



Besvarelse fra BA og MTM af 10-dages forespørgsel vedr. økonomi i en eventuel havneudvidelse

16. januar 2023
Side 1 af 6

Spørgsmål i forbindelse med økonomien i en eventuel havneudvidelse.

Metin Aydın Lindved, Radikale Venstre, Jakob Søgaard Clausen, Uden for parti, Henrik Arens, Nye Borgerlige og Thure Hastrup, Enhedslisten de Rød-Grønne har stillet nedenstående spørgsmål til besvarelse hos Borgmesterens Afdeling og Magistraten for Teknik og Miljø.

Borgmesterens Afdeling
Sekretariat, Erhverv og Kommunikation
Aarhus Kommune

Alle spørgsmål relaterer sig til forslaget til lokalplan 1163 og vedrører anlæg af ydermole samt etape 1, da man kan undlade at igangsætte etape 2, hvis økonomien ikke holder.

Erhverv og Bæredygtig udvikling
Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Direkte telefon: 23 32 94 27

Direkte e-mail:
mavj@aarhus.dk

Sag: EMN-2023-000649
Sagsbehandler:
Maria Fønss Vestergaard

A) Omkostninger til byggeri af en eventuel ydermole og etape 1 i lokalplan 1163:

- 1) *Hvordan og af hvem blev det første budget lavet og hvad lød det på?*
- 2) *Hvad er nyeste budget for ydermolen?*
- 3) *Hvad er nyeste budget for etape 1?*
- 4) *Inkluderer budgettet også nye kraner eller andet udstyr? I så fald hvilke og til hvilken pris?*

B) Finansiering af byggeriet af en eventuel ydermole og etape 1 i lokalplan 1163:

- 1) *Hvordan vil havnen finansiere udvidelsen?*
- 2) *Hvor meget vil blive selvfinansieret?*
- 3) *Hvor meget vil blive lånt og fra hvem?*
- 4) *Hvilke rentesatser forventer man at skulle betale?*
- 5) *Over hvor mange år skal lån tilbagebetales?*
- 6) *Stiller kommunen garanti for lånene?*
- 7) *Forventes driftsstart af etape 1 fortsat at være i 2037?*

Borgmesterens Afdeling har bedt Aarhus Havn besvare de stillede spørgsmål. Med afsæt i svarene fra Aarhus Havn kan oplyses følgende:

Generelle økonomiske principper

Aarhus Havns økonomiske principper er fastlagt i Havneloven og EU havnedirektivet. Samlet styres efter, at indtægter dækker udgifterne. Det betyder, at afkast af den investerede kapital (ROIC) holdes tæt på nul. Her kan derfor ikke sammenlignes med et selskab, hvor ROIC principielt holdes så højt som muligt.

Aarhus Havn finansieres fuldt ud af brugerne gennem betaling for infrastruktur, lejebetalinger og brug af services. Enhver investering bygger på en businesscase med udgangspunkt i forventede indtægter fra infrastruktur, leje og



16. januar 2023
Side 2 af 6

services. Disse indtægter følger markedet og udviklingen i anlægspriser i takt med inflationen.

Etablering af nyanlæg sker i dialog med brugeren og udvikles løbende i takt med etableringen. Når ideen skabes, laves overslag på skitseniveau. Dette baseres på generelle og grove overslag over mængder, enhedspriser og usikkerhed. Dette sammenholdes med de potentielle indtægter, således der er sammenhæng mellem indtægter og udgifter over tid.

I løbet af planlægningsperioden og inden igangsætning af anlægsprojektet er der dialog med brugeren og projektet detailprojekteres. Her bliver der større sikkerhed om mængder, og enhedspriser markedstjekkes. Usikkerheden vurderes også.

Ved selve udbuddet opnås sikkerhed for enhedspriserne inden projektet sættes i gang. Ved igangsætning udestår således alene den usikkerhed, der er i forhold til uforudsete udgifter og ændringer i mængder.

Anlægsoverslag udarbejdes således i flere faser af Aarhus Havn med basis i havnens erfaringer, opdateret med en aktuel markedsvurdering og indregning af usikkerhed. I Yderhavnen er udover normal usikkerhed indlagt et risikotillæg, som følge af den aktuelle stigning på energi.

Indenfor de senere år er gennemført to større anlægsprojekter (Færgeterminalen og Omniterminalen) der både teknisk og økonomisk ligner Yderhavnen. Begge projekter er gennemført til tiden, kvaliteten og prisen.

Yderhavnen indgår sammen med den eksisterende havn og det økonomisk samlede grundlag. Dvs. Yderhavnen er ikke et uafhængigt anlæg, som isoleret skal hænge sammen. F.eks. er det helt sædvanligt at der i de første år er udgifter til anlæg og indtægterne først kommer efterfølgende. Derfor er der brug for en mellemfinansiering, der enten kan komme fra tilskud (EU), driftsoverskud eller ekstern lånefinansiering.

Aarhus Havns økonomiske udgangspunkt er solidt med:

- Årlige driftsoverskud på over 160 mio. kr.
- En egenkapital på 2,1 mia. kr. og havneanlæg for 2,5 mia. kr.
- Likvider på 0,4 mia. kr. og gæld på 0,1 mia. kr.

Ad A 1) Hvordan og af hvem blev det første budget lavet og hvad lød det på?

Det første budget i 2016 blev lavet af Aarhus Havn på basis af erfaringer med tilsvarende projekter og på skitseniveau. Budget indeholdt både overslag over indtægter og udgifter. Projektet var på det tidspunkt anderledes end i dag – men sammenlignet med dagens projekt lød anlægsoverslaget på 1,6 mia. kr.

Ad A 2) Hvad er nyeste budget for Ydermolen?



Indgår i nedenstående besvarelse af A 4.

16. januar 2023
Side 3 af 6

Ad A 3) Hvad er nyeste budget for etape 1?

Indgår i nedenstående besvarelse af A 4.

Ad A 4) Inkluderer budget også nye kraner og udstyr? I så fald hvilke og til hvilken pris?

Etableringen sker i etaper, som besluttet igangsættes hver for sig. Forud for hver etape vil der blive taget stilling til grundlag og finansiering således at udformning tilpasses den konkrete efterspørgsel og den økonomiske risiko begrænses. I takt med igangsætning vil den økonomiske sikkerhed være øget med omsætning fra den eksisterende havn og de etaper i Yderhavnen, der løbende er taget i brug.

Etaperne er ikke helt uafhængige – f.eks. indgår jernbanen både i etape 1 og 2.

Pt. ser en mulig etapeopdeling således ud:

| Etape | Anlægs- overslag mio. kr. | Heraf risiko mio. kr. | Mulig finansie- ring Drift / Lejerne / jord mio. Kr. | Mulig fi- nansie- ring Tilskud mio. kr. |
|---|--|--------------------------------------|---|--|
| Mole etape 1 – år 0 - 2 | 550 | 50 | Drift 440 | 20% EU = 110 |
| Mole etape 2 – år 5-10 | 280 | 25 | Drift 224 | 20% EU = 56 |
| Containerkaj – år 10-15 | 420 | 40 | Drift | |
| Evt. Container- kraner – år 10 - 15 | 550 | 50 | Lejerne | |
| Uddybning i bassin - år 10- 15 | 125 | 15 | Drift | |
| Klargøring areal – etape 1 | 235 | 20 | Drift | |
| Evt. belægning | 140 | 15 | Lejerne | |
| Ro-ro kaj – år 25 | 90 | 10 | Drift | |
| Klargøring areal – etape 2 – år 25 | 250 | 25 | Drift | |
| Evt. belægning – år 25 | 200 | 20 | Lejerne | |
| Indtægt fra jordfyld | | | 500 | |
| Total | 2.840 | 270 | Lejerne 890 | EU 166 |



16. januar 2023
Side 4 af 6

| | | | | |
|---|--------------|------------|--|---------------|
| | | | Jordindtægt 500 Drift 1.284 | |
| Total – uden belægning og kraner | 1.950 | 185 | Jordindtægt 500 Drift 1.284 | EU 166 |

Ovenstående anlægsoverslag er udarbejdet af Aarhus Havn ultimo 2022. Anlægsoverslag er i 2022 priser. Totaludgiften i 2016 på 1,6 mia. kr. og 2,84 mia. kr. i 2022 er sammenlignelige i den forstand, at projektet er det samme. Den forøgede totaludgift skyldes dels prisstigninger, dels at der er ændret i projektet undervejs. Af forsigtighedshensyn er belægning for ca. 500 mio. kr. indlagt i budgettet for 2022, mens belægning i budgettet fra 2016 var forudsat udarbejdet af lejeren. Tilsvarende var indtægten i 2016 lavere, fordi lejen var fastsat uden belægning. Der er således taget højde for sammenhæng mellem udgifter til anlæg og indtægter.

Omfanget af de enkelte delelementer er ikke endeligt fastlagt. Det er f.eks. ikke besluttet om havnen skal lave belægning og containerkraner, eller det er den enkelte lejer. Det er op til forhandling med kunderne.

Som konsekvens af de store stigninger på energi er indregnet "Risiko" som er et brændstoffillæg. I selve anlægsoverslaget ligger almindelige og sædvanlige beløb til uforudsigelige omkostninger og risici. Hvis brændstof falder, bliver beløb til "Risiko" lavere, og omvendt ved yderligere prisstigninger.

Finansiering sker gennem brugerbetaling af infrastrukturafgifter og leje – dels det, der allerede er opsparet og dels det, der opspares via driften de enkelte år. Med likvider d.d. på 400 mio. kr. mangler gennemsnitligt årligt fra drift ca. 35 mio. kr. ud af de årlige overskud på ca. 160 mio. kr. over 25 år. Hvis der opstår år, hvor opsparing ikke rækker, vil der skulle optages lån. Med havnens soliditet er der en betydelig lånekapacitet.

Ad B 1) Hvordan vil havnen finansiere udvidelsen?

Udvidelsen finansieres gennem brugerbetaling – infrastrukturafgift, lejeindtægt eller ejerskab (kraner, belægning etc.) samt evt. EU-tilskud.

Hvis der i en periode ikke er tilstrækkelig likviditet fra opsparing og de årlige driftsoverskud optages lån på markedsvilkår.

Ad B 2) Hvor meget vil blive selvfinansieret?

Hele anlægsudgiften bliver på sigt selvfinansieret fra brugerne.

Ad B 3) Hvor meget vil blive lånt og fra hvem?

Lånebehov fastlægges af Aarhus Havn samlet for havnen og afhænger derfor af havnens samlede økonomi.



Det er Aarhus Havn, som optager lån og dermed bærer ansvar for betaling af renter og afdrag.

Lånoptagelse sker efter udbud og på markedsvilkår. Der kan derfor ikke oplyses specifikt, hvem långiver bliver.

Udover sædvanlige danske finansieringsmuligheder er der international interesse fra f.eks. Den Nordiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsbank.

16. januar 2023
Side 5 af 6

Ad B 4) Hvilke rentesatser forventer man at skulle betale?

Der forventes en markedsbestemt rentesats, som fastsættes på lånetidspunktet.

Rentesatsen består af omkostningen for långiver til at skaffe pengene plus en marginal. Både omkostning for långiver og marginal ligger erfaringsmæssigt i den lave ende af spændet i markedet. I forbindelse med finansiering af bugserbåd og mobilkran blev den 10-årige faste rente fastsat under 0,5%. Rentesatsen i dag må dog forventes at være højere, grundet den generelle rentestigning.

Ad B 5) Over hvor mange år skal lån tilbagebetales?

Løbetid fastlægges efter markedsvurdering på lånetidspunkt og likviditetsbehov. Der vil kunne optages lån med løbetid op til 25 år.

Ad B 6) Stiller kommunen garanti for lånene?

I forbindelse med optagelse af lån indgår markedsvurdering af behov for garanti eller pant.

Ved finansiering af mobilkran og bugserbåd er mobilkran og bugserbåd stillet som pant. Dvs. der er ingen garantistiller.

Ved seneste lånoptagelse i 1999 var der ingen særskilt garanti for halvdelen af lånet og privat garantistiller for den anden halvdel.

Det forventes ikke behov for, at kommunen skal stille garanti.

Ad B 7) Forventes driftsstart af etape 1 stadig af være 2037?

Etape 1 tages i drift i takt med, at opfyldning af arealerne gør det muligt. Det vil være muligt at tage de første m² i brug 2030. Skibsanløb vil ske i den eksisterende havn.

Omkring 2034/2035 vil første del af containerkajen med containerkraner kunne tages i brug.

I 2037 forventes fortsat at hele containerkajen med containerkraner vil være klar til brug.



Udbygningstakten er fastlagt efter skøn over tilførsel af overskudjord. Der vil kunne ske en hurtigere ibrugtagning, hvis der tilføres andre opfyldningsmaterialer.

16. januar 2023
Side 6 af 6

Borgmester
Jacob Bundsgaard /

Stadsdirektør
Martin Østergaard Christensen

Rådmand
Nicolaj Bang /

Direktør
Henrik Seiding