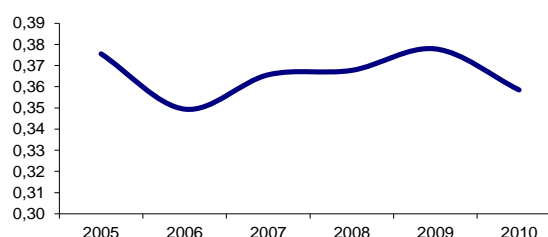
Den langfristede gæld dvs. gæld der forfalder efter mere end 1 år, udgjorde pr. 31. december 2010 knapt 85,2 mio. kr., mens den kortfristede gæld udgjorde 46,2 mio. kr.

Havnens egenkapital udgjorde pr. 31. december 2010 godt 91,4 mio. kr., hvilket svarer til en egenkapitalandel på 41,0 %.

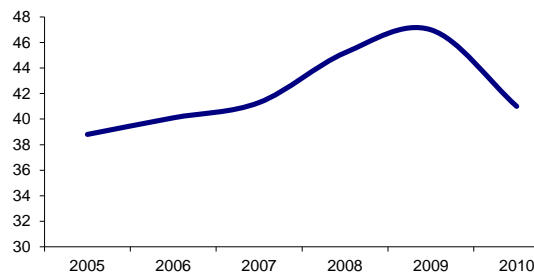
Driftsudgift pr. omsætningskrone



Afskrivninger og renter pr. indtægtskrone



Rønne Havns egenkapitalandel



## Anlægsinvesteringer 2000 - 2010

Rønne Havn har næsten hvert år foretaget store anlægsinvesteringer, således har havnen i perioden fra 1. januar 2000 til udgangen af 2010 i alt foretaget anlægsinvesteringer på knapt 180,2 mio.

Havnen har i perioden foretaget nogle ret store investeringer i ombygning og etablering af nye færgelejer.

I 1999 og 2000 ombyggede havnen færgeleje 1 fra et ældre og traditionelt færgeleje til et moderne og fleksibelt færgeleje, der kan betjene både traditionelle færger som nye moderne hurtigfærger. Sideløbende hermed opførtes et nyt hurtigfærgeleje ved Øernes Kaj.

I 2001 afsluttede havnen en stor udbygning af havnens fendersystem. En udbygning der var nødvendig af hensyn til sikkerheden for hurtigfærgen Villum Clausen.

Havnen har i 2002 foretaget en større renovering af kaj 27. Herudover har havnen foretaget en investering i TV- og videoovervågningsanlæg.

Havnen har foretaget en meget stor renovering af skærvekajen i 2003 og 2004. En renovering der har beløbet sig til i alt ca. 22,5 mio. Sideløbende hermed blev der etableret en trailerplads i Vesthavnen. Trailerpladsen er siden udvidet, således at der i dag er plads til 91 enheder.

Endvidere har havnen i 2004 foretaget en større investering i terrorsikring af havnen.

Havnen købte også i 2004 det tidligere Carlsberg/Tuborg depot på Kulkajen og har løbende i 2004 og 2005 indrettet bygningen til en ny krangård.

I 2005 har havnen foretaget en betydelig investering i en ændring af færgelejerne så disse også kan betjene Bornholmstrafikkens nye Ropax færger.

Havnen har også i 2005 anskaffet en ny kran til afløsning for havnens gamle PPM kran. Den nye kran er af en anden type med fast arm i stedet for med wiretræk.

Havnen foretog i 2006 en større renovering af kaj 28 og 29 til godt ca. 6,0 mio. Endvidere påbegyndes en større renovering af gader og vejer i 2006. En renovering der fortsættes i 2007 og 2008.

Havnen foretog også i 2006 en ombygningen af færgeleje 3 til ROPAX færgerne.

I årene 2007 og 2008 har havnen foretaget en stor ombygning af området omkring beddingen i Sydhavnen.

Havnen påbegyndte i 2009 nogle meget store ombygninger af havnen i forbindelse med indsættelsen af en ny og større hurtigfærge i 2011. Endvidere indkøbte havnen i 2009 et brugt uddybningsfartøj til erstatning for det solgte uddybningsfatøj ELLA.

Havnen har i 2010 fortsat arbejdet, der blev påbegyndt i 2009, med at klargøre havnen til den nye hurtigfærge. Endvidere er der i årets løb anlagt en ny adgangsvej til Vesthavnen og færgeleje 3.

Havnen har også i 2010 indkøbt en ny lodsbåd URSULA til erstatning for den gamle LODSEN. Endvidere er det i 2009 indkøbte uddybningsfartøj NJORD blevet ombygget og sat i drift i 2010.

## 4.6 Takster.

Havnens bestyrelse vedtager i forbindelse med budgetlægningen de Forretningsbetingelser for opkrævning af skibs-, vare-, bil- og passagerafgifter samt andre takster m.m., der skal være gældende for det kommende år.

”Forretningsbetingelser for Rønne Havn A/S” samles i et hæfte, der udsendes til havnens faste brugere og andre forretningsforbindelser.

Indtil udgangen af 1994 opkrævede havnen takster, der var udmeldt af trafikministeriet. Fra 1. januar 1995 har havnen således haft fri adgang til at fastlægge sin egen takststruktur samt størrelsen af havnens takster.

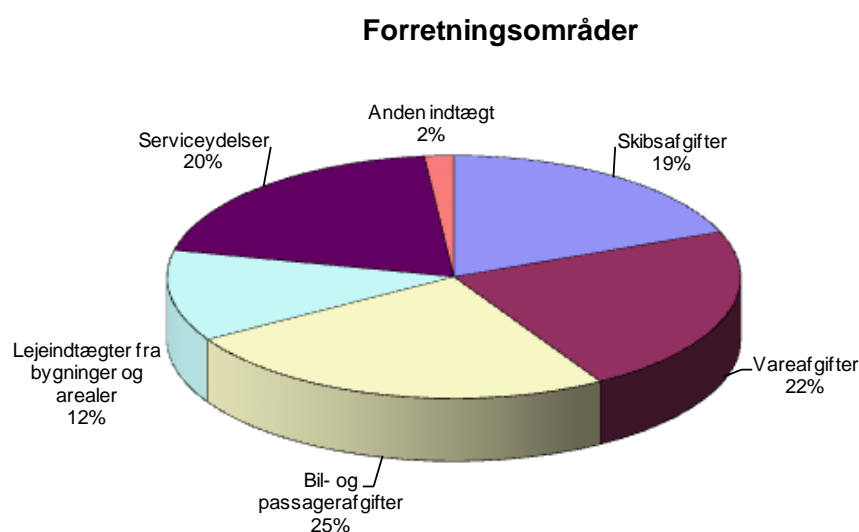
Lige som de fleste andre danske havne har Rønne Havn opretholdt den hidtidige takststruktur. Takstniveauet er også opretholdt, idet taksterne kun er fremskrevet med den generelle fremskrivning af priser og lønninger. Undtaget herfra er dog areallejerne, der er fremskrevet med en mindre procentsats end den generelle pris og lønstigning.

Rønne Havn har dog siden 2001 valgt at fastfryse taksterne, således at taksterne for basisområderne i 2010 og 2011 er på niveau med taksterne fra år 2001. Undtaget herfra er takster hvor der indgår lønninger som for eksempel lods- og bugsertjeneste samt leje af kran og andre maskiner med fører.

## 5. Virksomhedens Forretningsområder

### 5.1 Havnens største forretningsområder:

Havnens opererer med flere forskellige forretningsområder. På baggrund af regnskabet for 2009 udgør havnens største forretningsområder:



## 5.2 Hovedtal for Rønne Havn A/S i perioden 2006 til 2010

### HOVED- OG NØGLETAL

	2010 tkr.	2009 tkr.	2008 tkr.	2007 tkr.	2006 tkr.
<b>Resultatopgørelse:</b>					
Nettoomsætning	46.081	45.778	49.056	47.663	47.494
Primært resultat før afskrivninger (EBITDA)	20.981	19.634	21.155	22.078	20.172
Primært resultat (EBIT)	8.836	7.278	8.482	10.193	9.099
Finansielle poster (netto)	4.376	4.944	5.368	5.544	5.523
Ekstraordinære poster	-	-	716	-	-
Årets resultat	4.460	2.335	3.830	4.649	3.576
<b>Balance:</b>					
Balancesum	222.822	193.501	195.971	205.447	200.117
Investeringer i materielle aktiver	45.771	11.207	6.724	21.143	11.356
Egenkapital	91.417	90.988	88.653	84.823	80.174
<b>Pengestrømme:</b>					
Driftaktivitet	14.753	15.947	17.423	15.192	15.547
Investeringsaktivitet	(39.583)	(10.690)	(6.609)	(16.338)	(11.356)
Finansieringsaktivitet	25.360	(6.561)	(14.031)	2.605	(2.287)
Pengestrømme i alt	530	(1.304)	(3.217)	1.459	1.904
<b>Medarbejderer:</b>					
Gennemsnitligt antal heltids ansatte medarbejderer	30	31	32	31	30
<b>Nøgletal i % *):</b>					
Overskudsgrad	19,2	15,9	17,3	21,4	19,2
Afkastningsgrad	4,0	3,8	4,3	5,0	4,5
Egenkapitalandel	41,0	47,0	45,2	41,3	40,1
Forrentning af egenkapital	4,9	2,6	4,4	5,9	4,6

\*) Nøgletallene er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2010".  
For definitioner se i afsnit om anvendt regnskabspraksis.

## 6. Beskrivelse af udviklingen

Udviklingen indenfor skibsfarten har været præget af en forstærket specialisering af skibe og fragter. Der er sket en stærk teknologisk udvikling. Containerisering er et fremtrædende træk i udviklingen og specialisering af materiellet til søs og i land er et andet.

Rønne Havn anløbes af forholdsvis mindre skibe, men skal selvfølgelig tilpasse sig udviklingen i fremtiden – med den usikkerhed, der er i en sådan tilpasning!

Rønne Havns perspektivplan skal baseres på en bred vifte af vurderinger i forhold til den fremtidige udvikling. I store træk kan der ske ændringer i infrastrukturen, i havnens landarealer og i håndteringsudstyret på havnen.

### **Skibsanløb og skibsstørrelser:**

Bortset fra krydstogtskibe og færger anløbes Rønne havn typisk af mindre skibe. Godsomsætningen er karakteriseret ved mange anløb hver med udlosning / indladning af en mindre godsmængde afhængig af varens art.

### **Havnens godsomsætning pr. skibsanløb:**

Selvom der er en tendens til, at de helt små coastere erstattes af mellemstore og større fragtskibe, så er der ikke udsigt til, at havnen som helhed kan forvente de store spring i antallet af anløb, skibsstørrelser eller i håndteringsopgavens størrelse regnet i tons. Der kan dog ske ændringer i håndteringsmåder som kan få indflydelse på havnens antal af anløb og godsmængde pr. anløb.

### **Kapacitetsudnyttelse:**

Havnekapaciteten lader sig ikke entydigt definere og vil være begrænset eller styret af følgende forhold:

Primær infrastruktur, dvs. Havnebassiner, kajer, havnearealer (beliggenhed og bagarealer) og besejlingsdybder,

Sekundær infrastruktur, dvs. godshåndteringsmateriel og lagerkapacitet (pakhuse, siloer, tankanlæg m.m.)

Service, dvs. havneorganisation og servicefaciliteter (stevedorevirksomhed, lods, bugsering, kraner m.m.) samt til- og frakørselsforholdene til havnen.

En eller flere af disse faktorer kan være afgørende for havnekapaciteten, hvorfor en vurdering af havnekapacitetens rigelighed afhænger af flere forhold, som f.eks. ændringer i godssammensætningen, produktions- og distributionsformen samt den teknologiske udvikling.

Der må forudses et vist behov for investeringer i nyanlæg og hovedstandsættelser og det skyldes, at havnen løbende må tilpasses den tekniske udvikling samt ændringer i transportmønstret som til stadighed påvirkes af ændringer i erhvervsstrukturen og ændringer i den øvrige transportsektor specielt ændringer i konkurrencevilkårene.

## 7. Forventet udvikling

Grundlaget for Rønne Havns fortsatte eksistens og udvikling er de godsmængder, der importeres og eksporteres over havnens bolværker, indtægter fra biler og passagerer, fastholdelse af erhvervslejemål og fortsat at kunne tilbyde arealer til virksomheder, som har ønsker og behov for at være placeret på havnen samt anløb af krydstogtskibe.

Det skal sikres, at der er en hensigtsmæssig trafikafvikling i forbindelse med færgeankomster og afgang. Der er i 2005 etableret en opmarchplads for trailere på fyldpladsen vest for renseanlægget, men denne opmarchplads har vist sig at være for lille og pladsen blev derfor udvidet i 2007. Derudover står muligheden for placering af et rampeanlæg m.m. i Vesthavnen syd for BAF's plansilo og med indsejling på ydersiden af kaj 30 til evt. brug for Ro-Pax færgerne. Der skal i så fald etableres faciliteter til et mindre antal passagerer og biler. Opmarchplads for trailere vil også kunne bruges til dette anlæg.

Det er en overordnet målsætning, at erhvervslivet og offentlige virksomheder skal have adgang til den bedst mulige havneservice.

Det er vigtigt, at der også i fremtiden er havnefaciliteter til fordeling af kul, olie og olieprodukter.

Hensynet til landbrugets og industriens produkter er også et væsentligt element i vurderingsgrundlaget.

- Det er vigtigt, at de nødvendige arealer til lagerpladser og pakhuse kan stilles til rådighed.
- Der skal ske en fortsat udbygning og modernisering af havneområderne.

Det er vigtigt i fremtiden, at havnen råder over tilstrækkelig kapacitet og kan udvise fleksibilitet.

- Der skal altid være den nødvendige krankapacitet samt moderne laste- og losseudstyr til rådighed.
- Rønne Havn skal fremtræde som en effektiv, fleksibel og moderne service- og erhvervsvirksomhed.

Havnens vurdering af dens fremtidige rolle i betjeningen af såvel udenrigs- som indenrigshandelen er en vigtig brik i perspektiverne.

- Rønne Havn skal fortsat være Bornholms vigtigste trafik- og krydstogthavn, se i øvrigt lokalplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne samt forslag til kommuneplan 2009.
- Rønne Havn skal varetage den overvejende del af ind- og udførsel af gods og passagerer og trafikken til og fra øen skal styrkes.
- Udviklingsmulighederne i forbindelse med hurtigfærge teknologien, havnens centrale beliggenhed i Østersøen samt den store transportsektor

skal styrkes og udnyttes optimalt mht. ny anvendelse af havnearealer og kaj anlæg.

- Rønne Havn fortsætter sin målrettede markedsføring med hensyn til krydstogtbranchen, som forventes at få en stigende betydning for havnen. Som led i markedsføringen deltager havnen, i samarbejde med havnens mæglerfirmaer, i konferencer og messer, hvor kontakter til både eksisterende og potentielle nye operatører og rederier bearbejdes.

Den lokale vurdering af havnens fremtid som virksomhed indgår som et interessant punkt i perspektiverne.

Havnens fysiske rammer indgår som en væsentlig del i planlægningen. Dybgangskapaciteten kan i den transportøkonomiske udvikling i retning af søtransport med større skibe stille krav om større besejlings- og bassindybder, selvom behovet på nuværende tidspunkt er rimeligt dækket. Havnen ejer relativt store arealer og ved vurderingen af disse perspektiver bør de lokale synspunkter indgå.

- Der skal arbejdes på at udleje de få ledige arealer, herunder til etablering af nye virksomheder.
- Mulighederne for en udvidet færgesejlads til Polen er interessante perspektiver og de begrænsninger / restriktioner der evt. kunne være for en 3-bens sejlads mellem Swinoujscie / Rønne / Ystad og omvendt eller Swinoujscie / Rønne / København og omvendt skal kikkedes efter i sømmene, især om der stadig er særlige sejlads- og/eller besætningsregler samt andre restriktioner, der kan hindre sådanne sejladsmuligheder.
- Havnen og byen knyttes tættere sammen. Her tales der især om de områder der ligger omkring Sdr. Bådehavn og mod syd langs Munch Petersens Vej. Det kunne være interessant at tænke tanker om eventuelle muligheder for at udnytte vandarealet ved den ”gamle badeanstalt” mellem Sdr. Bådehavn / Øernes Kaj og oliepieren til havneanlæg. Det kunne eksempelvis være kaj anlæg til mindre krydstogtskibe eller større lystbåde. Det kræver selvfølgelig, at vandområdet beskyttes ud mod havnen, således at kaj anlæg m.m. kan ligge forholdsvis beskyttet mod vestlige og sydvestlige vinde.

Havnens økonomiske rammer indgår i perspektiverne og vurderes ud fra det overordnede hensyn, at havnesystemet skal hvile økonomisk i sig selv. Som hidtil er det målet, at havnens brugere betaler fuldstændigt for de samlede omkostninger ved systemets opretholdelse, dog under forudsætning af, at havnen sørger for den nødvendige tilpasning af kapacitet i relation til udviklingen i godsomsætningen.

For at fastholde trafik og holde anlæggene ved lige kræves naturligvis på længere sigt en ikke ubetydelig investering udover de store investeringer havnen allerede har foretaget for at tilpasse og forbedre havnens infrastruktur til brugernes behov samt den store markedsføring havnen udfører overfor krydstogtbranchen gør, at havnens forventninger til fremtiden er positive.

Havnens gæld er fortsat stor som følge af store investeringer i anlæg og maskiner, der har været nødvendige for at tilgodese brugernes behov for en fleksibel og effektiv

betjening og for at leve op til havnens forpligtigelser som Bornholms Trafikhavn. I den forbindelse vil det også i fremtiden blive nødvendigt med en fortsat effektivisering, således at al skibstrafik tilgodeses bedst muligt.

Principielt skal indtægterne fortsat kunne dække de med drift, forrentning og afskrivning m.m. forbundne omkostninger og det vil fortsat være nødvendigt med en stram budgetstyring for at konsolidere havnens økonomi og nedbringe gælden, en opgave som til stadighed følges op med kvartalsvise budgetopfølgninger.

Perspektiverne er baseret på den hidtidige takstpolitik. Der kan blive behov for nyvurderinger, hvis takstpolitikken ændres.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at Rønne Havn A/S har alle muligheder for at være en medspiller for erhvervslivet på Bornholm, nu hvor havnens selvstændighed er bevidstgjort.

### **Servicefaciliteter:**

For at kunne fastholde trafikken på havnen og samtidig tilbyde skibene et sikkert, effektivt og fleksibelt havneanløb er det nødvendigt for havnen at tilbyde gode og konkurrencevenlige servicefaciliteter som:

- Havnevagt
- Kranservice
- Teknisk afdeling
- Bugsertjeneste
- Uddybning
- Lodstjeneste
- Salg af ferskvand og el.
- Affaldsbehandling

Havnen råder desuden over 1 bedding, der er forsynet med sidetræk og beregnet til fartøjer indtil 50 tons egenvægt. **Bemærk at Havnens store bedding er nedlagt** og at området er omdannet til ophaler- og søsætningsrampe for mindre fartøjer på trailere f.eks. trollingbåde

Servicering foregår i tæt samarbejde med havnens kunder og brugere samt med skibsmæglerfirmaerne Plum, Møller & Skovgaard og Ejev. Hansens Eftf. og ligeledes med stevedorefirmaet Bornholms Havne- og købmandsforening.

## **8. Konkrete indsatsområder**

### **8.1 Havnens status i Bornholms Regionskommune.**

Rønne Havn er pr. 1. januar 2004 omdannet til et delvist kommunalt ejet aktieselskab med navnet: **Rønne Havn A/S**.

Bornholms Regionskommune er majoritetsaktionær. Derudover har Bornholms Havne- og Købmandsforening under DI – Handel, Transport og Service og LO, Sektion Bornholm hver én aktie.

### **8.2 Fastlæggelse af havnens område samt udarbejdelse af lokalplaner for hele havnen.**

#### **Nørrekaas- / Vesthavnsområdet:**

Store dele af området henligger i landzone og det er havnens ønske, at Bornholms Regionskommune snarest udarbejder lokalplan(er) for hele Vesthavnsområdet.

#### **Sydhavnsområdet:**

Der skal udarbejdes lokalplaner for de resterende arealer i Sydhavnsområdet. Det resterende område deles op i henholdsvis et erhvervsområde og et område centreret omkring krydstogtkajen.

### **8.3 Tilpasning af havnens organisation.**

Det er vigtigt at gøre sig klart, at Rønne Havn A/S, som selvstændig virksomhed, har alle muligheder for at være en medspiller for erhvervslivet på Bornholm og det er i den forbindelse vigtigt, at der udvises forståelse for Rønne Havns status som en økonomisk og juridisk selvstændig virksomhed og som dynamo for erhvervspolitikken og der skal fortsat lægges megen vægt på, hvad der er kundernes (erhvervslivets) interesse og hvordan kunderne (erhvervslivet) tilgodeses bedst muligt.

For at havnen kan leve op til sine mål, er det vigtigt, at der til stadighed foregår en videreudvikling af de nødvendige ledelsesværktøjer og af havnens organisation i øvrigt.

### **8.4 Yderligere markedsføring af krydstogt turismen**

Rønne Havn samarbejder med en række andre havne og er medlem af en række forskellige interesseorganisationer, som Cruise Copenhagen Network, Cruise Europe, Cruise Denmark og senest Cruise Baltic Project med henblik på at styrke krydstogtturismen, med en deraf følgende positiv betydning for hele Bornholm.

Havnen deltager som led i havnens markedsføring i en af verdens vigtigste krydstogtmesser i Miami, USA, hvor mange af de betydeligste kontakter til krydstogtrederier og andre indenfor krydstogtbranchen knyttes.

Rønne Havn skal intensivere sin markedsføring for at fastholde sin position som Danmarks næststørste krydstogthavn.

Udsigterne for krydstogsturismen i det baltiske område er fortsat stigende og det forventes at have en afsmittende virkning på Rønne Havn.

### **8.5 Markedsføring i det baltiske område**

Rønne Havn er medlem af BPO (Baltic Ports Organisation) og opnår her igennem et solidt netværk i det baltiske område med henblik på, at der på et tidspunkt kan oprettes tættere samarbejdsrelationer evt. om godsopbevaring og / eller udlejning af arealer. Netværket bliver plejet på møder i BPO regi. Den gode kontakt til Polferries skal opretholdes og vedligeholdes således, at der er de bedste relationer for et udvidet sejladsmonster.

### **8.6 Forventede anlægsopgaver samt større vedligeholdelsesopgaver i perioden:**

**Der henvises til havnens budget samt investeringsoversigt.**

### **8.7 Brugermøde:**

Rønne Havn indkalder til møde for havnens brugere og samarbejdspartnere 1 til 2 gange årligt – henholdsvis inden udsendelse af varsel om arealleje takster (30. juni) og igen inden 2. behandling af budget for efterfølgende år.

### **8.8 Sikring af havne**

Som opfølgning på sikring af havne har EU udarbejdet en ny forordning. Denne nye forordning understøtter og strammer i visse tilfælde op på de allerede indførte tiltag på sikring af havne.

Tolkningen af direktivet og det efterfølgende lovgivningsarbejde for hver stat er færdig og det er vurderet, hvilke yderligere tiltag Rønne Havn skal opfylde.

Rønne Havn har kun været ude i lettere omgang justering af sårbarhedsvurderingen inden mindre endelige redigeringer af sikringsplanerne for at havnen kunne leve op til de nye regler.

Der er dog også kommet regler til om supplerende havneområder og Rønne Havn har revideret sårbarhedsvurderingen og sikringsplaner er tilrettet og omstruktureret i en administrativ del og en operativ del.

Rønne Havn opfylder alle nye krav og er således en ISPS godkendt havn.

Sårbarhedsvurdering og sikringsplaner forefindes på havnekontoret og materialet er klassificeret.

Der foreligger nu 2 nye bekendtgørelser, henholdsvis én om sikring af havnefaciliteter og én om sikring af havne. Begge bekendtgørelser har været ude i høring og høringsperioden er nu overstået. Bekendtgørelserne er trådt i kraft. Havnens sårbarhedsvurdering og sikringsplaner er stadig gældende, men vil på et givet tidspunkt blive opgraderet til de nye bekendtgørelser. Der skal dog ikke herske tvivl

om, at de nye bekendtgørelser strammer gevaldigt op på havnesikringen. Bekendtgørelser er bl.a. udarbejdet fordi der har været EU inspektion af flere danske havne og EU inspektørerne kritiserer i den forbindelse den danske fortolkning af ISPS reglerne.

## **8.9 Miljøledelse**

Rønne Havn opnåede miljøcertifikat efter ISO 14001 den 6. november 2002, som den første danske havn. Havnen er blevet recertificeret i oktober måned 2008 således, at vores certifikat ISO 14001:2004 er gyldigt til november 2011, hvor der så igen skal ske en recertificering. I den mellemliggende tid har der dog årligt været fulgt op med efterprøvninger af systemet. Dette foretages af certifikatudsteder, som i vores tilfælde er Bureau Veritas.

Miljøledelsessystemet har givet havnen et værdifuldt arbejdsredskab i arbejdet med at prioritere og gennemføre miljømæssige forbedringer, herunder energibesparelser og bedre styr på ressourceforbruget.

Medarbejdere på alle niveauer er blevet medinddraget, således at alle handler miljømæssigt ansvarligt og efterlever interne som eksterne regler.

Ved indførelse af miljøledelsessystemet har vi lavet en miljøkortlægning af havnen og de væsentlige miljøpåvirkninger er fundet og ud fra disse er iværksat handlingsplaner specielt med henblik på energibesparelse.

Rønne Havn ønsker at være på forkant med udviklingen i stedet for at lade lovgivningen alene styre havnens indsats.

## **8.10 Klappingstilladelse**

Rønne Havns klaptilladelse udløb og i den forbindelse er der søgt om tilladelse til at klappe i en ny femårig periode. Tilladelsen er opnået. Tilladelsen bortfalder dog, hvis der ved de jævnlige prøver af sedimenter i havnebassinerne findes forureninger, der overskrider de tilladte grænseværdier. Klapping vil sige, at de overskudsmaterialer, der fjernes i havnebassinerne må losses på et nærmere angivet sted i Østersøen. Alternativet til klapping er landdeponering, hvilket er en meget dyr løsning.

## **8.11 Affaldsplaner**

Ligesom alle andre danske havne har Rønne Havn etableret modtagefaciliteter for driftsaffald og lastrester, der stammer fra skibe, der normalt anløber havnen, i overensstemmelse med Bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes levering af affald og havnes affaldsplaner.

Ved etablering af en effektiv modtageordning ønsker Rønne Havn, i henhold til havnens overordnede miljøpolitik at medvirke til, at der kan opnås en positiv miljømæssig effekt ved en forsvarlig håndtering af skibenes drifts- og lastaffald. Målet er at gøre det smidigt for skibe, som anløber danske havne at aflevere deres affald. Det kan være et bidrag til at nedsætte forureningen af havmiljøet.

Rønne Havn har i henhold til ovenstående udarbejdet ”Affaldsplan for modtagelse og håndtering af drifts- og lastaffald fra skibe”, jvf. Bekendtgørelse nr. 1632 af 13. december 2006.

Havnens modtageordninger for modtagelse af drifts- og lastaffald er blevet systematiseret. Affaldssortering er i vid udstrækning blevet indført og for at lette indsamlingen er der oprettet miljøstationer rundt på havnen.

## 9. Oplandsanalyse

### 1. Indledning

Rønne Havn A/S har en afgørende rolle som indfaldsport og adgangsvej til Bornholm fra det øvrige Danmark. Dertil kommer at Rønne Havn A/S har en betydelig rolle som samlingssted for en stor del af erhvervsaktiviteten og værdiskabelsen i Rønne by og Bornholms Regionskommune. I denne oplandsanalyse afdækkes den økonomiske betydning, som havnen har for lokalsamfund og opland. Metodisk betragtes Rønne Havn som en sammenhængende erhvervsklynge, der består af en række selvstændige økonomiske virksomheder og enheder. Rønne Havn er derved ramme om en erhvervsklynge der indeholder en række økonomiske værdikæder og faglige kompetencer med rodfæste i de virksomheder der er beliggende på havnen.

### 2. Resumé

Oplandsanalysen viser, at Rønne Havn udgør et centrum for erhvervsaktiviteten og værdiskabelsen i og omkring Rønne by - derudover spiller havnen en afgørende rolle som adgangshavn og indfaldsport til den østlige del af Region Hovedstaden.

Erhvervsklyngen Rønne Havn er ramme om fire centrale værdikæder. Den ene værdikæde er samlet omkring færgetrafik og transport af personer og gods til og fra Bornholm. Den anden værdikæde er opbygget omkring shipping og transport af materiel og gods. Den tredje værdikæde er samlet omkring den erhvervsstruktur der eksisterer på havnen ved siden af de to første nævnte kæder. Hovedaktiviteterne i denne værdikæde er fiskeriforarbejdning, fiskeri, råstofforarbejdning- samt grovvareaktiviteter. Den fjerde værdikæde er samlet omkring krydstogtskibe og turisme.

Rønne Havn er central for Rønne by og Bornholms Regionskommune fordi:

- Erhvervsklyngen Rønne Havn indeholder og er grundlag for 1.850 private arbejdspladser, og indkomstgrundlaget fra Rønne Havn plus de deraf afledte erhvervsaktiviteter svarer til ca. 20 procent af det samlede beskatningsgrundlag på Bornholm.

- Erhvervsklyngen Rønne Havn er den centrale maritime indfaldsport til den østlige del af Region Hovedstaden og denne funktion indebærer i sig selv en række erhvervmæssige muligheder.
- Erhvervsklyngen Rønne Havn indeholder en række økonomiske aktiviteter og faglige kompetencer indenfor transportydelser i form af færgeaktivitet og shipping. Erhvervsstrukturen på havnen samler desuden en række aktiviteter relateret til råstofbearbejdning og fiskeri. Derudover spiller turisme og krydstogtskibe en betydelig rolle i havnens identitet.
- Erhvervsklyngen Rønne Havn udgør et erhvervmæssigt centrum som via sine kompetencer og aktiviteter er centralt for udviklingen af nye værdikæder og forretningsområder på havnen. I en sådan proces står også Bornholms Kommune centralt for at sikre at koblingen mellem by og havn sikres.

### 3. Fremgangsmåde

Den gennemførte oplandsanalyse er udført af GEMBA Seafood Consulting A/S og tager afsæt i en økonomisk model udviklet af Syddansk Universitet (SDU) og Danske Havne. De økonomiske beregninger i analysen er udført i et samarbejde mellem Syddansk Universitet (SDU) og GEMBA Seafood Consulting A/S.

Modellen afvejer på et videnskabeligt og objektivt grundlag Rønne Havns økonomiske betydning lokalt og/eller regionalt. Det er dermed muligt at måle havnens beskæftigelsesmæssige og økonomiske betydning isoleret set, såvel som den videre økonomiske effekt.

Oplandsanalysen er derved et økonomisk øjeblicsbillede af havnens situation i 2007 samt en vurdering af Rønne Havns betydning for oplandet og havnens profil og styrkepositioner.

Oplandsanalysen for Rønne Havn indeholder tre overordnede analysemoduler:

- Desk-research vedrørende Rønne Havn.
- Dataindsamling og beregninger, som danner grundlag for den økonomiske oplandsanalyse af Rønne Havns betydning for oplandet.
- Interviewrunde blandt udvalgte virksomheder med henblik på identifikation af Rønne Havns styrkepositioner og profil ud fra forskellige interessenters virke i havnen. Desuden danner interviewene grundlag for udvælgelsen af 4-5 cases, som skal medvirke til at give en profil af havnens erhvervsliv.

I løbet af undersøgelsesperioden er der sendt spørgeskemaer ud til 90 virksomheder med tilknytning til havnen, og næsten 60 virksomheder har besvaret spørgeskemaet.

Derudover er der i januar måned gennemført interviews med 10 repræsentanter fra virksomheder og institutioner der har væsentlig betydning for Rønne Havn.

For yderligere information henvises i øvrigt til rapporten om Rønne Havns erhvervsøkonomiske betydning for lokalsamfundet.

## 10. Strategisk Udviklingsplan

Det må forventes, at fremtidens krav til havnes rolle som center for den erhvervsøkonomiske udvikling vil blive skærpet. Dette vil stille krav til havnenes strategiske evne til styring og udvikling i forhold til by, opland og erhvervsliv.

Et strategiprojekt skal danne grundlag for en vurdering af Rønne Havns situation og strategiske udviklingsmuligheder.

Det er ambitionen med projektet, at skabe dokumentationen for, at Rønne Havn A/S kan påtage sig og løfte denne rolle fremadrettet.

Strategiarbejdet skal også sætte fokus på erhvervsområdet og hvorledes man kan udvikle Rønne Havn A/S som erhvervshavn og skabe nye værdiskabende erhvervsområder på havnen. Arbejdet sætter fokus på at skabe grundlaget for en fremtidig strategi og vision for Rønne Havn A/S, hvor man skal gennem en dybere beskrivelse af havnens erhvervsprofil og vurdere havnens fremtidige rolle som strategisk trafikhavn og maritimt trafikcenter.

## 11. Strategi og Visionsplan for Rønne Havn A/S frem mod år 2020.

Bestyrelsens og ledende medarbejderes tanker om strategier og visioner blev fremlagt på brugermødet den 12. november.

Arbejdet med en egentlig strategi og visionsplan – en Havneplan (Masterplan) – er påbegyndt og der været afholdt møder med de individuelle brugere for at drøfte havnens og virksomhedernes planer.

**Havnebestyrelsen har drøftet sagen på møder den 4. december 2008, den 20. februar 2009, den 26. maj 2009, den 18. august 2009 samt den 11. december 2009.**

### **Status for bestyrelsens strategiske arbejde:**

Rønne Havn spiller en helt afgørende rolle som indfaldsport og adgangsvej til Bornholm. Rønne Havn har derved som havn en afgørende betydning for Bornholm. Oplandsanalysen af Rønne Havn, som blev gennemført i starten af 2008, viste at havnen udover rollen som indfaldsport, også fungerer som ”vært” for en betydelig erhvervsklynge på havnen. Denne klynge er opbygget omkring fire værdikæder:

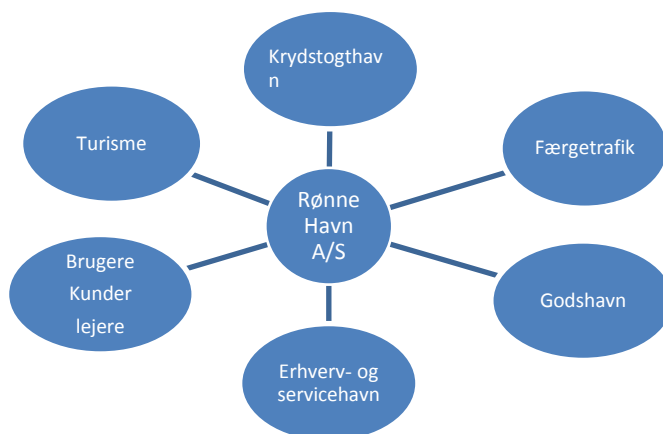
- færgetrafik og transport af personer og gods,
- shipping,
- erhvervsstrukturen på havnen, og
- turisme og krydstogtskibe

Med dette udgangspunkt afholdt Rønne Havns bestyrelse og ledelse et strategiseminar, der mundede ud i række konkrete anbefalinger og tiltag for Rønne Havn samt mere overordnede målsætninger frem mod 2020.

Rønne Havn er i dag en særdeles sammensat enhed med en lang række forskellige funktioner i forhold til øen Bornholm, dets borgere og virksomheder. Derudover fungerer Rønne Havn som serviceleverandør til udførelsen af en af de væsentligste infrastrukturelle opgaver på Bornholm - forbindelsen til fastlandet.

Nedenfor er en skematisk fremstilling af hovedkomponenterne i Rønne Havns funktioner og opgaver. Som det fremgår af figuren er Rønne Havn en mosaik af aktiviteter, som på den ene side er intern afhængig af hinanden, men samtidig skal udføres på hver sit selvstændige område.

### Skematisk illustration af Rønne Havns hovedfunktioner



Rønne Havn er en væsentlig komponent i det bornholmske erhvervsliv. I den forbindelse er havnens positive udvikling en forudsætning, ikke kun for Rønne bys, men hele Bornholms udvikling.

Rønne Havns funktion, opgaver og udvikling må derfor ses i et bredt og langsigtet perspektiv. Et forhold der forpligter Rønne Havn til løbende at udvikle sig på flere forretningsområder samtidig. En væsentlig forudsætning for at denne proces kan lykkes er opbakning og tilslutning fra det omgivende samfund. Rønne Havn vil derved komme til at spille en nøglerolle for den samlede erhvervsøkonomiske udvikling, som kan komme til gavn for hele Bornholm de kommende år.

Nedenfor er der opstillet tre overordnede målsætninger, som Rønne Havn vil arbejde frem mod de kommende år:

**Erhvervsudviklingen på Bornholm:**

Rønne Havn er en central erhvervsøkonomisk operatør i det Bornholmske samfund. Havnens betydning og omfang betyder, at der løbende er behov for at igangsætte et målrettet og styret arbejde med havnens udvikling.

Rønne Havn vil iværksætte et arbejde med udviklingen af strategi- og handlingsplaner, hvori der indgår klare målsætninger og tids-terminer på de centrale områder for havnen frem mod 2020.

**Porten til Bornholm:**

Rønne Havn har en afgørende rolle og position som indfaldsport til Bornholm. Et forhold der betyder, at Rønne Havn altid skal kunne stille optimale og konkurrencedygtige logistikløsninger til rådighed for øens borgere, virksomheder og besøgende.

- Rønne Havn vil udvikle og tilpasse havnen til fremtidens krav med fokus på den fremtidige færgeoperatør og behovet i forhold til trafikudviklingen på øen.

**Erhvervsklynge Rønne Havn:**

Rønne Havn er vært for den mest betydningsfulde erhvervsklynge på Bornholm. Et forhold der betyder at Rønne Havn har en forpligtigelse til at medvirke til en positiv erhvervsudvikling for hele Bornholm.

- Rønne Havn vil sammen med det øvrige erhvervsliv og Regionskommunen aktivt forsøge at tiltrække flere virksomheder til øen. Dette skal ske ved at stille optimale områder og forhold til rådighed for nye og nuværende virksomheder.

**Anbefalinger:**

Anbefalingerne er rettet mod de forskellige funktioner som Rønne Havn i dag varetager. I flere tilfælde er der tale om anbefalinger/tiltag hvor Rønne Havn selv kan gøre noget eller kun i begrænset omfang er afhængig af andre. På en del af anbefalingerne er Rønne Havn afhængig af udviklingen eller afgørelsen i andre sammenhænge, eksempelvis afgørelsen om fremtidens færgeoperatør.

**Færgetrafik**

Rønne Havn skal sikre en optimal infrastruktur på såvel vand- som landsiden. Anbefalingen skal ses på baggrund af den aktuelle udbudsrunde omkring person- og godstransporten til og fra Bornholm, hvor en fremtidig eller den nuværende operatør vil stille med nye færges og andre behov.

**Tiltag:**

- Rønne Havn bør udvikle de logistiske forhold omkring havnen, da der højest sandsynligt vil komme nye og større færges til i forbindelse med kommende udbudsrunder.
- Rønne Havn bør udarbejde en strategi for baglands- og kajarealer, således at der er plads til den fremtidige godshåndtering.
- Rønne Havn bør adskille gods og persontrafikken ("blødetrafikanter"), således den tunge trafik ledes uden om den centrale del af byen.

- Rønne Havn og færgeoperatøren skal i fællesskab have en operativnødplan i forbindelse med spidsbelastningsperioderne. Kompetence og ansvarsforhold skal være på plads i begge virksomheder.

### **Godshavn**

Rønne Havns muligheder som transitgodscenter i Østersøen er begrænsede, da en lang række havne i Baltikum er fuldt udbyggede. Men en meget stor procentdel af godsmængderne fra Bornholm går direkte til Jylland, det giver muligheder for andre og nye godsruiter. Det må tillige forventes at der vil være et stigende fokus på grønne afgifter i forbindelse med landevejstransport.

#### **Tiltag:**

- Rønne Havn bør se på muligheden for at tiltrække en direktegodsrute fra Jylland.

### **Erhvervs- og servicehavn**

Rønne Havn er ”vært” for den største erhvervsklynge på Bornholm. Skal klyngen opnå større dynamik og udvikling skal der løbende tiltrækkes nye og interessante erhvervsvirksomheder. Denne udvikling kan også udvikle havnens serviceudbud i forhold til den maritime sektor.

#### **Tiltag:**

- Rønne Havn bør lave en målrettet plan for de næste års udbygning af erhvervsklyngen på havnen og i den forbindelse betragte sig selv, som en erhvervsmæssig del af Øresundsregionen.
- Rønne Havn bør undersøge mulighederne for at udvikle havnens servicepalet i forhold til den maritime sektor med servicering og mindre reparationer af fartøjer. I samarbejde med private aktører.

### **Krydstogthavn**

Rønne Havn er efter Københavns Havn den største havn for krydstogtsanløb i Danmark. Dette forhold gør det aktuelt løbende at positionere sig på området gennem deltagelse i relevante sammenhænge. Derudover er det også nødvendigt med en målrettet udvikling af havnens faciliteter i forhold til fartøj og passagerer.

#### **Tiltag:**

- Rønne Havn bør samarbejde med andre Baltiske havne (4-hjørne og B7) om etablering af krydstogtruter i Østersøområdet udenfor højsæsonen.
- Rønne Havn skal iværksætte yderligere markedsføringstiltag. Invitere krydstogt operatør på besøg og promovere sig på diverse messer og tage kontakt til nye rederier og operatører.
- Rønne Havn skal leve op til de stigende krav, som krydstogtskibenestiller på miljøområdet og kunne tilbyde nødvendig landstrøm og servicering i forhold til miljøområdet.
- Rønne Havn bør forskønne området ved krydstogtkajen.

### **Turist- og borger havn**

Rønne Havn modtager og afsender hvert år ca. 1,5 mio. passagerer og 300.000 biler. En meget stor andel af disse passagerer er turister. Rønne Havn har dermed en væsentligt interesse i, at være medvirkende til at tiltrække flere turister til Bornholm. Ventetid på Rønne Havn skal derfor være en ”attraktiv pause”. Rønne Havn er også det sted hvor Rønne by og Rønne - borgerne møder ”havet”. Dette giver mulighed for at udnytte de åbne felter i havnens midterste og gamle del.

#### **Tiltag:**

- Rønne Havn bør sikre gode faciliteter på havnen, således at passagerer får en positiv afslutning på deres ophold på Bornholm.
- Rønne Havn bør udnytte mulighederne for at lave et hyggeligt miljø på havnen med grønne områder, fiskerestaurant mv. i den gamle og midterste del af havnen.
- Rønne Havn bør videreføre arbejdet med at optimere prisstrukturen i forhold til sæson og perioder.

### **Havnen i forhold til brugere, kunder og lejere**

Rønne Havn indgår i en lang række komplekse relationer med kunder og lejere på havnen. Dette stiller krav til Rønne Havns kommunikation med omverden i forhold til havnens udvikling og fremtidige strategier.

#### **Tiltag:**

- Rønne Havn bør kommunikere sin fremtidige strategi i forhold til havnens brugere, kunder og lejere.
- Rønne Havn bør have løbende kommunikation og dialog med sine kunder og lejere. Der skal eksistere og skabes et gensidigt tillidsforhold omkring kunder/lejers vilkår og havnens udviklingsplaner.
- Rønne Havns planer for syd- og vest havnen bør fremlægges og drøftes med lejerne, således at der er sikkerhed og tryghed omkring den erhvervsmæssige fremadrettede drift.

### **Rækkefølge:**

#### **Her og nu (- 2010):**

Bruger møde er planlagt til 12. oktober.

Kundemøder med de største virksomheder på Rønne Havn er afholdt.

Krydstogt samarbejdet er udvidet med havnens deltagelse i Cruise Baltic.

Opmarchplads færgeløje 1 er ændret, så pladsen nu kan tage ca. 400 biler, som svarer til det antal, som den nye store hurtigfærge kan medbringe.

Omfartsvej (Tysklandsvej) fra Remisevej og bag om renseanlæg / traileropmarch til Vesthavnsvej påbegyndes ultimo juni 2010.

Norgesvej lukkes og Vesthavnsvej lukkes i krydset Munch Petersens Vej / Finlandsvej / Bådehavnsvej nedlægges ultimo 2010

Der etableres rundkørsel i krydset Munch Petersens Vej / Finlandsvej / Bådehavnsvej ultimo 2010.

Venstresvingsbane på Munch Petersens Vej ind til opmarchplads færgeleje 1 skal etableres (kommune).

Etablering af det fra Silversand overtagne areal samt etablering af opmarchplads færgeleje 3.

Tilslutning til det kommunale vejnet.

### **Kort sigt (2011 -2013):**

Trafikoplægning ved Zahrtmannsvej / Skansevej (kommune).

Udarbejdelse af strategi for anvendelse af Rønne Havns kaj- og baglandsarealer.

Udarbejdelse af forslag til en søværts udbygning af havnen (udvidelse af land- og søarealer).

Udarbejdelse af plan for udbygning og styrkelse af Rønne Havns erhvervsklynge.

Udarbejdelse af plan for anlæggelse af promenadebro m.m. fra Sdr. Bådehavn og mod syd.

Indlede et evt. samarbejde med andre baltiske havne og krydstogtselskaber omkring krydstogtanløb i lavsæson – Jule- og nytårsture.

Arbejde med mulighederne for fælles markedsføring sammen med andre institutioner på Bornholm – forudsætning at det gavner Rønne Havns interesser.

Det er vigtigt at bevare og evt. udbygge service/reparations muligheder, hvor der er plads til mindre reparationer

Det kunne være interessant at arbejde med etablering af trekantsruter f.eks. Ystad / Rønne / Swinoujscie eller Swinoujscie / Rønne / København.

### **Lang sigt (2014 -2020):**

Søværts udbygning af Rønne Havn, herunder forundersøgelser, udarbejdelse af udvidelsesplan og VVM undersøgelse. Udbygningen skal selvfølgelig ”synkroniseres” med erhvervsklyngen, herunder rederier på Rønne Havn.

De nuværende arealer forventes at være fuldt udnyttet indenfor få år.

Havnen ønsker skitseret en havneudvidelse, der skaber et yderligere areal på 200.000 m<sup>2</sup>, der forventes at kunne være fuldt udnyttet i 2020-2025.

Der er ikke umiddelbart behov for yderligere kajanlæg, men det bør anskueliggøres hvordan udvidelsen kan muliggøre etablering af nye kajanlæg med tilfredsstillende bølgeuro-forhold.

Nye moler forventes at kunne etableres ved genanvendelse af materialer fra eksisterende anlæg, samt ved anvendelse af granit fra det nærliggende granit-værk. Opfyldningen indenfor de nye dækmoler påregnes gennemført primært med uforurenet byfyld, sekundært/alternativt med forurenede byfyld.

### **Umiddelbare udvidelsesmuligheder:**

Der vurderes umiddelbart at være følgende muligheder for en havneudvidelse og etablering af nye arealer:

### **A) Udvidelse mod vest**

Moler og molehoveder flyttes længere ud, og der skabes plads til arealudvidelser og nye kajanlæg indenfor den udvidede havn

### **B) Udvidelse mod syd**

Der vurderes at være mulighed for at udvide mod syd, med snetipnings-rampen som afgrænsning mod sydøst.

### **Eventuel ændring af indsejlingsforhold:**

Det kan eventuelt være hensigtsmæssigt at ændre indsejlingsforholdene med henblik på at reducere bølgeuroen i havnebassinet.

Her er der forskellige muligheder, der dog alle kræver en nærmere undersøgelse. Indsejlingskanalens længde og udformning, samt øvrige dimensioner for havnebassin mv., afhænger af havnens ønsker/forudsætninger vedr. skibsanløb, herunder hvor ofte det kan accepteres, at anløb ikke er muligt.

## **12. Historisk udvikling**

Det var tidligere mulighederne for at afsætte eller modtage varer af søvejen, der udgjorde grundlaget for at etablere et bysamfund. Efterhånden som skibene udviklede sig til en sådan størrelse, at de krævede faste anlæg til deres betjening, opstod den første infrastruktur: Havnene.

Havnestrukturen var dikteret af forekomsten af naturlige havnemuligheder og havnene havde gode udviklingsmuligheder, hvis det tilknyttede bysamfund havde opnået købstadsrettigheder.

Ordet "havn" fortøner sig tilbage til vikingetiden, hvor ordet anvendtes som den administrative underinddeling af herreder.

Herredsinddelingen var bl.a. grundlag for pligten til at bidrage til rigets forsvar til søs - den såkaldte ledding.

Af inddelingen der stor set har været uændret frem til vor tid, fremgår da også, at alle herreder havde vandadgang og en eller flere havne.

Udtrykket **Rønne Havn** møder vi første gang i 1378 i det privilegiebrev ærkebiskop Niels Jensen udstedte på Hammershus til de gildesbrødre, bl.a. skippere fra Graifswald, der havde stiftet et gilde i Rønne.

På det tidspunkt må det opfattes som en naturdannet havn indenfor revene.

Det er dog ikke udelukket, men endog sandsynligt, at der ved middelalderens Rønne fandtes en havnebro, et pæleværk ført ud fra stranden, til ind- og udskibning af varer.

Man skal dog frem til 1580 før der foreligger direkte oplysninger om havneværker, for da blev 50 egetræer fra Almindingen skænket af Frederik den II til forbedring af den gamle og stærk forfaldne udskibningsbro. (Forfaldet skyldes sandsynligvis, at Lybækkerne havde anlagt en havnebro i Sænebugt og derfor ikke havde interesse i at vedligeholde Rønne havnebro).

I 1625 omtales i provst Pedersens indberetning "at Rønne har en temmelig havn" hvor det må formodes, at udtrykket må pege på et virkeligt bassin eller i hvert fald en beskyttelsesmole, bag hvilke skibene kunne ligge fortøjet.

Den første nærmere beskrivelse af Rønne Havn blev tillige med en kortskitse forelagt i 1676 af orlogskaptajn Bagge Wandel, direktør for den nyoprettede navigationsskole i København.

Kommandør Løvenørn, havneinspektør, fremkom i 1779 med et forslag til havneudvidelse og havneinspektøren fremkom med følgende interessante erklæring: " Det er ofte og af adskillige, dels tænkt som en plan, dels bragt under forslag, at gøre en stor og meget udvidet havn ved Rønne, ved at udføre stendæmninger på det søndre og nordre rev, og således, for det meste at indeslutte det, som nu kun er Red, men ikke havn. Dette projekt, som vel er muligt, erklærer jeg, Løvenørn, efter min overbevisning så uhyre bekosteligt, at dets fordele ikke kunne komme i sammenligning dermed. "

Chr. Wolffsen, medlem af havnekommissionen, fremlagde en lidt ændret plan og dette forslag blev foretrukket, men arbejdet blev afbrudt af krigen og først genoptaget efter freden i Kiel i 1819, hvor man atter tog fat på havnens forbedring i den erkendelse:

**" AT EN GOD HAVN MÅ VÆRE DEN BEDSTE KILDE TIL BYENS VELSTAND "**

Efter inspektion af havne- og fyrinspektøren i 1837 lyder dennes erklæring: "at havnebassinet er meget for lille i forhold til det antal skibe, der er hjemmehørende i byen, hvorfor en udvidelse er uundgåeligt nødvendig."

I 1852 var det atter nødvendigt at udvide havnen:  
Projektet bestod af en ny vestmole (dampskibsmolen) og en sydmole gående fra land i øst - vest retning.  
Arbejdet stod på i 4 år og afsluttedes i 1 1857. På molehovedet oprettedes et fyr - "KONGEN" som det blev kaldt i folkemunde.  
(Som et kuriosum kan det oplyses, at der i en sten syd for havnen var anbragt ringe og bolte og at en sådan anordning på færøsk hedder en "KONGE" (Kongur). Denne sten kan udmærket have ligget, hvor sydenden af Dampskibskajen nu ligger og således have givet stedet det nu kendte navn – KONGEN).

Sydskajen blev anlagt i 1874 (Ingeniør H. Zahrtmann), nødvendiggjort af den stigende eksport af kaolin (Kaolinindustrielskabet og kaolinslemmeriet) samt et begrundet håb om at få eksportret fra Bornholms Kul- og Teglværker ved Hasle.

Derefter var der mange og lange forhandlinger om en storhavn ved Rønne og i 1897 stod anlægget af bølgebryderen på søndre rev færdigt.

Dampskibskajen - også kaldet Graven - stod færdig i 1913.

Sydhavnsanlægget anlagdes i perioden 1921 – 27.

Bølgebryder på Nordre rev trindelen påbegyndt i 1923 (planer lagt i 200 år.) og afsluttet i 1926

Ændring af dampskibskajens molehoved skete i 1928 – 29.

Udførelse af Vesthavnen, incl. projektering fandt sted i perioden 1964 - 68

Nye bølgebrydere blev færdige i 1989 (35 mill)

Kaj 31 - 32, den såkaldte "Krydstogtskaj" blev indviet af Hans Kongelige Højhed Prins Henrik i juni 1993.

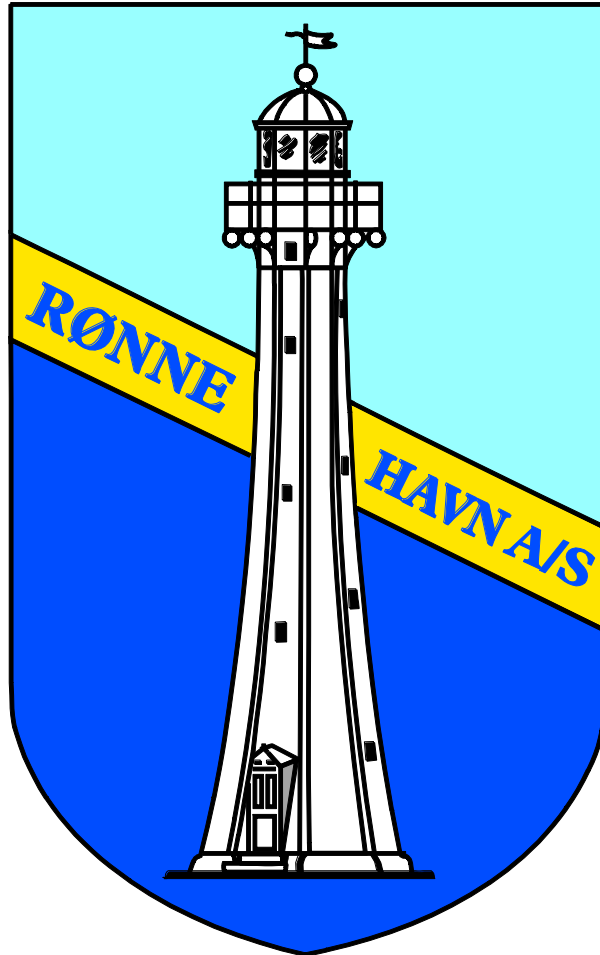
Havne har helt frem til vores dage haft væsentlig betydning for Danmarks infrastruktur. For eksempel har Københavns havn været anvendt som terminal for oceanskibe med omlastning til mindre skibe, der betjente de øvrige havne i Danmark. Helt frem til 1914 fandt således halvdelen af den samlede godsomsætning i landet sted i København. Blandt andet derfor har havnespørgsmål i Danmark påkaldt sig stor interesse fra kommunalpolitikkerne. Havnene var ryggraden i det landsdækkende transportsystem.

I slutningen af sidste og begyndelsen af dette århundrede overtog jernbanerne mere og mere denne rolle, der i dag stort set er overtaget af biltrafikken.

### 13. Havnekort







### **Rønne Havn A/S**

Munch Petersens Vej 2, P.O.Box 47, DK-3700 Rønne, tlf.: 56 95 06 78, fax: 56 95 06 31, mail: [roennehavn@roennehavn.dk](mailto:roennehavn@roennehavn.dk), web: [www.roennehavn.dk](http://www.roennehavn.dk) / [www.portofroenne.com](http://www.portofroenne.com)