



Baggrundsnotat om økonomien i udvidelsen af Aarhus Havn

26. januar 2023
Side 1 af 4

Dette notat bygger på notat fra Aarhus Havn om økonomistyring af 26. januar 2023 samt Aarhus Havns årsrapport 2021 samt foreløbigt resultat for 2022.

Økonomien bag havneudvidelsen har en høj kompleksitet. Den konkrete udformning og tidsplan fastlægges i takt med etaperne sættes i gang, anlægsudgifterne i projektet er behæftet med usikkerhed og der er usikkerhed om de fremtidige indtægter fra leje og salg af havneydelser mv. Endelig er detaljer omkring havnens priser og forretningsmodel også behæftet med en vis grad af fortrolighed af forretningsmæssige årsager.

BORGMESTERENS AFDELING

Økonomi
Aarhus Kommune

Dette notat forholder sig til to forhold:

- Hvorledes ser havnens likviditet ud hen over anlægsperioden.
- Hvor følsom er havnens økonomi for udsving i efterspørgslen efter havneydelser.

Budget og Planlægning

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Anlægsprojektet

Anlægsprojektet vedrørende havneudvidelsen indeholder en række elementer.

Udvidelsen kan deles i to etaper. I første etape etableres første del af molen og der sker opfyldning og belægning af areal til havnevirksomhed. I anden etape færdiggøres molen, der etableres kajer og kraner og der sker opfyldning og belægning mere areal. Man kan således stoppe udvidelsen rent økonomisk efter første etape, hvis der mod forventning ikke er den prognosticerede efterspørgsel efter mere areal eller hvis denne efterspørgsel forskubber sig ud i en senere tidsperiode.

Der er fire hovedkilder til finansiering af udvidelsen:

- Havnen finansierer anlægget via indtægter fra den eksisterende havn og fra indtægter fra Yderhavnen.
- EU-tilskud på 20% til etablering af moler. Der bliver ansøgt om yderligere i takt med den konkrete udbygning.
- Indtægter fra jord, der bruges til opfyldning.
- Havnens virksomheder finansierer efter særskilt aftale, hvis de beder havnen om at etablere belægning eller kraner, hvilket ligger ud over kerneydelelsen i havneudvidelsen.

I det videre regnes på selve kernen i Yderhavnen. Der ses altså bort fra udgifter til belægning og kraner. Hvis havnen skal etablere belægning for en lejer eller investere i kraner, så er der tale om en selvstændig investeringsbeslutning, der vil resultere i en særskilt ekstra leje, der vil kunne finansiere denne investering.

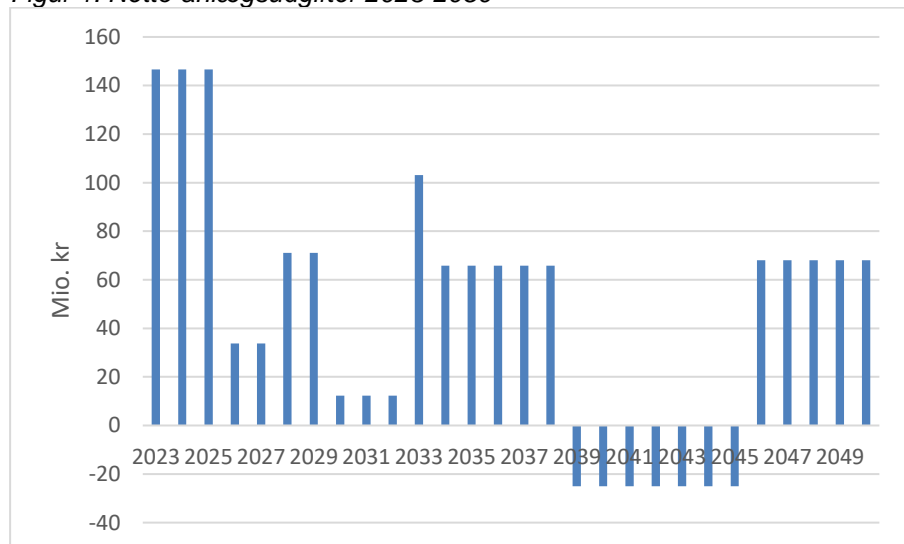


Nedenstående forholder sig altså til det investeringsmæssige udlæg der består i, at Aarhus Havn etablerer mole og opfyldning, for herefter at kunne tilbyde en havnevirksomhed en lejekontrakt med kort varsel. Altså med andre ord den forretningsmæssige risiko – i form af et økonomisk udlæg - Aarhus Havn løber ved at etablere Yderhavnen.

26. januar 2023
Side 2 af 4

I nedenstående figur ses udgifterne til etablering af yderhavnen – eksklusive belægning og kraner, men efter fradrag for indtægter fra EU samt sindtægter fra at modtage jord i forbindelse med jordopfyldning.

Figur 1. Netto-anlægsudgifter 2023-2050



I 2022 forventes Aarhus Havn at have et overskud (EBIT) på 96 mio. kr. Dette er efter afskrivninger af tidligere investeret på 76 mio. kr. Overskuddet er fremkommet på baggrund af en omsætning på 325 mio. kr. Overskudsgraden (EBI-ratioen) kan opgøres til 29,5%. Dette er et solidt resultat. Dette har dels sin baggrund i Aarhus Havns meget solide økonomi samt en række særlige forhold, der er forbundet med havnedrift.

Det er ikke formålet med havnene at skabe et overskud med havnen. Derfor kunne hele overskuddet før afskrivninger mv. allokere til finansiering af Yderhavnen. I den videre fremstilling regnes der alene med, at havnens overskud efter afskrivninger og vedligeholdelse bruges til finansiering af Yderhavnen. Den gamle havn holdes altså ved lige og det er alene nettooverskuddet fra den gamle havn, der bruges til finansiering af Yderhavnen.

I nedenstående beregning tages der ikke højde for de indtægter Yderhavnen i sig selv genererer. Der ses altså alene på havnens nuværende likviditet, indtægterne fra den løbende drift på 2022 -niveau samt indtægter fra EU-tilskud



og indtægter fra jordopfyldning. Endelig indgår der udgifter til Marselistunnelen på 350 mio. kr. i 2031.

26. januar 2023
Side 3 af 4

Figur 2. Fremskrivning af likviditet med finansiering af løbende vedligeholdelse af den eksisterende havn, finansiering af havneudvidelse og Marselistunnel



Det ses, at på intet tidspunkt kommer likviditeten under 0. Likviditeten bunder i 2025 på 261 mio. kr. og der sker også et dyk i 2031 i forbindelse med finansiering af Marselistunnelen.

Selv uden indregning af indtægter fra Yderhavnen fra 2030 og frem kan Yderhavnen altså finansieres af den løbende drift.

I beregningen sættes de årlige investeringer i nyanlæg lig med de 76 mio. kr. i afskrivninger. De faktiske udgifter til nyanlæg i de enkelte år vil naturligvis afvige herfra, men set over perioden skønnes at forudsætningen er realistisk.

Nedenfor ses på, om en afmatning af havnemarkedet vil kunne bringe havnens økonomi ud af kurs.

Nedenfor er det forudsat, at havnens overskud falder til hhv. 75% og 50% af 2022 niveauet. Sådanne fald anses for meget usandsynlige. Selv hvis fragtmængderne går tilbage, så vil havnen jo kunne tilpasse sine omkostninger og dermed forsøge at fastholde EBIT på trods af en vigende omsætning. En væsentlig del af omsætningen er delvis uafhængig af fragtmængderne idet de stammer fra lejeindtægter fra grunde og bygninger, som lejeren har investeret betydelige beløb i og dermed har incitament til fortsat at betale lejen.



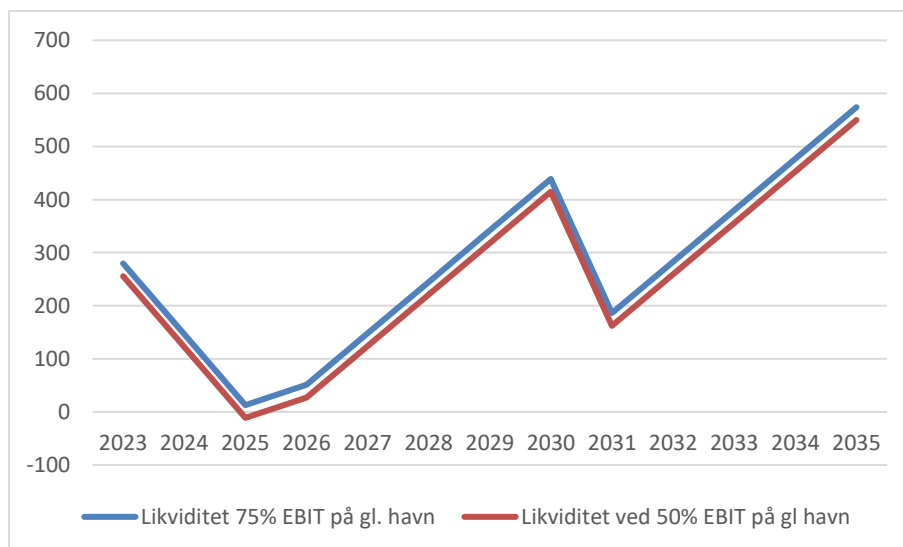
Hvis fragtmængderne falder, slår det ikke direkte igennem på omsætningen på grund af de omsætningsgarantier, der indgår i lejeaftalerne.

26. januar 2023
Side 4 af 4

Ydermere erindres, at en række faktorer såsom grøn omstilling, mangel på chauffører og klimakrav og den fortsatte tendens til mere brug af containertransport snarest trækker i retning af mere skibstransport end mindre skibstransport.

Såfremt efterspørgslen efter havneudvidelser viger, så vil man ikke fortsætte med anden etape af havneudvidelsen. Nedenfor ses likviditetsudviklingen, hvis havneudvidelsen stopper efter første etape og EBIT sættes til hhv. 50% og 75% af 2022-niveauet.

Figur 3: Stresstest – EBIT falder til 75% hhv. 50% af 2022 niveau og havneudvidelsen stoppes efter første etape.



Det ses, at ved 75% EBIT holder havnens likviditet sig positiv igennem hele perioden. Med 50% EBIT kommer likviditeten under nul i 2025 – sidste år med etablering af molens første etape.

I begge tilfælde ses altså en solid økonomi – selv under antagelse af betydelig nedgang i havnens overskud.

Herudover kommer jo så det bidrag til havnens overskud, som Yderhavnen selv vil generere.

Man skal endvidere erindre, at havnens egenkapital er betydelig og at havneudvidelsen jo i sig selv er en investering i at forøge havnens aktiver. Havnen har således en høj soliditet og ville let kunne låne betydelige beløb, hvis dette var nødvendigt.