

Kortlægning og analyse af offentligt ejede danske erhvervshavne



Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

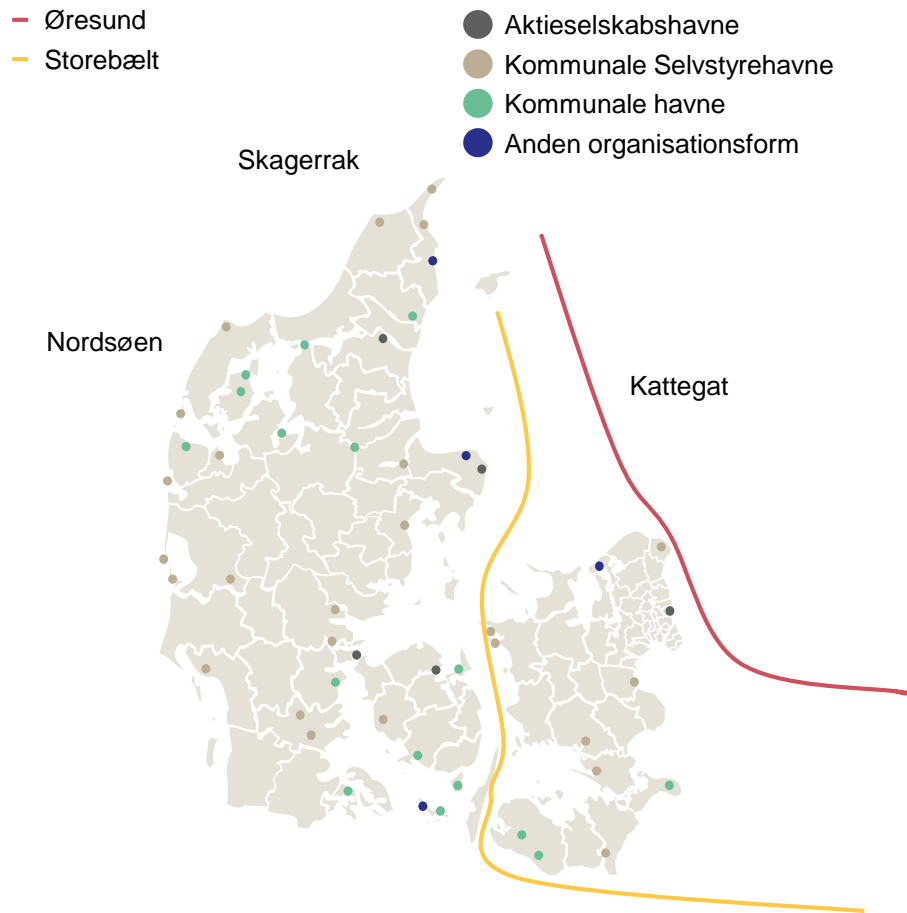
4.0 Appendiks

Resumé af introduktion til danske havne

- Analysen omhandler alene de danske havne og ikke havnesektoren. Dvs. at private virksomheder, herunder havnevirksomhederne og de maritime virksomheder, ikke er blevet interviewet i forbindelse med analysen, og deres vilkår ikke analyseret
- Danmark har over 7.000 km kystlinje, hvilket gør havne til en kritisk del af den nationale transportinfrastruktur, lokale økonomier og lokalsamfund
- Der er 130 havne i Danmark, af hvilke de 33 inkluderet i rapporten dækker over 50% af godsmængden i danske havne
- Den samlede omsætning for de største erhvervshavne er steget de sidste år, mens godsmængden er faldet
- Kernetilstandene af en havn udgøres af dens infrastruktur, de services der udbydes på havnen, og de relevante aktører på området
- Havnenes rammevilkår er defineret af 10+ forskellige lovgivningsområder
- Havneloven har ændret sig markant siden den blev indført og udgør den centrale regulering af danske havne
- Der er i alt 5 forskellige ejerskabsstrukturer, hvoraf de 3 involverer helt eller delvist kommunalt ejerskab. Den største forskel mellem de forskellige ejerskabsstrukturer er deres styringsmæssige karakteristika, deres adgang til offentligt garanterede lån samt deres forretningsmæssige vilkår
- Danmarks nabolande har overordnet ikke oplevet samme tilbagegang i godsmængden som Danmark, men der er stor variation fra land til land

Danmark har over 7.000 km kystlinje, hvilket gør havne til en kritisk del af den nationale transportinfrastruktur, lokale økonomier og lokalsamfund

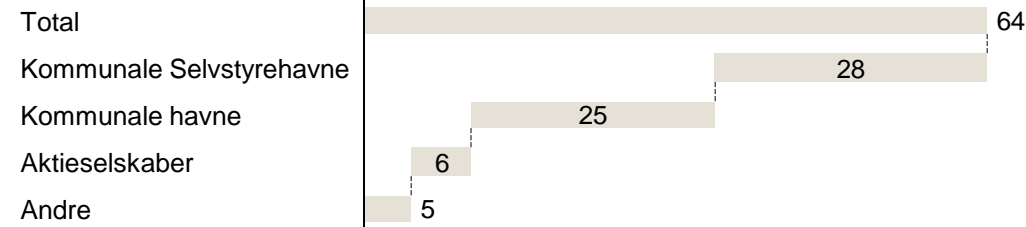
Indledende overblik over danske havne



Fakta om danske havne

- Danmark har mere end 7.000 km kystlinje, hvor i alt 130¹ havne ligger jævnt spredt ud over de lange strækninger. Dette har medført, at havne er en stor del af den danske økonomi, såvel som en vigtig faktor i byudviklingen af mange kystbyer
- De fleste af disse havne har dog ingen godsomsætning. Omsætningen koncentrerer sig primært i de 20 største havne
- Havne langs østkysten er kendetegnet ved dybere vanddybde og ved at være nær tætbefolkede områder. Havne langs vestkysten er generelt kendetegnet ved at lavere vanddybde samt ved at være placeret i mindre befolkede områder
- På den østlige side er der ruter gennem Kattegat:
 - Storebælt ligger imellem Sjælland og Fyn, og blev navigeret af 7.566 skibe i 2014 (omkring 50% var fragtskibe, mens 47% var tankere)
 - Øresund ligger imellem Sjælland og Sverige og blev navigeret af 10.675 skibe i 2014 (omkring 75% var fragtskibe, mens 23% var tankere)
- Danske havne er primært ejet af kommunerne. Den mest almindelige organisationsform for havnene i denne analyse er den Kommunale Selvstyrehavn
- Der eksisterer ikke en alment accepteret definition af begrebet erhvervshavn², men disse er før blevet beskrevet som er en væsentlig faktor for gennemførelse af godstransporter til og fra Danmark, hvor søtransport er inkluderet³

Forskellige organisationsformer blandt medlemmer af interesseorganisationen Danske Havne



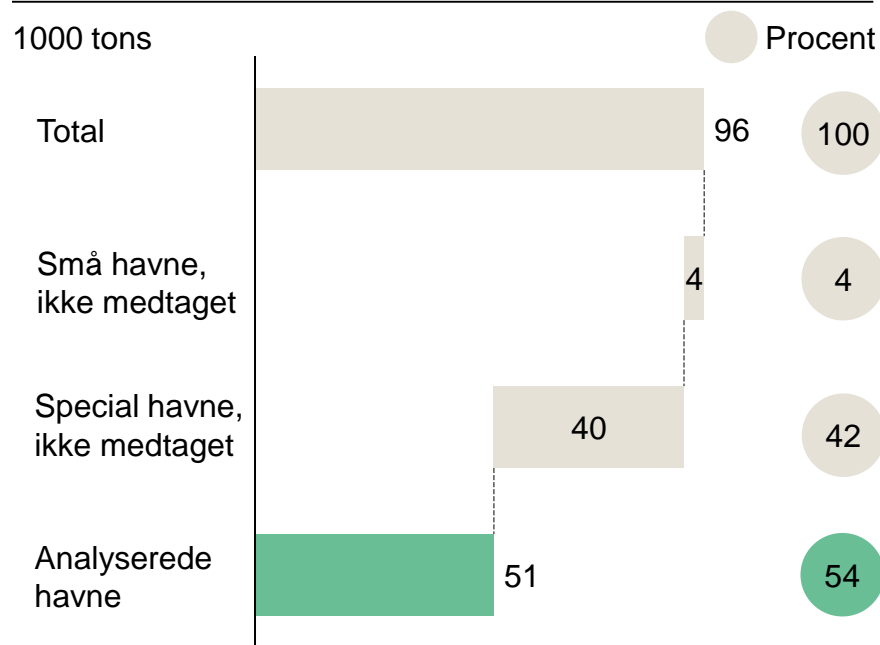
Noter: De danske kommuner kan eje havnene gennem 3 forskellige organisatoriske strukturer, der reguleres af havneloven; 1) Baseret på tal fra Danmarks Statistik; 2) Søfartsstyrelsen 2012; 3) Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen, 2005

Kilde: DanskeHavne.dk; Maritime Authority Danmark; Transport-, Bygnings og Boligministeriet

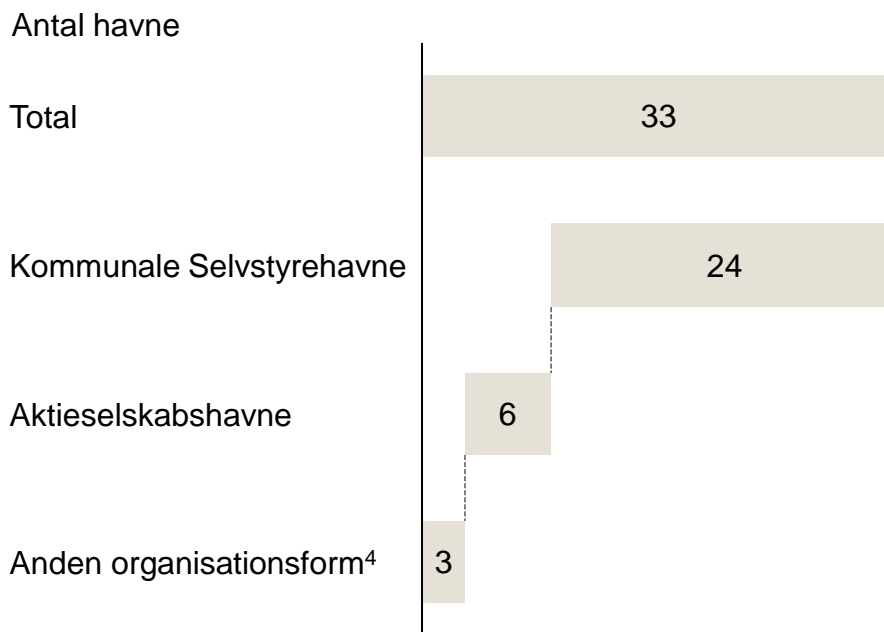
Der er 130 havne i Danmark, af hvilke de 33 inkluderet i rapporten dækker over 50% af godsmængden i danske havne

- Analysen omhandler alene de danske havne og ikke havnesektoren. Dvs. at fx private virksomheder, herunder havnevirksomhederne, ikke indgår i analysen
- 33 havne er udvalgt på baggrund af tilgængelig data. Havnene dækker forskellige organisationsformer, størrelser, geografi og primære forretningsområder. De 33 havne dækker 92% af godsmængden, hvis specialhavne ikke medtages
- Specialhavne er havne, der falder udenfor analysens sigte inkluderer fx CMP¹ og private havne, der ofte er målrettet energi import og produktion²

Figur 1: Total godsmængde i danske havne i 2016



Figur 2: Fordeling af organisationsformen af de inkluderede havne i 2016³



Noter: 1) CMP falder uden for rapportens sigte grundet grænseoverskridende samarbejder og særlovgivning målrettet havnen; 2) private havne som fx Aalborg Portland Havn, Statoil-Havnen og Studstrupværkets Havn falder uden for rapportens sigte, da disse opererer under andre betingelser og ofte er knyttet til specifikke formål, som fx er tilfældet for Studstrupværkets Havn der specifikt betjener Studstrupværket; 3) Inkluderer data fra 33 havne, se appendiks for detaljer; 4) havne med anden organisationsform tæller Hundested (privat havn), Strandby (privat havn) og Lolland Havne (Nakskov og Rødby, organiseret som kommunal havn)

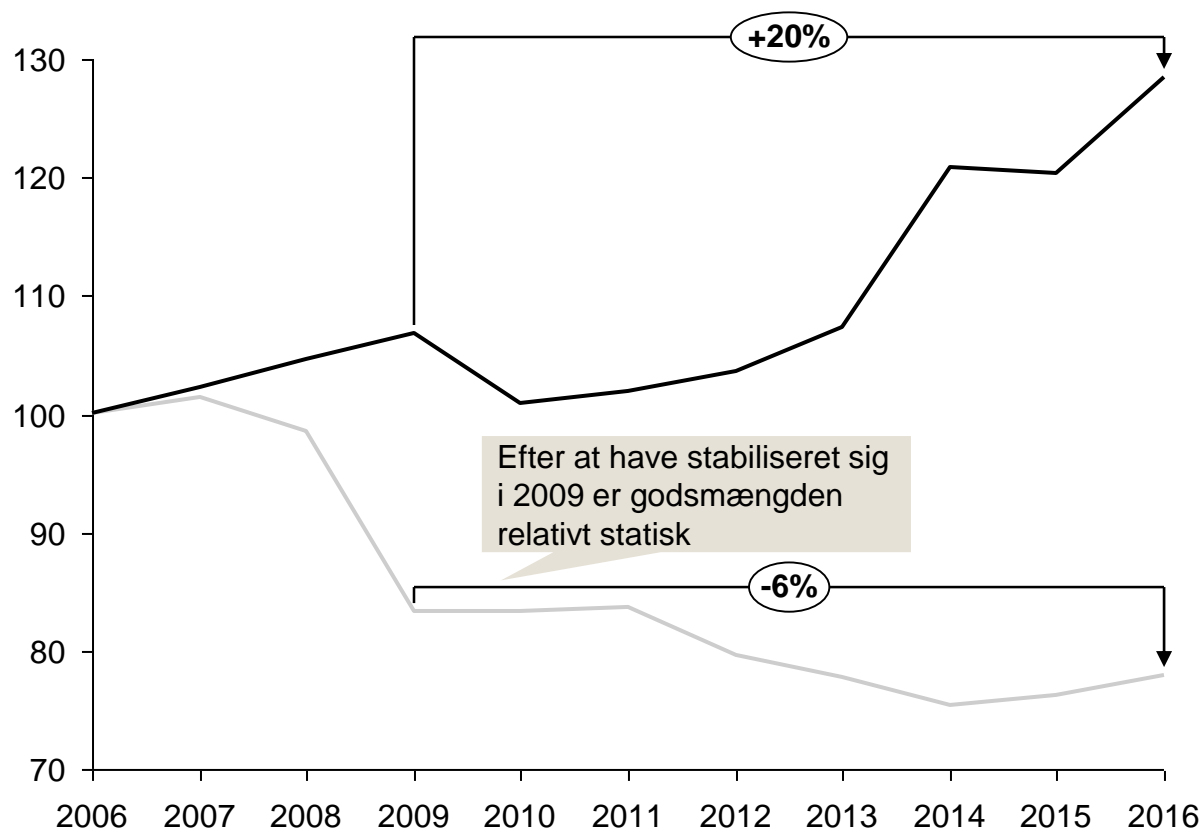
Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne, Danmarks Statistik, Team analyse

Den samlede omsætning for de største erhvervshavne er steget de sidste år, mens godsmængden er faldet

Figur 3: Udvikling af godsmængde og omsætning fra 2006 til 2016 (21 havne¹)

Indeks, 2006 = 100

— Godsmængde, i alt, 2006-2016 (1.000 tons)
— Omsætning (kr.)²



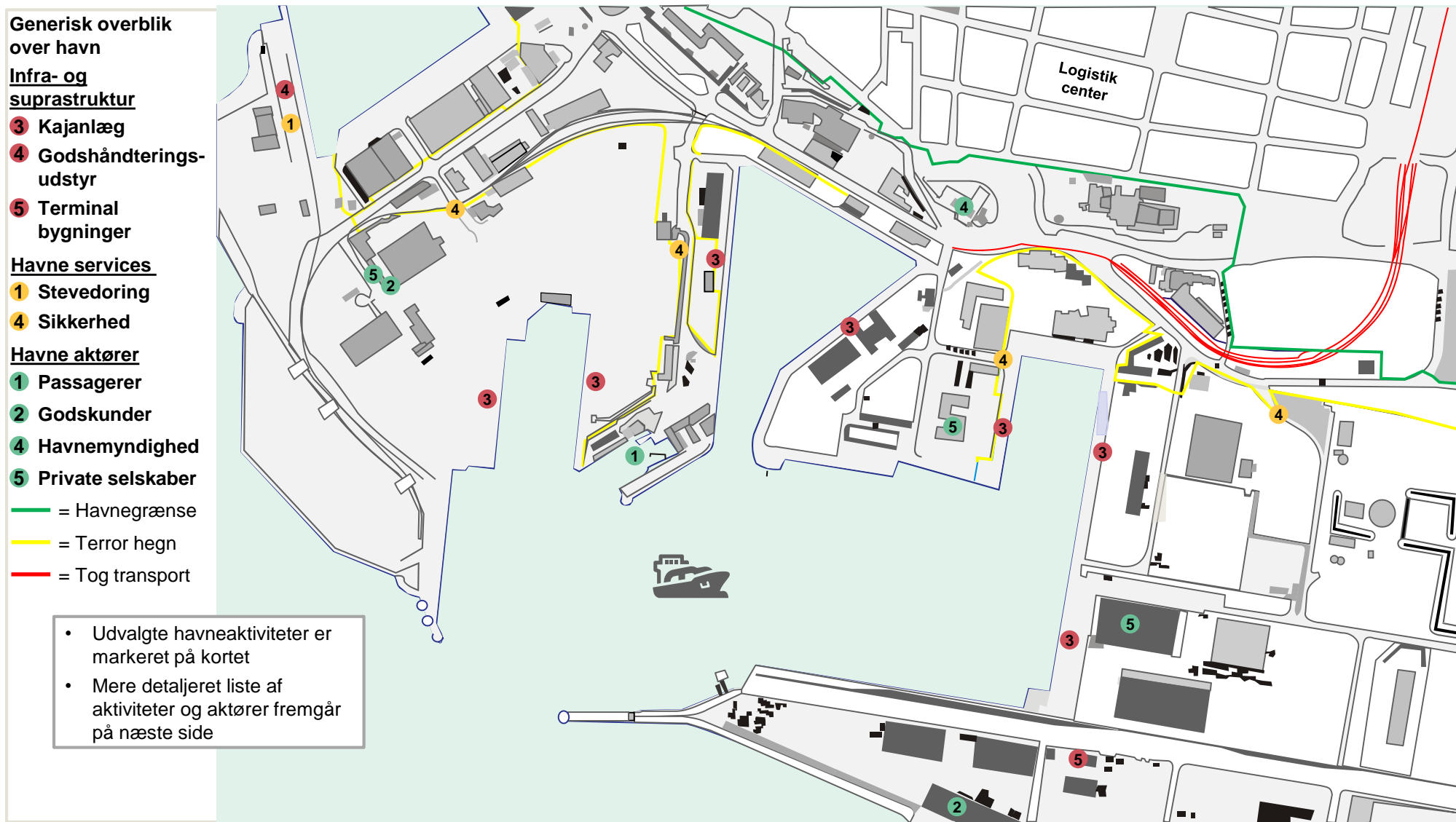
Udvikling 2009-2016

- Erhvervshavnenes totale omsætning er steget de sidste 7 år på trods af faldende godsmængder
- Fra 2009 til 2016 er den samlede mængde gods for de danske havne faldet med ca. 6 procent
- I samme periode har der været en stigning på 20 procent for den samlede omsætning
- Udviklingen kan tilskrives to faktorer
 - Over de sidste 20 år har havnene diversificeret deres aktiviteter og skabt øgede indtægter i øvrige forretningsområder, hvilket har reduceret deres afhængighed af udviklingen i godsmængden
 - Godsomsætning pr. ton er steget grundet lettere godstyper som fx vindmøllekomponenter

Noter: 1) Se appendiks for detaljer om inkluderede havne; 2) En del af stigningen kan henføres til det valgte basisår, 2009, der er særligt lavt pga. finanskrisen

Kilde: Danmarks Statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne

Udvalgt infrastruktur, havneservices og havneaktører vises herunder i et generisk overblik over en havn



Kilde: Danske Havne; Ekspertinterviews; Team analyse

Seks primære områder spiller nøgleroller for driften af en havn

Infra- og suprastruktur	Beskrivelse
1 Kajanlæg	Et område af en kaj, hvor et fartøj kan fortøjres
2 Bølgebrydere	En off-shore konstruktion, der skal bryde bølger og beskytte kysten
3 Kajafsnit	Områder/strukturer på havnen, hvor skibene dækker. En kaj kan have flere kajer
4 Godshåndteringsudstyr	Infrastruktur som kraner, pumper og andet, der anvendes til lastning og losning
5 Terminal bygninger	Bygninger der anvendes til håndtering af passagerer og gods
6 Lagerfaciliteter	Områder på havnen, hvor gods oplagres før eller efter transport
7 Vanddybde	Vanddybde er en vigtig faktor for en havn, da det afgør, hvor store skibe, der kan sejle ind i havnen

Havneservices	Beskrivelse
1 Stevedoring	Losning og lasting af gods på havnen
2 Lodsning	En service, der udbydes af en lods med særligt kendskab til lokale farvande, hvilket giver mulighed for rådgivning ved fx indsejling til havne
3 Bugsering	En service, der udbydes af slæbebåde, som trækker de skibe, der ikke er i stand til at bevæge sig selv
4 Sikkerhed	En service, der giver sikkerhed på havnens område, fx terrorsikring
5 Vedligehold og reparation af skibe	Reparation, vedligehold og evt. ophugning af skibe, off-shore installationer eller lign.

Havnebrugere	Beskrivelse
1 Private fartøjer	Private fartøjer, der er store nok til at anvende en havn frem for en mindre marina
2 Krydstogtskibe	Passagerskib, der primært fragter feriepassagerer
3 Færger	Tilbyder transport mellem havne for både passagerer og gods
4 Rederier	Selskab, der ejer skibe og beskæftiger sig med skibstransport i erhvervsmæssig sammenhæng

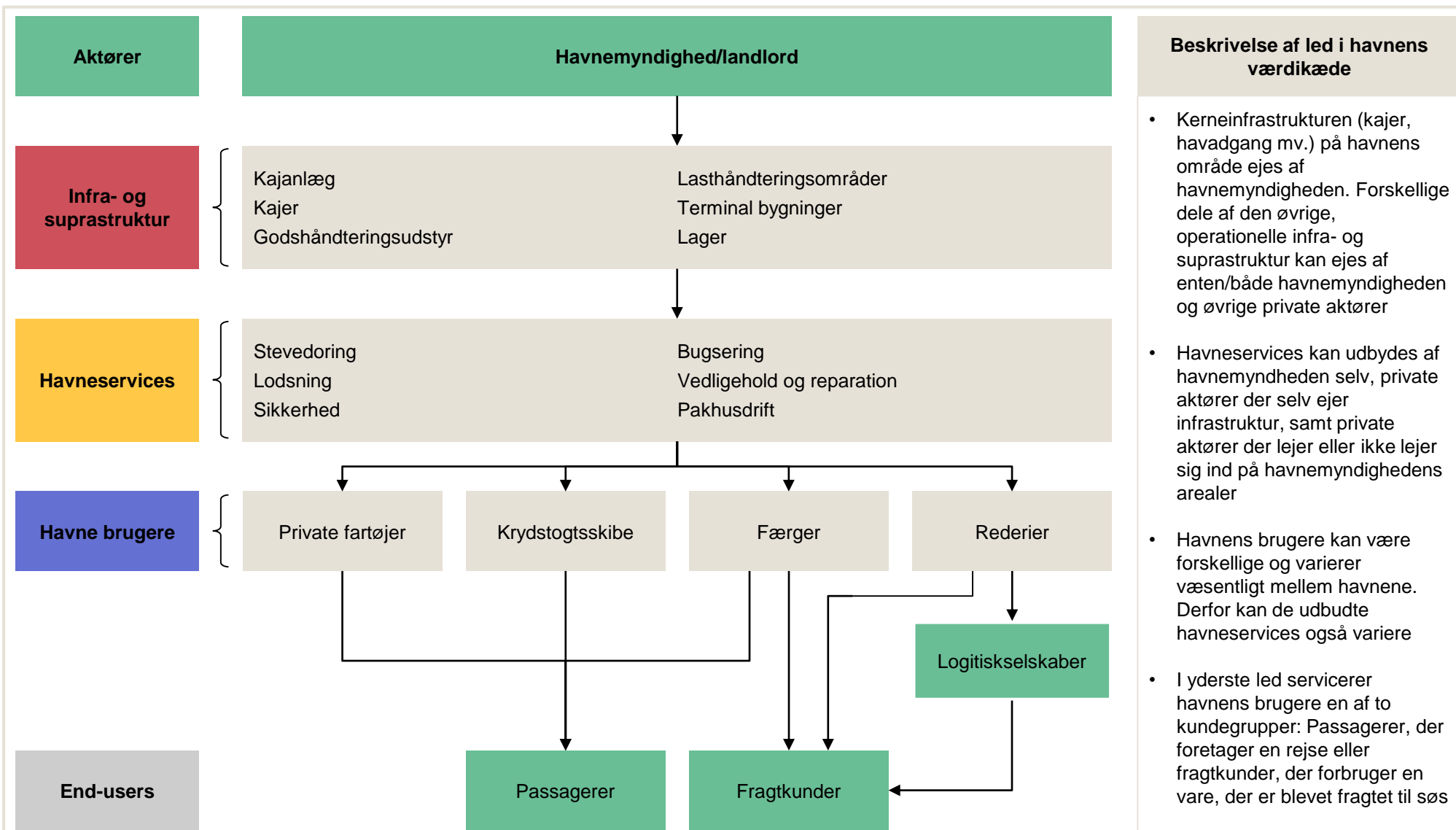
Havne aktører	Beskrivelse
1 Passagerer	Kunder, der foretager en rejse, typisk ved hjælp af færge
2 Godskunder	Kunder, der forbruger en vare, der er blevet fragtet til søs
3 Logitisksselskaber	Selskaber, der har specialiseret sig i at arrangere shipping services for deres kunder ved at fungere som mellemlid mellem havn, havnemyndighed og øvrige services
4 Havnemyndighed	Ansvarlig for planlægning, tilladelser, koordinering og kontrol med de services der udbydes på havnen. Havnemyndigheden kan også selv udbyde øvrige services alt efter havnetype, regulering mv.
5 Private selskaber	Private selskaber, der lejer arealer på havnen og udbyder services i form af stevedoring, bugsering eller lign.

Skibstyper	Beskrivelse
1 Fragtskibe	Skibe designet til transport af gods, fx containere eller tørlast såsom sand, træpiller, mv.
2 RoRo	Roll-on roll-off skibe designet til hurtig af- og påkørsel af køretøjer på hjul
3 Tankere	Skibe, der transporterer flydende bulk, f.eks. råolie
4 Passagerskibe	Skibstyper designet til transport af passagerer, f.eks. færger
5 Fartøjer til fiskeri	Skibe designet til fangst af fisk, f.eks. fiskekuttere, trawlere eller lign.

Havnefaciliteter	Beskrivelse
1 Produktionshaller	Havne tilbyder arealer og i et vist omfang faciliteter, der muliggør private virksomheders fremstilling og forarbejdning af de varer, der modtages i havnene. Mange havne har lokale klynger af industriel produktion, der er udviklet omkring lokale og geografiske styrkepositioner
2 Kontorfaciliteter	Havne har typisk områder, hvor der udlejes kontorlokaler til bredere udsnit af lokalt havnerelateret erhverv
3 Fritid og restaurant	Havne kan tilbyde områder, hvor restauranter og butikker placeres til brug for private kunder i havneområdet
4 Faciliteter til tung- og off-shore industri	Havne kan tilbyde plads og faciliteter til produktion, anlæggelse og lagring af infrastruktur til fx off-shore industrien

Note: Ovenstående er ikke en udtømmende liste af infra- og suprastruktur, havneservices mv.
 Kilde: OECD report 2011 – Competition in Ports and Port Services; Ekspertinterviews; Team analyse
 STRUENSEE & CO.

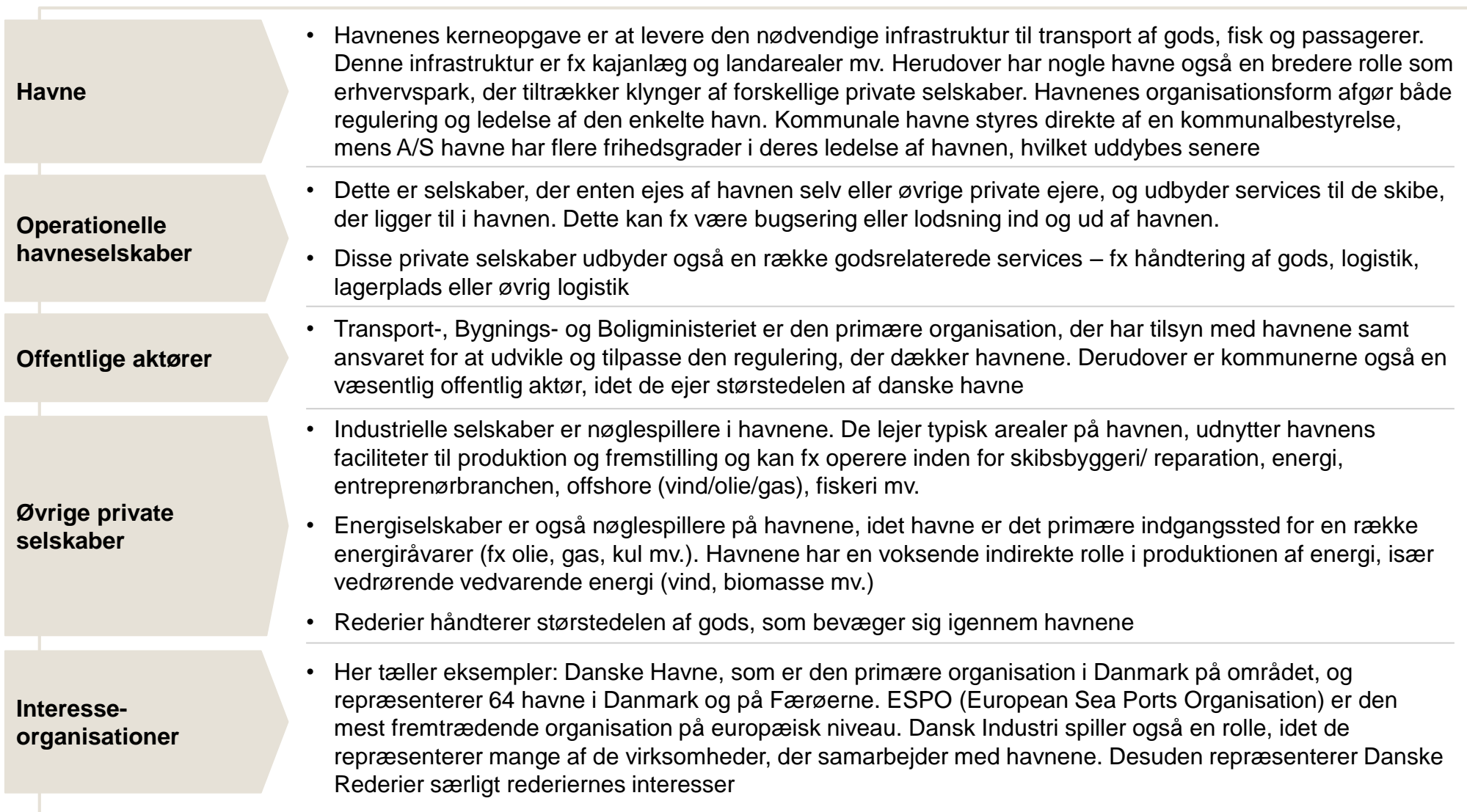
Havnens værdikæde har 3 væsentlige led mellem havnemyndigheden og slutbrugerne – Infrastruktur, havneservices og havnebrugere



Note: Ovenstående er ikke en udtømmende liste af infra- og suprastruktur, havneservices mv.

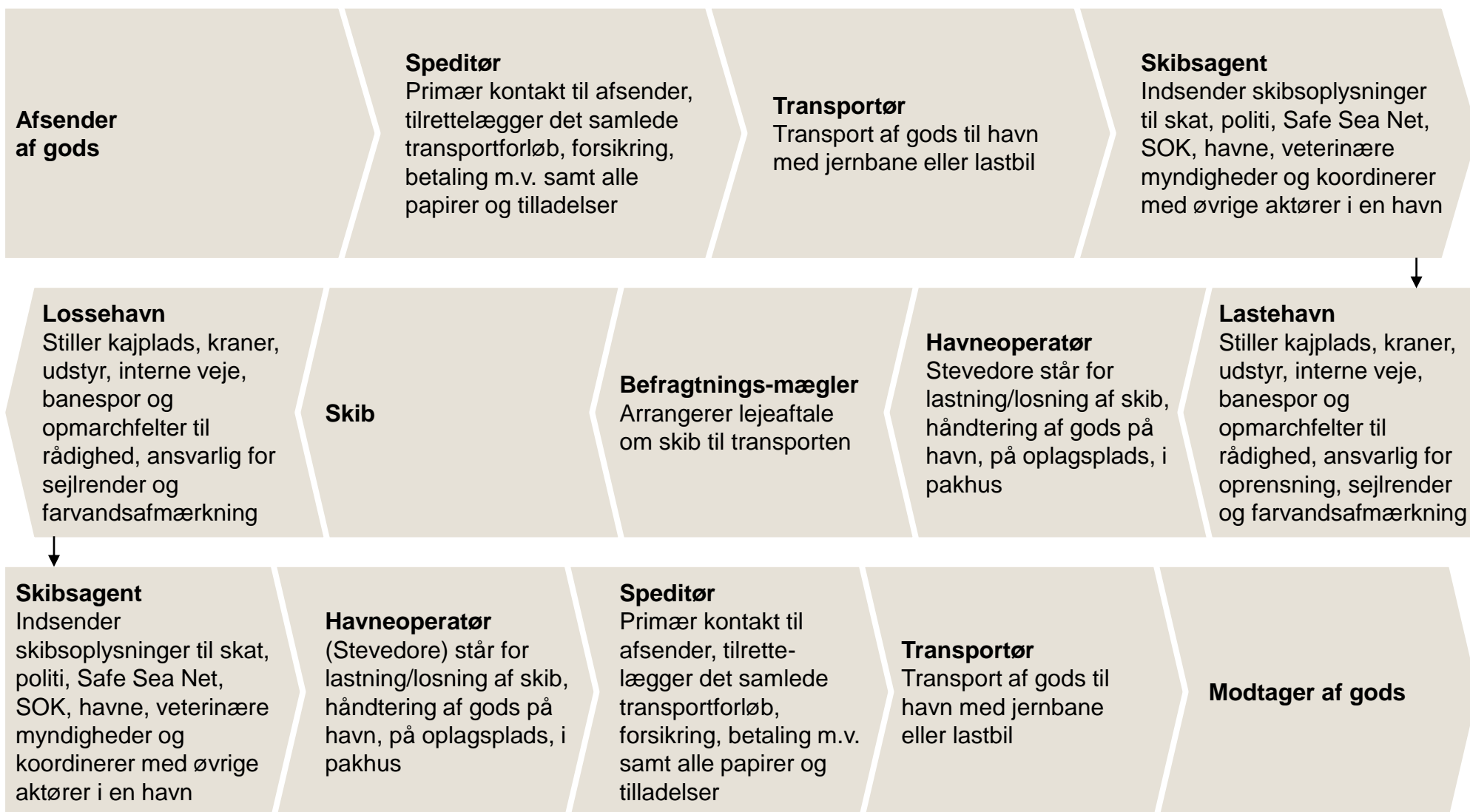
Kilde: OECD report 2011 – Competition in Ports and Port Services; Ekspertinterviews; Team analyse

Der er fem forskellige hovedaktørgrupper i havnene, der dækker både offentlige, private og politiske aktører






Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; ESPO; Ekspertinterviews

En række aktører spiller en rolle fra afsendelse til modtagelse af gods



Kilde: Havnelovudvalget 2011 – Betænkning om havneloven; Transport-, bygnings og boligministeriet 2012 – Dansk havnestrategi 2025

Havnedriften skal ses i sammenhæng med havdrift og indenlandsk drift

	Sørelateret drift	Havnedrift	Indenlandsk drift
Eksempler på vigtigste lasttyper			
Container	<ul style="list-style-type: none"> • Containerskibe ejet af rederier fragter intermodale containere • Skibet meddeler havnemyndigheden og havnen om ankomst 	<ul style="list-style-type: none"> • Inkluderer logistik på havne, fx. kranløft, container transport mv. • Container depoter tilbyder opbevarings-, reparations – og rengøringservices for containere 	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodale transport netværk forbinder havneselskaberne med jernbaner og vejnet. Containerne placeres på andre transportformer og fortsætter deres rejse til lands
Roll on/Roll off	<ul style="list-style-type: none"> • RO/RO skibe er fartøjer der fragter rullende last på hjul 	<ul style="list-style-type: none"> • Havne tilbyder særlige kajanlæg til at facilitere ankomst og afgang af RO/RO skibe 	<ul style="list-style-type: none"> • RO/RO transport kører fra havnen og fortsætter sin rejse mod dens endelige destination
Tørlast	<ul style="list-style-type: none"> • Skibe, der er designet til at fragte tørlast som korn, kul, grus, sten, salt mv. 	<ul style="list-style-type: none"> • Havne specialiserer sig i udstyr, der tillader dem at håndtere og opbevare tørlastvarer • Infra- og suprastrukturen kan inkludere forskellige typer kraner, specialiserede lagerbygninger og andet udstyr 	<ul style="list-style-type: none"> • Varer kan transporteres til lands, hvor der er mere plads. Dette gøres fx, hvis havne kan eje arealer indenlands, der er langt billigere – dette er dog typisk ikke tilfældet i Danmark pga. omkostninger ved omlastning
Offshore services (olie, gas, vind mv.)	<ul style="list-style-type: none"> • Enten transporteres olie ved hjælp af skibe eller gennem rørledninger, der direkte forbinder havnene med olie- og gasaktiviteterne • Vedvarende energiselskaber transporterer deres samlede vindturbiner til deres endelige offshore lokalitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur og areal stilles til rådighed til at facilitere håndteringen af olie og gas • Services tilbydes til olie- og gasselskaber, som fx logistik og transport • Opbevaringsfaciliteter kan lejes • Der tilbydes specialiserede faciliteter til samling, shipping og servicering af offshore vindfarme. Disse kræve særlig dybde (primært olieraffinaderier), mandskab og særlige faciliteter 	<ul style="list-style-type: none"> • Efter at blive bragt gennem havnen kan olie og gas transporteres videre ind i landet ved hjælp af rørledninger, jernbaner eller lastvogne • Energiselskaber fragter de materialer til havnen, der fx skal bruges til at konstruere vindturbiner eller lign.

Kilde: Ekspertinterviews; Team analyse

Havnenes rammevilkår er defineret af 10+ forskellige lovgivningsområder

- Rammevilkårene har væsentlige implikationer for driften af danske havne og afgør fx hvilke aktiviteter havnene kan udføre, havnenes sikkerhed, den miljømæssige drift af havnene og en række andre områder
- Nedenstående repræsenterer et væsentligt udsnit af relevant lovgivning, men skal ikke tilgås som en udtømmende liste af relevant lovgivning¹

Havnenes centrale rammevilkår	Relevant offentlig myndighed	Implikationer for driften af havnen
• Havnelovgivning	• Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	• Havneloven er den centrale lovgivning, der direkte regulerer havnenes ejerskabsstruktur, investeringer, organisatorisk struktur, sikkerhed mv.
• Konkurrencelovgivning	• Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen	• Den danske konkurrencelovgivning gælder også for havnene og begrænser muligheden for monopoldannelse og lign. For havnene gælder det derudover også, at de er underlagt forskellige konkurrencevilkår alt efter ejerskabsstruktur
• Gruppefritagelsesforordningen for statsstøtte	• EU Kommissionen	• EU Kommissionens generelle gruppefritagelsesforordning for statsstøtte udvides i 2017 til at omfatte havnesektoren. Denne nye generelle gruppefritagelse fritager støtteforanstaltninger fra forbuddet mod statsstøtte. De støtteforanstaltninger, som fritages (fx kommunale havne og Kommunale Selvstyrehavne), er også undtaget notifikationspligten til Kommissionen
• Miljølovgivning, herunder sedimenthåndtering	• Miljøstyrelsen	• Miljølovgivningen påvirker havnene, idet den definerer havnenes handlerum ift. støj, støv, lugt mv.
• Skattelovgivning	• Skat	• Skattemyndighederne påvirker havnene igennem fastsættelse af beskatning på import/eksport, regler for private selskabers aktiviteter i havnene mv. samt de forskellige skatteregler alt efter ejerskabsstruktur
• Kommunestyrelsesloven	• Ankestyrelsen udøver tilsyn med Økonomi- og Indenrigsministeriet som ankeinstans	• Bestemmelser om løn- og øvrige ansættelsesforhold for personale i kommunal tjeneste inklusiv Kommunale Selvstyrehavne skal godkendes af lønningsnævnet
• Securitybestemmelser	• Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	• Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ansvaret for at godkende havnenes sårbarhedsvurderinger, sikkerhedsplaner ulykke-parathed mv.
• Isbrydningsregulering	• Forsvarsministeren; Søværnets Operative Kommando	• Havne og skibe deler finansieringen af en isbrydningsafgift, der fastsættes årligt af Forsvarsministeriet og Isbrydningsrådet
• Lodslovgivning	• Erhvervsministeriet	• Lodslovgivningen angiver statslig forsyningspligt af lodsning. Skal havnene i stedet helt eller delvist selv finansiere dette, har det selvsagt økonomiske konsekvenser for havnene.
• Infrastrukturen gennem vej- og banefaciliteter samt søvejen	• Kystdirektoratet	• Enkelte havne ligger i gennemsejlingsfarvande, hvilket medfører statslige forpligtelser til oprensning mv.
• Sølovgivningen	• Erhvervsministeriet	• Sætter rammerne for skibenes sikkerhedslovgivning, miljølovgivning mv.

Noter: 1) Yderligere eksempler på relevant lovstof tæller fx planloven og lånebekendtgørelsen

Kilde: Havneloven; Transport-, bygnings og boligministeriet – Dansk Havnestrategi 2025; Horten.dk; Kommunestyrelsesloven; Ekspertinterviews, herunder fx Horten Advokatpartnerselskab og KommuneKredit

Havneloven har ændret sig markant siden den blev indført og udgør den centrale regulering af danske havne

- Nedenfor ses en beskrivelse af de vigtigste elementer af havneloven
- I 2000 blev havneloven ændret væsentligt, da den nye havnelov afløste den gamle trafikhavnelov. Den væsentligste ændring var øgede frihedsgrader til de af havnene, der valgte at omdanne sig til aktieselskaber

Havnelovens karakteristika

Beskrivelse af loven

Implikation af denne del af loven

1. Organisationsform

- Havneloven muliggør 5 forskellige organisationsformer: Statshavn, kommunal havn, Kommunal Selvstyrehavn, kommunalt ejet A/S, privat havn

- Havnen skal overveje en række forskelligartede hensyn, når de vælger organisationsform. Organisationsformen har indflydelse på fx havnenes forretningsområder og finansieringsmuligheder (har også indirekte indflydelse på låntagningsmuliger som beskrevet i lånebekendtgørelsen)

2. Havnenes mulige forretningsområder

- Havneloven sætter begrænsninger for, hvilke aktiviteter der kan drives af henholdsvis kommunale havne, Kommunale Selvstyrehavne og A/S havne og under hvilke forudsætninger

- Havne som søger at bedrive aktivitet på andre forretningsområder end de skitserede for deres organisationsform skifter organisationsform

Historisk lovudvikling for havnene

1976 – Trafikhavneloven indføres

- Formål: At forhindre overinvesteringer gennem central styring af havnenes investeringer

1990 – Trafikhavneloven revideres

- Formål: At afbureaukratisere trafikhavneområdet og øge konkurrence

2000 – Havneloven erstatter trafikhavneloven

- Formål: Yderligere forsøg på at øge konkurrencen og afbureaukratisere området – bl.a. ved at tillade omdannelser til aktieselskaber

2012 – Havneloven revideres

- Formål: Øge kommunale havnes markedsadgang ved at give flere muligheder og friere hænder til kommunale havne og Kommunale Selvstyrehavne

Den historiske udvikling af både sektoren og havneloven har medført at der i dag er 3 forskellige kommunale ejerskabsstrukturer for havnene

- Der er i alt 5 forskellige ejerskabsstrukturer, hvoraf de 3 involverer helt eller delvist kommunalt ejerskabs (beskrives nedenfor)
- Den største forskel mellem de forskellige ejerskabsstrukturer er deres styringsmæssige karakteristika, deres adgang til offentligt garanterede lån samt deres forretningsmæssige vilkår

Type	Forretnings- og finansieringsmæssige karakteristika	Styringsmæssige karakteristika
Kommunal havn	<ul style="list-style-type: none"> • Drift og anlæg af havneinfrastruktur, udlejning af eksisterende arealer og bygninger • Samarbejde med andre havne om drift og udvikling • Kan købe arealer tæt på havnen, hvis eksisterende arealer ikke er tilstrækkelige til at yde service til havnens brugere • Kommunen afholder udgifter til havnens drift og anlæg • Kommunen kan finansiere havnen og investeringer heri ved optagelse af lån i Kommunekredit 	<ul style="list-style-type: none"> • Styres af kommunalbestyrelsen i kommunen og er en del af den kommunale forvaltning • Der stilles ikke indtægtskrav til havnen
Kommunal Selvstyrehavn (KS)	<p>Overordnet samme forretningsmæssige vilkår som kommunale havne. Herudover:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktiviteter hvor følgende gælder: 1) ingen private aktører ønsker at varetage opgaven, 2) aktiviteten udskilles i et særskilt selskab og 3) afskåret fra kommunal støtte • Udføre havnerelateret operatørvirksomhed (f.eks. kranservice) og skibsrelaterede hjælpetjenester (f.eks. lodsning), eje- og drive bygninger, der servicerer brugere, eje- og drive vindenergianlæg og udnytte overskydende kapacitet i havnes materiel til kommerciel brug • Underskud dækkes af kommunen og selskabet kan finansieres ved lån i Kommunekredit • Der betales kun skat af aktiviteter lagt i et selvstændigt selskab ifbm. opgaver, som ingen private aktører ønsker at varetage (se punkt 1-3) • Kommunen kan ikke yde nogen form for økonomisk støtte til et selskab, der udskilles fra en KS havn • Havnen er skattefritaget, jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 	<ul style="list-style-type: none"> • Styres af kommunalbestyrelsen, ledes af en havnebestyrelse (valgt af kommunalbestyrelsen), der varetager drift og vedligehold inden for de af kommunalbestyrelsen fastsatte rammer • Selvstændig virksomhed. Havnen skal være selvfinansierende. Hvis underskud i 5 år i træk, skal havnen opløses
Aktieselskab (A/S)	<p>Overordnet samme forretningsmæssige vilkår som for KS havne. Herudover:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan investere op til 15% af selskabets egenkapital i udenlandske havne for at forbedre og effektivisere havnens egen udvikling og drift • Kommunen hæfter alene for den indskudte kapital • Selskabet har adgang til finansiering på markedsmæssige vilkår • Havnen kan udføre højere grad af kommercielle aktiviteter • Havnen er skattefritaget, jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4, men kommercielle selskaber under A/S havne er skattepligtige 	<ul style="list-style-type: none"> • Helt eller delvist ejet af kommunen bl.a. med formål at skabe profit • Sidestilles med statslige aktieselskaber i årsregnskabsloven og aktieselskabsloven, hvis fuldt kommunalt ejerskab

Kilde: Havneloven; Ekspertinterviews, blandt andet med Horten Advokatpartnerselskab

Forskellige ejerskabstrukturer medfører forskellige muligheder for at udbyde kommercielle aktiviteter



- Af de kommunalt ejede organisationsformer har kommunale havne færrest frihedsgrader, KS havne har flere frihedsgrader og A/S havne har flest frihedsgrader. A/S havne har dermed bedre forudsætninger for at bedrive havnerelateret virksomhed

Eksempel på mulighed for kommerciel aktivitet	Kommunal havn	Kommunal Selvstyrehavn	Helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab	Privat havn	Eks. På havnens rolle ¹
Forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur	✓	✓	✓	✓	Facilitator for transport af gods og fiskeri
Udleje areal og eksisterende bygninger til havnerelaterede aktiviteter	✓	✓	✓	✓	Facilitere anden aktivitet
Samarbejde med havne om drift og udvikling	✓	✓	✓	✓	Øget grundlag for økonomisk aktivitet i regionen
Drift og anlæg af kraner, pakhuse m.v.	✓	✓	✓	✓	Øget erhvervsaktivitet
Eje arealer i begrænset afstand fra havnen	✓	✓	✓	✓	Mulighed for udvikling af lokalsamfundet
Havnerelateret operatørvirksomhed		✓	✓	✓	Servicere erhvervsdrift
Skibsrelaterede hjælpetjenester		✓	✓	✓	Servicere erhvervsdrift
Udnytte overskydende materiel		✓	✓	✓	Maksimal udnyttelse af ressourcer
Eje og drive bygninger		✓	✓	✓	Udfylde samfundsgavnligt formål
Bølge- og energianlæg		✓	✓	✓	Produktion af energi
Aktiviteter, der understøtter brug af havnen og søtransport			✓	✓	Øget erhvervsaktivitet
Udenlandske investeringer			✓	✓	Generering af arbejdspladser

Note: 1) Fra et virksomhedsperspektiv kan denne kolonne opfattes fra et andet perspektiv. Eksempelvis kan "øget erhvervsaktivitet" fra et virksomhedsperspektiv opfattes som i konkurrence med de private virksomheders virke og dermed mindske den private erhvervsaktivitet

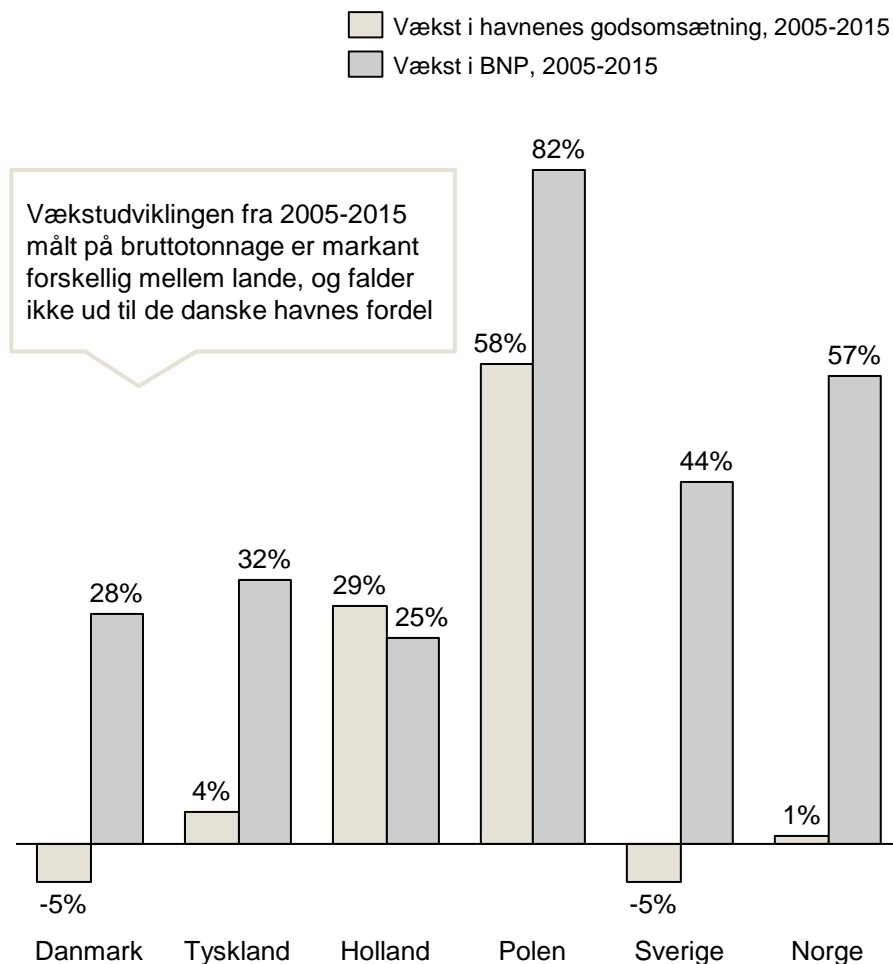
Kilde: Havneloven; Ekspertinterview, blandt andet med Horten Advokatpartnerselskab og Danske Havne; Team analyse

Nabolandene har overordnet ikke oplevet samme nedgang i godsmængden som Danmark, men der er stor variation fra land til land

Overblik over udviklingen i den internationale havnekontekst

- De omkringliggende landes havne har oplevet en gradvis markedsgrøelse af deres aktiviteter, hvilket har betydet en udvikling af økonomiske markedsaktører og større konkurrence, der samlet set har resulteret i effektivitet og lavere havnepriser
- Det samme er ikke sket i Danmark i samme omfang, selv om der findes eksempler – et er ADPs havnefusion på tværs af kommunegrænser
- EU har en målsætning om, at 30 procent af lastbilkørsel over 300 km i afstand skal flyttes over på skib-/baneløsninger i 2030 og 50 procent i 2050. Der er i nogle af de omkringliggende lande konkrete nationale strategier for realisering heraf, hvilket har tenderet til, at udenlandske aktører har mere sammenhængende mobilitetsløsninger. Dette kan være en af årsagerne til, at de danske havne på traditionelle segmenter har tabt konkurrenceevne ift. omkringliggende lande
- Omvendt har danske havne et solidt marked og placering i og omkring stærke danske aktører på offshore markederne, herunder også offshore vind. Dette giver nogle havne gode muligheder og potentialer med lokal og national betydning for vækst og beskæftigelse. Andre vækstområder som krydstogt viser også fremgang. Af særlig betydning er også havnenes væsentlige rolle som arbejdsplads og beskæftigelsesgenerator i danske kystområder omkring havnene
- Af historiske årsager er danske havne ofte placeret i bynært område. Sammenlignet med nabolandene har Danmark i mindre grad flyttet havne ud af byerne. En række havne føler sig imidlertid presset af disse omstændigheder. Med en udbygning af bolig- og kontorarealer ved havneområderne rammes havnene af skærpede miljø- og støjkrav, hvilket igen giver udslag i et forøget pres for at flytte havne og særligt støjende aktiviteter ud af byområderne. Dette kan føre til merinvesteringer i havne

Figur 4: Vækstudviklingen i perioden 2005-2015 målt i bruttotonnage og BNP for Danmark og omkringliggende lande (%)



Havnene i nabolandene er underlagt samme EU-regulering, men varierer meget i struktur og performance fra land til land

Nedenstående lande er alle underlagt samme EU-regler; med undtagelse af Norge, der dog er en del af en selvstændig aftale på området efter EØS-aftalens protokol 9. Alligevel er der stor variation i de enkelte landes organisering og regulering af havnene. Af størst betydning er følgende forhold:

- Havnestruktur: Hvor mange havne har landene, hvad er havnenes størrelse, og hvordan er de organiseret?
- Havnenes økonomiske betydning: Hvad er landets godsmængde målt i millioner tons gods?
- Statsligt prioriterede havne: Har staten, delstaten eller regionen en strategi for prioriterede havne, herunder i forhold til støtte af fokuserede infrastrukturprojekter?
- Havnenes organisationsform: Hvem ejer og driver havnene i de enkelte lande (er det eksempelvis private selskaber, offentlige selskaber med kommuner, stat, delstater eller byer)?

Nedenstående oversigt giver et overblik over nogle af de væsentligste forskelle og ligheder for havne i henholdsvis Danmark, Sverige, Norge, Tyskland, Holland og Polen

Overblik over størrelse, struktur og ejerskabskarakteristika i havnene i Danmark og relevante nabolande i 2015

	Danmark	Sverige	Norge	Tyskland	Holland	Polen
Havnestruktur (relativt til nationalt marked/ opland)	Mange små havne	Mange små havne	Mange små havne	Få store havne	Få store havne	Få mellemstore havne
Havnenes økonomiske betydning (mio. tons gods)	95	170	194	296 (heraf ca. 40 % Hamborg)	594 (heraf ca. 75 % Rotterdam)	70
Statsligt prioriterede havne	Nej	Ja, men med begrænset reel betydning ¹	Ja, men uden reel betydning	Ja, stat/ delstater	Ja	Ja
Organisationsform	Primært kommunalt ejede havne i forskellig selskabsform eller som en del af kommunen	Primært kommunale A/S	Primært kommunalt ejede havne i forskellig selskabsform eller som en del af kommunen	Offentligt ejede selskaber (region, by, kommune). Ofte Landlord-model	Offentligt ejede selskaber, Rotterdam (statslig/kommunal). Ofte Landlord-model	Offentligt ejede selskaber. Ofte Landlord-model

Note: 1) Betydningen ligger især i den fysiske planlægning, hvor der er begrænsninger på hvordan en kommune kan planlægge for en havn af national betydning

Kilde: Eurostat 2015 – Maritime ports, freight and passenger statistics; Team analyse ; Ekspertinput

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af analyse af de danske havne (1/2)

Sektion	Resumé	Side #
2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold	<ul style="list-style-type: none"> Havnene har stigende omsætning på trods af faldende godsmængder Omsætningsvæksten er drevet af areallejeindtægter, der er steget med 86% siden 2006, og i dag er den største indtægtskilde Omsætningsvæksten har været koncentreret i de største havne Store havnes primære indtægter er arealleje og skibs- og vareafgifter; mellemstore havnes er færgerelaterede indtægter og små havne har en mere varieret indkomststrøm Areallejeindtægter er vokset for store havne, imens mellem og små havne har haft relativt stabile indtægtsstrømme på tværs af forretningsområder Havnenes individuelle aktivitetsmiks varierer betydeligt, men arealleje og skibs- og vareafgifter er gennemgående store indtægtskilder Øvrige indtægter er siden 2010 steget på tværs af organisationsformer. Dette indikerer ikke nødvendigvis at KS havne i stigende grad konkurrerer med private virksomheder. Der er stor variation på tværs af havne, og den samlede stigning drives af enkelte havne Ift. aktieselskabshavne har Kommunale Selvstyrehavne højere egenkapital ift. samlede aktiver, men lavere egenkapital ift. omsætning - Særligt små Kommunale Selvstyrehavne ses at akkumulere egenkapital De Kommunale Selvstyrehavne, som har høj egenkapital relativt til omsætning, har lavere afkast på egenkapital Kommunale Selvstyrehavne har også højere gæld ift. egenkapital og et højere investeringsniveau end A/S havne, hvilket tyder på, at de har adgang til billigere kapital 	22-38
2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder	<ul style="list-style-type: none"> Siden 2010 har bruttoinvesteringerne i havnene været koncentreret hos Kommunale Selvstyrehavne Fra 2013 til 2015 har især mellemstore havne investeret, imens den totale godsmængde i samme periode er faldet Fra 2017 frem til 2020 har havnene rapporteret planlagte investeringer for 5 mia. kr., hvilket er ~30% mere end foregående 4 år Imens store Kommunale Selvstyrehavne næsten udelukkende investerer i kaj anlæg, investerer store A/S havne primært i andre større investeringer og areal Mellemstore A/S og Kommunale Selvstyrehavne investerer begge i kaj- og moleanlæg samt areal frem mod 2020, men A/S havne har en stor del af andre større investeringer Små Kommunale Selvstyrehavne investerer i mole- og kaj anlæg, imens små havne med anden organisationsform planlægger investeringer i uddybning af havnebassiner Kapacitetsudnyttelsen for kaj anlæg er gennemsnitligt 40% i datasæt på 7 havne, men størstedelen af samme havne investerer fortsat i udvidelse af kaj anlæg 	39-47
2.3 Konkurrence-situation- og vilkår	<ul style="list-style-type: none"> De danske havne opererer i et generelt middel-lavt konkurrencestryk, men særligt større havne opererer i et stigende konkurrencestryk og anser sig mere konkurrenceudsatte både inden- og udenlands end mindre havne I 2016 var omsætningen for havnene i alt ~1,7 mia. DKK, hvoraf de 5 største havne stod for ~58% af total omsætningen Markedskoncentrationen er gradvist steget de sidste 10 år, hvilket ses på udviklingen i andelen af total omsætning hos de 5 største havne fra ~56-63% Konkurrencestrykket medfører prisvariation for de mindre havne, imens de største havnes prisniveau er sammenlignelige samt faldende med størrelse Store- og mellemstore havne har siden finanskrisen formået at forbedre deres produktivitet målt som omsætning per medarbejder i højere grad end de små havne – for de store havne skyldes dette primært en forøgelse af areallejeindtægter. Der er tendens til positive skalaeffekter i danske havne – de store og mellemstore havne har generelt haft højere profitabilitet i perioden 2006-2016 Konkurrencen fra lastbiltransport anses som højere end fra togtransport Danske havne anser ikke grandfather rights for et stort konkurrencemæssigt problem, men holdningen varierer med egne rettigheder. Private virksomheders holdning til dette er ikke blevet undersøgt Internationalt set har Danmark en række betydningsfulde havne – mange er dog udvalgt ud fra passagerperspektiver og ikke ud fra et godsmængde perspektiv Danmark er sammen med Norge og Sverige karakteriseret ved en høj grad af kommunalt ejerskab af havne Danmark er karakteriseret ved et højt antal havne og en relativt lav godsmængde sammenlignet med andre europæiske lande Aktiviteterne i de danske havne følger de samme trends som aktiviteterne i havne i hele EU – dog kan offentlige aktører løse opgaver efter annoncering Ift. nærmeste internationale konkurrerende havne er danske havne konkurrencedygtige på vareafgifter. Sammenlignet bredt på tværs af lande er danske havne også konkurrencedygtige på terminal handling charges I nabolande ses i højere grad en statslig strategi for havne, mens regulering, ejerskab og konkurrencesituation varierer De danske og norske havne beskattes i hovedreglen mildere end de tyske og svenske havne 	48-70

Resumé af analyse af de danske havne (2/2)

Sektion	Resumé	Side #
2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering	<ul style="list-style-type: none"> • Der er 3 forskellige kommunale ejerskabsstrukturer blandt danske havne, med stigende markedsregulering fra Kommunal Havn mod A/S havn • De danske havne fastholder i høj grad den Kommunale Selvstyre form • Ved rundspørge til danske havne kortlægges det, at fordelene ved A/S konstruktionen primært er ift. kommercielle frihedsgrader, mens offentlig garanteret finansiering via KommuneKredit er vigtigste fordel for KS • Ved sammenligning på tværs af sektorer ses forsynings- og lufthavnsreguleringen som mere markedsdrevet end regulering af kommunale og KS havne • Andelen af ikke-kommunalpolitikere i bestyrelser er højest i A/S havne, mens andelen er væsentligt højere i Kbh Lufthavne og væsentligt lavere i kommunale affaldsforbrændinger • Lufthavnsreguleringen viser to yderpunkter i offentlig indflydelse på drift, mens havnereguleringen ligger derimellem • Kommunale Selvstyrehavnes finansiering ligner vilkår for kommunalt ejede affaldsforbrændingsanlæg • Offentlig finansiering er ikke væsensforskellig på tværs af case lande • Effekterne af finansieringsvilkår er grundlæggende for dynamikkerne i danske og internationale havne, samt for sammenlignelige sektorer • Kreditvurderingen for A/S havne finder sted i markedet, mens kreditvurdering for kommunale havne og Kommunale Selvstyrehavne finder sted internt i kommunen, hvilket kan lede til overinvestering • Lufthavnsreguleringen giver bredere rammer for drift udenfor kerneydelsen, og annoncering bruges ikke i samme grad i lufthavnssektoren som blandt havnene • Eksempler viser, at forsynings- og lufthavnssektoren samt regulering af havne i andre lande kan danne inspiration for fremtidig regulering af danske havne 	71-87
2.5 Casestudier	<ol style="list-style-type: none"> 1) Haderslev Havns transition fra erhvervshavn til bydel: <ul style="list-style-type: none"> • Haderslev er gradvist blevet omdannet fra erhvervshavn til bydel over de sidste 15 år grundet en uholdbar konkurrencesituation relativt til de nærmeste havne (fx Aabenraa, Kolding, ADP mv.). Derudover har Haderslev Havn attraktive havnearealer som kan bruges. Industriaktivitet er dermed erstattet af en ny bydel med boliger, arbejdspladser og rekreativt område • Overgangen blev finansieret gennem frasalg af arealer og reinvestering i byenlig infrastruktur på havneområdet. Haderslev Kommune har bl.a. igennem frasalg af havnearealer tilsammen investeret 84 mio. kr. resulterende i ikke-kommunale investeringer på ~1 mia. kr. og etablering af blandt andet ATP og VUC i kommunen 2) ADPs havnefællesskab: <ul style="list-style-type: none"> • ADP (Associated Danish Ports) består af Fredericia Havn, Nyborg Havn og Middelfart Havn og er et eksempel på et havnefællesskab mellem 3 havne i 3 forskellige kommuner • ADP blev oprettet i 2000 for at udvikle havnen som en selvstændig driver for vækst i lokalområdet via 1) professionalisere bestyrelse og administration 2) optimere administrativ og operativ kapacitet 3) drage fordel af havnetyper med forskellige nicher og geografisk placering • ADP har siden oprettelsen fastholdt et stabilt årsresultat og Nyborg Havn har gennemgået et økonomisk turnaround, mens der er igangsat havnenær byudvikling i Fredericia Havn 3) Frederikshavn Havns motivation for at skifte organisationsform: <ul style="list-style-type: none"> • Frederikshavn Havn har skiftet organisationsform fra Kommunal Selvstyre til A/S i 2005, men skiftede tilbage til Kommunal Selvstyre i 2014 for at kunne optage lån fra KommuneKredit til en større investering • I årene før 2014 undersøger havnen mulighederne for låntagning på markedsvilkår, men finder låneforholdene ukonkurrencedygtige sammenlignet med låntagning gennem KommuneKredit 	88-104

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

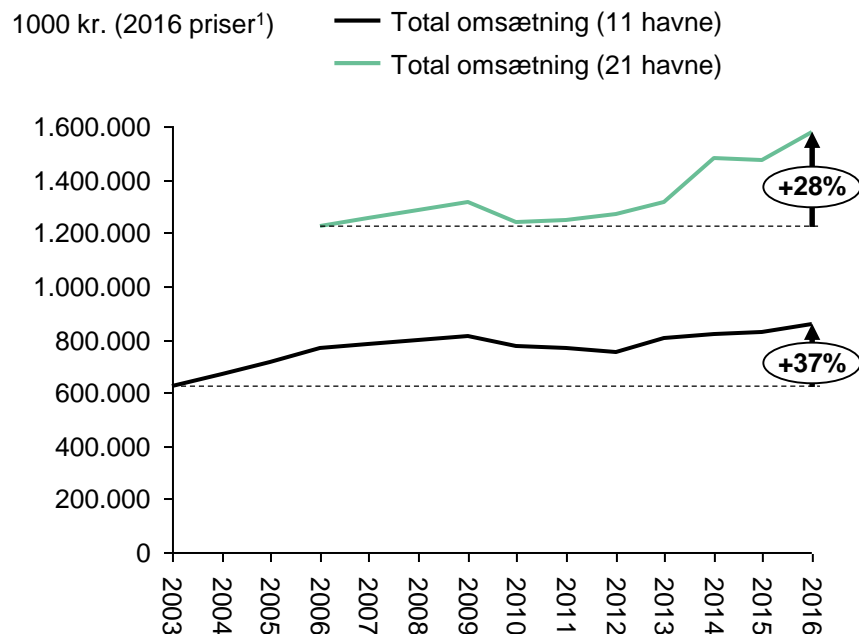
Resumé af forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

- Havnene har stigende omsætning på trods af faldende godsmængder
- Omsætningsvæksten er drevet af areallejeindtægter, der er steget med 86% siden 2006, og i dag er den største indtægtskilde
- Omsætningsvæksten har været koncentreret i de største havne
- Store havnes primære indtægter er arealleje og skibs- og vareafgifter; mellemstore havnes er færgerelaterede indtægter og små havne har en mere varieret indkomststrøm
- Areallejeindtægter er vokset for store havne, imens mellem og små havne har haft relativt stabile indtægtsstrømme på tværs af forretningsområder
- Havnenes individuelle aktivitetsmiks varierer betydeligt, men arealleje og skibs- og vareafgifter er gennemgående store indtægtskilder
- Øvrige indtægter er siden 2010 steget på tværs af organisationsformer. Dette indikerer ikke nødvendigvis at KS havne i stigende grad konkurrerer med private virksomheder. Der er stor variation på tværs af havne, og den samlede stigning drives af enkelte havne
- Ift. aktieselskabshavne har Kommunale Selvstyrehavne højere egenkapital ift. samlede aktiver, men lavere egenkapital ift. omsætning - Særligt små Kommunale Selvstyrehavne ses at akkumulere egenkapital
- De Kommunale Selvstyrehavne, som har høj egenkapital relativt til omsætning, har lavere afkast på egenkapital
- Kommunale Selvstyrehavne har også højere gæld ift. egenkapital og et højere investeringsniveau end A/S havne, hvilket tyder på, at de har adgang til billigere kapital

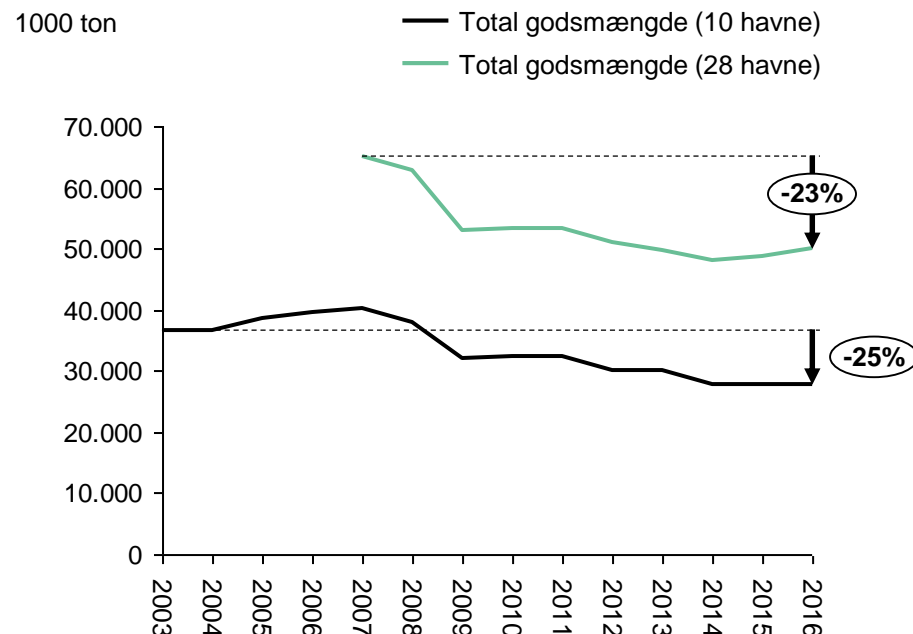
Havnene har stigende omsætning på trods af faldende godsmængder

- Figurene nedenfor viser at omsætningen (venstre) er steget med 28% mellem 2006-2016, mens godsmængden (højre) er faldet med 23% fra 2007-2016 (baseret på største tilgængelige datasæt)
- Den stigende omsætning på trods af faldende godsmængder er blandt andet drevet af en ændring i godstyper mod typer med højere værdi pr. ton (fx vindmøllekomponenter), og vækst i areallejeindtægter, jf. næste side
- Havnes omsætning er afhængig af den eksterne aktivitet, som havne kun i nogen grad har indflydelse på
- Tendenserne er robuste på tværs af udvalgte havnegrupper, der er valgt på baggrund af tilgængelig data (se fodnoter)

Figur 5: Total omsætning fra 2003 til 2016



Figur 6: Total godsmængde fra 2003 til 2016



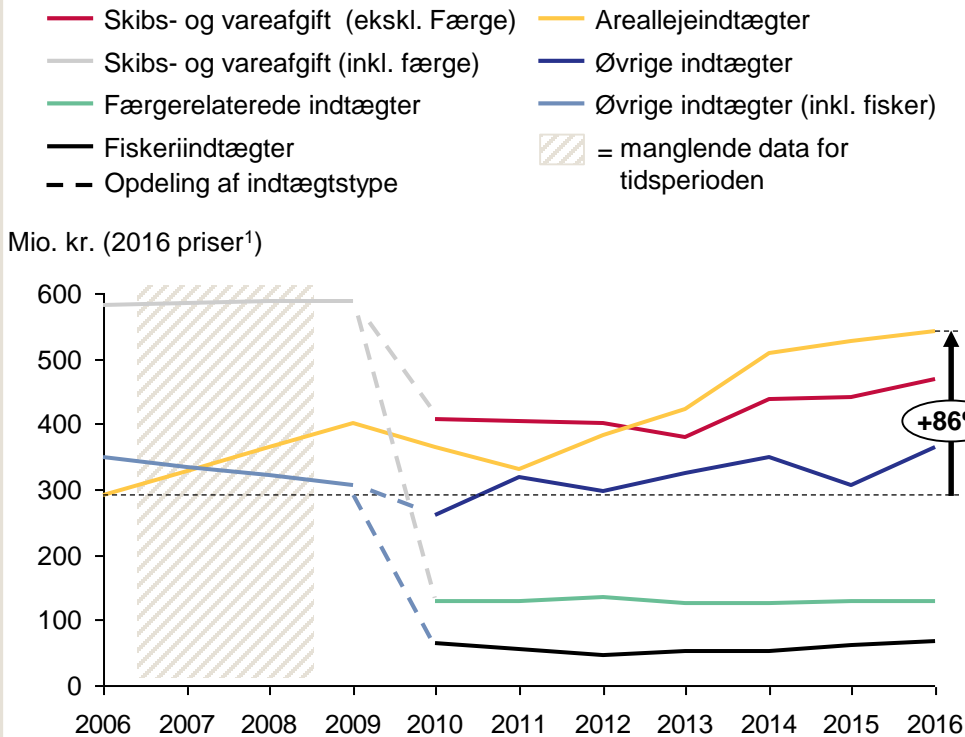
Noter: Se appendiks for detaljer om havne inkluderet i figuren; 1) Korrigeret efter consumer price index fra Danmarks Statistik

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik, SKIB72 og SKIB101; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

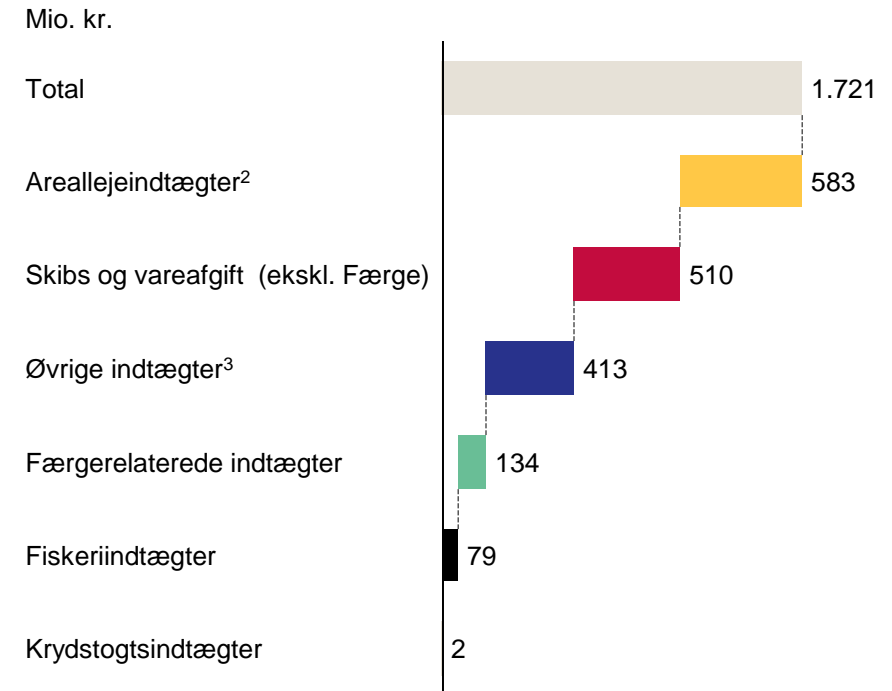
Omsætningsvæksten er drevet af areallejeindtægter, der er steget med 86% siden 2006 og i dag er den største indtægtskilde

- Figuren til venstre viser, at den relative betydning af indtægtsdrivere har ændret sig for havnene over de sidste 10 år i retning af areallejeindtægter
- Areallejeindtægterne er steget med 86% siden 2006. Siden 2013 har areallejeindtægter været den største indtægtskilde for de danske havne
- Indtægter fra skibs- og vareafgifter er steget med 15% siden 2010 (data fra 21 havne) til trods for faldende godsmængder, der er faldet med 6% i samme periode (data for 28 havne)
- Interviews understøtter at flere havne forsøger at imødegå faldet i godsmængde ved at blive vækst- og/eller logistikcentre igennem fx arealudleje til virksomheder eller via øvrige indtægter som fx at udbyde services som lodsning eller kranudleje
- Stigningen i areallejeindtægter kan ifølge ekspert- og havneinterviews være en kombination af mere areal (øgede investeringer), større arealudnyttelse (øget aktivitet i samfundet), stigende priser (en kombination af øget efterspørgsel og generelle takststigninger) og ændrede forretningsmodeller inkl. pakkøløsninger som i højere grad inkluderer arealleje

Figur 7: Total omsætning fra 2006 til 2016 (data fra 20 havne)



Figur 8: Fordeling af indtægter i 2016 (data fra 33 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om henholdsvis 21 og 33 havne inkluderet i figurene; 1) Fra 2009 og tilbage er Færgerelaterede indtægter rapporteret under Skibs- og vareafgifter og fiskeriindtægter er rapporteret under Øvrige indtægter; 2) Areallejeindtægter er forretningsaktivitet, der foregår på havnearealer. Virksomheder lejer fx arealer og faciliteter fra havnene til at opbevare eller behandle produkter, der kommer igennem havnen; 3) Øvrige indtægter genereres af en række andre services tilbudt af havne, fx lodsning, leje af kraner og udstyr og modtagelse af affaldsmateriale. Korrigeret efter consumer price index fra Danmarks Statistik

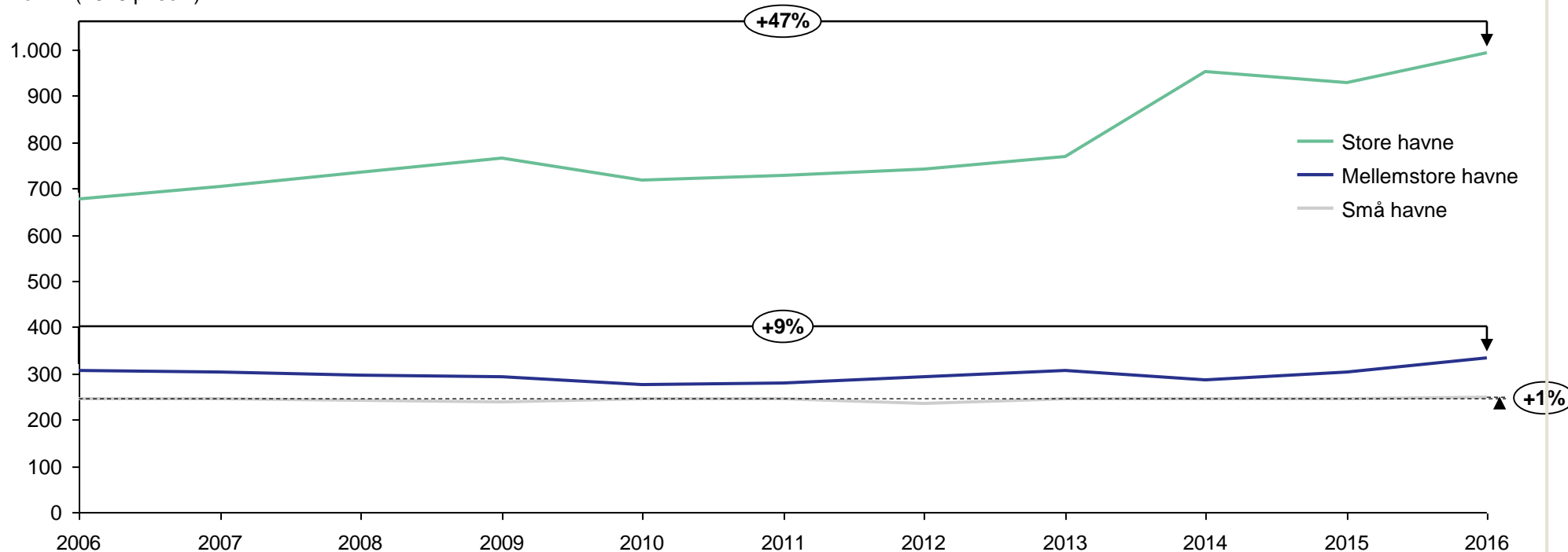
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Omsætningsvæksten har været koncentreret i de største havne

- De havne, der i 2016 er store havne, har stået for størstedelen af omsætningsvæksten siden 2006. Omsætningsvæksten har dermed været koncentreret på færre store havne
- Data viser desuden, at 4 ud af de 5 største havne (målt på omsætning) er de samme for alle årene. Dette udtrykker stabilitet i hvilke havne, der dominerer sektoren
- Store havne i 2016 har øget deres årlige omsætning med 47% i de sidste 10 år. Mellemstore havne i 2016 har øget deres årlige omsætning med 9%, mens mindre havne har oplevet en mindre stigning i omsætningen

Figur 9: Omsætning i alt fra 2006 til 2016 for udvalgte havne (21 havne¹)

Mio. kr. (2016 priser²)



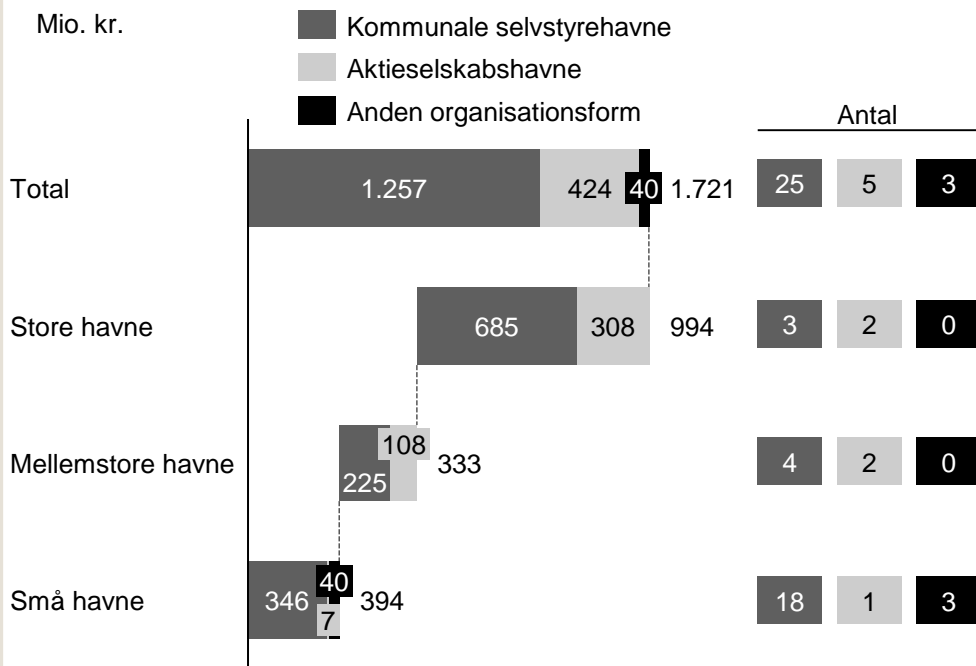
Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 21 havne inkluderet i figuren. Store havne er havne med en omsætning i 2016 over 100 mio., mellemstore havne med en omsætning i 2016 mellem 40 og 100 mio. og små havne med en omsætning i 2016 under 40 mio. 2) Deflateret ved brug af consumer price index fra Danmarks Statistik

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

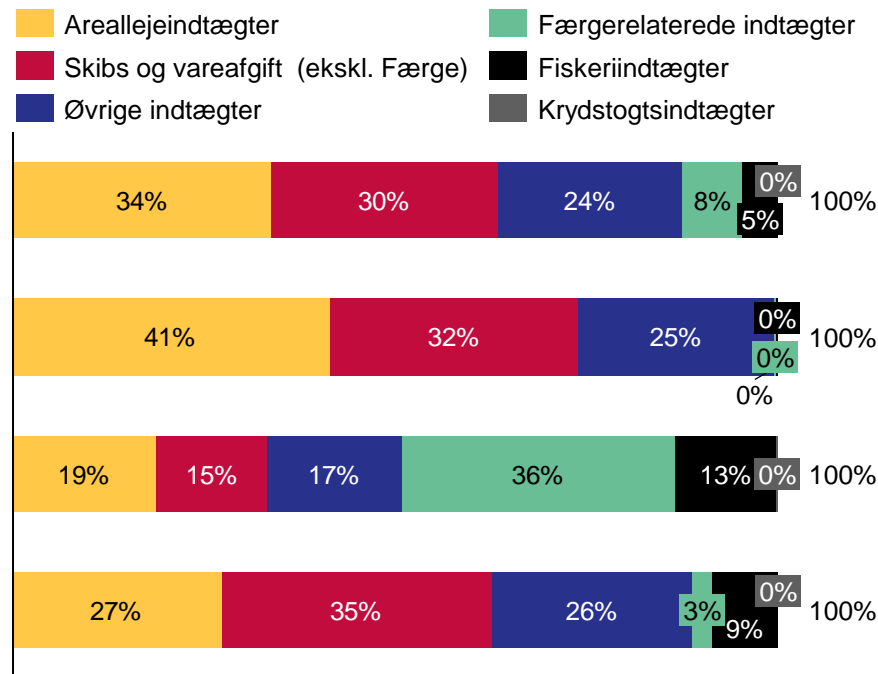
Store havnes primære indtægter er arealleje og skibs- og vareafgifter; mellemstore havnes er færgerelaterede indtægter og små havne har en mere varieret indkomststrøm

- I 2016 omsatte de 5 største havne 994 mio. kr (58% af den samlede omsætning), de 6 mellemstore havne omsatte 333 mio. kr. (19% af den samlede omsætning), og de 22 små havne omsatte de resterende 394 mio. kr. (23% af den samlede omsætning).
- KS havne tegner sig for 73% af den samlede omsætning i 2016, imens aktieselskabshavne tegner sig for 25% af den samlede omsætning, dette til trods for, at 5 af 33 af havne er A/S havne
- Interviews viser, at store havne ofte fokuserer på at styrke deres position indenfor deres styrkeområder, såsom olie og container eller offshore, vind og andre områder, der kræver specialiseret infrastruktur
- De mellemstore havne har færgerelaterede indtægter som primære indtægtskilder. Derudover har en række små- og mellemstore havne fiskeri som primær indtægtskilde
- Opdelingen i havnestørrelser baseres på overordnede tendenser i underliggende data, samt ekspertinterviews

Figur 10: Total omsætning i 2016 for de 33 udvalgte danske havne



Figur 11: Fordeling af indtægter i 2016 for de 33 udvalgte havne i Danmark

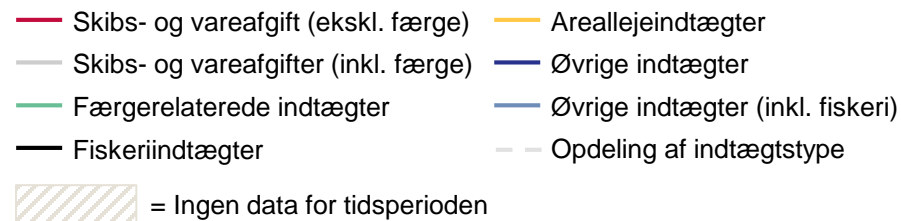


Noter: Se appendiks for detaljer om 33 havne inkluderet i figurene

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Areallejeindtægter er vokset for store havne, imens mellem og små havne har haft relativt stabile indtægtsstrømme på tværs af forretningsområder

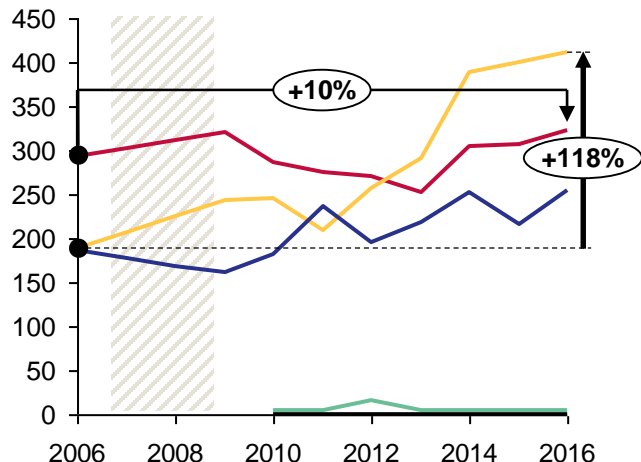
- Stigningen i areallejeindtægter er drevet af væksten hos de store havne, hvis areallejeindtægter er steget med 118%. Indtægterne fra skibs- og vareafgifter forblev stabile for de store havne mellem 2006 og 2013 og er kun for nylig steget
- I den midterste graf fremgår det, at den primære indtægtskilde er færgerelaterede indtægter, og at alle indtægtstyper har været relativt stabile de sidste 10 år
- De små havne har ligeledes en stabil 10-års udvikling



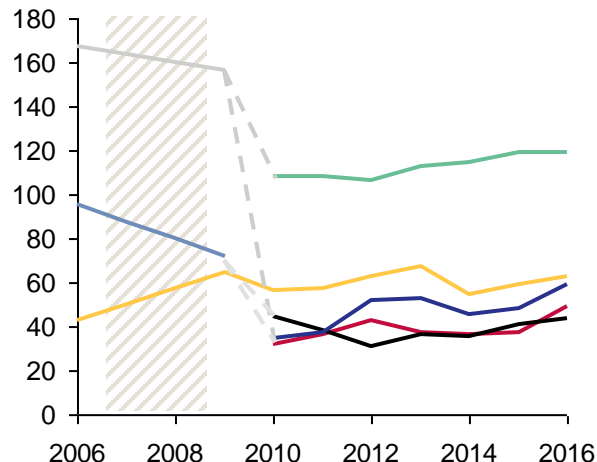
Figur 12: Total omsætning fra 2006 til 2016 for 20 havne¹

Mio. kr.

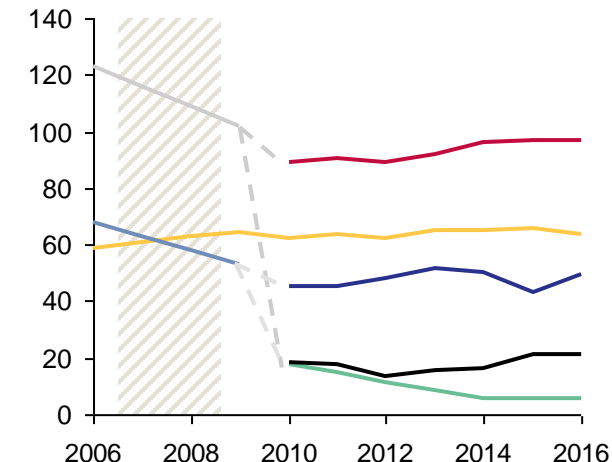
Store havnes omsætning fordelt på indtægtstyper



Mellemstore havnes omsætning fordelt på indtægtstyper



Små havnes omsætning fordelt på indtægtstyper



Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren. Store havne er havne med en omsætning i 2016 over 100 mio., mellemstore havne med en omsætning i 2016 mellem 40 og 100 mio. og små havne med en omsætning i 2016 under 40 mio. Fra 2009 og tilbage er Færgerelaterede indtægter rapporteret under Skibs- og vareafgifter og fiskeriindtægter er rapporteret under Øvrige indtægter er rapporteret. Deflateret ved brug af consumer price index fra Danmarks Statistik

Kilde: Survey data indsamling af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

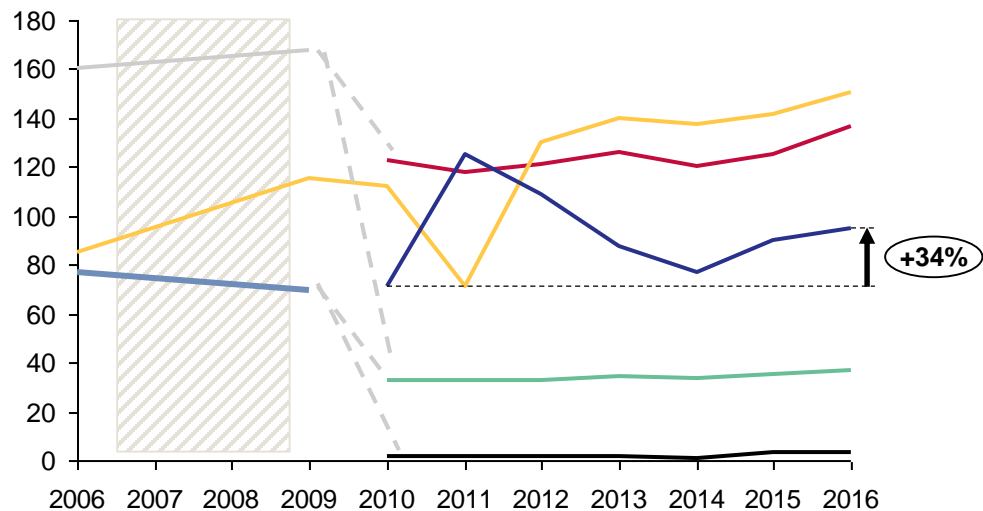
Øvrige indtægter er siden 2010 steget på tværs af organisationsformer

- Kategorien "øvrige indtægter" omfatter en lang række aktiviteter, herunder services, hvoraf nogle i princippet kan konkurrere med private aktørers aktiviteter
- A/S havnes største indtægtsstigning ses i øvrige indtægter med 34% for 2010-2016, mens KS havnes øvrige indtægter er steget med 61%, hvilket overgås af arealleje
- Der er stor variation på tværs af havne, og den samlede stigning drives af enkelte havne. Organisatorisk funderede indtægtsforskelle skal vurderes i dette lys
- Data viser dermed ikke, at KS-havnene som helhed i relativt stigende grad udfører aktivitet i konkurrence med havnevirksomheder. En del enkeltsager har imidlertid vakt opsigt i medierne

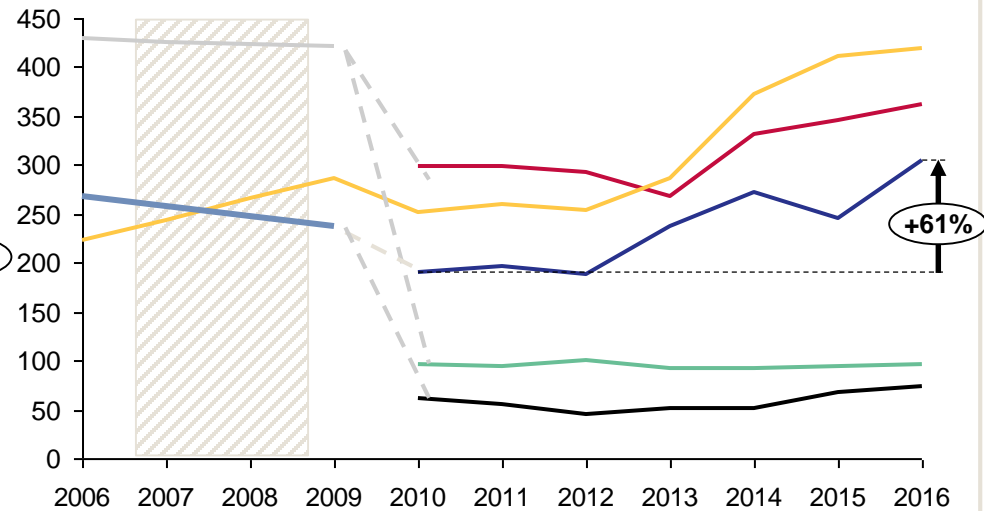
— Skibs- og vareafgift (ekskl. færge)
 — Færgerelaterede indtægter
 — Areallejeindtægter
 — Øvrige indtægter (inkl. fiskeri)
 Ingen data for tidsperioden
— Skibs- og vareafgifter (inkl. færge)
 — Fiskeriindtægter
 — Øvrige indtægter
 - - - Opdeling af indtægtstype

Figur 13: Total omsætning fra 2006 til 2016 for 20 udvalgte havne¹

A/S havnes omsætning fordelt på indtægtstyper (mio. kr.) (data fra 4 havne)



KS havnes omsætning fordelt på indtægtstyper (mio. kr.) (data fra 16 havne)



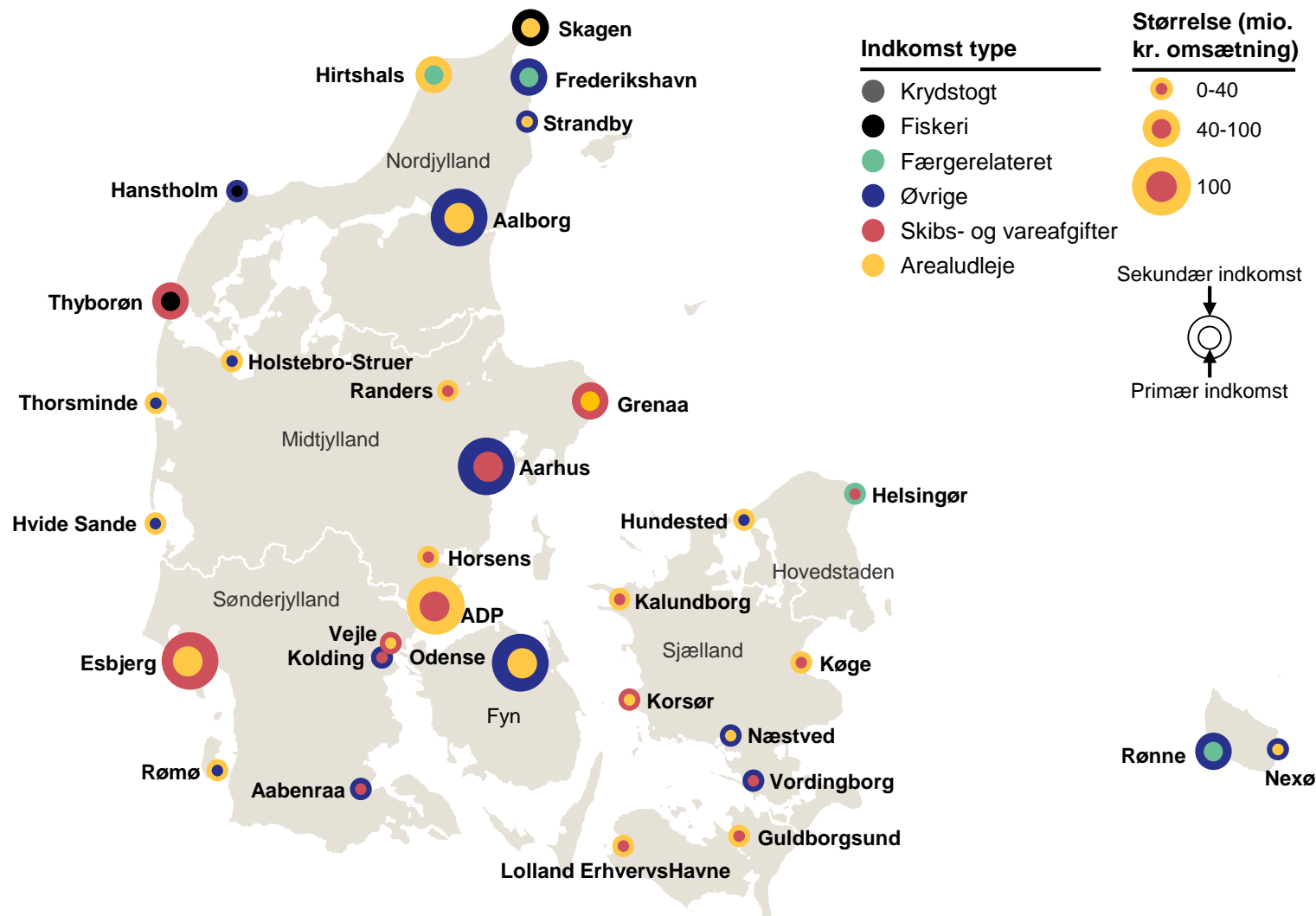
Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren. Fra 2009 og tilbage er Færgerelaterede indtægter rapporteret under Skibs- og vareafgifter og fiskeriindtægter er rapporteret under Øvrige indtægter er rapporteret. Deflateret ved brug af consumer price index fra Danmarks Statistik

Kilde: Survey data indsamling af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Havnenes individuelle aktivitetsmiks varierer betydeligt, men arealleje og skibs- og vareafgifter er gennemgående store indtægtskilder

Oversigt over størrelse og primære forretningsområder for de danske havne

- Kortet viser den geografiske fordeling af havne, havnestørrelser og de to største forretningsområder i hele Danmark
- Der er 5 havne i Danmark, der omsatte for over 100 mio. kr. i 2016. Disse havne er placeret i Jylland og på Fyn. 4 ud af 5 havne har arealleje som primær eller sekundær indtægt. Tre er fokuseret på fragt og tre har sekundære indtægter fra øvrige services
- Der er mange mellemstore og små havne i Danmark, der fokuserer på forskellige forretningsområder. I Nord- og Vestsjælland er der flere havne, hvis primære indtægt er fiskerirelateret
- Frederikshavn, Helsingør, Rønne og Hirtshals er de eneste havne med en primær eller sekundær indtægt fra færger

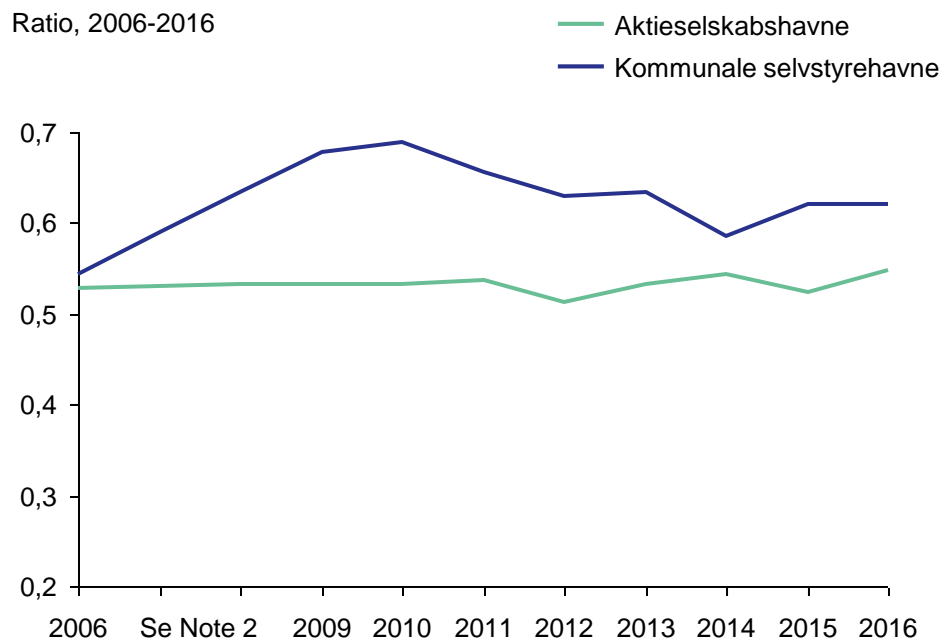


Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne

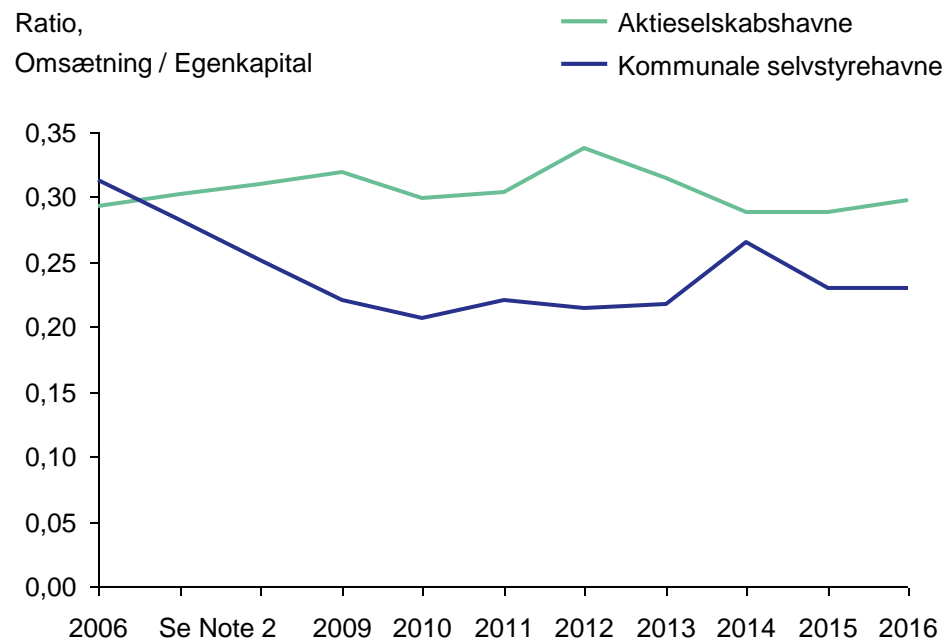
Ift. aktieselskabshavne har Kommunale Selvstyrehavne højere egenkapital ift. samlede aktiver, men lavere egenkapital ift. omsætning

- Kommunale Selvstyrehavne har højere egenkapital ift. aktiver sammenlignet med aktieselskabshavne
- Kommunale Selvstyrehavne har til gengæld lavere omsætning ift. egenkapital end aktieselskabshavne
- Interviews viser yderligere, at Kommunale Selvstyrehavne kan have en udfordring i relation til ophobning af egenkapitalen, da de ikke kan udbetale udbytte, og lavere priser kun i begrænset omfang anvendes som instrument. Investering kan dermed fremstå som attraktivt for mellemstore og store Kommunale Selvstyrehavne

Figur 14: Egenkapital / samlede aktiver ratio fra 2006 til 2016 segmenteret efter organisatorisk struktur (15 havne)



Figur 15: Omsætning / egenkapital ratio fra 2006 til 2016 segmenteret efter organisatorisk struktur (15 havne)



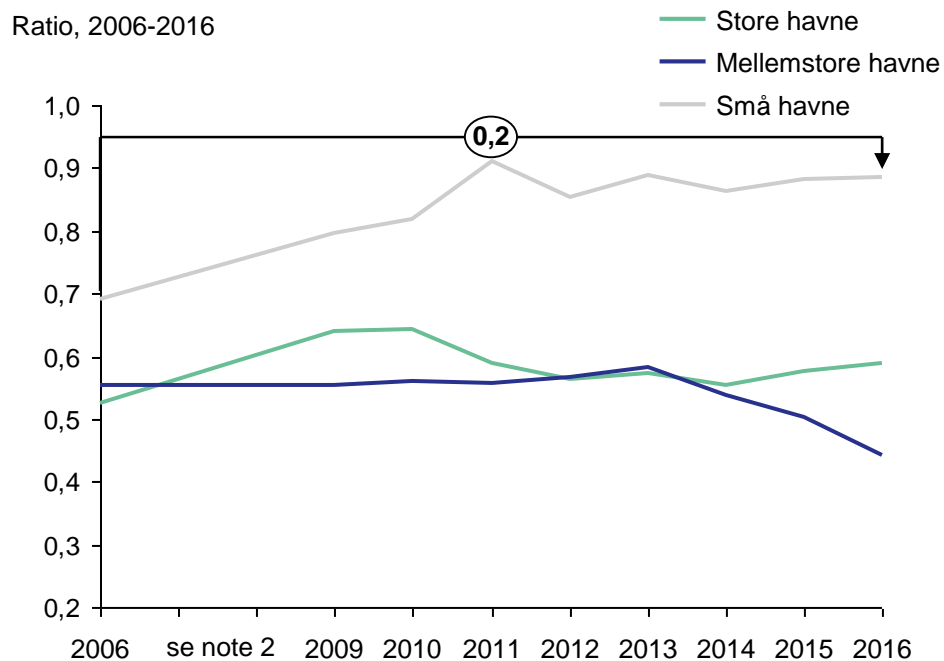
Noter: Se appendiks for detaljer om 15 havne inkluderet i figuren. Grundet begrænset datatilgængelighed er 2007-2008 angivet lineært mellem 2006-2009

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

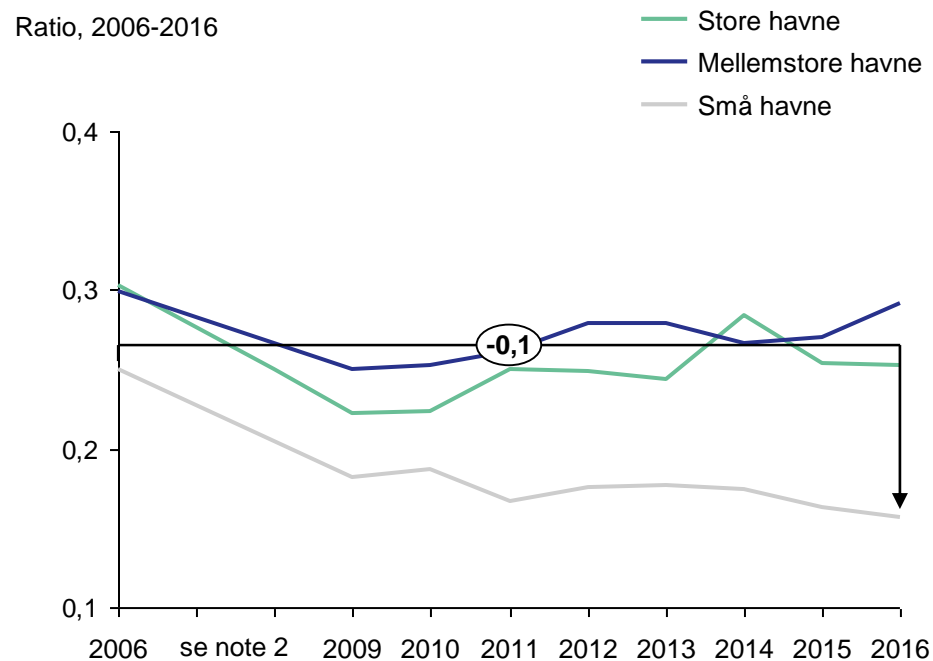
Særligt små Kommunale Selvstyrehavne ses at akkumulere egenkapital

- I nedenstående data er alle små havne Kommunale Selvstyrehavne. Det ses, at egenkapitalen ift. samlede aktiver er steget betydeligt mellem 2006 og 2016, mens omsætningen ift. egenkapital er faldet betydeligt i samme periode. Dette indikerer, at små Kommunale Selvstyrehavne akkumulerer egenkapital over tid
- Det ses også, at egenkapitalen for mellemstore havne er faldet i 2013-2016, og i samme periode er mellemstore havnes investeringsniveau steget med over 400%. Dette indikerer, at en del af egenkapitalen er brugt på nye investeringer.
- Interviews viser, at Kommunale Selvstyrehavne med høj egenkapital kan have en udfordring i relation til ophobning af egenkapitalen, da de ikke kan udbetale udbytte, og lavere priser kun i begrænset omfang anvendes som instrument. Derfor kan investering specielt for mellemstore havne fremstå attraktivt

Figur 16: Egenkapital / samlede aktiver ratio fra 2006 til 2016 segmenteret efter størrelse (15 havne)



Figur 17: Omsætning / egenkapital ratio fra 2006 til 2016 segmenteret efter størrelse (15 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om 15 havne inkluderet i figuren; Grundet begrænset datatilgængelighed er 2007-2008 angivet lineært mellem 2006-2009; Små havne er havne med en omsætning på under 40 mio. kr. i 2016, mellemstore havne er havne med en omsætning på mellem 40-100 mio. kr. i 2016 og store havne er havne med en omsætning på over 100 mio. kr. i 2016

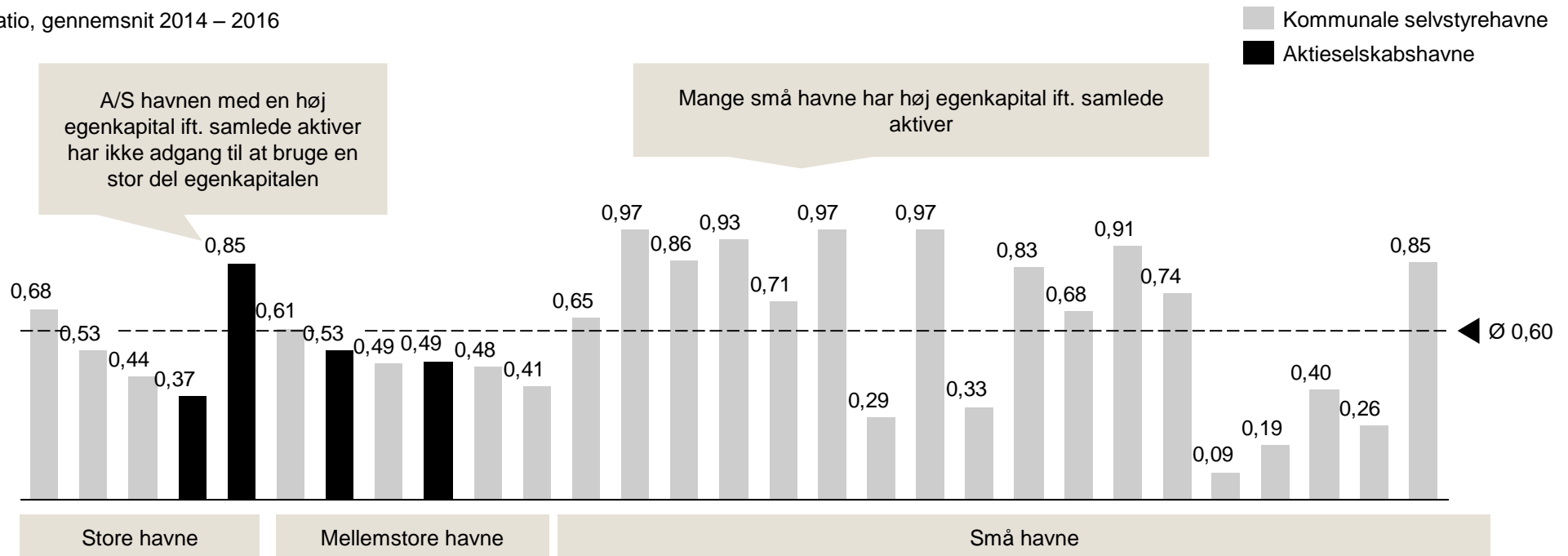
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Især små Kommunale Selvstyrehavne har høj egenkapital ift. samlede aktiver – dog er der betydelig variation på tværs af havne

- Et detaljeret billede viser, at der er betydelig variation i havnenes kapitalstrukturer, især blandt små Kommunale Selvstyrehavne
- De to store A/S havne har stor variation i deres kapitalstruktur, mellemstore havne ses at holde sig tæt på gennemsnittet for sektoren, mens der er stor variation i små havne
- Ud fra en gennemsnitsbetragtning har små havne en højere egenkapital ift. samlede aktiver end mellemstore og store havne. Interviews viser, at små Kommunale Selvstyrehavne med høj egenkapital kan have en udfordring i relation til ophobning af egenkapitalen, da Kommunale Selvstyrehavne ikke kan udbetale udbytte, og lavere priser kun i begrænset omfang anvendes som instrument. Derfor kan investering fremstå attraktivt. Mellemstore og store Kommunale Selvstyrehavne ses at have en lavere ratio end små havne, hvilket kan indikere, at disse havne har udnyttet egenkapitalen til investeringer

Figur 18: Egenkapital / samlede aktiver segmenteret på organisatorisk struktur

Ratio, gennemsnit 2014 – 2016



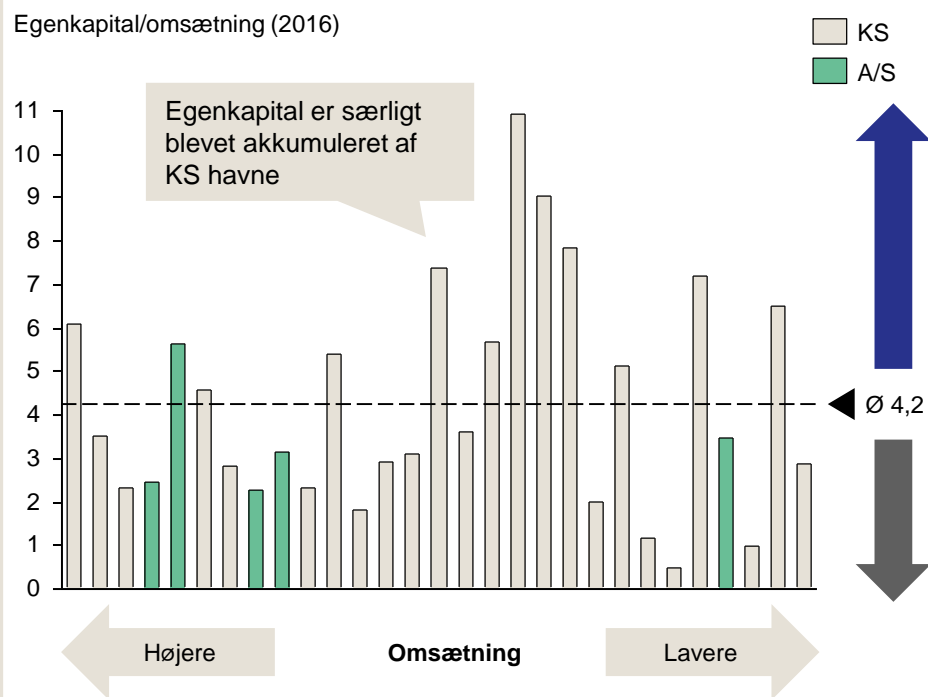
Noter: Se appendiks for detaljer om 29 havne inkluderet i figuren; Der er 5 A/S havne i data, men en havn som hører til blandt små havne er blevet anonymiseret

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

De Kommunale Selvstyrehavne, som har høj egenkapital relativt til omsætning har lavere afkast på egenkapital

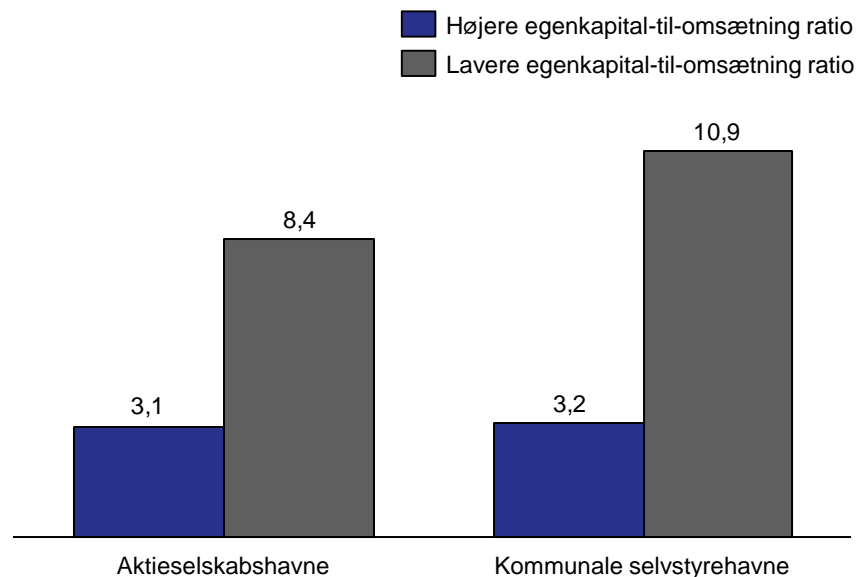
- Figuren til venstre viser egenkapital pr. havn relativt til omsætningen. Figuren til højre viser afkastet på egenkapital for henholdsvis A/S og KS havne, opdelt efter havnens egenkapital relativt til omsætning
- Størstedelen af de havne, der har høj egenkapital relativt til deres omsætning, er KS havne. Egenkapital kan være høj, fordi KS havnene ikke har mulighed for at reducere deres egenkapital gennem fx udbetaling af dividender. Af A/S havnene har kun en enkelt havn en højere egenkapital-til-omsætnings ratio end gennemsnittet. Dette kan skyldes, at A/S havne kan formodes at optimere deres kapitalstruktur og dermed øge gearing ved at maksimere gælden og minimere egenkapitalen for derigennem at opnå et højere afkast på egenkapitalen

Figur 19: En række havne har akkumuleret høj egenkapital relativt til deres omsætning... (29 havne)



Figur 20: ... og disse havne har lavere afkast på deres egenkapital (27 havne)

(Ordinært resultat/egenkapital)*100 (2016)



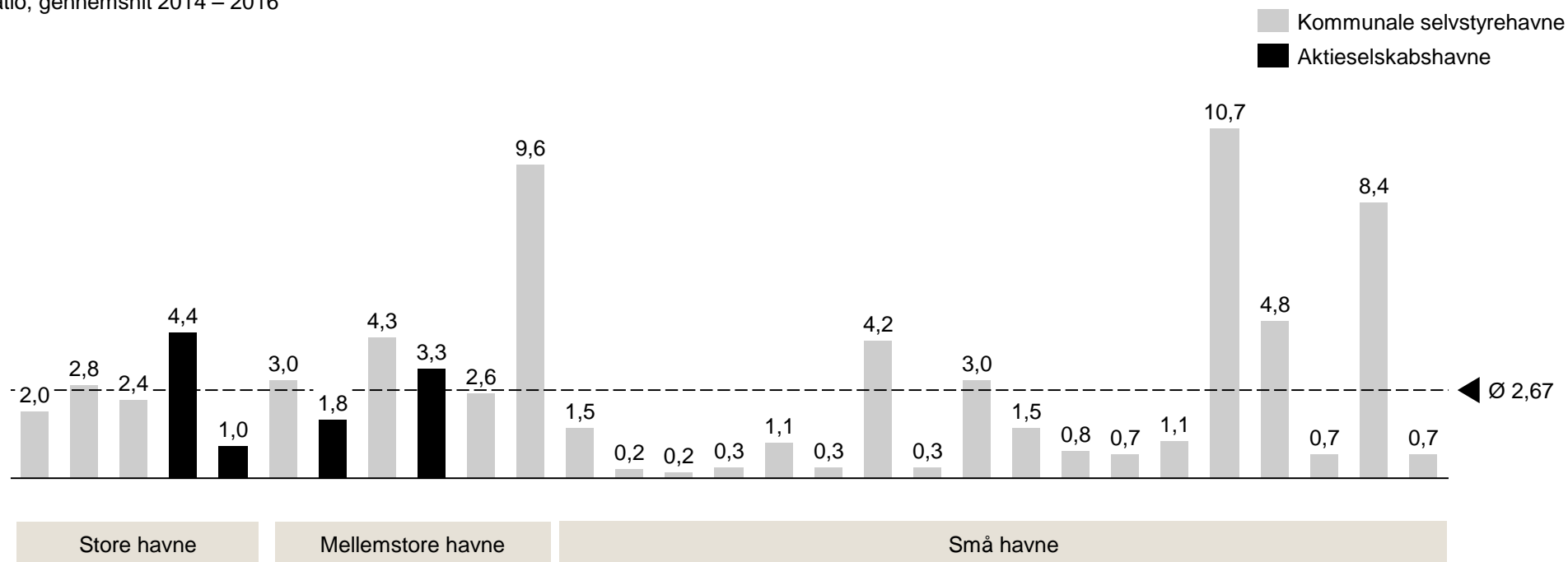
Noter: Se appendiks for detaljer om henholdsvis 29 og 27 havne inkluderet i figuren;
Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

To små og en mellemstor Kommunal Selvstyrehavn har høje gæld ift. omsætning ratioer, hvilket indikerer en ikke markedsbaseret kapitalstruktur

- Gæld ift. omsætning ratioen viser, at nogle få havne har høj gæld relativt til deres årlige omsætning; helt op til ~10 gange årlig omsætning
- En høj gæld ift. omsætning ratio indikerer en høj risikovillighed i havnens investeringsbeslutninger
- Ud over de to små og den ene mellemstore Kommunale Selvstyrehavn ses andre små Kommunale Selvstyrehavne at have en lav gæld – derudover ses en bred spredning i ratioer på tværs af organisationsformer og havnestørrelser

Figur 21: Gæld / Omsætning forhold segmenteret på organisatorisk struktur (29 havne)

Ratio, gennemsnit 2014 – 2016



Noter: Se appendiks for detaljer om 29 havne inkluderet i figuren; Der er 5 A/S havne i data, men en havn som hører til blandt små havne er blevet anonymiseret

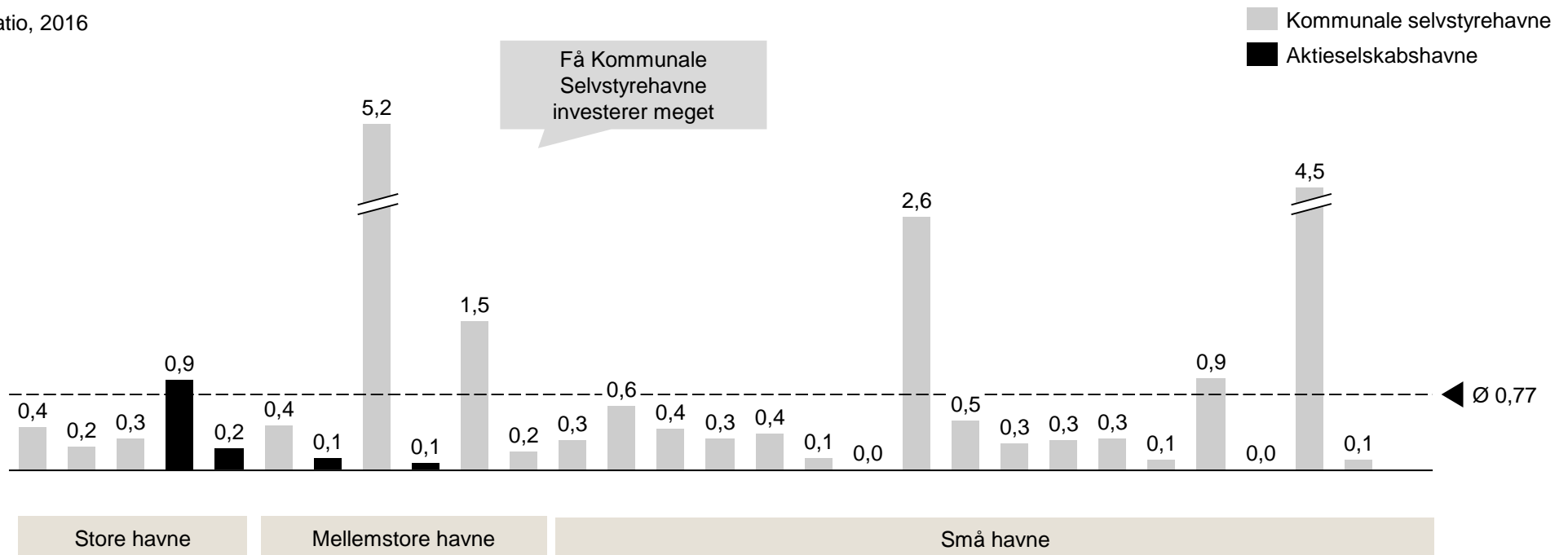
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

En række Kommunale Selvstyrehavne ses at have væsentligt højere investeringsniveauer end gennemsnittet

- Kun 6 ud af 30 havne ligger over gennemsnittet for investeringsgrad, hvilket viser, at det er få havne med en høj investeringsgrad, der trækker gennemsnittet op
- 5 af disse 6 havne er Kommunale Selvstyrehavne, og de havne, der ligger væsentligt over gennemsnittet, er alle Kommunale Selvstyrehavne
- Grafen viser, at det særligt er de små og mellemstore havne, der varierer på investeringsgrad

Figur 22: Investeringsgrad 2016 for 29 havne (Bruttoinvesteringer (anlæg) / Omsætning i alt)

Ratio, 2016



Noter: Se appendiks for detaljer om 29 havne inkluderet i figuren; Der er 5 A/S havne i data, men en havn, som hører til blandt små havne, er blevet anonymiseret

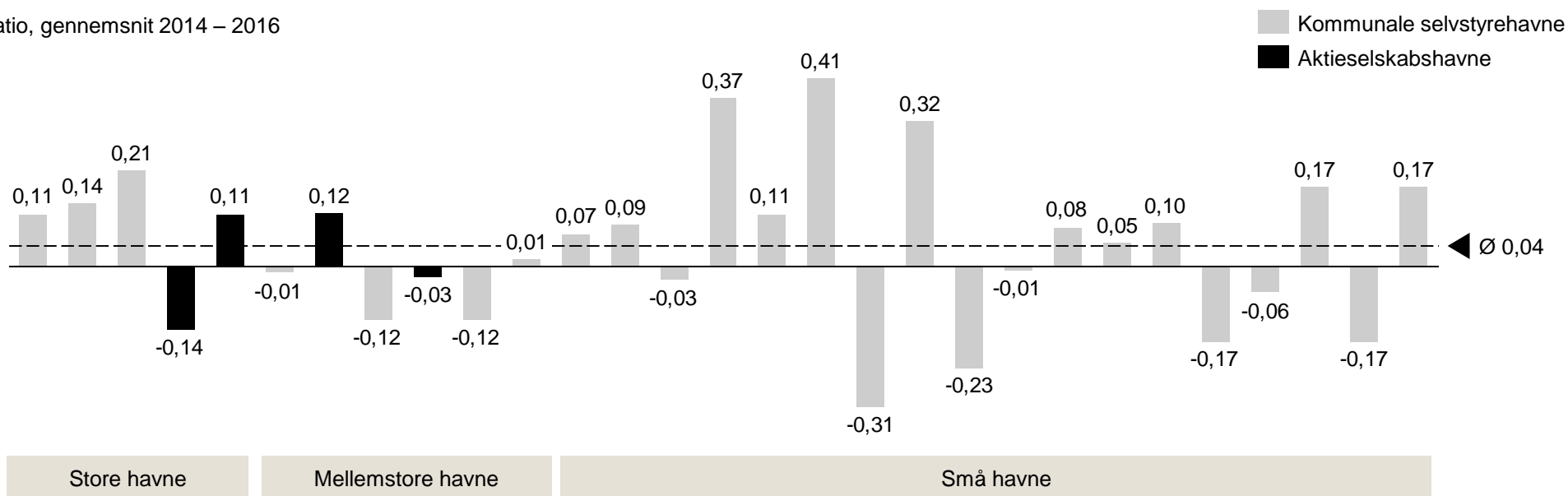
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Der ses variation i havnes omsætningsaktiver – især i Kommunale Selvstyrehavne

- En række havne har opbygget en betydelig mængde (omsætningsaktiver – kortfristet gæld) / samlede aktiver, hvilket måler havnenes umiddelbart tilgængelige kapitalbeholdning
- En høj eller lav ratio ville indikere, at en havn ikke har en effektiv kapitalstruktur, da den finansieres ved kortfristet gæld eller ikke udnytter umiddelbart tilgængelig kapitalbeholdning – udsving vist herunder er dog ikke alvorligt store

Figur 23: (Omsætningsaktiver – kortfristet gæld) / samlede aktiver

Ratio, gennemsnit 2014 – 2016



Noter: Se appendiks for detaljer om 29 havne inkluderet i figuren; Der er 5 A/S havne i data, men en havn, som hører til blandt små havne, er blevet anonymiseret

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

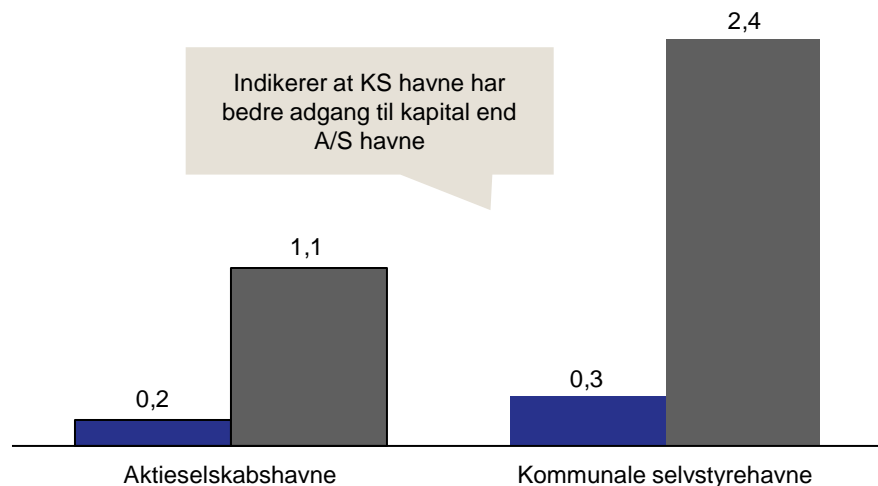
Kommunale Selvstyrehavne har højere gæld ift. egenkapital og et højere investeringsniveau end A/S havne, hvilket tyder på, at de har adgang til billigere kapital

- I begge figurer nedenfor er A/S og KS havnene opdelt efter egenkapital relativt til omsætningen. Figuren til venstre viser gæld-til-egenkapital forholdet for A/S og KS havne, mens figuren til højre viser investeringsniveauet relativt til omsætningen for A/S og KS havne
- Figuren til venstre viser, at KS havnene er højere gearet end A/S havnene, dvs. de har mere gæld relativt til egenkapital end A/S havnene. Dette kan både skyldes i) adgang til relativt billigere låntagning gennem KommuneKredit sammenlignet med det private lånemarked samt ii) mulighed for at øge gearingen over det niveau, der ville være tilladt for A/S havne der låner i markedet, da risikovurderingen for KS havne skal foretages i kommunen
- Cases og interviews viser, at det er billigere at optage lån fra KommuneKredit end at låne i markedet – dog ses en delvis udligning ved brug af garantiprovisionssatser
- KS havne med højere egenkapital relativt til deres omsætning har også højere gæld-til-egenkapital end A/S havne med lavere egenkapital-til-omsætning. Dette antyder, at der kan være overskydende egenkapital i KS havnene
- Uanset gæld-til-egenkapital i KS havnene, investerede de mere i 2016 end A/S havnene. Investeringsgraden viser at KS havnene med lavere egenkapital og højere gearing er den gruppe, der investerer mest relativt til deres omsætning

■ Højere egenkapital-til-omsætning ratio ■ Lavere egenkapital-til-omsætning ratio

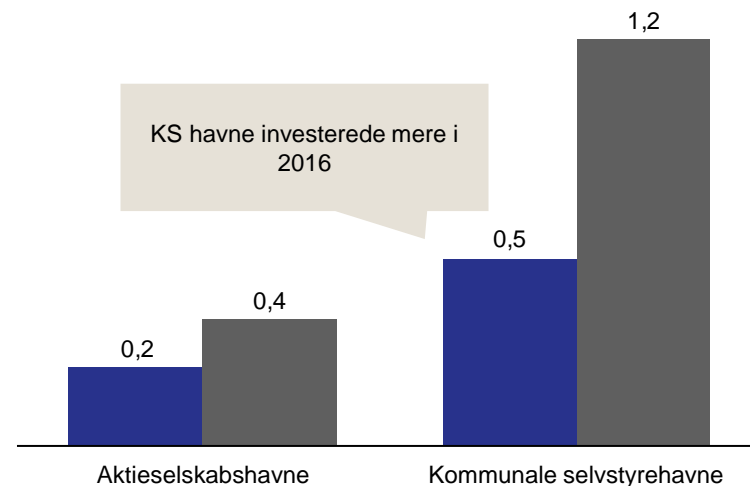
Figur 24: KS havne havde højere gæld relativt til deres egenkapital end A/S havne i 2016...

Gæld-til-egenkapital ratio



Figur 25: ... og KS havne havde højere investeringer relativt til omsætningen end A/S havne

Investeringsratio, (Bruttoinvesteringer (anlæg) / Total omsætning)



Noter: Se appendiks for detaljer om 27 havne inkluderet i figurene

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

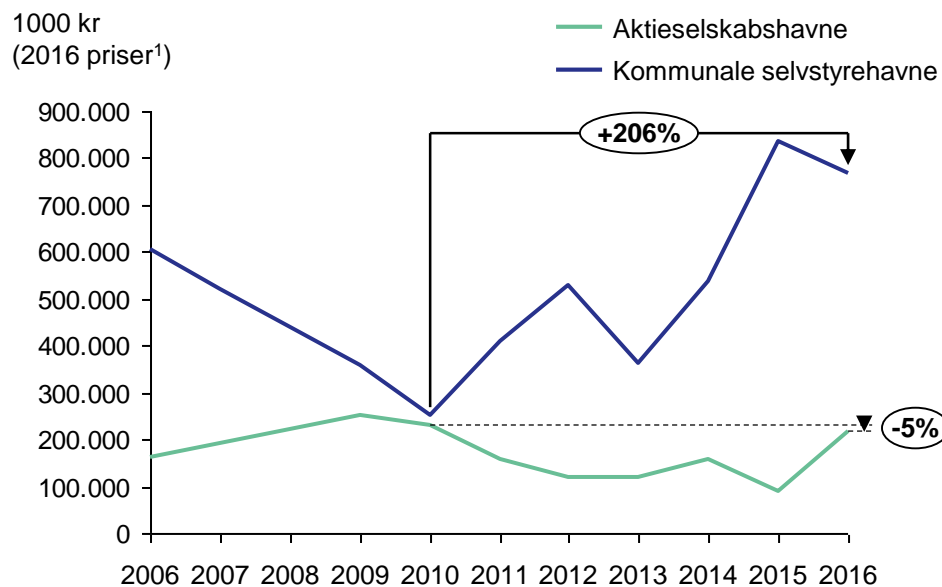
Resumé af kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

- Siden 2010 har bruttoinvesteringerne i de danske havne været koncentreret hos Kommunale Selvstyrehavne
- Fra 2013 til 2015 har især mellemstore havne investeret, imens den totale godsmængde i samme periode er faldet
- For 2017-2020 har havnene rapporteret planlagte investeringer for 5 mia. kr., hvilket er ~30% mere end foregående 4 år
- Imens store Kommunale Selvstyrehavne næsten udelukkende investerer i kaj anlæg, investerer store A/S havne primært i andre større investeringer og areal
- Mellemstore A/S og Kommunale Selvstyrehavne investerer begge i kaj- og moleanlæg samt areal frem mod 2020, men A/S havne har en stor del af andre større investeringer
- Små Kommunale Selvstyrehavne investerer i mole- og kaj anlæg, imens små havne med anden organisationsform planlægger investeringer i uddybning af havnebassiner
- Kapacitetsudnyttelsen for kaj anlæg er gennemsnitligt 40% i datasæt på 7 havne, men størstedelen af samme havne investerer fortsat i udvidelse af kaj anlæg

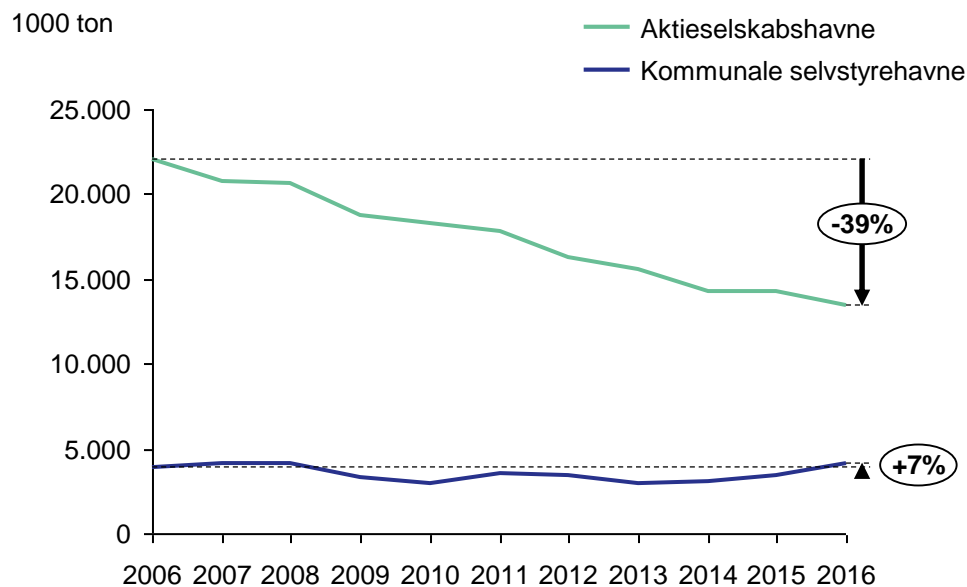
Siden 2010 har bruttoinvesteringerne i de danske havne været koncentreret hos Kommunale Selvstyrehavne

- I alt er bruttoinvesteringer steget med 105% fra 2010 til 2016
- Med en stigning på 206% og et fald på 5% for henholdsvis Kommunale Selvstyrehavne og A/S havne siden 2010, er væksten i bruttoinvesteringer drevet af Kommunale Selvstyrehavne – dog har flere A/S havne planlagt væsentlige investeringer de kommende år
- Dette kan tyde på at kombinationen af 1) nuværende begrænsninger på kommercielle frihedsgrader, 2) opbygning af egenkapital i Kommunale Selvstyrehavne og 3) adgang til finansiering igennem KommuneKredit leder til højere investeringer for KS havne
- Interviews underbygger at væksten i bruttoinvesteringer for Kommunale Selvstyrehavne er relateret til billig finansiering via KommuneKredit
- Investeringsniveauet for A/S havne har endnu ikke nået niveauet fra 2009, hvilket ifølge interviews med havne, kan være følge af markedsmekanismer, der begrænser tilgængeligheden af finansiering
- Godsmængden for KS havne er let stigende, mens den er betydeligt faldende for A/S havne

Figur 26: Bruttoinvesteringer i alt. (anlæg) fra 2006 to 2016 (27 havne)



Figur 27: Godsmængde i alt fra 2006 to 2016 (27 havne)



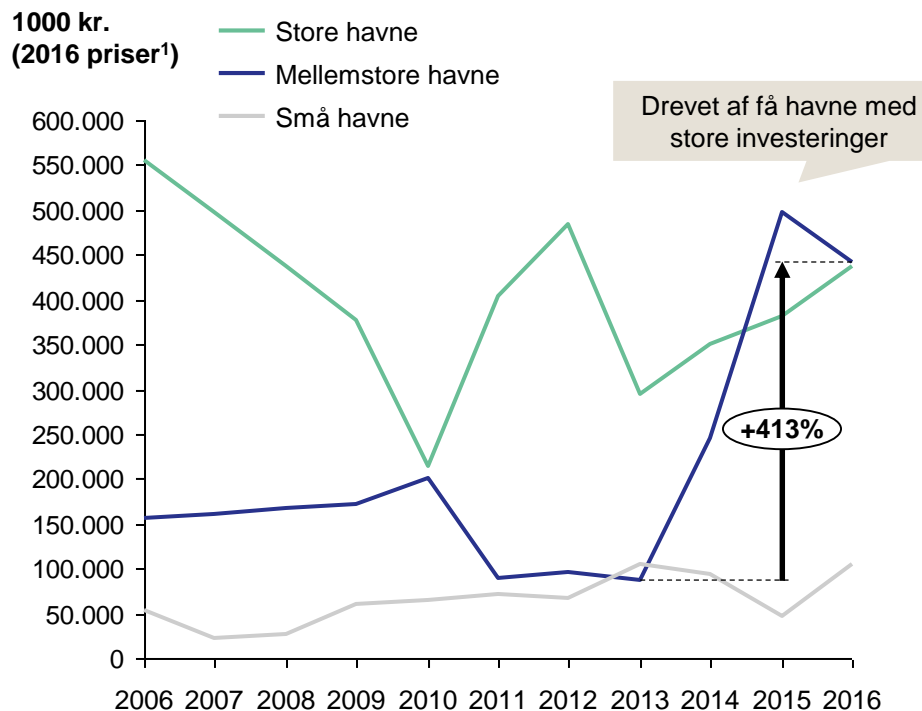
Noter: Se appendiks for detaljer om 27 havne inkluderet i figurene; 1) Korrigeret efter consumer price index fra Danmarks Statistik

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

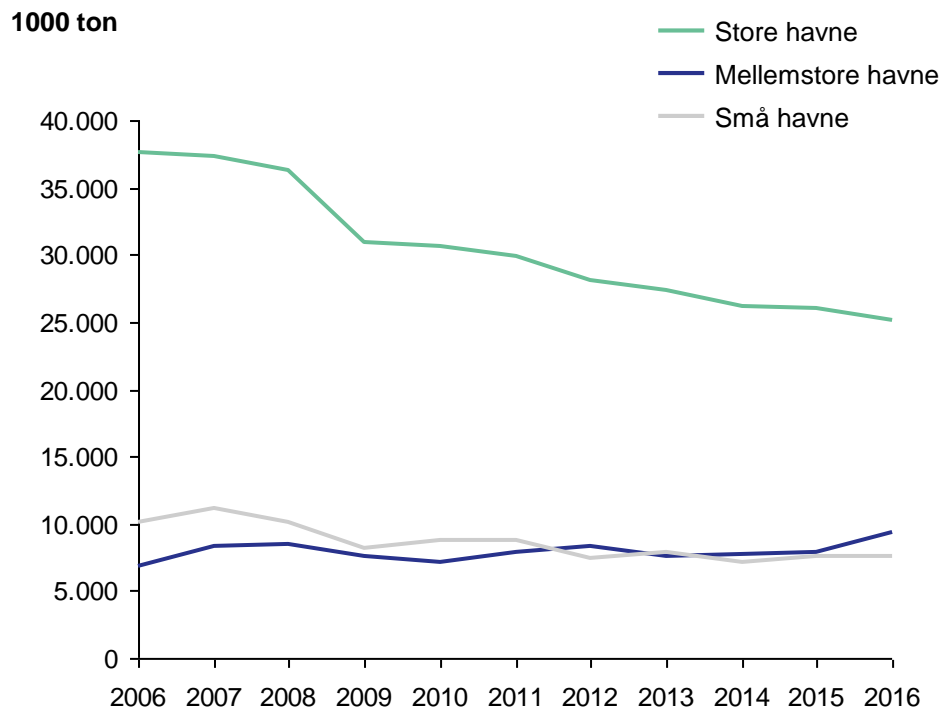
Fra 2013 til 2015 har især mellemstore havne investeret, imens den totale godsmængde i samme periode er faldet

- Særligt mellemstore havne har de seneste år øget deres bruttoinvesteringer i anlæg, såsom bygninger, infrastruktur og større materiel, fx kraner. Fra 2013 til 2015 er investeringsniveauet for de mellemstore havne steget med 479% så niveauet i 2015 og 2016 var over investeringsniveauet for de store havne
- Denne vækst i bruttoinvesteringer drives af få Kommunale Selvstyrehavne
- Stigningen i bruttoinvesteringer hænger sammen med stigende godsmængder for de mellemstore havne, der er steget med 39% fra 2006 til 2016
- Samtidig er de store havnes godsmængder faldet, imens deres bruttoinvesteringer har forholdt sig på et stabilt højt niveau imellem ~300 mio. og ~500 mio. de fleste år, men med stor variation mellem årene, hvilket er forventeligt for investeringsmål

Figur 28: Bruttoinvesteringer i alt. (anlæg) fra 2006 to 2016 (27 havne)



Figur 29: Godsmængde i alt fra 2006 to 2016 (27 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om 27 havne inkluderet i figurene. Store havne er havne med en omsætning i 2016 over 100 mio., mellemstore havne med en omsætning i 2016 mellem 40 og 100 mio. og små havne med en omsætning i 2016 under 40 mio.; 1) Deflateret ved brug af consumer price index fra Danmarks Statistik

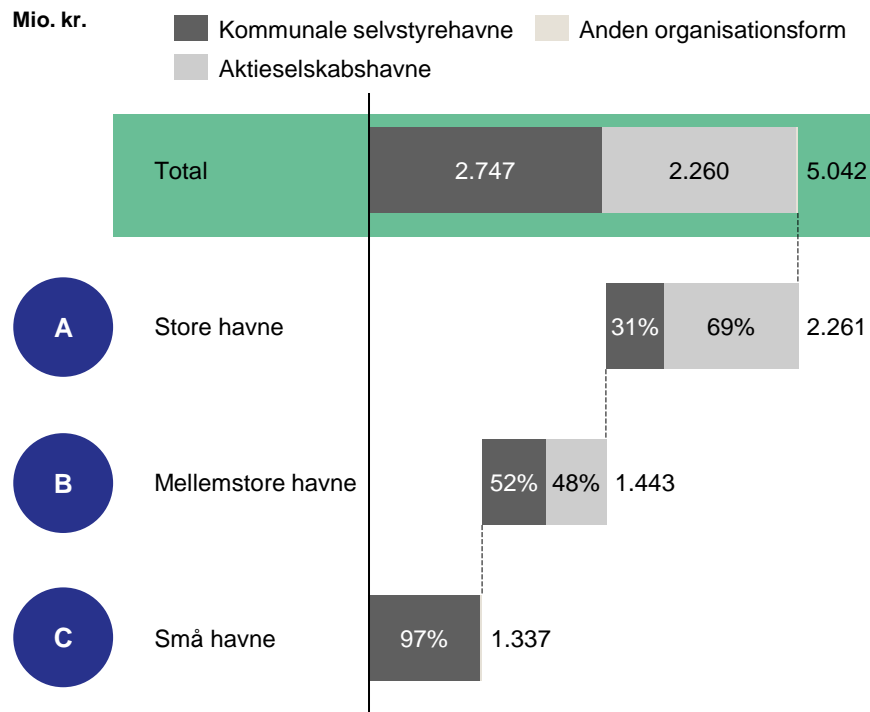
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

For 2017-2020 har havnene rapporteret planlagte investeringer for 5 mia. kr., hvilket er ~30% mere end foregående 4 år

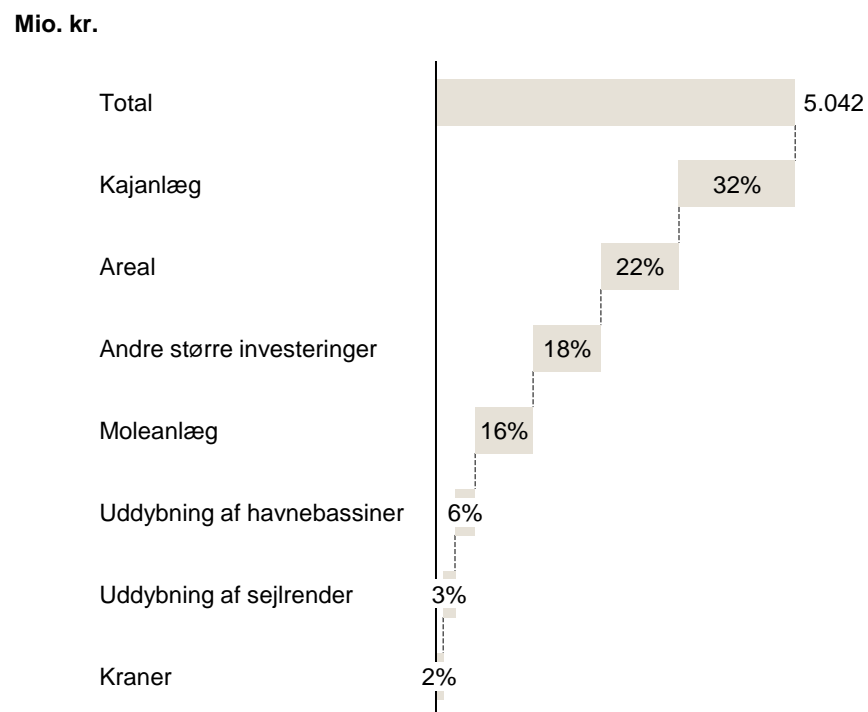
Uddybes på næste sider

- For 2017-2020 har havnene rapporteret planlagte investeringer for 5 mia. kr. primært fokuseret på kaj anlæg og sekundært på areal og andre større investeringer (fx bygninger). De store A/S havne står for størstedelen af fremtidige investeringer
- Ud fra en sammenlignelig datasæt på 18 havne investerer danske havne ~30% mere de næste 4 år end foregående 4 år
- Baseret på samme datasæt har Kommunale Selvstyrehavne i gennemsnit foretaget 81% (~2,5 mia. kr.) af bruttoinvesteringerne de sidste 4 år, imens A/S havne har foretaget 19% (~580 mio. kr.) - for de næste 4 år forventes disse at ændres til 54% (KS) og 46% (A/S), hvilket indikerer en udligning i investeringsgrader på tværs af organisationsform
- Af de ~5 mia. kr. i rapporterede planlagte investeringer er kaj anlæg den største post (32%), herefter følger arealudvidelser (22%) og andre større investeringer (18%), der fx inkluderer bygninger

Figur 30: Fordeling af planlagte investeringer på tværs af havnestørrelse fra 2017 frem til 2020 (33 havne)



Figur 31: Fordeling af planlagte investeringer på tværs af investeringstype fra 2017 frem til 2020 (33 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om 33 havne inkluderet i figurene

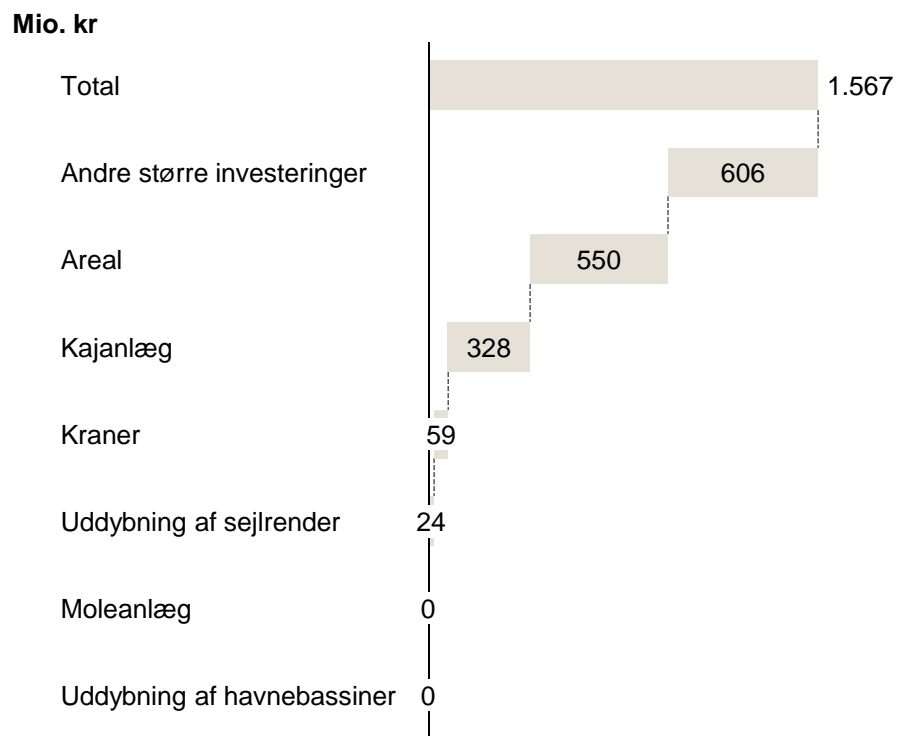
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks Statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse



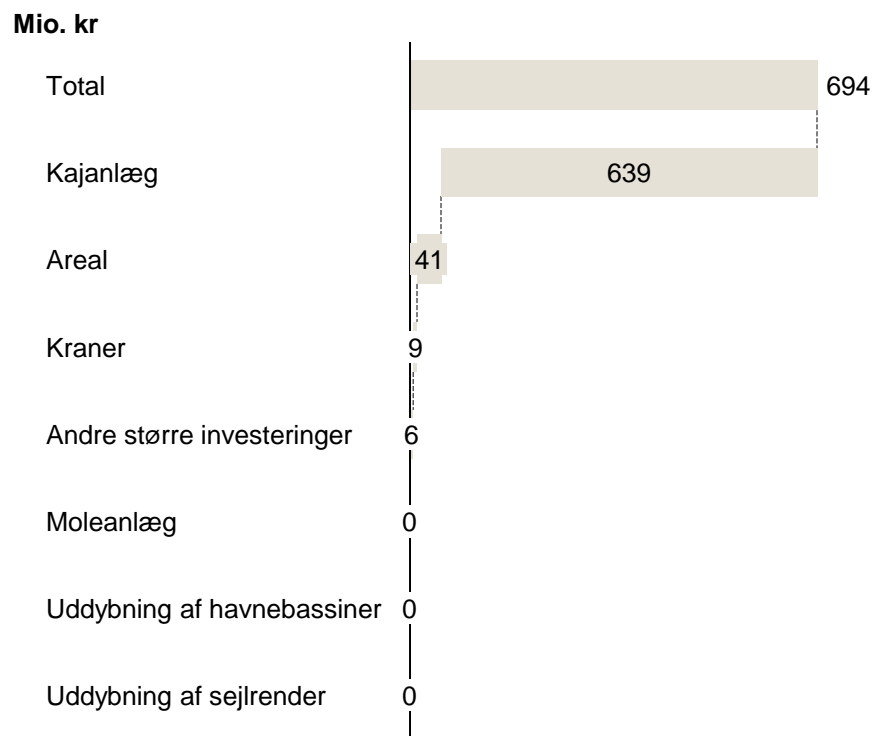
Imens store Kommunale Selvstyrehavne næsten udelukkende investerer i kaj anlæg, investerer store A/S havne primært i andre større investeringer og areal

- De forskellige investeringsstrategier understøttes af interviews, der viser, at store A/S havne i høj grad forsøger at diversificere forretningsområder og ønsker at udnytte de kommercielle frihedsgrader indbygget i A/S organisationsformen, hvilket kommer til udtryk i både areal- og andre større investeringer
- Kommunale Selvstyrehavne er derimod fokuseret på investeringer i kaj anlæg. Interviews viser, at disse store planlagte investeringer bl.a. drives af en forventning om, at den enkelte havn udvider omsætningen (herunder godsrelateret) fremadrettet samt ønsker om at drive vækst for virksomheder i lokalområdet

Figur 32: Fordeling af planlagte investeringer for store A/S havne fra 2017 frem til 2020 (data fra 3 havne)



Figur 33: Fordeling af planlagte investeringer for store Kommunal Selvstyrehavne fra 2017 frem til 2020 (data fra 2 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om henholdsvis 3 og 2 havne inkluderet i figurene

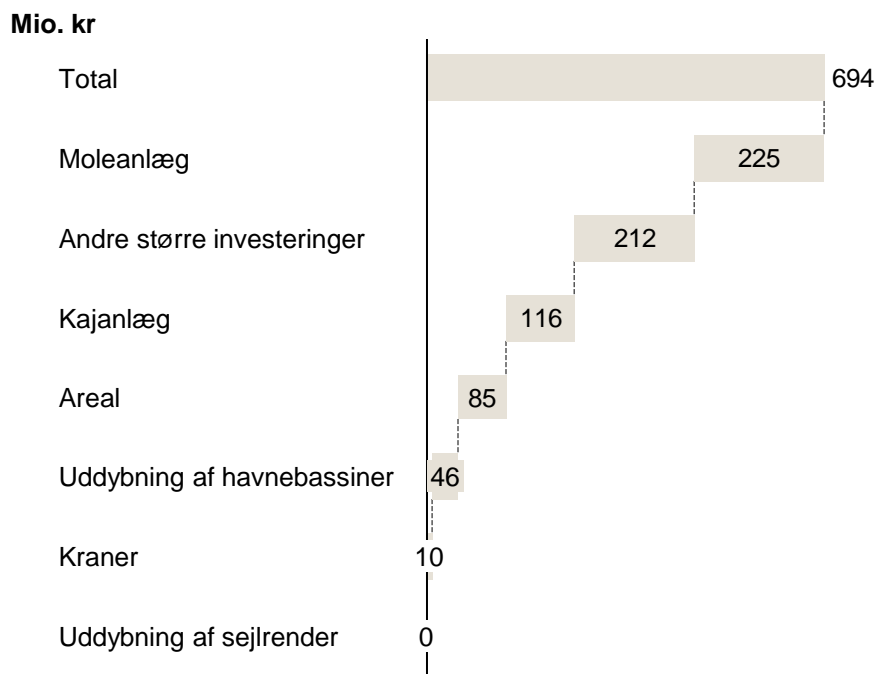
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse



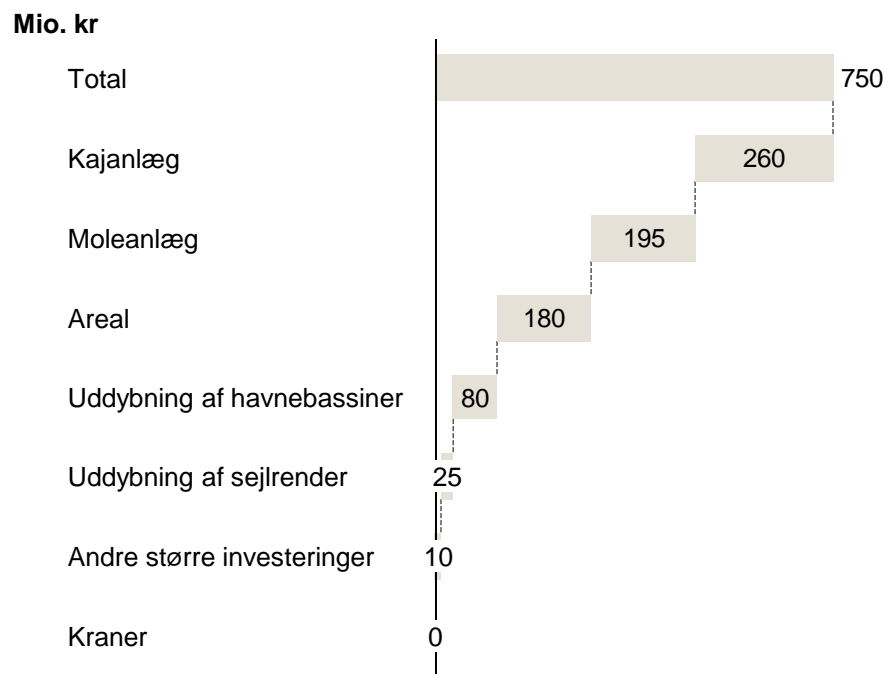
Mellemstore A/S og Kommunale Selvstyrehavne investerer begge i kaj- og moleanlæg samt areal frem mod 2020, men A/S havne har en stor del af andre større investeringer

- For mellemstore havne bliver forskellene i investeringsstrategier mindre tydelige – dog investerer A/S havne mere i andre større investeringer
- På tværs af organisationsform investerer de mellemstore havne mest i moleanlæg, kajanlæg og arealer
- Mellemstore A/S havne investerer dog også i andre større investeringer, hvilket indikerer, at en investeringsstrategi målrettet diversificering af forretningsområder og udnyttelse af kommercielle frihedsgrader, fx stevedore virksomhed eller kranføring, også gør sig gældende for mellemstore havne

Figur 34: Fordeling af planlagte investeringer for mellemstore A/S havne for 2017-2020 (data fra 2 havne)



Figur 35: Fordeling af planlagte investeringer for mellemstore Kommunale Selvstyrehavne for 2017-2020 (data fra 4 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om henholdsvis 2 og 4 havne inkluderet i figurene

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

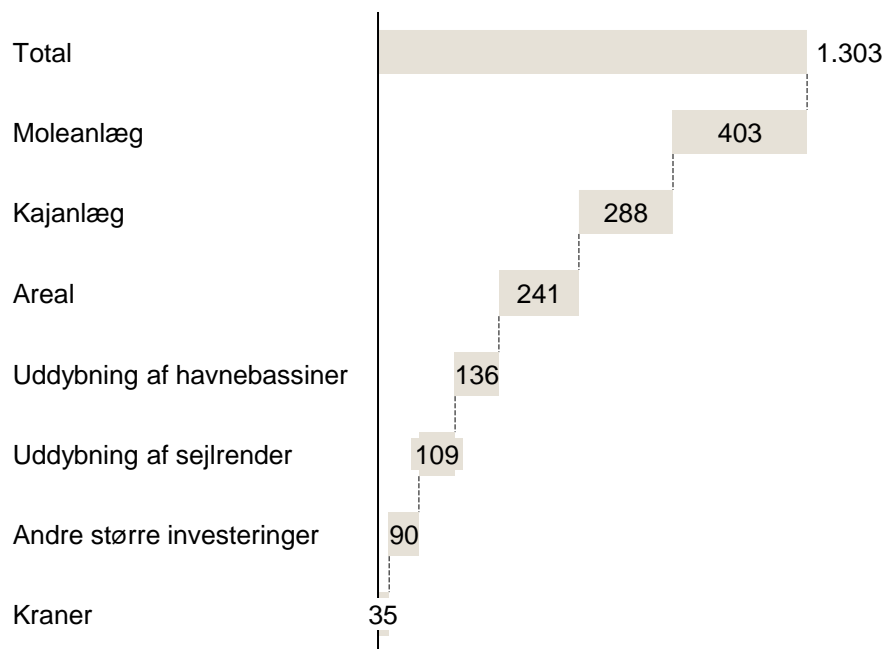


Små Kommunale Selvstyrehavne investerer i mole- og kajanlæg, imens små havne med anden organisationsform planlægger investeringer i uddybning af havnebassiner

- Små Kommunale Selvstyrehavne har lignende investeringsplaner som mellemstore Kommunale Selvstyrehavne. Deres tre primære investeringsområder er moleanlæg, kajanlæg og arealer
- Interviews viser, at uddybning af havnebassiner, mole og kaj stammer fra ændret branchedynamikker mod større skibe, hvilket betyder, at havne må udvide eller afvikle
- Det primære investeringsområde for små havne med anden organisationsform er uddybning af havnebassiner

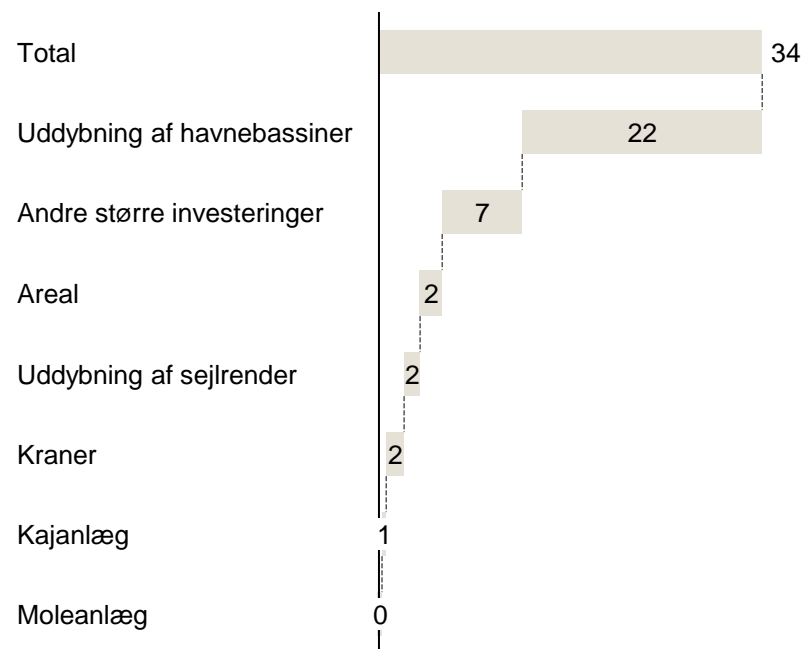
Figur 36: Fordeling af planlagte investeringer for små Kommunale Selvstyrehave for 2017-2020 (data fra 18 havne)

Mio. kr



Figur 37: Fordeling af planlagte investeringer for små havne med anden organisationsform for 2017-2020¹ (data fra 3 havne)

Mio. kr



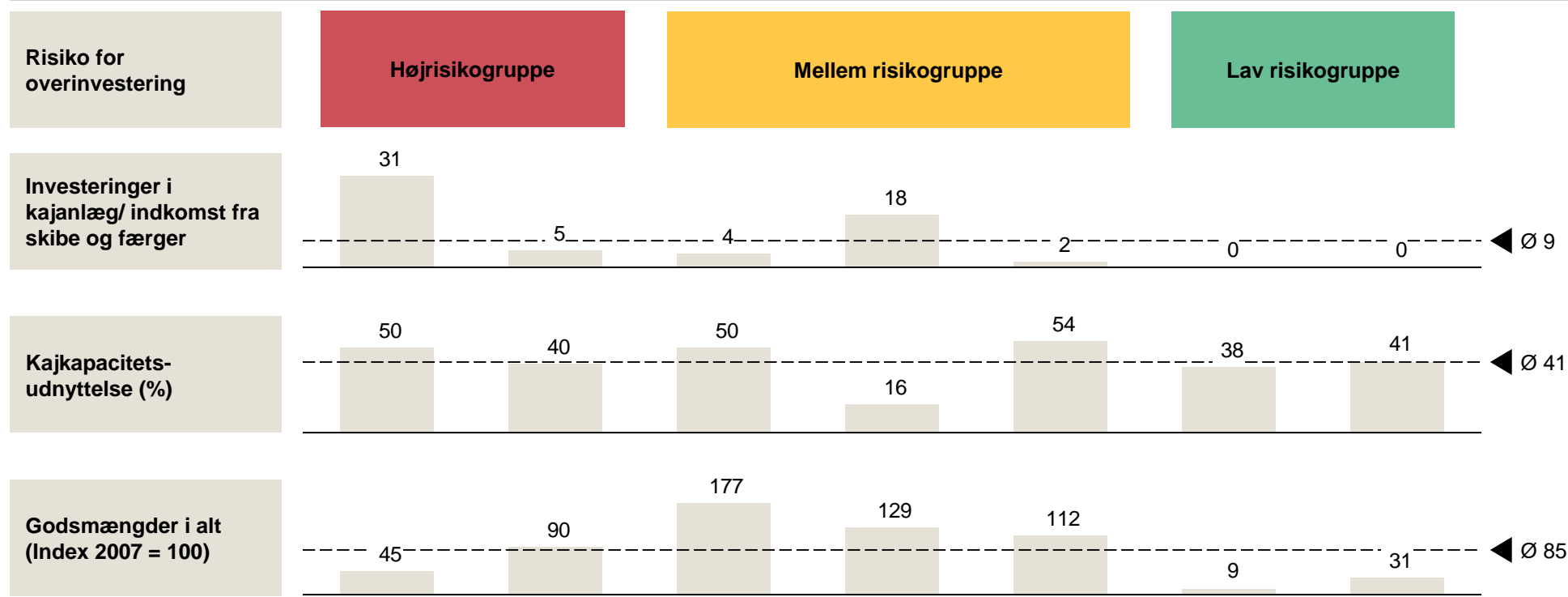
Noter: Se appendiks for detaljer om henholdsvis 18 og 3 havne inkluderet i figurene; 1) Anden organisationsform dækker over havne i datasættet, der hverken er A/S havne, Kommunale Selvstyrehavne eller kommunale havne

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Kapacitetsudnyttelsen for kajanlæg er gennemsnitligt 40% i datasæt på 7 havne, men størstedelen af samme havne investerer fortsat i udvidelse af kajanlæg

- I et datasæt på 7 havne¹ er den gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse ~40%
- Kapacitetsudnyttelse er her defineret som gennemsnitligt udnyttet kajkapacitet målt ved selvrapporteret andel minutter med anløbne skibe
- 2 havne (i kategorien højrisikogruppe) har haft faldende godsmængder siden 2007, men investerer henholdsvis 31 og 5 gange deres årlige indtægter fra skibe og færger i nye kajanlæg, på trods af begrænset kapacitetsudnyttelse
- 3 havne (i kategorien mellem risikogruppe) har haft let stigende godsmængder og investerer også markant på trods af begrænset kapacitetsudnyttelse
- Interviews viser, at mindre havne ofte agerer ud fra et princip om at udvikle eller være nødsaget til at afvikle
- De 2 sidste havne (i lav risikogruppe) investerer ikke i kajanlæg
- 9 ud af 11 havne rapporterer, at de ikke har afvist skibe grundet pladsmangel i 7 udvalgte år siden 2000. 2 havne rapporterer at have afvist 2-4 skibe de seneste år. Dette indikerer, at der ikke er underkapacitet blandt havne som har besvaret survey²

Figur 38: Investering og kapacitetsudnyttelse af kajanlæg i små Kommunale Selvstyrehavne i 2016 (7 havne)



Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 7 havne inkluderet i figuren. Disse havne er udvalgt på baggrund af tilgængelig data på tværs af variable og viser ikke det fulde billede af danske havne; 2) 11 havne besvarede det relevante spørgsmål i survey udsendt af projekt team. Det angivne antal afviste skibe er givet som "Afviste anløb, antal (på grund af pladsmangel)"

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Danmarks statistik; Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af konkurrencesituation- og vilkår

- De danske havne opererer i et generelt middel-lavt konkurrencetryk, men særligt større havne opererer i et stigende konkurrencetryk og anser sig mere konkurrenceudsatte både inden- og udenlands end mindre havne
- I 2016 var omsætningen for havnene i alt ~1,7 mia. DKK, hvoraf de 5 største havne stod for ~58% af total omsætningen
- Markedskoncentrationen er gradvist steget de sidste 10 år, hvilket ses på udviklingen i andelen af total omsætning hos de 5 største havne fra ~56% til ~63%
- Konkurrencetrykket medfører prisvariation for de mindre havne, imens de største havnes prisniveau er sammenlignelige samt faldende med størrelse
- Store og mellemstore havne har siden finanskrisen formået at forbedre deres produktivitet målt som omsætning per medarbejder i højere grad end de små havne – for de store havne skyldes dette primært en forøgelse af areallejeindtægter. Der er tendens til positive skalaeffekter i danske havne – de store og mellemstore havne har generelt haft højere profitabilitet i perioden 2006-2016
- Konkurrencen fra lastbiltransport anses som højere end fra togtransport
- Danske havne anser ikke grandfather rights for et stort konkurrencemæssigt problem, men holdningen varierer med egne rettigheder. Private virksomheders holdning til dette er ikke blevet undersøgt
- Internationalt set har Danmark en række betydningsfulde havne - mange er dog udvalgt ud fra passagerperspektiv og ikke ud fra et godsmængde perspektiv
- Danmark er sammen med Norge og Sverige karakteriseret ved en høj grad af kommunalt ejerskab af havne
- Danmark er karakteriseret ved et højt antal havne og en relativt lav godsmængde sammenlignet med andre europæiske lande
- Aktiviteterne i de danske havne følger de samme trends som aktiviteterne i havne i hele EU – dog kan offentlige aktører løse opgaver efter annoncering
- Ift. nærmeste internationalt konkurrerende havne er danske havne konkurrencedygtige på vareafgifter. Sammenlignet bredt på tværs af lande er danske havne også konkurrencedygtige på terminal handling charges
- I nabolande ses i højere grad en statslig strategi for havne, mens regulering, ejerskab og konkurrencesituation varierer
- De danske og norske havne beskattes i hovedreglen mildere end de tyske og svenske havne

De danske havne opererer i et generelt middel-lavt konkurrencetryk, men særligt større havne opererer i et stigende konkurrencetryk

- Ved en survey til 33 danske havne (svarprocent ~80%) vurderes 1) konkurrencesituationen blandt danske havne som forskellig på tværs af havnestørrelser og 2) en stigende grad af professionalisering i større havne
- De danske havne vurderer generelt konkurrencetrykket lavt, mens større havne vurderer konkurrencen som højere end andre havne
- Større havne konkurrerer på nationalt og regionalt niveau, hvorfor de i stigende grad oplever et stigende strukturelt konkurrencetryk grundet globaliseringsrelaterede udviklinger. Dette kommer blandt andet til udtryk ved 1) gradvist større skibe, hvilket kan lede til behov for nye investeringer, 2) konsolidering af kundebasen af globale maritime virksomheder, hvilket kan lede til ændret forhandlingssituation og 3) stagnerende godsmængder, hvilket kan lede til behov for at udvikle andre forretningsområder af havnen
- Opfattelsen af konkurrencesituationen stemmer overens med data som viser 1) et relativt ukonsolideret marked med mange havne, 2) prisvariationen på tværs af havnene og 3) forskelle i effektivitet og profitabilitet på tværs af havnestørrelser

Konkurrencevilkår

- Globalisering er det grundlæggende vilkår for danske havne i dag
- Skibe og maritime virksomheder bliver større
- Større havne konkurrerer i højere grad med udenlandske havne
- Forbedrede muligheder for landtransport over de sidste 20 år grundet konkurrence fra lastbiler og forbedret infrastruktur, udvider havnes geografiske rækkevidde, hvilket skaber større geografisk overlap i relevansområder. Dette medfører også at mindre danske havne i stigende grad konkurrerer mod de store havne
- Med fremtidig muligheder for automatiseret landtransport (fx selvkørende lastbiler), forventes denne tendens på sigt at fortsætte

Havnes udvikling

- Konkurrencevilkårene beskrevet til venstre har ledt til større og mere professionaliserede havne
- Interviews viser at havne på tværs af størrelse ser et valg mellem at "udvikle eller afvikle" havnen, og havne søger derfor i stigende grad at professionalisere driften
- Særligt større danske havne søgt at professionalisere deres organisation, grundet nødvendigheden af konkurrencedygtighed på det nationale og internationale marked
- Voksende skibe har medført at en række havne har investeret eller planlægger anseelige investinger i udvidelse af havneinfrastrukturen

Private aktørers betydning

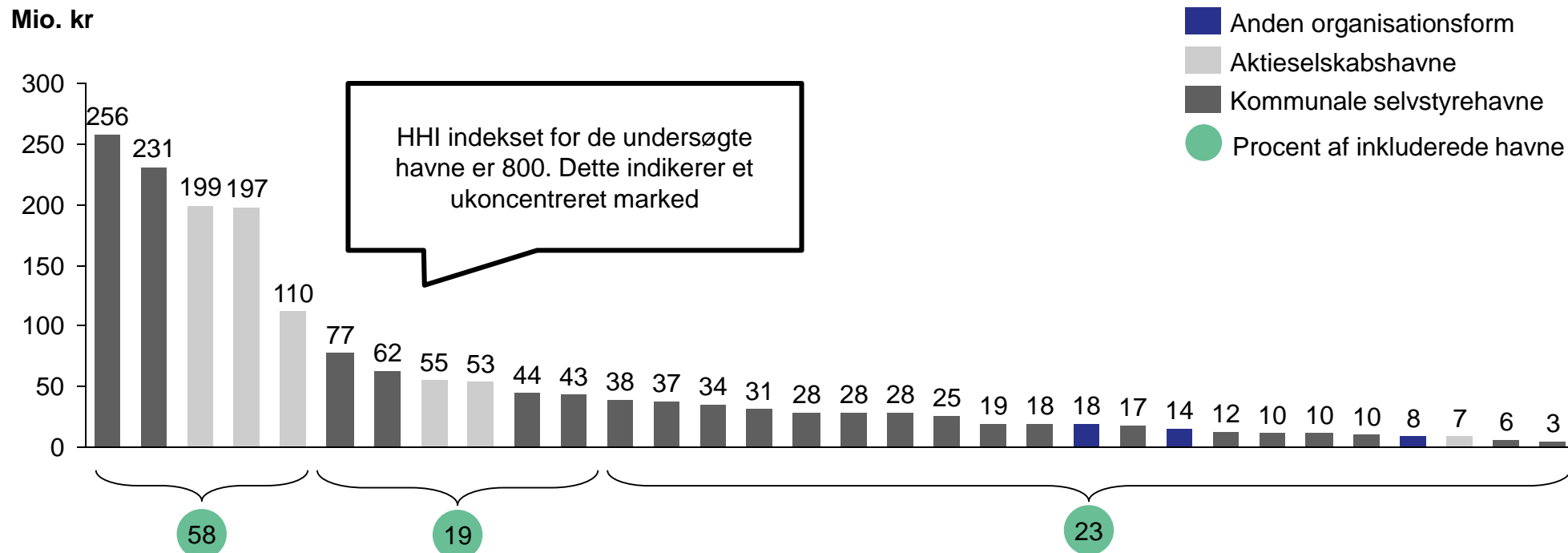
- Danske havne er i dag afhængige af private aktører, på grund af havnelovens rammesætning for forskellige organisationsformers drift af forskellige typer havnevirksomhed
- Grundet størrelsen af danske havne er der ofte kun få udbydere af visse havneservices, hvilket ifølge interviews kan resultere i manglende konkurrence, og havnes betydelige afhængighed af private virksomheder
- Der ses også konsolidering blandt virksomheder (både kunder og virksomheder som bedriver havneservices), hvilket ifølge interviews leder til øget forhandlingsstyrke for private virksomheder ift. havnene

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne, Interview med 10 danske havne; Survey data indsamlet af projekt team; Data indsamlet af Danske Havne

I 2016 var omsætningen for havnene i alt ~1,7 mia. DKK, hvoraf de 5 største havne stod for ~58% af total omsætningen

- I 2016 er de danske havne kendetegnet ved et ukoncentreret marked med mange havne, men med en koncentration omkring de 5 største havne
- Omsætningen er illustreret for 32 danske havne segmenteret i tre omsætningsgrupper: 1) havne over 100 mio., 2) havne mellem 40 og 100 mio. og 3) havne under 40 mio.
- Baseret på denne gruppe havne er HHI indekset på 800 på en skala fra 0-10.000, hvilket indikerer en ukoncentreret sektor¹

Figur 39: Omsætning for de største havne i 2016 (32 havne)



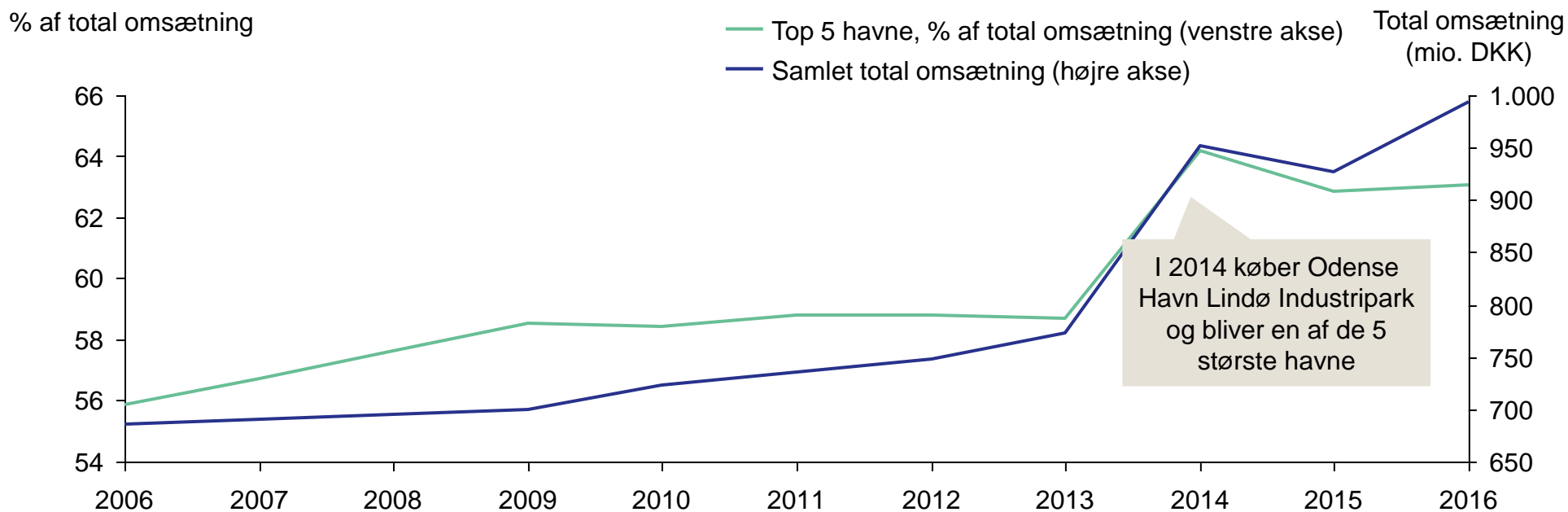
Noter: CMP er ikke inkluderet i denne figur, da den ikke er i scope for analysen; Se appendiks for detaljer om 32 havne inkluderet i figuren; 1) HHI indekset er et alment accepteret mål for markedsconcentration. Et marked med en HHI score under 1500 betragtes som ukoncentreret; scorer imellem 1500 og 2500 betragtes som moderate koncentreret; og scorer over 2500 betragtes som meget koncentreret.

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne, Interview med 10 danske havne; Survey data indsamlet af projekt team

Markedskoncentrationen er gradvist steget de sidste 10 år, hvilket ses på udviklingen i andelen af total omsætning hos de 5 største havne fra ~56 til 63%

- Det danske havneområde er lettere konsolideret over de sidste 10 år, med en øget koncentrering omkring de største havne
- De fem største danske havnes andel af den totale omsætning er steget fra 56% til 63%
- Væksten skyldes organisk vækst på tværs af de fem havne samt større investeringer som fx Odense Havns køb af Lindø Industripark, hvilket også udtrykkes i en øget total omsætning for de 21 havne i datasættet
- De sidste 10 år har de 4 største havne været de samme. Den 5. største havn har skiftet mellem Hirtshals, Frederikshavn, Grenaa og i 2014 indgår Odense som den tredjestørste havn. Siden da har de 5 største havne været: Aarhus, Esbjerg, Odense, Aalborg og ADP

Figur 40: Andel af total omsætning hos de 5 største danske havne (21 havne^{1,2})



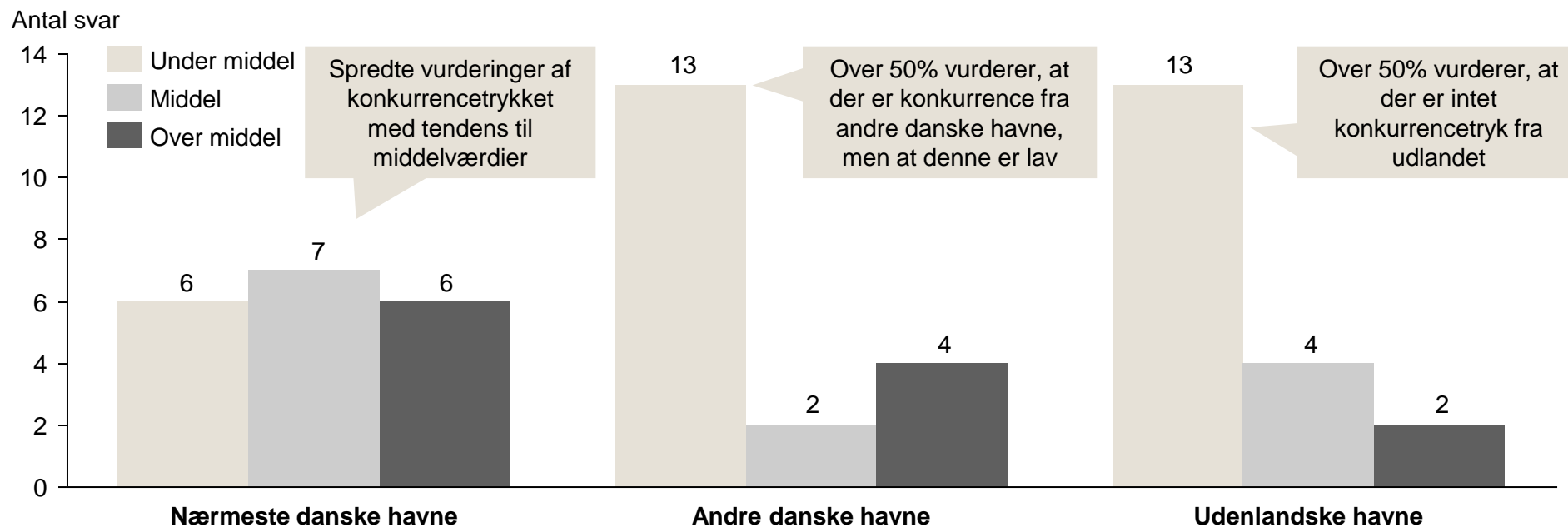
Noter: 1) CMP er ikke inkluderet i denne figur, da den ikke er i scope for analysen; 2) Grundet sammenlignelighed er 21 havne med data for alle år anvendt som "total omsætning". %-satsen kan derfor ikke tolkes som andel af alle danske havnes totale omsætning, men illustrer en tidstendens. Top 5 havne er baseret på de fem største havne for det givne år, baseret på omsætning. 2016 priser efter consumer price index fra Danmarks Statistik.

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Survey data indsamlet af projekt team; Team analyse

Havnene vurderer generelt, at der er et middel-lavt konkurrencetryk i Danmark...

- De danske havne vurderer overordnet konkurrencetrykket som værende middel-lavt
- Havnene vurderer konkurrencen hårdest fra de nærmeste danske havne, imens kun få havne vurderer de andre danske havne og udenlandske havne for vigtige konkurrenter
- De 5 største danske havne vurderer generelt set konkurrencetrykket for højere med en gennemsnitlig vurdering af konkurrencetrykket for danske og udenlandske havne på 3,1 relativt til de mindre havne med en samlet gennemsnitsvurdering på 2,4 på en skala fra 1 til 5
- På tværs af A/S og KS havne er der generelt enighed om konkurrenceniveauet internt i Danmark, hvorimod A/S havne i gennemsnit vurderer konkurrencen fra udlandet til 3,0 ud af 5 ift. KS havnenes vurdering på 1,8. Denne forskel kan sandsynligvis delvist findes i sammensætningen af havnes organisationsform i de to grupper, da A/S havne gennemsnitligt er større en KS havnene i datasættet
- Havnenes vurdering af konkurrencetrykket relateres sandsynligvis også til beliggenhedsmonopoler

Figur 41: Havnenes vurdering af konkurrencetrykket (20 havne)



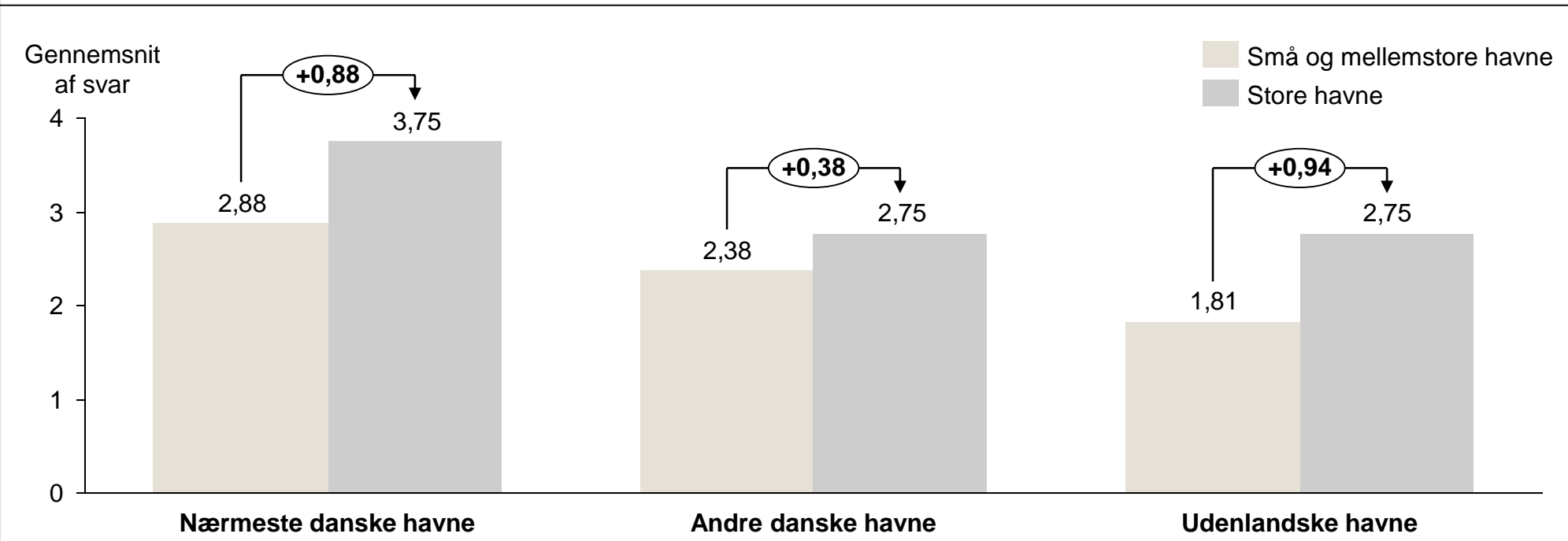
Noter: Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren. Store havne er respondenthavne med en omsætning i 2016 >100 mio.: Aarhus, ADP, Esbjerg og Odense, små havne er de resterende i den angivne sample

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team

... men store danske havne føler sig mere konkurrenceudsatte både inden- og udenlands

- På en skala fra 1 til 5, hvor 5 kendetegner højt konkurrencestryk, vurderer de største danske havne, at konkurrencestrykket er højere end de mindre havne
- Denne tendens gør sig gældende på tværs af konkurrent-nærhed, men forskellen er særligt markant for udenlandsk konkurrence
- Interviews viser, at den udenlandske konkurrence for de større havne hænger sammen med: 1) mindre havnes kundekonzentration er i lokalområdet, hvorimod større havne servicerer et større opland og 2) de store havne beskæftiger sig i højere grad med områder udsat for udenlandsk konkurrence, fx offshore dekommissionering og containertrafik
- Den høje score for de store havne angående konkurrence fra nærmeste danske havne drives af scorer fra havne, der konkurrerer på lignende produkttyper

Figur 42: Store havnes vurdering af konkurrencestrykket relativt til mindre havne (20 havne)



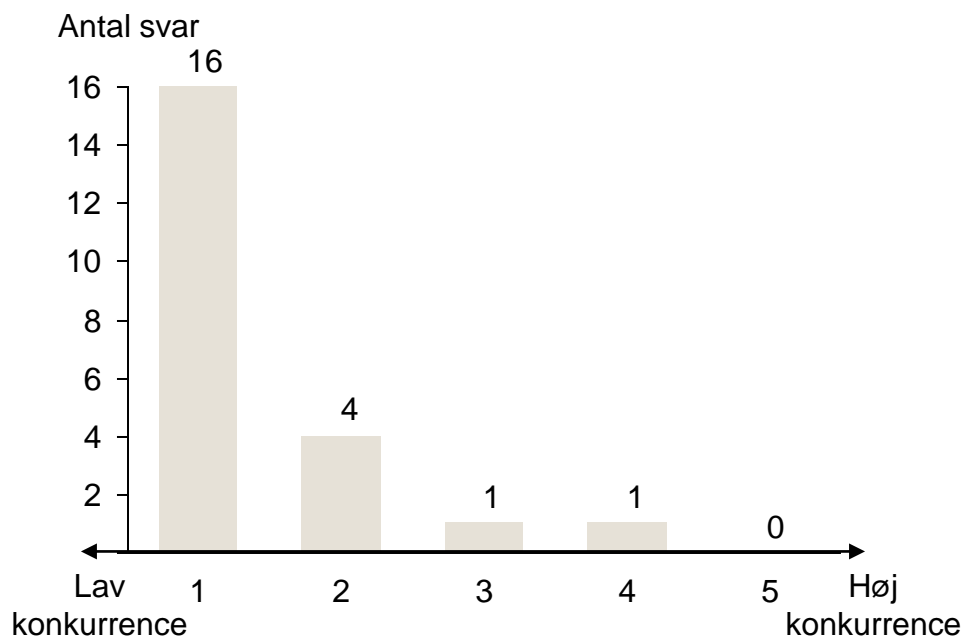
Noter: Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren. Store havne er respondenthavne med en omsætning i 2016 >100 mio.: Aarhus, ADP, Esbjerg og Odense, små havne er de resterende i den angivne sample; Interviews med 10 danske havne

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team

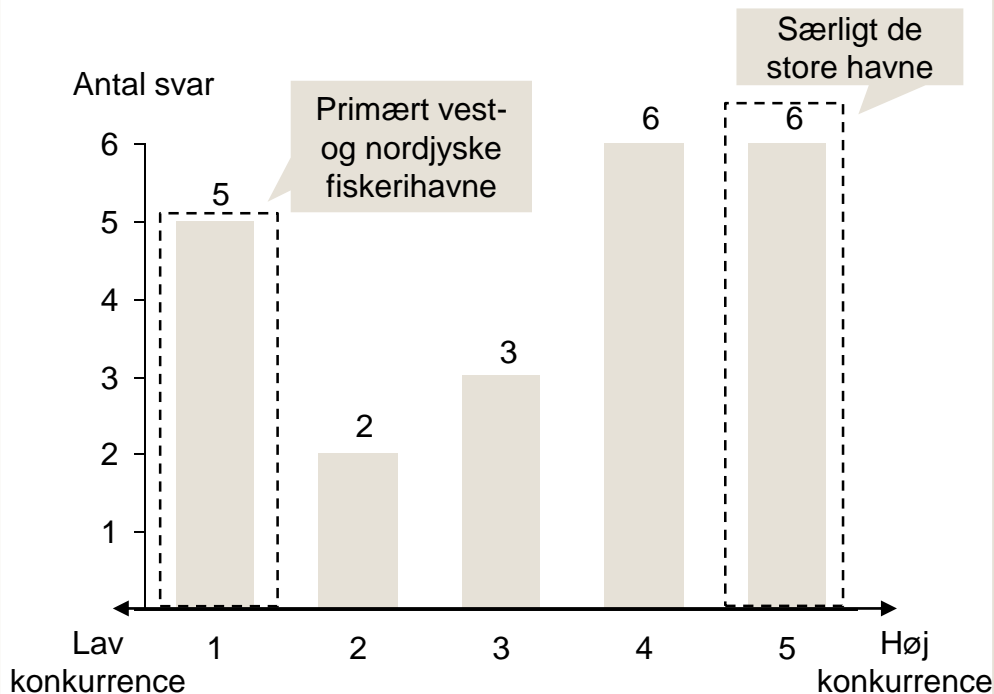
Konkurrencen fra lastbilstransport anses som højere end fra togtransport

- De danske havne anser lastbilstransport som en middel-høj konkurrencekilde, dog med betydelige spredning på tværs af havne, hvorimod togtransport kun i lav grad opfattes som en konkurrencekilde
- På en skala fra 1 til 5, hvor 5 er høj konkurrence, vurderer havnene i gennemsnit konkurrencen fra lastbiler til at være 3,3 og konkurrencen fra togtransport til 1,4
- Der er dog betydelig spredning på tværs af havne. Fx anser vest-og nordjyske fiskeri havne ikke lastbilstrafikken for en væsentlig konkurrence
- Med en enkelt undtagelse anser de større danske havne konkurrencen fra lastbilstransport for meget høj. Havne med en omsætning over 50 mio. vurderer således konkurrencen til at være 4,2 modsat en middelscore på 3 fra havne med en omsætning under 50 mio.

Figur 47: Konkurrence opfattelse af togtransport (22 havne)



Figur 48: Konkurrence opfattelse af lastbilstransport (22 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om 22 havne inkluderet i figuren

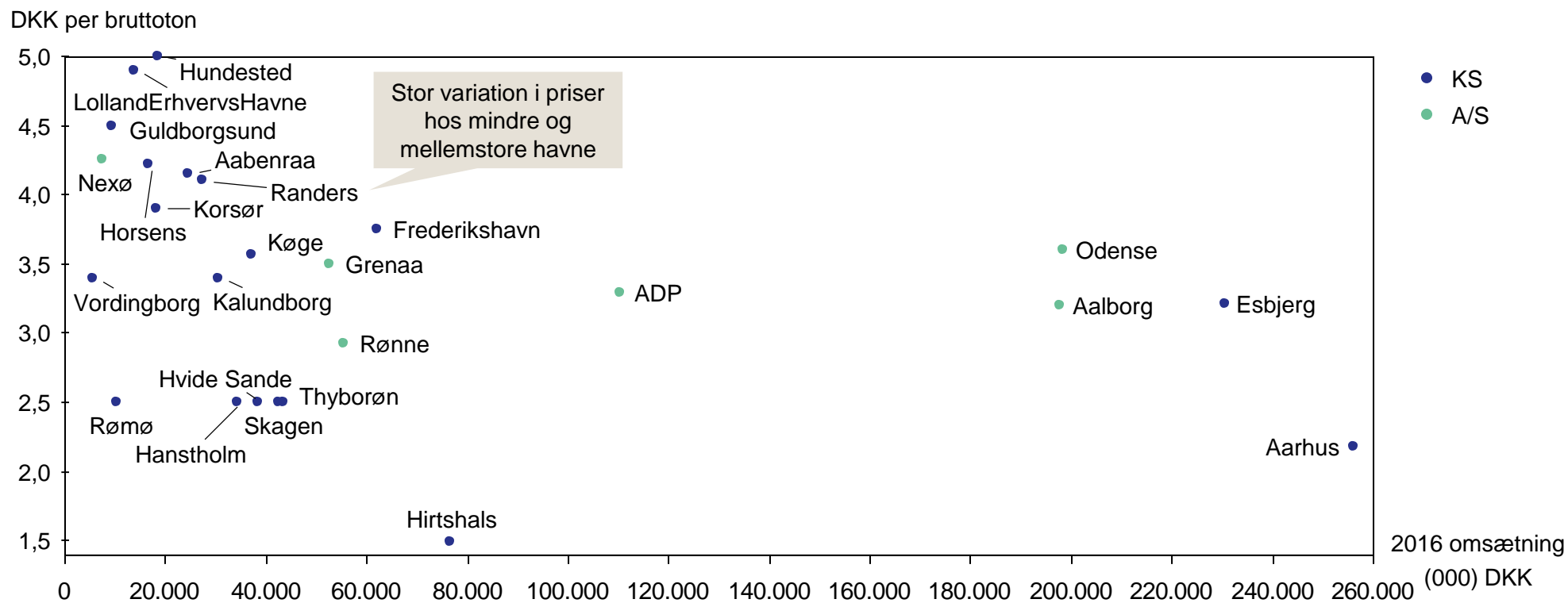
Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Team analyse

STRUENSEE & CO.

Konkurrencetrykket medfører prisvariation for de mindre havne, imens de største havnes prisniveau er sammenlignelige samt faldende med størrelse

- Der er stor variation i prisniveau på tværs af havne; særligt for de mindre havne. Dette indikerer begrænset konkurrence imellem disse havne
- Derudover ses en tendens på tværs af organisationsform til stordriftsfordele, da havne med højere omsætning har gennemsnitligt lavere priser end små havne – de fem store havnes gennemsnitlige pris er 3,09, mens gennemsnittet af de resterende havne er 3,48 DKK per bruttoton
- Det underbygges i interviews, at store havne tager højde for konkurrenter både nationalt og regionalt, hvorimod små havne konkurrerer lokalt
- KS havne og A/S havne har gennemsnitligt lignende priser – KS havnes gennemsnit i nedenstående er 3,38, mens A/S havnes er 3,46 DKK per bruttoton)

Figur 43: Gennemsnitlige skibsanløbspriser fordelt på havnestørrelser (25 havne)¹



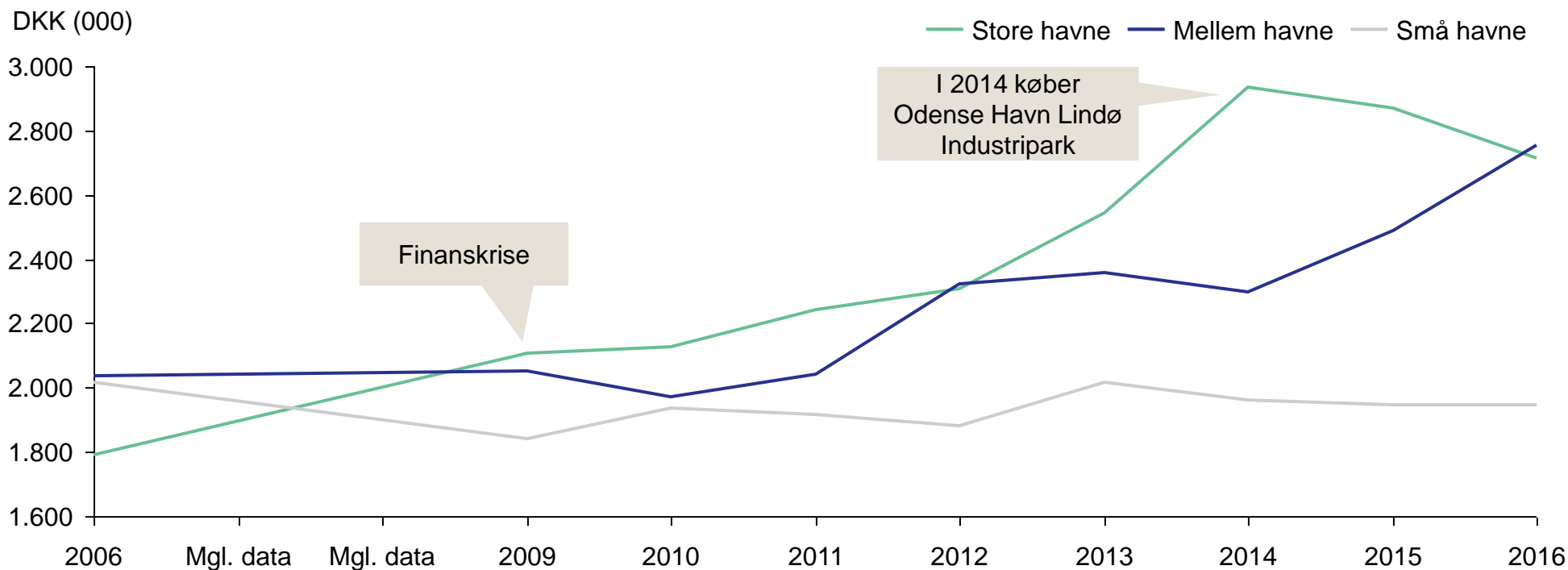
Noter: Se appendiks for detaljer om 25 havne inkluderet i figuren. Som kontrol for skibsstørrelser er angivne priser for skibsanløb et gennemsnit af priser for store og små skibe for angivne kalenderdage, oftest 7 dage

Kilde: Offentlig tilgængelig Priser fra danske havnes hjemmesider; Team analyse

Store- og mellemstore havne har siden finanskrisen formået at forbedre deres produktivitet målt som omsætning per medarbejder i højere grad end de små havne...

- Store og mellemstore havne er i dag mere effektive i deres udnyttelse af medarbejdere ift. omsætningsniveau end mindre havne
- Siden finanskrisen har de store og mellemstore havne gradvist forbedret deres effektivitet til, mens de mindre havne er stagneret ved pre-finanskriseniveau
- Organisationsformer driver ikke omsætning per medarbejder, da A/S- og Kommunale Selvstyrehavne i gennemsnit har lignende omsætninger per medarbejder

Figur 44: Omsætning pr. ansat fordelt på havnestørrelse (17 havne)¹



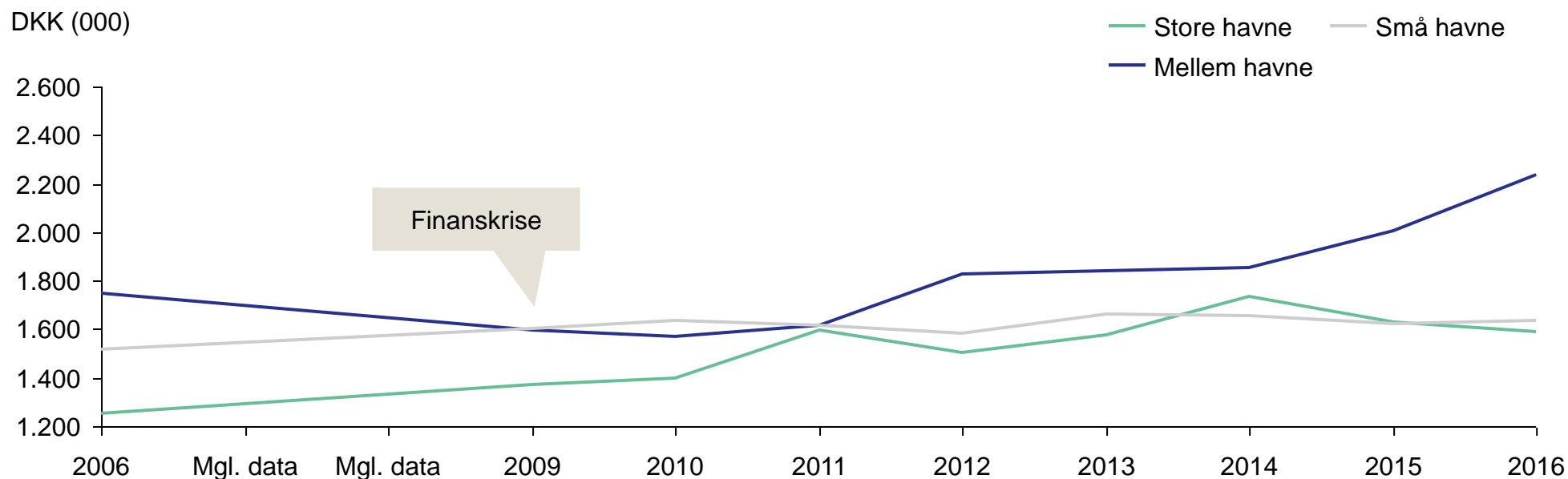
Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 17 havne inkluderet i figuren. 2016 priser efter consumer price index fra Danmarks Statistik. Store havne er >100 mio., mellemstore havne er 40-100 mio. og små havne er <40 mio.; Kategorisering af havne beror på havnenes omsætning i 2016.

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Survey data indsamlet af projekt team; Team analyse

I de store havne skyldes denne produktivetsforbedring primært en forøgelse af areallejeindtægter

- For de store havne (>100 mio.) forsvinder den overordnede produktivetsvækst siden 2011, når man ser bort fra væksten i areallejeindtægter
- Areallejeindtægterne er steget i takt med, at der er blevet investeret i havnearealer, men kun for de store havne har dette resulteret i en produktivetsforøgelse
- Dette indikerer, at investeringer i havnearealer for de store havne resulterer i overordnet produktivetsforbedringer (målt på omsætning per medarbejder)
- Dette kan skyldes den øgede relative andel af indtægter fra arealleje som produktiv indtægtskilde og/eller en forbedret produktivitet for arealleje siden 2011

Figur 45: Omsætning fratrukket areallejeindtægter pr. ansat fordelt på havnestørrelse (17 havne)¹



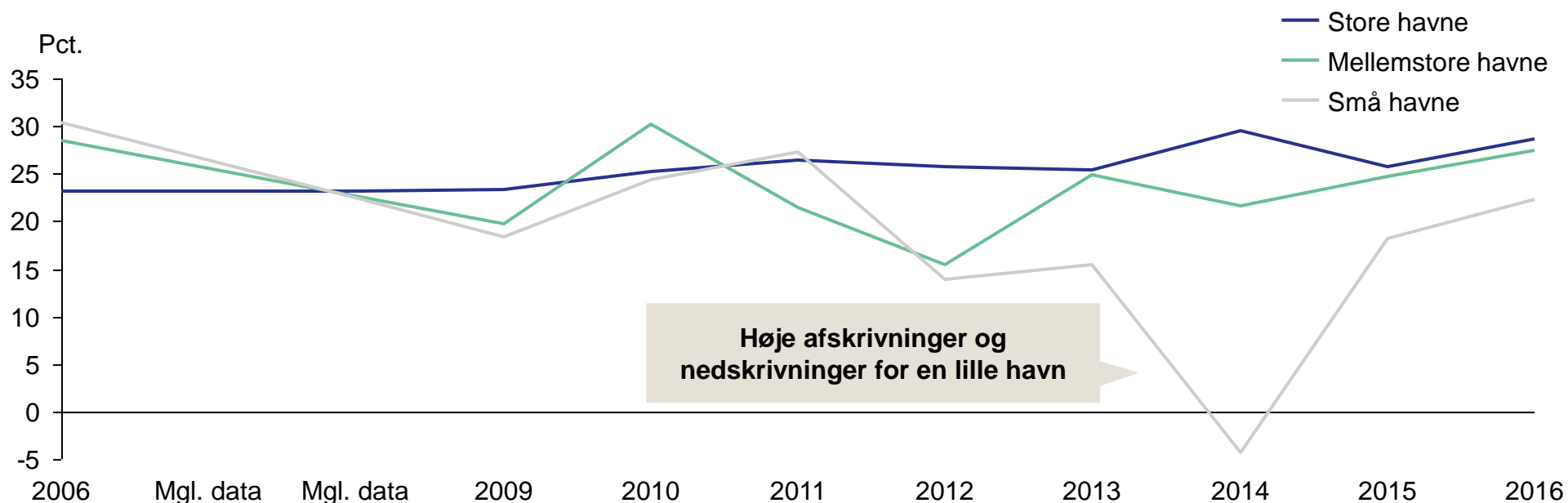
Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 17 havne inkluderet i figuren. 2016 priser efter consumer price index fra Danmarks Statistik

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Survey data indsamlet af projekt team; Team analyse

Der er tendens til positive skalaeffekter i danske havne – De store og mellemstore havne har generelt haft højere profitabilitet i perioden 2006-2016

- Siden 2006 har de store og mellemstore havne fastholdt EBIT omkring 20-30%, hvorimod de små havne siden 2012 er faldet til ~15%
- Dette skel imellem store- og mellemstore havne og små havne kan skyldes, at de store og mellemstore havne har ekspanderet deres indtægtsdrivere i kraft af større arealleje indtægter
- De største havne har den største profitabilitet i de fleste år i perioden, efterfulgt af de mellemstore havne og de små havne. Dette antyder, at der er positive skalaeffekter i havnene
- Havnene udviser høje EBIT niveauer, hvilket er kendetegnende for kapitalintensive industrier. Dog ligger profitabiliteten væsentligt højere end for transportsektoren generelt med en EBIT margin på ~14% (gennemsnit for Q1, 2015 til Q2, 2016)¹

Figur 46: Profitabilitet (EBIT/omsætning i alt) fordelt på omsætningsstørrelse (19 havne)¹



Noter: 1) Baseret på csimarket.com's profitabiliteter for transportindustrien i det angivne tidsrum; 2) Se appendiks for detaljer om 19 havne inkluderet i figuren
 Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse; 2016 priser efter consumer price index fra Danmarks Statistik

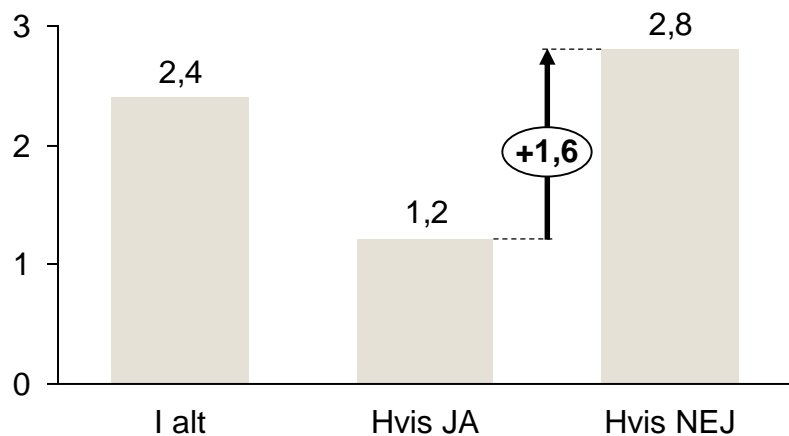
Danske havne anser ikke grandfather rights for et stort konkurrencemæssigt problem, men holdningen varierer med egne rettigheder og private virksomheders holdning er ikke undersøgt

- Grandfather rights er rettigheder til at udøve bestemte services, som havne har fastholdt siden overgangen fra statshavne, hvilket blev muligt med havneloven i 2000
- Det er services som havnene ved overgangstidspunktet havde ret til at udføre, fx har nogle havne ret til at have egen slæbebåd, udføre bugsering eller lodsning
- Generelt anser havnene ikke grandfather rights for et stor konkurrencemæssigt problem, dog varierer vurderingerne på tværs af egne rettigheder
- Interviews i danske havne og kommuner understøtter en overordnet moderat-lav vurdering af konkurrencebetydningen. Der kan være private aktører, som finder grandfather rights problematiske – private virksomheders holdning til dette er dog ikke blevet undersøgt

Figur 49: Havnenes vurdering af grandfather rights' konkurrencebetydning (20 havne)¹

5 = meget konkurrenceforvridende

**Ja = Havn har grandfather rights
Nej = Havne har ikke grandfather rights**



Havnene vurderer 'grandfather rights' som konkurrenceforvridende i moderat omfang

- Gennemsnittet er 2,4 for vurderingen af, hvor konkurrenceforvridende grandfather rights er, på en skala fra 1-5 hvor 5 er "meget konkurrence forvridende" og 1 er "ikke konkurrenceforvridende"
- Dette dækker over en forskel på 1,6 point ud af 5, afhængigt af egne rettigheder
- Havne, der selv har grandfather rights, anser i mindre grad disse rettigheder for konkurrenceforvridende, og havne, som ikke har grandfather rights, anser det i gennemsnit heller ikke som meget konkurrenceforvridende
- Interviews med havne og kommuner understøtter, at grandfather rights' konkurrenceforvridende betydning generelt anses for begrænset
- Private virksomheders holdning er ikke blevet undersøgt

Note: 1) Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren;

Kilde: Survey data indsamlet af projekt team; Interview med 10 havne; Team analyse





Internationalt set har Danmark en række betydningsfulde havne - mange er dog udvalgt ud fra passagerperspektiv og ikke ud fra et godsmængde perspektiv

- EUs kortlægning af betydningsfulde havne (seaports) i og omkring DK (Udsnit af TEN-T kort af comprehensive og core-ports)
- Danmark er i forhold til nabolande godt positioneret ift. et stort antal og høj geografisk koncentration af udvalgte TENT-T havne. En TEN-T havn kan have en nemmere adgang til EU eller EIB finansiering i forhold til at udvikle eksisterende eller nye transportkorridorer.
- EU har identificeret 329 havne af væsentlig betydning for gods og passagerer. Danmark har 20 comprehensive og 2 core ports.

Comprehensive and Core Networks: Inland waterways and ports

— Inland waterways/Completed Compr. Core.
 - - - Inland waterways/To be upgraded ↓ ● Ports.
 - - - - Inland waterways/Planned

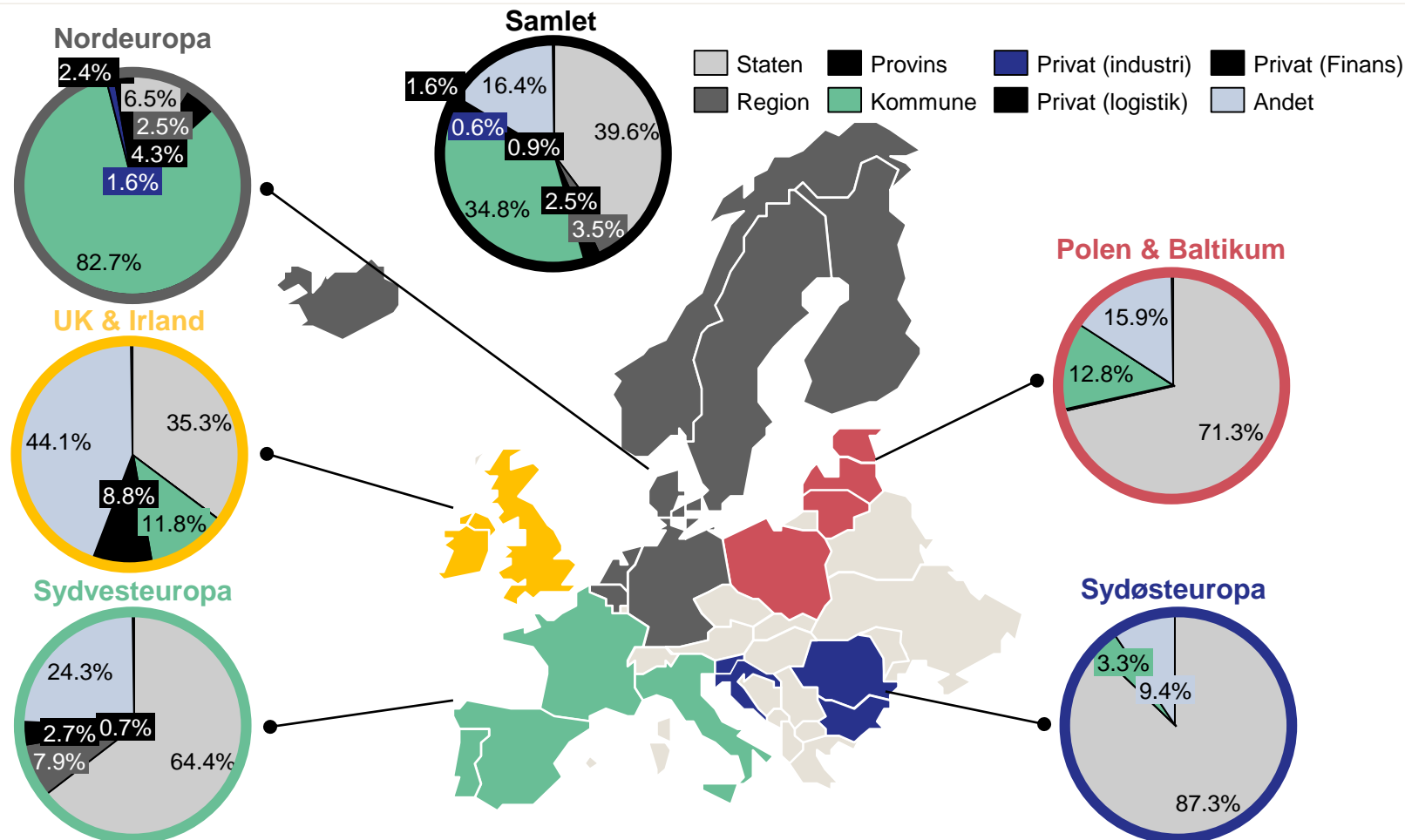


				
Core ports	2	2	5	5
Comprehensive ports	20	13	20	16

- En "comprehensive port" er en havn, der af EU er identificeret som væsentlig ift. transportnetværket i EU, mens "core ports" er de havne, der herudover også har særlig strategisk betydning for det globale transport flow
- Havnene udvælges ud fra objektive kriterier (gods- og passageromsætning) baseret på tærskelværdier. Dette kan føre til en vis skævvridning af billedet typisk ved meget små havne med store passagermængder i form af ø-færger.
- Danske core ports opfylder formelt set ikke krav til godssomsætning men indgår pga. krav til forsyningsikkerhed.

Danmark er sammen med Norge og Sverige karakteriseret ved en høj grad af kommunalt ejerskab af havne

- Samlet set er staten og kommunerne de mest almindelige ejere blandt havne. Kommunalt ejerskab finder især sted i Nordeuropa, mens statsligt ejerskab er det mest almindelige i både syd- og østeuropa. I UK & Irland er ejerskabsformen mere blandet – men med en høj andel af privat ejerskab.
- Nordiske lande er karakteriseret ved lokalt kommunalt ejerskab. Koordinering af offentlige havneinvesteringer foregår i de fleste lande ofte nationalt. Hvor der er lokalt ejerskab af havne, og der ikke findes central styring kan der være en risiko for overinvesteringer, da man vanskeligt kan etablere prioriteter for investeringer, undgå overkapacitet og opretholde acceptabelt investeringsniveau



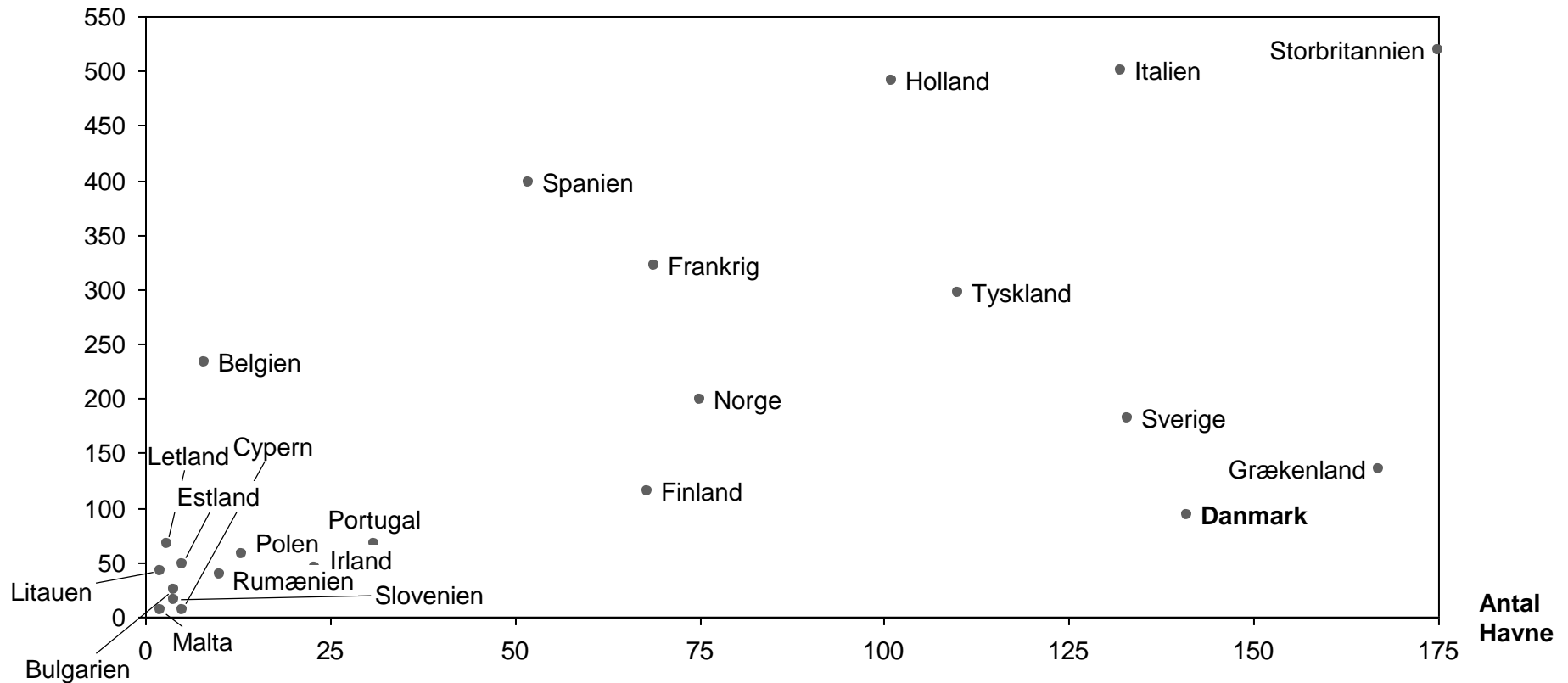
Kilde: EU kommissionen 2013

Danmark er karakteriseret ved et højt antal havne og en relativt lav godsmængde sammenlignet med andre europæiske lande

- Nedenfor ses forholdet mellem antal havne og godsmængden i en række europæiske lande
- Overordnet ses en positiv sammenhæng mellem antallet af havne og godsmængden
- Danmark skiller sig dog ud ved at have et stort antal havne og en relativt lav godsmængde. Dette kan skyldes en relativ lang kyststrækning med mange øer, tradition for søtransport og begrænset konsolidering. Begrænset konsolidering kan være udtryk for at havnene kan drives mere effektivt

Figur 50: Sammenligning af antal havne og godsmængde på tværs af lande

Godsmængde i mio. tons



Kilde: OECD rapport 2011 – Competition in Ports and Port Services; Eurostat – Maritime ports, freight and passenger statistics

Aktiviteterne i de danske havne følger de samme trends som aktiviteterne i havne i hele EU – dog kan offentlige aktører løse opgaver efter annoncering

Sammenligning mellem udførende part for 19 EU lande ift. Danmark på havnerelaterede services



Noter: Samplet inkluderer 19 EU lande samt Norge og Island; Øvrige dækker over aktører som hverken er havnemyndighed, stat eller privateaktører; Jf. havneloven paragraf 9 og 10 er disse aktiviteter som A/S og KS havne kun kan drive efter annoncering

Kilde: ESPO trends in EU ports governance 2016, interviews med sektoreksperter og havnedirektører
STRUENSEE & CO.

Indtjeningskilder i EU adskiller sig ikke væsentligt fra de danske, dog med undtagelse af udleje af suprastruktur – dette kan skyldes, at tool port-modellen er mere anvendt i udlandet

- Nedenfor opsummeres en række af de internationale practices i mange andre europæiske lande med henblik på at sammenholde dette med danske/nordiske practices

Indtægtskilder

- I Danmark er det som nævnt i dag havnenes organisationsform, der afgør, hvilke typer forretningsaktiviteter der må tjenes penge på. På dette område er man i EU relativt harmoniserede i sin fortolkning af EU-konkurrenceregler mv.
- International praksis er derfor i hovedtræk, at den offentlige havnemyndighed tjener penge på:
 - Ind-og udskibning
 - Arealudleje
 - Udleje af suprastruktur
 - Serviceydelser – ofte udliciteret til private i større havne, hvor der er kritisk masse og dermed et privat marked for dette (kranservice, bugsering mv.)

Organisering

- De fleste større havne i EU er organiseret som offentlige aktieselskaber, hvor der opereres med en såkaldt 'landlord/tool port model. Modellen er kendetegnet ved, at havnemyndigheden udliciterer operationen og forskellige services til private leverandører på baggrund af en konkurrenceudsat udbudsproces
- Landlord-modellen har vundet frem som den mest eftertragtede og konkurrencedygtige model. Fordelene ved landlord-modellen er, at de langsigtede nationale, regionale og lokale interesser samt sammenhænge og synergier med by, region og andre sektorer sikres i kraft af offentligt ejerskab og drift af havnemyndighed. Samtidig sikrer udliciteringen af havneoperationen og de forskellige services til private, at de relevante aktører hver især fokuserer på det, de er bedst til, når den bedste/billigste vinder kontrakten. På den måde høstes fordele fra begge verdener. Havnene sikrer sig både offentlig støtte og indgår i tilrettelæggelse af den langsigtede planlægning af en bys/regions økonomi og beskæftigelse, ligesom de bidrager til en sikring af private virksomheders konkurrence i forbindelse med services i og omkring havnen. Landlord-modellens effektivitet kræver dog, at der eksisterer en vis volumen, for at konkurrencen eksisterer og giver gevinster

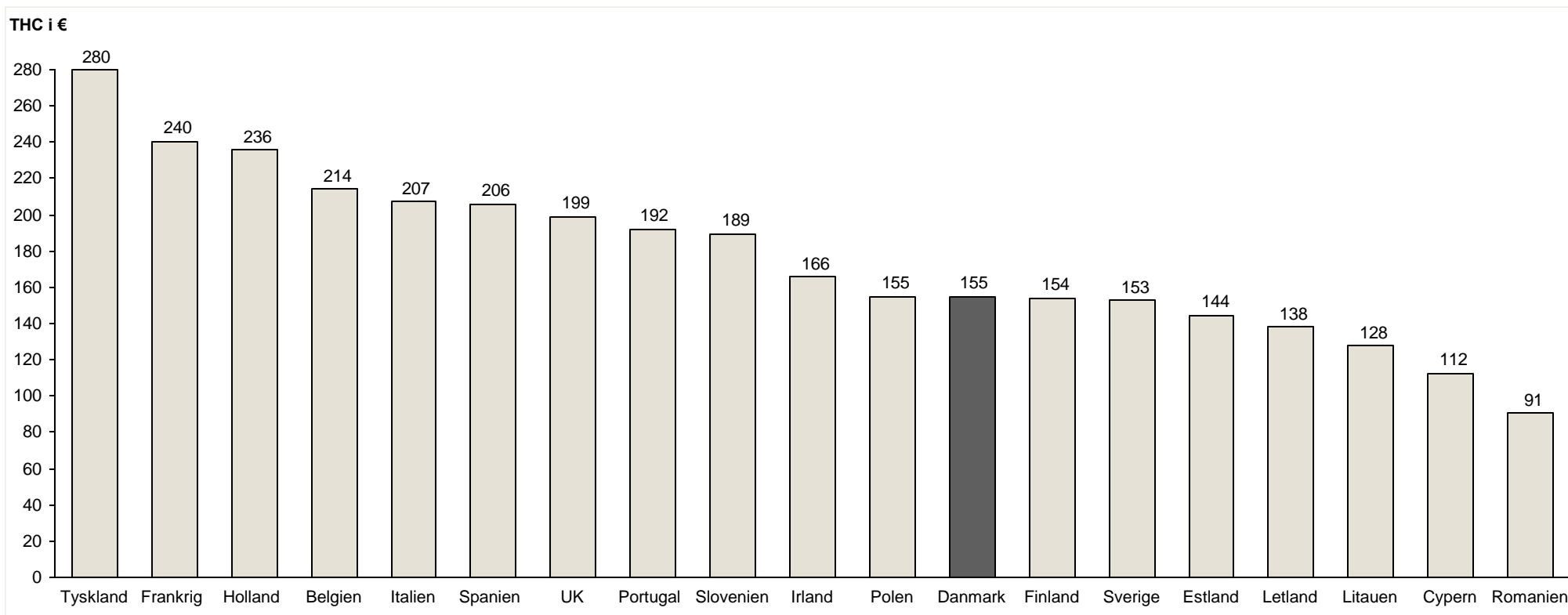
Forbehold

- Der er naturligvis mange undtagelser, gråzoner mv. til ovenstående. Eksempelvis findes rent private havne – de er primært et britisk fænomen. Private havne er karakteriseret ved friere rammer i forhold til, hvad de må tjene penge på

I international sammenhæng er danske havne konkurrencedygtige på pris, men andre faktorer spiller også en rolle for valget af havn

- Nedenfor ses en sammenligning af Terminal Handling Charges (THC) for 19 europæiske lande i 2015
- THC er den pris, havneterminalen tager for at håndtere én containers rejse fra skib-til-kyst og fra kyst-til-skib, og er dermed et mål for havnenes evne til at konkurrere på pris
- Danmark er et relativt billigt land ift. THC. Når mange danske produkter og varer alligevel kommer ind i eks. Tyskland, skyldes det, at:
 - Anløb af alle betydende deep sea carriers kommer til tyske havne med høj frekvens
 - Der er ikke nok volumen i DK til at berettige anløb til dansk havn. Transport til Danmark udføres derfor videre fra eks. Tyskland med feeder eller lastbil
 - Således er THC omkostningen i havne en vigtig, men ikke den eneste styrende omkostningsdriver i transportkæden
- Denne sammenligning afspejler ikke rabatter, hvilket kan være en betydelig faktor i sammenligning





Figur 51: Terminal Handling Charges i forskellige europæiske lande 2015



Sammenlignet med specifikke havne i nærmeste konkurrerende lande er danske havne også konkurrencedygtige på vareafgifter

- Nedenfor ses en sammenligning af havnes vareafgifter og størrelser (sample fra Norge, Sverige, Tyskland og Danmark).
- Tabellen er indikativ. Der skal tages forbehold for, at det ikke har været muligt at finde helt ensartede datakategorier på tværs af havne for de samme år

Størrelsesmål
 Prismål

Lande	 Norge			 Sverige			 Tyskland			 Danmark	
Havne	Oslo	Bergen	Kristiansand	Stockholm	Trelleborg	Göteborg	Hamborg	Bremerhaven inkl. Bremen	Wilhelmshaven	ADP	Aalborg
Sammenligning sparmetre											
Vareafgift DKK pr. container	132,60	129,4	237,9	N/A	144,4	243,8	345	N/A	345	180	174
Godsmængde (mio. tons)	6,0	44,7	1,8	9,0	11,0	41,0	138,2	75,2	24,1	8,5	2,9
Omsætning i mio. DKK	242,7	125,3	77,5	628,1	171,9	582,5	8.491,7	N/A	N/A	110	200
Antal ansatte	97	54	28	166	137	129	5345	373	N/A	48	70

Kilde: Egen indhentning af priser, granskning af regnskaber mv. fra offentligt tilgængelige kilder

Internationalt set udgør havneomkostninger omkring 15% af de samlede omkostninger i transportkæden

- Nedenfor er illustreret omkostningsfordelingen for to hypotetiske ruter med et mindre Ro/Ro skib i Nordeuropa
- Havneomkostninger er en del af transportkæden, men udgør ikke en afgørende omkostning for kunder ift. valg af havn
- Skibsomkostninger og stevedoring er de mest betydende omkostningsparametre i transportkæden. Derudover er andre forhold også afgørende for valg af havne, herunder geografisk placering, infrastruktur (sø, vej, bane) videre til andre destinationer, operatørled mv.

Scenarie A

Rotterdam-Oslo-Rotterdam - 1 rundtur per uge

Skibsomkostninger	36%
Containeromkostninger	10%
Havneomkostninger (1)	13%
Havneomkostninger (2)	1%
Portagency/bookingomkostninger	5%
Stevedoring/terminalhandling	35%
	100%




Scenarie B

Aarhus-Klaipeda-Aarhus - 2 rundture per uge

Skibsomkostninger	30%
Containeromkostninger	6%
Havneomkostninger (1)	15%
Havneomkostninger (2)	1%
Portagency/bookingomkostninger	5%
Stevedoring/terminalhandling	43%
	100%

- De to ruteeksempler er en typisk omkostningsfordeling for et mindre ro/ro skib, der anvendes i short sea trafik i Nordeuropa. Som det ses er de store omkostningsposter knyttet til sejlads samt håndteringsomkostninger i havnene – hvilket dækker over omkostninger ifb. stevedoren/havnevirksomheden. Ud over de her nævnte omkostninger skal tillægges omkostninger til for- og eftertransport i samme størrelsesorden som stevedoreomkostningen. Følgende omkostninger er medtaget:
 - Skibsomkostninger: charter, bunkers og skibsforsikring
 - Containeromkostninger: leasing omkostninger, pick-up/drop omkostninger, vedligehold og forsikring
 - Havneomkostninger (1): skibsafgifter, vareafgifter, ISPS, arbejdsmiljøafgifter
 - Havneomkostninger (2): lods, trosseføring, slæbebåd
 - Port agency/booking: Personale og kontoromkostninger
 - Stevedoring/terminal handling: laste/losseomkostninger inkl. kranleje, overtid, terminal og gate omkostninger og håndtering af temperaturkontrollerede containere





I nabolande ses i højere grad en statslig strategi for havne, mens regulering, ejerskab og konkurrencesituation varierer

Land	Statslig strategi for havne	Ejerskab af havne	Regulering	Konkurrence
<p>Sverige</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Sveriges Transportverket har udpeget en række havne som vigtige for Sverige for at optimere godsomsætning og brug af infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Størstedelen af de svenske havne er kommunale aktieselskaber. Man har ca. samme krav til afkast, lånevilkår, udbyttepolitik, kan gå konkurs som alle andre selskaber. Kommunale selskaber må ikke konkurrere med private 	<ul style="list-style-type: none"> Svenske havne er ikke reguleret gennem en havnelov, men reguleret som alle andre selskaber uden særlige vilkår ift. konkurrence, finansieringsmuligheder, skat mv. Det vil sige de fleste svenske havne betaler skat 	<ul style="list-style-type: none"> En vis konkurrence mellem især sydsvenske havne. Der er en tendens mod flere og flere fusioner og effektiviseringer eks. Havnefællesskab på vestkysten (Hallands Hamnar) Containermarkedet er i meget hård konkurrence, mens der i sektorer som olie ikke er så stor konkurrence
<p>Norge</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Norges Transportministerium har udpeget en række havne som vigtige for transportnetværket i Norge. Disse havne anses af staten som de mest centrale knudepunkter i transportnetværket Der følger dog ikke særlige privilegier eller finansieringsvilkår med denne status, og det har dermed tilsyneladende ikke stor betydning at være en statslig prioriteret havn i Norge 	<ul style="list-style-type: none"> Norske havne kan have følgende ejerskabsformer: A/S, IKS (Interkommunalt selskab), KF (Kommunalt foretagende) eller privat. Størstedelen af havnene er: <ul style="list-style-type: none"> IKS er en særlig norsk organisationsmodel, der går på tværs af kommunegrænser. Ledelsen har en høj grad af selvstændighed. Der er dog større politisk styring og kontrol end for A/S havne Kommunale foretagender indgår som en del af kommunen og er underlagt tæt politisk styring 	<ul style="list-style-type: none"> Norske havne er reguleret ved havnelov 	<ul style="list-style-type: none"> Primært drevet af indenrigs efterspørgsel, særligt fiskeri og afledte aktiviteter fra offshore sektoren, I Sydnorge er der mere konkurrence end Nordnorge, særligt containersegmentet er præget af hård konkurrence fra Aarhus, men i særdeleshed fra Göteborg Hav
<p>Tyskland</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Tyskland har en stærk centraliseret transportpolitik for integrationen af alle transportformer. Det betyder også en tradition for en stærk centralt koordinering/styring af tyske havne ift. infrastrukturinvesteringer, markedssegmentering 	<ul style="list-style-type: none"> Offentligt ejede aktieselskaber 	<ul style="list-style-type: none"> Klar adskillelse af havnemyndighed og private operatører. Ses ofte ved en gennemført med en Landlord governancemodell 	<ul style="list-style-type: none"> Tyskland er i stærk konkurrence med særligt Hollandske og Belgiske havne

Kilde: Interviews med sektoreksperter og havnedirektører

De danske og norske havne beskattes i hovedreglen mildere end de tyske og svenske havne

- Nedenfor opsummeres hovedtrækkene i skatteforholdene for havne i Danmark og relevante nabolande
- Uanset skatteforhold bruger en stor del af havnene deres overskud til at geninvestere i havnene

Land	Skatteforhold
Danmark 	<ul style="list-style-type: none"> • Danske Kommunale Selvstyrehavne og aktieselskabshavne er skattefritaget jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 – dog skal kommercielle aktiviteter udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab
Sverige 	<ul style="list-style-type: none"> • Omkring 90% af de svenske havne er kommunale aktieselskaber, som betaler skat og fungerer på samme vilkår som andre aktieselskaber i forhold til beskatning, udbytteudbetaling, mulighed for at gå konkurs mv.
Norge 	<ul style="list-style-type: none"> • I Norge er de fleste havne en del af kommunerne (Kommunalt foretak eller IKS – interkommunalt selskab). Norske havne betaler som hovedregel ikke skat. Det er udelukkende de private havne, som i Norge primært er energiselskabernes havne, der betaler skat.
Tyskland 	<ul style="list-style-type: none"> • De tyske havne betaler skat af overskud på samme vilkår som private selskaber. En del af de tyske havne undersøges dog af konkurrencemyndighederne i EU, som har efterspurgt dokumentation fra de tyske havne, der kan verificere, at havnene reelt betaler den påkrævede skat

Udviklingen i europæiske skattevilkår

- Skattevilkår er et politisk højspændt område. Flere interviewrespondenter har ikke ønsket at oplyse om havnenes skatteforhold i detaljer
- Desuden er det forventningen, at igangværende EU-regulering vil resultere i blandt andet nye og klarere skatteregler for europæiske havne, eksempelvis i form af en harmonisering af EU-skattereglerne på området
- En beslutning fra Europa-Kommissionen i 2016 har blandt andet påbudt en række større hollandske havne, der i dag er skattefritaget, at de fra 2017 skal betale skat
- Europa-Kommissionens beslutning pålagde desuden også havne i Frankrig og Belgien at sikre, at skatteregler for landenes havne var i overensstemmelse med EU's statsstøtteregele

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

- Der er 3 forskellige kommunale ejerskabsstrukturer blandt danske havne, med stigende markedsregulering fra Kommunal Havn mod A/S havn
- De danske havne fastholder i høj grad den Kommunale Selvstyre form
- Ved rundspørge til danske havne kortlægges det, at fordelene ved A/S konstruktionen primært er ift. kommercielle frihedsgrader, mens offentlig garanteret finansiering via KommuneKredit er vigtigste fordel for KS
- Ved sammenligning på tværs af sektorer ses forsynings- og lufthavnsreguleringen som mere markedsdrevet end regulering af kommunale og KS havne
- Andelen af ikke-kommunalpolitikere i bestyrelser er højest i A/S havne, mens andelen er væsentligt højere i Kbh Lufthavne og væsentligt lavere i kommunale affaldsforbrændinger
- Lufthavnsreguleringen viser to yderpunkter i offentlig indflydelse på drift, mens havnereguleringen ligger derimellem
- Kommunale Selvstyrehavnes finansiering ligner vilkår for kommunalt ejede affalds-forbrændingsanlæg, mens A/S havnes finansieringsvilkår ligner vilkår for Kbh Lufthavne
- Offentlig finansiering er ikke væsensforskellig på tværs af case lande
- Effekterne af finansieringsvilkår er grundlæggende for dynamikkerne i danske og internationale havne samt for sammenlignelige sektorer
- Kreditvurderingen for A/S havne finder sted i markedet, mens kreditvurdering for kommunale og Kommunale Selvstyrehavne finder sted internt i kommunen, hvilket kan lede til overinvestering
- Lufthavnsreguleringen giver bredere rammer for drift udenfor kerneydelsen, og annoncering bruges ikke i samme grad i lufthavnssektoren som i havnene
- Eksempler viser, at forsynings- og lufthavnssektoren samt regulering af havne i andre lande kan danne inspiration for fremtidig regulering af de danske havne

Den historiske udvikling af både sektoren og havneloven har medført at der i dag er 3 forskellige kommunale ejerskabsstrukturer blandt danske havne

- Der er i alt 5 forskellige ejerskabsstrukturer, hvoraf de 3 involverer helt eller delvist kommunalt ejerskabs (beskrives nedenfor)
- Den største forskel mellem de forskellige ejerskabsstrukturer er deres styringsmæssige karakteristika, deres adgang til KommuneKredit samt deres forretningsmæssige vilkår. Fx må aktieselskaber udbyde flere operationelle services uden at skulle udskille dem i et særskilt datterselskab

Type	Forretnings- og finansieringsmæssige karakteristika	Styringsmæssige karakteristika
Kommunal havn	<ul style="list-style-type: none"> • Drift og anlæg af havneinfrastruktur, udlejning af eksisterende arealer og bygninger • Samarbejde med andre havne om drift og udvikling • Kan købe arealer tæt på havnen, hvis eksisterende arealer ikke er tilstrækkelige til at yde service til havnens brugere • Kommunen afholder udgifter til havnens drift og anlæg • Kommunen kan finansiere havnen og investeringer heri ved optagelse af lån i KommuneKredit 	<ul style="list-style-type: none"> • Styres af kommunalbestyrelsen i kommunen og er en del af den kommunale forvaltning • Der stilles ikke indtægtskrav til havnen
Kommunal Selvstyrehavn	<ul style="list-style-type: none"> • Dækker de samme forretningsmæssige vilkår som kommunale havne. Herudover: • Aktiviteter hvor følgende gælder: 1) ingen private aktører ønsker at gøre det, 2) aktiviteten udskilles i et særskilt selskab og 3) afskåret fra kommunal støtte • Udføre havnerelateret operatørvirksomhed (f.eks. kranservice) og skibsrelaterede hjælpetjenester (f.eks. lodsning), eje- og drive bygninger, der servicere brugere, eje- og drive vindenergianlæg og udnytte overskydende kapacitet i havnes materiel til kommerciel brug • Underskud dækkes af kommunen og selskabet kan finansieres ved lån i KommuneKredit • Der betales kun skat af aktiviteter lagt i et selvstændigt selskab ifbm. opgaver, som ingen private aktører ønsker at varetage (se punkt 1-3) 	<ul style="list-style-type: none"> • Styres af kommunalbestyrelsen, ledes af en havnebestyrelse (valgt af kommunalbestyrelsen), der varetager drift og vedligehold inden for de af kommunalbestyrelsen fastsatte rammer • Selvstændig virksomhed. Havnen skal være selvfinansierende. Hvis underskud i 5 år i træk, skal havnen opløses • Havnen er skattefritaget, jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4
Aktieselskabshavn	<ul style="list-style-type: none"> • Der gælder samme forretningsmæssige vilkår som for Kommunale Selvstyrehavne, herudover: • Kan investere op til 15% af selskabets egenkapital i udenlandske havne for at forbedre og effektivisere havnens egen udvikling og drift • Kommunen hæfter for den indskudte kapital • Selskabet har adgang til finansiering på markedsmæssige vilkår • Havnen kan udføre højere grad af kommercielle aktiviteter • Havnen er skattefritaget, jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4, men kommercielle selskaber under A/S havne er skattepligtige 	<ul style="list-style-type: none"> • Helt eller delvist ejet af kommunen bl.a. med formål at skabe profit • Sidestilles med statslige aktieselskaber i årsregnskabsloven og aktieselskabsloven, hvis fuldt kommunalt ejerskab • Havnen er skattefritaget, jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4

Noter: Hundested Havn, Strandby Havn, Fiskerihavn og Søby havn er privat ejede. Bønnerup Havn er ejet af en erhvervsdrivende fond

Kilde: Havneloven

Alle tre organisationsformer med kommunalt ejerskab indebærer forskellige fordele og ulemper, hvor de vigtigste er opsummeret herunder

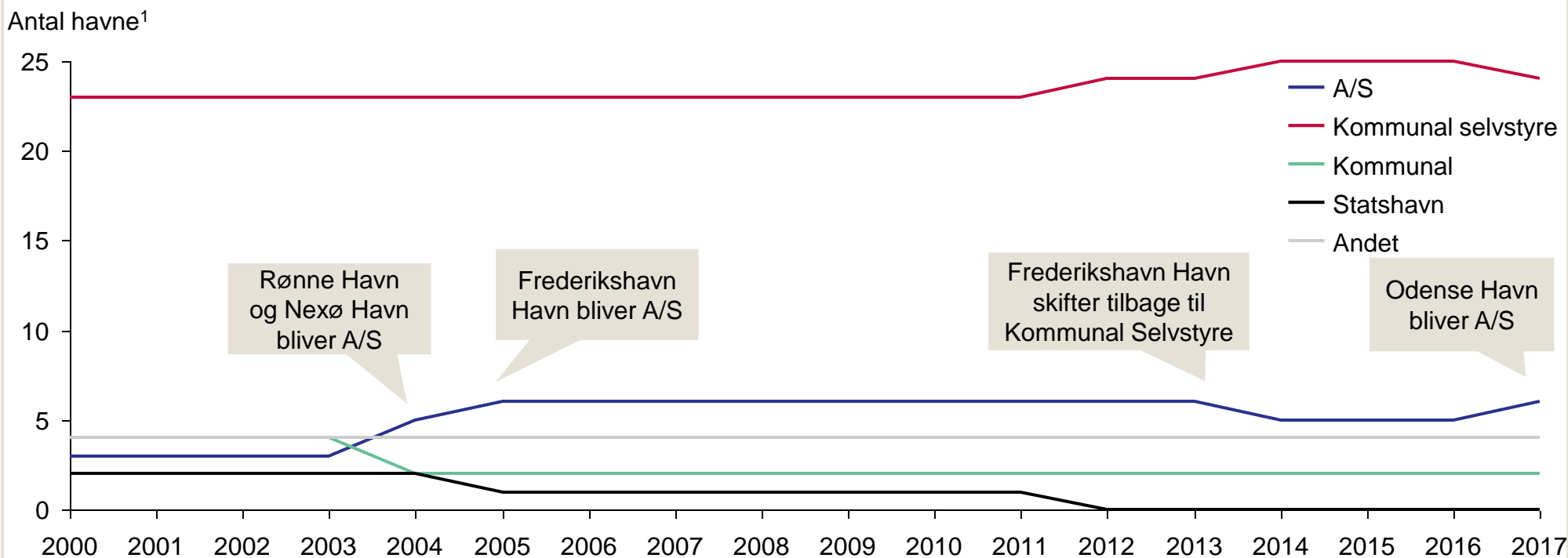
- Nedenfor opsummeres fordele og ulemper ved de tre organisationsformer med kommunalt ejerskab, idet det dog bemærkes, at fordele og ulemper afhænger af perspektivet:
 - Fx kan nogle have finde, at det er en fordel, at investeringer i A/S have tryktestes gennem det almindelige markedsbaserede lånemarked, mens andre finder det mere fordelagtigt, at Kommunale Selvstyrehavne kan få offentligt garanteret og relativt billig finansiering
 - Nogle fordele set fra et kommunalt perspektiv kunne være en ulempe set fra et havneperspektiv – fx at kommunen i Kommunale Selvstyrehavne skal godkende beslutning om ansættelse eller afskedigelse af havnechef
 - Offentligt garanteret relativt billig finansiering kan være en fordel for en Kommunal Selvstyrehavn set fra både havne og kommunalt perspektiv, men en ulempe fra et bredere sektorperspektiv, hvis dette fører til overinvestering
 - Det kan ses som en fordel for havne at A/S formen leder til mulighed for at udføre flere typer havnerelateret operatørvirksomhed, mens dette kan ses som en ulempe for private havnevirksomheder
- Denne oversigt bør derfor ses i sammenhæng med rapporten i sin helhed og der bør tages højde for forskellige aktørers perspektiver (her tages primært udgangspunkt i havneperspektivet, hvilket til dels inkluderer et kommunalt perspektiv)

	Kommunal havn	Kommunal Selvstyrehavn	A/S havn
Fordele	<ul style="list-style-type: none"> Mulighed for at bruge havnen som erhvervsfremmende instrument på lokalt plan Direkte kontrol med havnens udvikling hos ejer af aktivet Sikring af sammenhæng med øvrig byudvikling Sammenhæng mellem beslutninger og kreditrisikoen Indgår i de almindelige rammer og strukturer for kommunal drift Der stilles ikke indtægtskrav til havnen 	<ul style="list-style-type: none"> Mulighed for at delvist professionalisere driften og udviklingen af havnen Mulighed for offentligt garanteret relativt billig finansiering, som ikke er del af anlægsloftet Sikrer kommunen en vis indflydelse på havnens udvikling gennem udpegnig af bestyrelse og direkte repræsentation heri, samt godkendelse af beslutninger om optagelse af lån og om ansættelse eller afskedigelse af havnechef I forhold til den kommunale havn, har Kommunal Selvstyrehavne øgede muligheder for at tilbyde havnerelaterede services – efter annoncering 	<ul style="list-style-type: none"> Professionaliseret ledelse og drift efter aktieselskabsloven Udføre flere typer havnerelateret operatørvirksomhed end Kommunale Selvstyrehavne, hvor private aktører ikke har fortrinsret, hvilket sikrer stabilitet og sikkerhed for foretagne investeringer Investeringer tryktestes gennem almindelige markedsbaseret lånemarkedsoperationer Transparens svarende til øvrige private selskaber Armslængde til kommunen, der primært udøver sin indflydelse som ejer og planmyndighed
Ulemper	<ul style="list-style-type: none"> Ikke markedsbaseret prisfastsættelse Ikke mulighed for at udføre yderligere kommercielle aktiviteter Begrænset mulighed for at udvikle til erhvervshavn Begrænset mulighed for konsolidering på tværs af kommunegrænser Låntagning del af anlægsloftet 	<ul style="list-style-type: none"> Risiko for overinvesteringer som følge af offentligt garanteret finansiering og ophobning af egenkapital Manglende mulighed for at tilpasse kapitalstruktur Uklar governance i forbindelse med kreditvurdering af investeringer Risiko for øget kommunal låntagning ved havneinvesteringer samt mulighed for ikke driftsmæssigt begrundede investeringer for at sikre kommunal likviditet Begrænser muligheden for konsolidering af havneselskaber Uklar regulering af frihedsgrader 	<ul style="list-style-type: none"> Finansiering på markedsvilkår, hvilket typisk er dyrere Ikke fuldt markedslignede vilkår, eksempelvis <ul style="list-style-type: none"> Begrænsninger i dividende- og kapitalindskudsmuligheder Pligt til annoncering på visse områder Manglende direkte mulighed for at disponere over havnen i relation til erhvervspolitiske og byudviklingsmæssige formål

De danske havne fastholder i høj grad den Kommunale Selvstyre form

- Siden havneloven i 2000 gjorde det muligt for danske havne at organisere sig som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab, har der været begrænsede ændringer, om end antallet af A/S havne er steget
- I interviews understreger de fleste havne, at forretningsmulighederne ved A/S formen er den primære årsag til at skifte til A/S
- Finansieringsmulighederne ved KommuneKredit for Kommunale Selvstyrehavne vægtes tungest for at fastholde organisationsformen, hvilket også illustreres ved Frederikshavn Havn, der skifter tilbage til en Kommunal Selvstyrehavn grundet lånemulighederne

Figur 52: Antal organisationstyper over tid



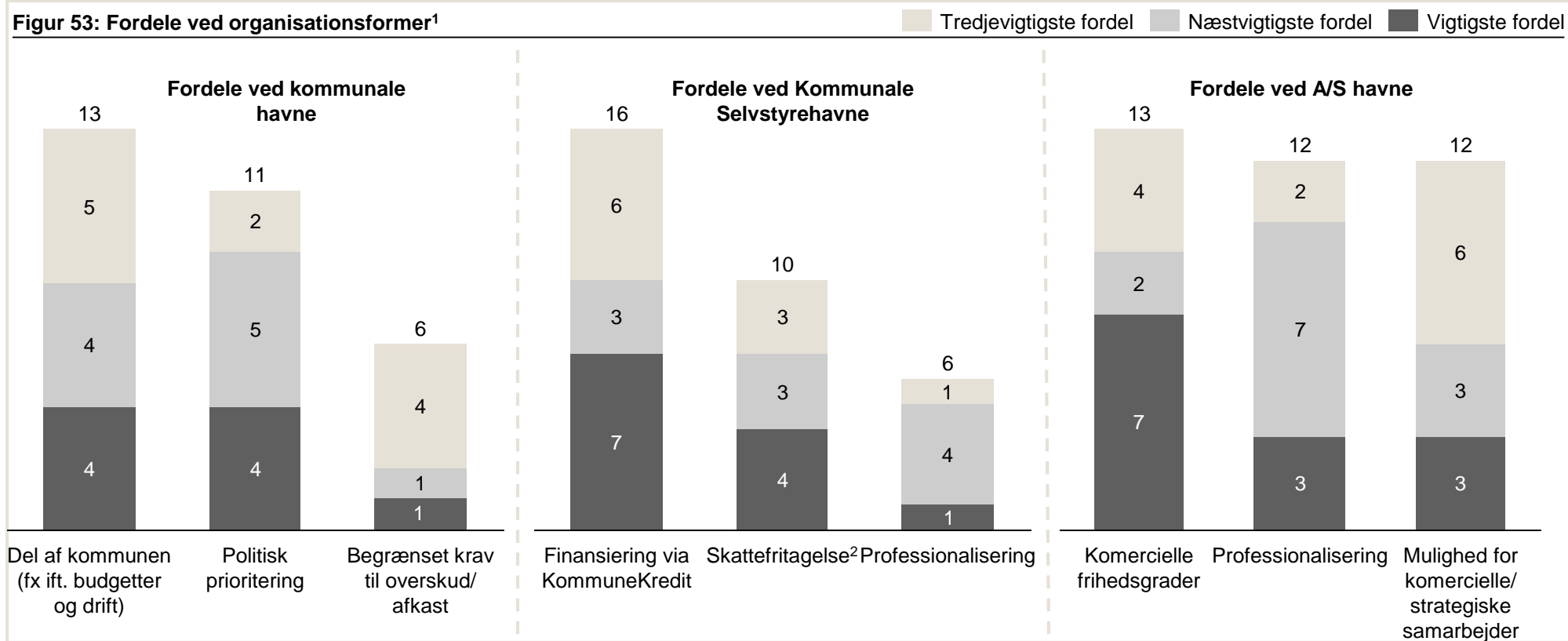
Noter: 1) 36 havne er inkluderet i oversigten; disse er udvalgt på baggrund af tilgængelig data fra Danske Havne og KommuneKredit, Se appendiks for detaljer om 36 havne inkluderet i figuren

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne, Interview med 10 danske havne; Survey data indsamlet af projekt team; Interviews med CEO Mikkel Seedorf Sørensen, Økonomichef Kim Holm Sørensen og kommunaldirektør i Frederikshavn Kommune Mikael Jentsch

Ved rundspørge til danske havne kortlægges det, at fordelene ved A/S konstruktionen primært er ift. komm. frihedsgrader, mens off. garant. finansiering via KommuneKredit er vigtigste fordel for KS

- På tværs af alle havnene anses A/S formen for at have større forretningsfordele i kraft af større kommercielle frihedsgrader, en højere grad af professionalisering og muligheder for kommercielle/strategiske samarbejder
- Især A/S havne fremhæver professionalisering som fordel ved A/S formen, men nævner ikke professionalisering som fordel ved Kommunal Selvstyre formen
- På tværs af alle havne vurderes finansieringsmuligheder at være den absolut største fordel for Kommunale Selvstyrehavne, herefter påpeges skattefritagelse og ligeledes professionalisering
- Kommunale Selvstyrehavne fremhæver særligt A/S formens muligheder for kommercielle og strategiske samarbejder som en fordel
- For kommunale havne er der generelt færre tilkendegivelser af fordele. De primære fordele anses dog for at være tilknyttet til havnens sammenhæng med kommunen, særligt ift. budgetter, drift og politiske prioriteringer


Figur 53: Fordele ved organisationsformer¹

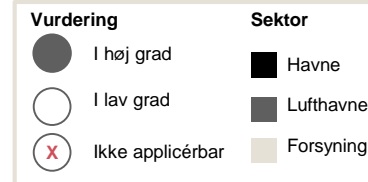


Noter: 1) Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren; Baseret på de 3 hyppigste kategoriseringer af kvalitative svar. På tværs af fordele summeres ikke nødvendigvis til total, grundet kategorisering af svar; 2) Kommunale Selvstyrehavne og A/S havne er begge skattefritaget jf. selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4

Kilde: Survey havnes selvrapporterede prioriterede 3 fordele ved hver organisationsform
STRUENSEE & CO.

Ved sammenligning på tværs af sektorer ses forsynings- og lufthavnsreguleringen som mere markedsdrevet end regulering af kommunale og KS havne

 - Uddybes i det følgende



Regulering ¹		Offentlig ←							→ Marked	
Sektor og org. form		Kommunal	Kommunal Slvstyre	Affalds- forbrænding ²	Eldistribution	Kommunal	A/S	Kbh Lufthavne	Privat	
Områder	Underområder									
Lov-grundlag	Primært styrende lov	Havneloven	Havneloven	Bekendtgørelse om anlæg, der forbrænder affald	Lov om elforsyning	Lov om luftfart	Havneloven/Selskab sloven	Lov om luftfart og lov om Københavns Lufthavne A/S	Selskabsloven	
	Begrænsende eller hjemlende ³	Hjemlende	Hjemlende	Begrænsende	Hjemlende	Hjemlende	Hjemlende	Begrænsende	Begrænsende	
Governance	Selskabsform	Forvaltning	?	IS/A/S, AmbA, forvaltning ⁴	A/S ⁵	Forvaltning	A/S	A/S	A/S - I/S	
	Ejerskab	Kommune	Kommune	Typisk Kommune ⁶	Blandet ⁷	Kommune	Typisk Kommune	Privat	Privat	
	Privatsektor repræsentation i bestyrelse ⁸									
	Offentlig indflydelse på drift ⁹									
Økonomi	Prisregulering									
	Skattepligtighed ¹¹									
	Offentlig finansiering ¹²									
	Armslængde ved kreditvurdering				Afhænger af ejerskab					
	Offentlig underskuds-dækning ¹⁴									
	Mulighed for at danne egenkapital	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
	Mulighed for at betale udbytte ¹⁷	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Andet	Fri benyttelse af egenkapital ¹⁹			Nej						
	Drift uden for kerneydelse									
	Forsyningspligt	Anløbspligt	Anløbspligt	Kommunal kapacitetsforpligtigelse	Tilslutningspligt	Afvikling af lufttrafik	Anløbspligt	Afvikling af lufttrafik	Anløbspligt	
	Monopol									

Se noter og kilder på næste side

Ved sammenligning på tværs af sektorer ses forsynings- og lufthavnsreguleringen som mere markedsdrevet end regulering af kommunale og KS havne (noter og kilder)

Noter: 1) Statshavne er udeladt af overblikket; 2) For sammenligningsgrundlag fokuseres her på kommunalt ejede affaldsforbrændinger (+70% af total); 3) Begrænsende forstås som at lovgrundlaget fastlægger hvad der ikke er lovligt, mens hjemlende regulering beskriver hvad der er lovligt. Den begrænsende regulering er typisk simplere at følge; 4) 12 Kommunalt ejede I/S, 3 Kommunale A/S; 2 Kommunale AmbA og 2 Kommunal forvaltningsejede; 5) I flere tilfælde er Moderselskabet organiseret i en anden selskabsform (fx a.m.b.a.), men el-distributionsnettet er organiseret i A/S; 6) 28 affaldsforbrændingsanlæg hvoraf 20 er kommunalt ejede. Herudover to øvrige specielle anlæg, der medforbrænder affald, eller primært forbrænder farligt affald; 7) 9% er kommunalt ejede, 58% er forbrugerejede og 33% er kommercielt ejede, vægtet efter leveret mængde; 8) interviews indikerer en højere andel af private forretningsfolk i bestyrelser i A/S selskaber sammenlignet med Kommunal Selvstyre; 9) Høj grad af indflydelse på drift omfatter direkte indflydelse på daglige beslutninger, mens lavere grad af indflydelse, som set for Københavns Lufthavne omfatter omfattende rammesætning for driften; 10) Takstregulering jf. Bekendtgørelse af lov om Københavns Lufthavne A/S; 11) Kommercielle selskaber under Kommunalt Selvstyre og A/S er skattepligtige; 12) Ved overgang fra en Kommunal Selvstyrehavn til en kommunalt ejet A/S havn gives afkald på muligheden for at optage nye lån gennem Kommunekredit. Eksisterende lån gennem Kommunekredit afvikles dog i visse tilfælde på samme vilkår som før overgangen til en A/S havn, fx Frederikshavn Havn. For kommunale havne er finansieringen del af det kommunale anlægsloft, mens det for Kommunale Selvstyrehavne og alle andre typer ikke er en del af anlægsloftet; 13) Afhængigt af ejerskab. Kommunalt ejede har adgang til KommuneKredit; 14) Aktieselskabsformen betyder at havnen opnår retten til at gå konkurs, hvorved kommunen kun hæfter for sit aktionærindskud. Ved kommunale- og Kommunale Selvstyrehavne hæfter kommunen for hele havnens eventuelle underskud; 15) Gælder ikke for datterselskaber til luftfarsrelateret drift; 16) Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg. Flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden flyvepladsvirksomhed samt øvrig virksomhed, hvis det har en forretningsmæssig sammenhæng med flyvepladsvirksomhed og det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse og selskabet har det fornødne kapitalberedskab. Egenkapital kan således dannes, der kan betales udbytte (til kommunen) og egenkapitalen kan benyttes til investering i luftfarsrelateret virksomhed som fx parkeringsanlæg, shopping etc.; 17) Ved overgang fra kommunal eller Kommunal Selvstyre til A/S kan der først udbetales udbytte efter hensættelser til vedligeholdelse og nyanlæg i havnen. Udbyttet er begrænset til maksimalt 1%+diskonto: selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 & Bindende svar fra Skatterådet, 23. okt. 2012, sagsnummer: 11-145831; 18) Ikke begrænsning på udbytte, men retningslinjer for reinvestering af afkast fra kommercielt område til aeronautisk område for at sikre investerings- og vedligeholdelsesniveau; 19) Egenkapitalen kan for A/S havne bruges til aktivitet som specificeret ved havneloven, hvilket ikke inkluderer områder som potentielt konkurrerer med markedet; 20) Ifølge ekspertinterviews adskiller frihedsgraderne for kommunale lufthavne sig fra kommunale havne pga. to faktorer, a) kommunale lufthavne er underskudsgivende, hvorved ikke-kerneaktivitet kan mindske underskuddet og b) kommunale lufthavne ligger, til forskel fra mange kommunale havne, ikke på attraktive lokationer, så ikke-kerneaktiviteterne konkurrerer i mindre grad med private aktørers aktiviteter; 21) Kommunerne har ret og pligt til at anvise hvor husholdnings- og erhvervsaffald skal forbrændes. Virksomheder har dog ret til at eksportere affald; 22) Behandles i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som fuldt geografisk monopol, men i princippet kan kunder vælge andre lufthavne og transportarter

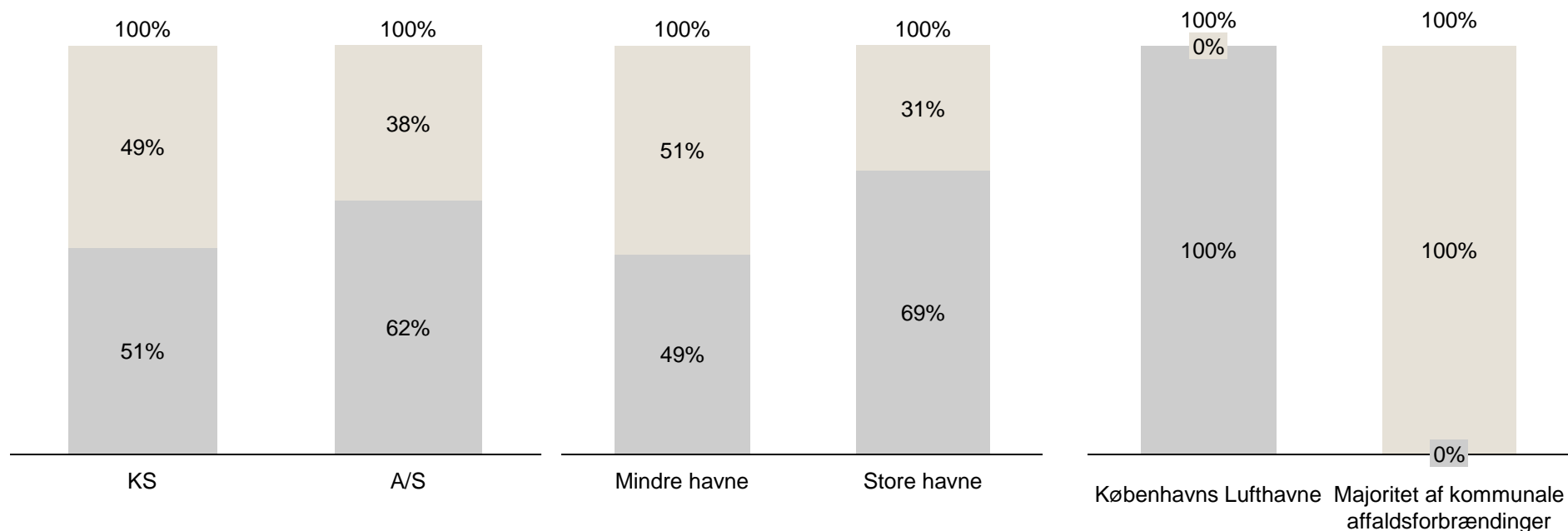
Kilder: Struensee & Co./McKinsey rapport på forsyningssektorens effektiviseringspotentiale; Ekspertinterviews på lufthavnsområdet; Ekspertinterviews på havneområdet; Interviews med kommunaldirektører i udvalgte kommuner; Interviews med udvalgte havnedirektører; Havneloven; Bedre Styringsmuligheder i forsyningssektorerne; Social- og Indenrigsministeriet (2016); Bekendtgørelse af lov om luftfart; Bekendtgørelse om anlæg, der forbrænder affald; Lov om elforsyning; Selskabsloven; Bekendtgørelse af lov om Københavns Lufthavne A/S

Andelen af ikke-kommunalpolitikere i bestyrelser er højest i A/S havne, mens andelen er væsentligt højere i Kbh Lufthavne og væsentligt lavere i kommunale affaldsforbrændinger

- Havnenes bestyrelser udgøres i gennemsnit af ~50% andre medlemmer (erhvervsfolk og eksperter) uanset størrelse og organisationsform
- Medarbejdervalgte medlemmer anvendes i begrænset omfang ved både små og Kommunale Selvstyrehavne, hvilket resulterer i en mindre relativ andel politikere for A/S havne og særligt for store havne
- Uddybende interviews med havnedirektører for over 10 forskellige havne underbygger, at professionalisering af bestyrelser ikke direkte afhænger af organisationsform.
- Nedenstående evaluerer ikke kvaliteten af eksperter og erhvervsfolk, som kan være højere i A/S havne grundet vederlagsregulering
- Til sammenligning er der i kommunale affaldsforbrændinger 74% af bestyrelserne, som udelukkende består af kommunalbestyrelsesmedlemmer, mens 17% har et medlem som ikke tilhører kommunalbestyrelsen, og 9% har 2 eller flere medlemmer, som ikke tilhører kommunalbestyrelsen
- Københavns Lufthavne består af ni medlemmer, heraf seks erhvervsfolk og tre medlemmer valgt af medarbejderne

■ Kommunalpolitikere ■ Andre

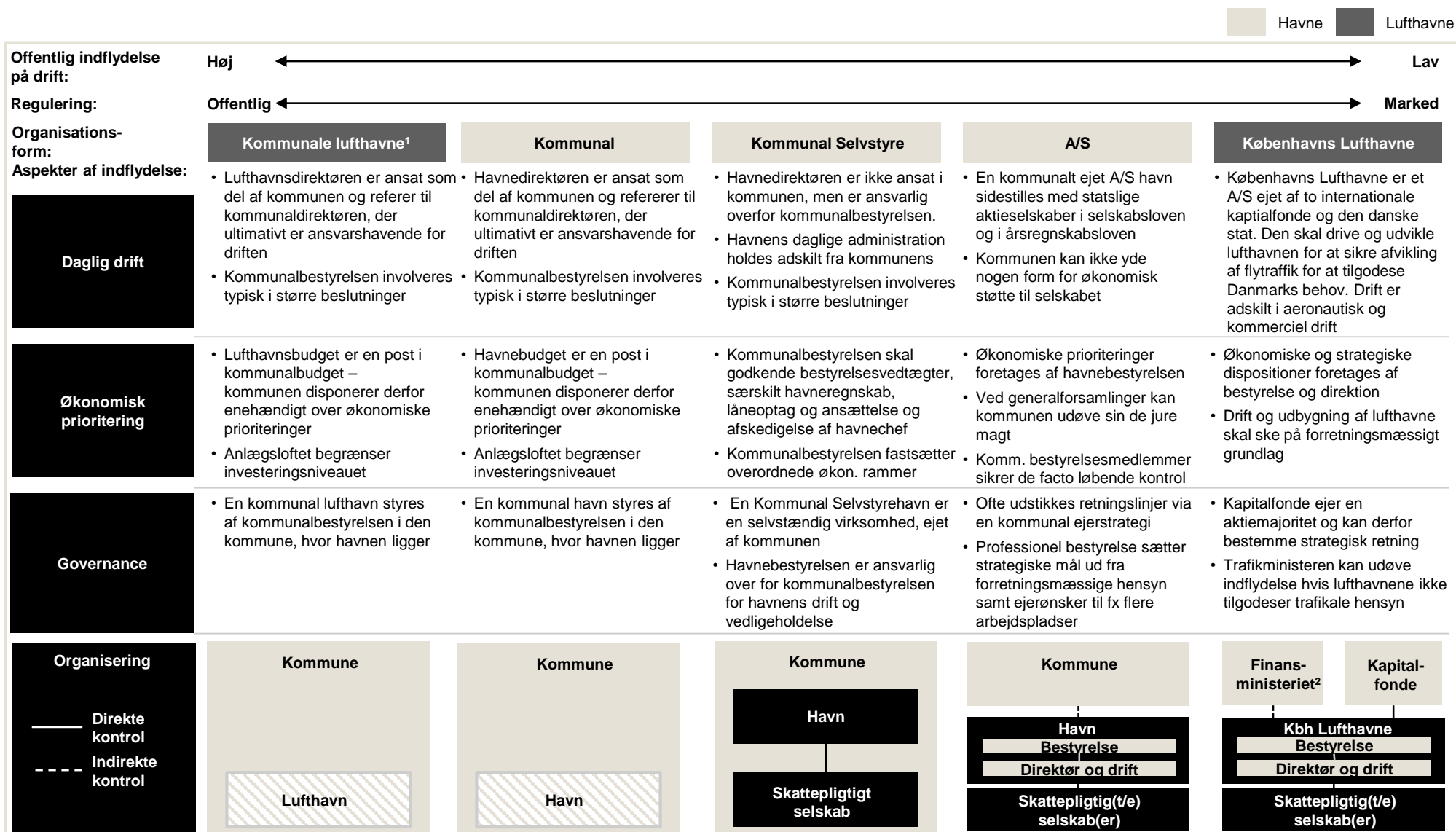
Figur 54: Fordeling af bestyrelsesmedlemmer



Noter: Se appendiks for detaljer om 20 havne inkluderet i figuren; Store havne er respondenthavne med en omsætning i 2016 >100 mio.: Aarhus, ADP, Esbjerg og Odense, små havne er de resterende i den angivne sample

Kilder: Survey data indsamlet af projekt team; Struensee & Co./McKinsey rapport på forsyningssektorens effektiviseringspotentiale; Københavns Lufthavne

Lufthavsreguleringen viser to yderpunkter i offentlig indflydelse på drift, mens havnereguleringen ligger derimellem



Noter: 1) Ifølge ekspertinterviews adskiller frihedsgraderne for kommunale lufthavne sig fra kommunale havne pga. to faktorer, a) kommunale lufthavne er underskudsgivende, hvorved ikke-kerneaktivitet kan mindske underskuddet og b) kommunale lufthavne ligger, til forskel fra mange kommunale havne, ikke på attraktive lokationer, så ikke-kerneaktiviteterne konkurrerer i mindre grad med private aktørers aktiviteter; 2) Finansministeriet varetager statens aktiepost på 39,2% og Trafikstyrelsen bedriver tilsyn - Kilder: Ekspertinterviews; Havneloven; Danske Havne; Lufthavnsstrategien; Bekendtgørelse af lov om luftfart;

Kommunale Selvstyrehavnes finansiering ligner vilkår for kommunalt ejede affaldsforbrændingsanlæg, mens A/S havnes finansieringsvilkår ligner vilkår for Kbh Lufthavne...

■ Uddybes ✓ = tilgængelig ✗ = ikke tilgængelig





- Tværsektorsammenligningen viser at lånefinansiering i Kommunale Selvstyrehavne og for affaldsforbrænding er sammenlignelige, men A/S havne og Kbh Lufthavnes finansieringsvilkår også er sammenlignelige. A/S Havne og Kbh Lufthavne varierer i udbytteregulering, da A/S havne kan udbetale 1% + diskonto
- Typiske låneforhold på tværs af sektorer viser, at offentlige finansieringsmuligheder er billigere end private finansieringsmuligheder, hvis garantiprovisionssats og stiftelses provision til kommunen ikke indregnes. Disse varierer på tværs af kommuner fra mellem 0-1%
- Den politiske målsætning for EU er bl.a. at skabe mere transparente forhold for havne og undgå den statsstøttelignende praksis, der har været en tradition for i nogle lande i EU. Derfor træder træder i 2019 en EU-forordning om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne i kraft. Formålet med forordningen er at skabe ensartet og friere konkurrence for de markeder, der er tilknyttet de europæiske havne, samt at sikre, at de transport- og logistik kæder, som havnene er en del af, fungerer effektivt og skaber vækst. Forordningen dikterer at en havnemyndighed, der modtager offentlige midler, og selv leverer havnetjenester skal holde regnskaber for den offentlige finansiering adskilt fra sine øvrige regnskaber og i øvrigt skabe klarere rammer og gennemsigtighed for havnetjenester.

Beskrivelse	Offentlig finansiering			Privat finansiering	
	Kommunal finansiering	Kommune-Kredit	Fonde og EU midler	Privat finansiering	Salg af aktier
Typiske låneforhold	<ul style="list-style-type: none"> • Allokering af midler i de kommunale budgetter • Dog samlet kommunalt anlægsloft på 16,3 mia. i 2017¹ 	<ul style="list-style-type: none"> • Lån til ~1,5-2 % + evt. garanti-provisionssats 	<ul style="list-style-type: none"> • F.eks. yder Nordic Investment Bank lån på bank betingelser, dvs. ingen tilskudselement 	<ul style="list-style-type: none"> • Lån på markedsvilkår (varierende rente alt efter investeringsplan, markedsconjunkturer og havneøkonomi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mulighed for at sælge aktieandele; med begrænsning af udbytte til aktionærer på diskontoen + 1%²
Kreditvurdering	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunens almene interne processer 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantistillelse af kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> • F.eks. vurderer Nordic Investment Bank og European Investment Bank tekniske og økonomisk aspekter 	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering fra risikotagende privat aktør 	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering fra køber
Danske kommunale havne	✓	✓	✓	✓	✗
Danske Kommunale Selvstyrehavne	✓	✓	✓	✓	✗
Dansk affaldsforbrænding³	✓	✓	✓	✓	✗
Danske A/S havne	✗	✗	✓	✓	✓
Kbh Lufthavne	✗	✗	(✗) ⁴	✓	✓
Svenske kommunalt ejede A/S	✗	✓	✓	✓	✓
Norske IKS/KF havne	✓	✓	✓	✓	✗
Norske kommunale havne	✓	✓	✓	✗	✗
Hamborg havn (Tyskland)	✓ ⁵	✗	✓	✓	✓

Noter: 1) "Aftale om kommunernes økonomi for 2017", 10. juni, 2017, Regeringen & KL; 2) Selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 & Bindende svar fra Skatterådet, 23. okt. 2012, sagsnummer: 11-145831 – dette loft gælder ikke for Københavns Lufthavn; 3) Her sammenlignes med kommunaltejede forbrændingsanlæg; 4) Ingen indikationer fundet på låneoptag, men i principielt muligt; 5) Selvom denne står under "kommunal finansiering" menes der statslig, delstatslig og byen Hamborgs finansiering

Kilder: Interviews med Norske, Svenske og Tyske Havneinteresseorganisationer; Udlåningschefer i Kommuneinvest, Kommunalbanken, samt landeekspertter i alle tre lande; Nabetjekscreening, 2016; STRUENSEE & CO.

... og offentlig finansiering er ikke væsensforskellig på tværs af case lande...

Land	Beskrivelse	Rentesats for offentlig finansiering	Andre lånevilkår
Danmark 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunale havne finansieres gennem det kommunale regnskab Kommunale Selvstyrehavne har adgang til KommuneKredit A/S havne låntager på markedsvilkår 	<ul style="list-style-type: none"> Nuværende rente er ~1,64% per 28. august, 2017 for et 25 årigt fastforrentet inkovertibelt lån + ca. 0,0-1,0% i garantiprovision og 0,0-1,5% i stiftelsesprovision – i praksis er garantiprovision i mange tilfælde 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Lånelængden varierer, men er typisk 25-30 årige lån
Sverige 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen kan stille garanti for kommunale aktieselskaber, og de kan låne i Kommuneinvest (søsterselskab til Kommunekredit i DK), og derfor kan kommunale aktieselskaber ofte låne billigere, end de kan hos private banker 	<ul style="list-style-type: none"> Den gennemsnitlige markedsrente via Kommuneinvest er ca. 1,5%. Svenske kommuner tager en garantiprovision på ca. 0.3-1% 	<ul style="list-style-type: none"> Lånelængden varierer, men en tendens i Sverige til kortere lånelængde
Norge 	<ul style="list-style-type: none"> Alle norske havne inkl. A/S havne kan låne gennem Kommunalbanken, hvis der er garanti og kautionering fra kommunen. Kommuner kan også investere i havnene uden at tage lån og tage udbytte af kommunale havne. Norske havne i højere grad en del af offentlig forvaltning (stat, kommune) 	<ul style="list-style-type: none"> Fastrente: 1,5% Flydende: Margin 0,70%+iboende rente 	<ul style="list-style-type: none"> Løbetid: 20-30 år Ingen ekstra krav. Kommunen som sikkerhed.
Tyskland 	<ul style="list-style-type: none"> Der er en tradition i Tyskland for betydelige subsidier fra stat og delstat til havnebyggerier, som det har været tilfældet mange andre steder i Europa. Der er pt. et stort EU-fokus på fremadrettet at undgå statsstøtte til havnene. Af samme årsag vil man fra tysk side ikke udtale sig om dette specifikt 	<ul style="list-style-type: none"> 2,5-3,5% 	<ul style="list-style-type: none"> Typisk mulighed for lange lån på 30, 45 og 60 år. Delstaten/staten/byen en central aktør

Kilder: Interviews med Norske, Svenske og Tyske Havneinteresseorganisationer; Udlåningschefer i Kommuneinvest, Kommunalbanken, samt landeeksperter i alle tre lande; Naboltejscreening, 2016

... mens effekterne af finansieringsvilkår er grundlæggende for dynamikkerne i danske og internationale havne, samt for sammenlignelige sektorer

Låntager	Effekt af finansieringsvilkår
Danske kommunale havne	<ul style="list-style-type: none"> Ved større investeringer, som ikke vurderes mest fordelagtigt at dækkes af det kommunale budget, ses det ofte som fordelagtigt at skifte organisationsform til KS eller A/S
Danske Kommunale Selvstyrehavne	<ul style="list-style-type: none"> Kommunale Selvstyrehavnes investeringer påvirker ikke det kommunale anlægsloft, men de kan låntage gennem KommuneKredit, hvilket kan have indflydelse på, at investeringsniveauet for Kommunale Selvstyrehavne er væsentligt højere end for kommunale havne og A/S havne
Dansk affaldsforbrænding ¹	<ul style="list-style-type: none"> Lånevilkår og kreditvurdering resulterer i risiko for investeringer i forsyningssektoren, der er samfundsmæssig ikke-optimale, da kommunalejede selskaber kan agere i forhold til flere bundlinjer og ofte har adgang til billigere finansiering end på markedsvilkår
Danske A/S havne	<ul style="list-style-type: none"> A/S havne investerer på markedsvilkår på nær ift. salg af aktieposter, hvor udbytte er begrænset til 1% + diskonto², hvilket kan resultere i lavere investeringsniveau for A/S havne end Kommunale Selvstyrehavne
Kbh Lufthavne	<ul style="list-style-type: none"> Kbh Lufthavne låntager på markedsvilkår, hvilket resulterer i investeringer, der søger at effektivisere og udvikle forretningen. Den danske stat har derfor opstillet retningslinjer, der skal sikre tilstrækkelig investering i det aeronautiske område ift. det kommercielle område
Svenske kommunalt ejede A/S	<ul style="list-style-type: none"> Man har grundlæggende samme krav til afkast, udbyttepolitik, skattepligtig, kan gå konkurs som alle andre selskaber. Der er flere tiltag til effektiviseringer og fusioner mellem svenske havne
Norske IKS/KF havne	<ul style="list-style-type: none"> De største norske erhvervshavne er enten IKS eller KF. Begge typer havne kan finansieres via Kommunalbanken eller direkte fra kommunen. Stærk forvaltningsstruktur, hvor fokus i højere grad er på sammenhæng til byen/transportkæden. IKS har større selvbestemmelse end KF
Norske kommunale havne	<ul style="list-style-type: none"> Norske kommunale havne er en integreret del af forvaltningen i kommunen og indgår som sådan under kommunens drift og finansiering. Det er typisk de små havne i Norge. Stærk forvaltningsstruktur
Hamborg havn (Tyskland)	<ul style="list-style-type: none"> Klar opdeling mellem havnemyndighedens (stat, delstat og byen Hamborg) ansvarsområder, primært infrastruktur og suprastrukturen, som er fortrinsvis udviklet og finansieret gennem private selskaber. Der er en stærk forvaltningsstruktur ift. havnemyndighedens virke og langsigtede udvikling af havnens infrastruktur

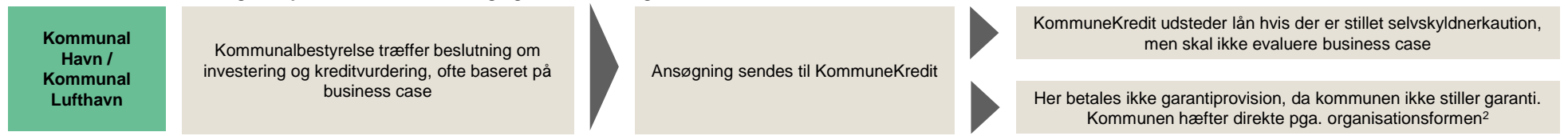
Noter: 1) Her sammenlignes med kommunaltejede forbrændingsanlæg; 2) Selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 & Bindende svar fra Skatterådet, 23. okt. 2012, sagsnummer: 11-145831

Kilder: Interviews med sektoreksperter og havnedirektører; Struensee & Co./McKinsey rapport på forsyningssektorens effektiviseringspotentiale; Team analyse

Kreditvurderingen for A/S havne finder sted i markedet, mens kreditvurdering for kommunal og Kommunal Selvstyrehavne finder sted internt i kommunen, hvilket kan lede til overinvestering

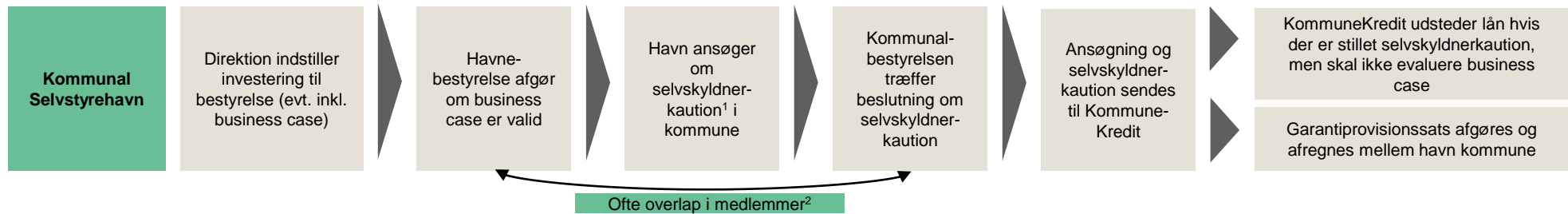
- Nedenstående viser en oversigt over beslutningsprocessen ved låntagning for forskellige organisationsformer. Kreditvurdering skal forstås som evaluering af låntagers finansielle situation tilhørende kreditværdighed, mens investeringsvurdering skal forstås som evaluering af, om business casen er rentabel
- For kommunale og Kommunal Selvstyrehavne er der ingen 3-part, som foretager kreditvurdering af investeringen
- For Kommunale Selvstyrehavne gælder også, at kreditvurderingen og tilhørende risiko er flyttet væk fra det kommercielle ansvar
- Denne struktur kan resultere i, at investeringer gennemføres, der ikke er markedsmæssigt rentable, og kan dermed give et incitament til overinvestering. Det gælder særligt for Kommunale Selvstyrehavne, hvor beslutningen om investering kontra kreditvurdering er adskilt og kommuner kan agere i forhold til flere bundlinjer

Beslutningskompetence vedr. investering og kreditvurdering



Beslutningskompetence vedr. investering

Beslutningskompetence vedr. kreditvurdering



Beslutningskompetence vedr. kreditvurdering sker i markedet

Beslutningskompetence vedr. investering sker i havnebestyrelsen








Noter: 1) Selvskyldnerkaution medfører at kommunen hæfter i fald låntager misligholder lånet. KommuneKredit stiller krav om garanti, når gældsbreve udstedes til andre CVR-numre end kommunens CVR, med mindre en havn er organiseret som et I/S; 2) Anlægsinvesteringer til havneformål skaber derudover låneramme for kommunerne; 3) KommuneKredit kan kun yde lån til kommunale havne og Kommunale Selvstyrehavne og ikke til kommunale aktieselskabshavne jf. Lånebekendtgørelsen §2 stk. 18 og den tilhørende Vejledning; 4) Typisk overlap i medlemmer af Havne/affaldsforbæringsbestyrelse og kommunalbestyrelse; Direktionen vil typisk have en ramme de kan agere indenfor og bestyrelsen bliver således inkluderet ved større investeringer

Kilde: Havneloven; Lånebekendtgørelsen; Ekspertinterview med KommuneKredit og Horten Advokatpartnerselskab; Ekspertinterview om låntagning på lufthavnsområdet

Lufthavsreguleringen giver bredere rammer for drift udenfor kerneydelserne, og annoncering bruges ikke i samme grad i lufthavssektoren som blandt havnene

- Tværssektorsammenligningen viser at lufthavne har brede frihedsgrader end havne og at annoncering ikke bruges i samme grad som blandt havnene

 Uden restriktioner
  I selskabsform
  Som udgangspunkt – annoncering og i selskabsform
  Havne
  Lufthavne

Eksempel på mulighed for kommerciel aktivitet	Kommunal havn	Kommunal Selvstyrehavn	Helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab	Privat havn	Kommunale Lufthavne	Kbh Lufthavne
Forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Udleje areal og eksisterende bygninger til havnerelaterede aktiviteter	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Samarbejde med andre havne/lufthavne om drift og udvikling	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kraner, pakhuse m.v.	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Eje arealer i begrænset afstand fra havnen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Havne/lufthavne relateret operatørvirksomhed		✓	✓	✓	✓	✓
Skibs/fly relaterede hjælpetjenester		✓	✓	✓	✓	✓
Udnytte overskydende materiel		✓	✓	✓	✓	✓
Eje og drive bygninger		✓	✓	✓	✓	✓
Aktiviteter der understøtter brug af havnen og søtransport/lufthavnen og lufttransport			✓	✓	✓	✓
Udenlandske investeringer			✓	✓	✓	✓
Restauranter, shopping, parkering mv.				✓	✓	✓

Kilder: Ekspertinterviews på lufthavsområdet; Ekspertinterviews på havneområdet; Interviews med kommunaldirektører i udvalgte kommuner; Interviews med udvalgte havnedirektører; Havneloven; Bekendtgørelse af lov om luftfart; Bekendtgørelse om anlæg, der forbrænder affald; Lov om elforsyning; Selskabsloven; Bekendtgørelse af lov om Københavns Lufthavne A/S

Eksempler viser, at forsynings- og lufthavnssektoren kan danne inspiration for fremtidig regulering af havnene

Sektor	Forsyning	Lufthavne
Beskrivelse Eksempel på udfordring	<p>Potentiel interessekonflikt i drift</p> <ul style="list-style-type: none"> Rapport om forsyningssektorens effektiviseringspotentiale identificerer overlap i beslutningstagere mellem selskabsbestyrelser og kommunalbestyrelser, som giver potentiel interessekonflikt i beslutningsprocessen <ul style="list-style-type: none"> Selskabsbestyrelsen udstikker rammerne for driften af selskabet og er typisk den initierende part, der ansøger om godkendelser hos kommunen, fx til et samarbejde eller en selvskylderkautions til et anlægsprojekt Kommunalbestyrelsen godkender en række områder, som har betydning for forsyningssektoren, og hvor der derfor er overlap i beslutningstagere hvis der er kommunal deltagelse i selskabsbestyrelserne (fx optagelse af lån der kræver garantistillelse af kommunen, Byggegodkendelser, Miljøgodkendelser og Ændringer i kommune- og lokalplaner). 	<p>Forskelligartede aktører</p> <ul style="list-style-type: none"> Kommunale lufthavne opererer under grundlæggende anderledes rammevilkår end større lufthavne som Københavns Lufthavn (og til dels Billund Lufthavn). Kommunale lufthavne er ikke overskudsgivende, men ses som en vital del af dansk infrastruktur, mens større lufthavne, ud over deres vigtighed for dansk infrastruktur er interessante fra et markedsperspektiv
Muligt initiativ	<p>Bedste praksis for bestyrelser</p> <ul style="list-style-type: none"> Rapport om forsyningssektoren effektiviseringspotentiale foreslår, at den bedst mulige vurdering af potentielle investeringer (test af samfundsmæssige beregninger, business case etc.) samt mindskning af sammenblanding mellem investering og politik, kan fremmes ved at fokusere på to kernefaktorer i bestyrelser: <ol style="list-style-type: none"> Bestyrelsen skal være uafhængig <ul style="list-style-type: none"> Uafhængige bestyrelsesmedlemmer kan agere uden interessekonflikt Uafhængighed er nødvendig for at kunne udfordre ledelsen og sikre ansvarlighed i bestyrelsen Bestyrelsen skal være sammensat af relevante kompetenceprofiler med et højt kompetenceniveau <ul style="list-style-type: none"> En bestyrelse med et højt kompetenceniveau kan bedre agere sparingspartnere for og kritiske evaluatore af ledelsen og dennes initiativer Kompetenceprofiler kan bidrage til udvælgelse af kompetente bestyrelsesmedlemmer 	<p>Differentieret regulering</p> <ul style="list-style-type: none"> Der er en differentieret regulering og automatisk skift af regulering, når lufthavne når en vis størrelse (5 mio. passagerbevægelser årligt). Dette gælder specifikt på regulering af takster og kapacitet <ul style="list-style-type: none"> Reguleringen for mindre lufthavne tilsigter friere operationelle rammer for at drive ikke-kerne virksomhed, såsom parkering, shopping, kantine mv. Større lufthavnes regulering er derimod kendetegnet ved mere detaljeret regulering på fx lufthavnstakster, investering og aeronautisk kontra kommerciel virksomhed, fx brug af sammenlignelig Weighted Average Cost of Capital for at beregne rimelige afkast

Kilde: Interviews med sektoreksperter; Lufthavnsstrategien; Bekendtgørelse af lov om luftfart; Bekendtgørelse om anlæg, der forbrænder affald; Lov om elforsyning; Selskabsloven; Bekendtgørelse af lov om Københavns Lufthavn A/S; Struensee & Co./McKinsey rapport på forsyningssektorens effektiviseringspotentiale

Andre landes regulering og governance på havneområdet kan fungere som inspiration for ændringer i dansk regulering

Land	Tyskland	Norge	Sverige
Beskrivelse			
Eksempel på udfordring	<p>Svært at skabe konkurrence mellem havnene</p> <ul style="list-style-type: none"> Danmark mangler størrelse og kritisk masse i de enkelte havne (særligt små og mellemstore havne) for at kunne tiltrække reel privat konkurrence mellem virksomheder 	<p>Manglende konsolideringer</p> <ul style="list-style-type: none"> I Danmark har man kun i begrænset omfang oplevet, at havne på tværs af kommuner går sammen for at effektivisere, høste stordriftsfordele mv. Den samme udfordring har man traditionelt set også haft i Norge, men man har fundet en god modelløsning. 	<p>Svært at skabe konkurrence for havnene</p> <ul style="list-style-type: none"> Danmark ikke har mange store havne, der af sig selv kan tiltrække en konkurrence af private operatører og havneservicevirksomheder på en måde så konkurrencemæssige gevinster opstår. Hvordan sikrer man så at mellemstore og mindre havne kan fortsætte med at levere en konkurrencedygtig service uden at tage private arbejdspladser?
Muligt initiativ	<p>Centraliseret koordinering</p> <ul style="list-style-type: none"> I Tyskland sikres gennem en national og delstatslig strategi, prioritering og koordinering, at havnene udvikles og konsolideres så investeringer flyder hen, hvor det understøtter deres internationale konkurrenceevne og det samfundsmæssige største afkast. 	<p>Ændring i regler for organiseringsform</p> <ul style="list-style-type: none"> I Norge findes en organiseringsform et IKS – interkommunal selskab, hvor flere kommuner kan gå sammen. IKS-strukturen har ført til skabelsen af 12 IKS-havnekonstruktioner, og man har dermed lykkedes med at skabe havnekonsolideringer på tværs af kommuner. 	<p>Markedsorientering af havnene</p> <ul style="list-style-type: none"> Svenske havne er primært kommunale aktieselskaber med vidtgående frihedsrettigheder. Det gælder eksempelvis muligheden for at drive andre indtægtsgivende aktiviteter som eksempelvis logistiktjenester og bugseringstjenester, såfremt den private konkurrence ikke er til stede¹. For svenske offentlige selskaber findes der dog også krav om skattebetaling, udbytte mv. på lign. vis som almindelige selskaber

Note: 1) Den private konkurrence er vigtig for at fremme konkurrence internt i havnen
 Kilde: Interviews med sektoreksperter og havnedirektører i Tyskland, Norge og Sverige

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 **Casestudier**

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af casestudier

1) Haderslev Havns transition fra erhvervshavn til bydel:

- Haderslev er gradvist blevet omdannet fra erhvervshavn til bydel over de sidste 15 år, grundet en uholdbar konkurrencesituation relativt til de nærmeste havne (fx Aabenraa, Kolding, ADP mv.). Derudover har Haderslev Havn attraktive havnearealer, som kan bruges. Industriaktivitet er dermed erstattet af en ny bydel med boliger, arbejdspladser og rekreativt område
- Overgangen blev finansieret gennem frasalg af arealer og reinvestering i byvenlig infrastruktur på havneområdet. Haderslev Kommune har bl.a. igennem frasalg af havnearealer investeret i alt 84 mio. kr, resulterende i ikke-kommunale investeringer på ~1 mia. kr og etablering af blandt andet ATP og VUC i kommunen

2) ADPs havnefællesskab:

- ADP (Associated Danish Ports) består af Fredericia Havn, Nyborg Havn og Middelfart Havn og er et eksempel på et havnefællesskab mellem 3 havne i 3 forskellige kommuner
- ADP blev oprettet i 2000 for at udvikle havnen som en selvstændig driver for vækst i lokalområdet via 1) professionaliserer bestyrelse og administration 2) optimere administrativ og operativ kapacitet 3) drage fordel af havnetyper med forskellige niches og geografisk placering
- ADP har siden oprettelsen fastholdt et stabilt årsresultat, og Nyborg Havn har gennemgået et økonomisk turnaround, mens der er igangsat havnenær byudvikling i Fredericia Havn

3) Frederikshavn Havns motivation for at skifte organisationsform:

- Frederikshavn Havn har skiftet organisationsform fra Kommunal Selvstyre til A/S i 2005 men skiftede tilbage til Kommunal Selvstyre i 2014 for at kunne optage lån fra KommuneKredit til en større investering
- I årene før 2014 undersøger havnen mulighederne for låntagning på markedsvilkår, men finder låneforholdene ukonkurrencedygtige sammenlignet med låntagning gennem KommuneKredit

Haderslev Havn har over de sidste 15 år undergået en transition fra traditionel erhvervshavn til bydel

Haderslev Havn og nærmeste konkurrerende havne



Resumé af case

- Haderslev Havn består af: Haderslev Lystbådehavn Nord, Årø Sund Havn og Årøhavn
- Haderslev er gradvist blevet omdannet fra erhvervshavn til bydel over de sidste 15 år
- Faktorer bag beslutningen om omdannelse var bl.a.: 1) Haderslev Havns lokation inde i landet og omkostninger til at bevare vanddybden som muliggør stadig større skibe, 2) faldende godsomsætning, 3) selvledsning blev mere og mere ufordelagtig pga professionalisering af omkringliggende havne og 4) Haderslev Havns attraktive havnearealer. Tilsammen skabte disse faktorer en uholdbar konkurrencesituation relativt til de nærmeste havne (fx Aabenraa, Kolding, ADP mv.)
- Overgangen bliver finansieret gennem frasalg af arealer og reinvestering i byenlig infrastruktur på havneområdet. Haderslev kommune har investeret 14 mio. kr og frasalg af havnearealer har resulteret i investeringer i infrastruktur for 70 mio. kr, hvilket har resulteret i en total investering på ~1 mia. kr og etablering af blandt andet ATP og VUC i kommunen
- Transitionen blev drevet af 1) en brændende platform i erkendelse af nødvendighed for alternativ til erhvervshavn, 2) politisk vision for at bruge havnen som flagskibsprojekt for kommunen, 3) øremærket reinvestering fra salg af havnearealer til finansiering af rekreativ infrastruktur og 4) oprettelse af et særligt kommunalt udvalg som drivere af transitionen (§17, stk. 4 udvalg)
- I dag er Haderslev Havn transformeret til en bydel med blandt andet boliger, kontorareal og Danmarks største skatepark

Haderslev Havn som erhvervshavn



Haderslev Havn i dag

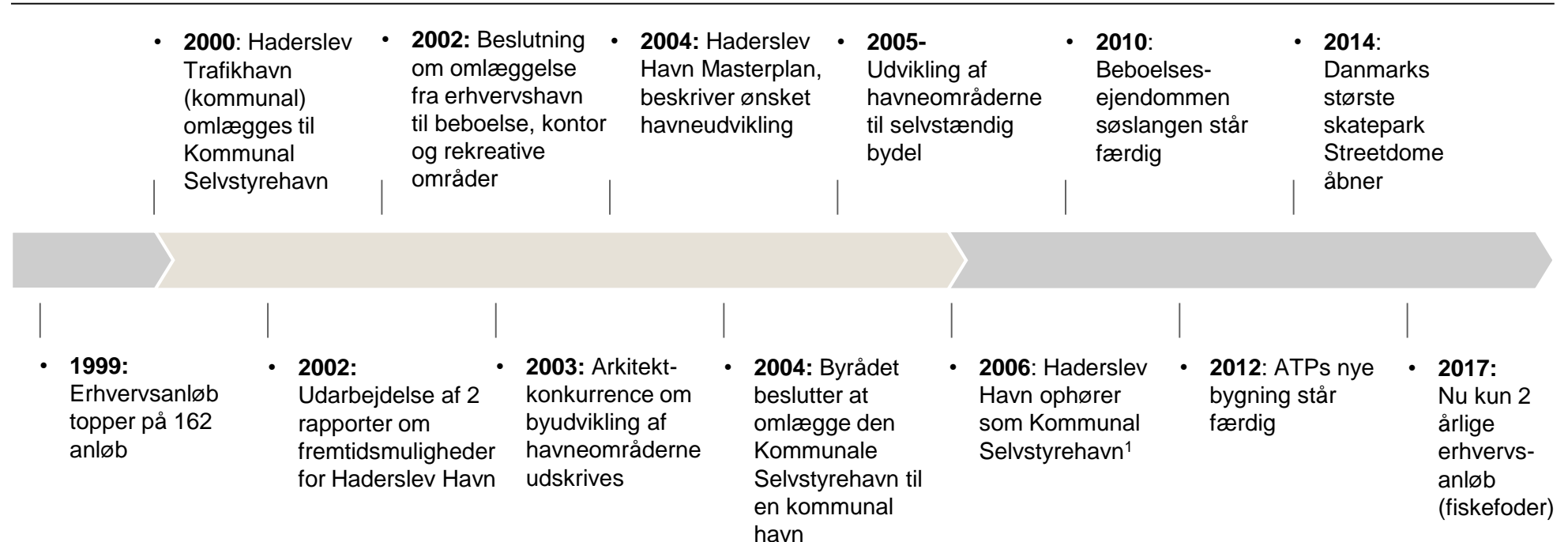


Haderslev Havn har over de sidste 20 år mistet grundlaget for at drive en konkurrencedygtig erhvervshavn og har derfor undergået en transition til et rekreativt område

- I slut 90'erne topper Haderslev Erhvervshavns aktiviteter med 170.000 ton gods og 162 anløb
- Ved årtusindeskiftet havde den generelle udvikling på skibstransportområdet udkonkurreret Haderslev Havn som relevant erhvervshavn
- Samtidig var der lokale forhold, der begrænsede det fremtidige potentiale: 1) færdiggørelse af den sønderjyske motorvej resulterede i faldende godsmængder og 2) konkurrerende havne i nærområdet som Aabenraa, Kolding og Fredericia dominerede på tværs af godstyper ift. Haderslev Erhvervshavn
- Pba. analyser af disse udviklinger besluttede byrådet at omdanne havnen til en selvstændig og integreret bydel med bolig- og rekreative områder samt service erhverv

Tidslinje over Haderslev Havns udvikling og organisationsform

■ Kommunal havn ■ Kommunal Selvstyrehavn



Note: 1) Jf. CVR registeret

Kilde: Interviews med projektleder Kurt Lopdrup i Haderslev Kommune samt havnechef på Haderslev Havn Jens Kloster Hedegaard; Referater fra byrådsmøder, heriblandt, 10. okt. 2002, 30. jan. 2003 og 16. dec. 2004; Rapport "Haderslev Havn fremtid", Ginnerup Consulting, 2002; "Teknisk Rapport", Haderslev kommune Haderslev Havn Masterplan 2004, Haderslev kommune; Danmarks Statistik: SKIB22 & SKIB221

Transitionen af Haderslev Havn var drevet af ændrede prioriteter for kommunen, havnen og private aktører

- En række aktører var involverede i transformationen af Haderslev Havn
- Kendetegnende for alle aktørerne var deres accept af det manglende udviklingspotentiale for Haderslev Havn som erhvervshavn og fordelene i at skabe et rekreativt område
- Kommunen forsøger til stadighed at tiltrække interesserede eksterne investorer gennem reinvestering af indtægter fra frasalg af areal i byrelateret infrastruktur

Tidslinje

■ Erhvervshavn ■ Bydel

Aktørers interesser og ageren

Før 2002

2002 og frem

Kommune

- Politisk ønske om transformation fra erhvervshavn til bydel
- Store tilgængelige havnearealer
- Afdækning af fremtidige muligheder som erhvervshavn
- Nedsættelse af kommunalt udvalg til at styre udviklingsprojektet samt at sikre havneudviklingens interesse

- Udarbejdelse af "Masterplan 2004", der projekterer udviklingen af havnearealerne fra 2005-2019 over 6 etaper
- Øremærkning af arealsalgsmidler til reinvestering i havneområder
- Havneinfrastrukturen samt kulturelle og rekreative områder udvides gradvist og byggeprojekter initieres

Havn

- Erkendelse af manglende muligheder for erhvervsdrift i Haderslev Havn på baggrund af eksterne faktorer som fx havnepladsring, geografisk konkurrence og udviklingen i skibsstørrelse

- Havnearealernes infrastruktur bliver gradvist udvidet i takt med, at kommunen anvender arealerne til byudvikling, når de nødvendige investeringer findes
- Havnen fokuserer fremadrettet på at drive de 3 lystbådshavne inklusiv den lokale færgedrift til Årø

Private aktører

- Eksterne forhold fjerner incitamenterne til at drive erhvervshavnevirksomhed i Haderslev Havn
- Traditionelle havnevirksomheder neddrog aktiviteter

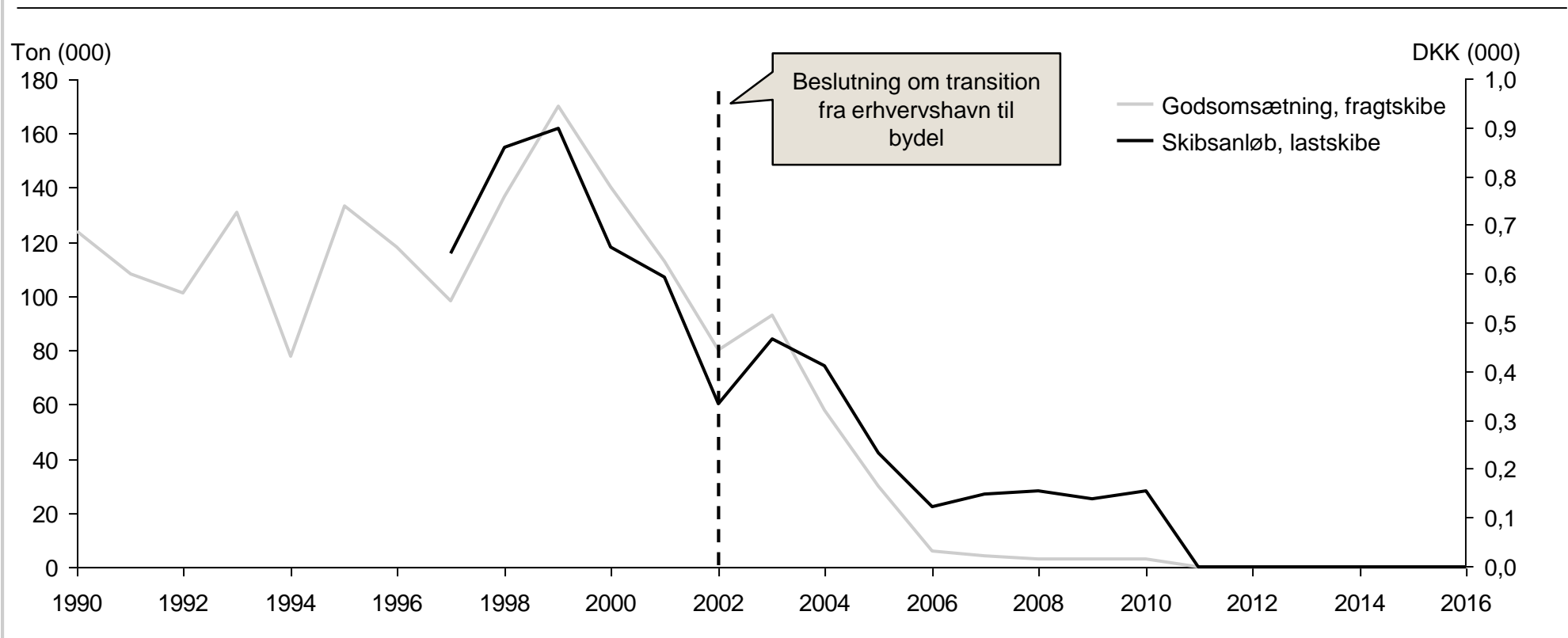
- Traditionelle havnevirksomheder flytter til andre havne og resterende interesse i havnerelateret erhvervsvirksomhed på Haderslev Havn forsvinder
- Private virksomheder såvel som offentlige institutioner investerer gradvist i havneområderne som bydel

Kilde: Interviews med projektleder Kurt Lopdrup i Haderslev Kommune samt havnechef på Haderslev Havn Jens Kloster Hedegaard; Referater fra byrådsmøder, heriblandt, 10. okt. 2002, 30. jan. 2003 og 16. dec. 2004; Rapport "Haderslev Havn fremtid", Ginnerup Consulting, 2002; "Teknisk Rapport", Haderslev kommune Haderslev Havn Masterplan 2004, Haderslev kommune

Erhvervsdriften i Haderslev Havn er faldet over siden 1999...

- Haderslev Havn mister sit omsætningsgrundlag i starten af 00'erne, bl.a. som resultat af 1) manglende havnekapacitet til de voksende skibsstørrelser, 2) afsluttet motorvejsbyggeri i nærområdet og 3) den geografiske pladsering inde i fjorden
- Som konsekvens blev Haderslev erhvervshavn i 2002 besluttet lukket. I stedet blev i 2004 udarbejdet en Masterplan for byudvikling af havneområderne
- Siden da har erhvervshavnen i Haderslev været under afvikling

Figur 55: Historisk udvikling af Haderslev Havns indtægtsgrundlag

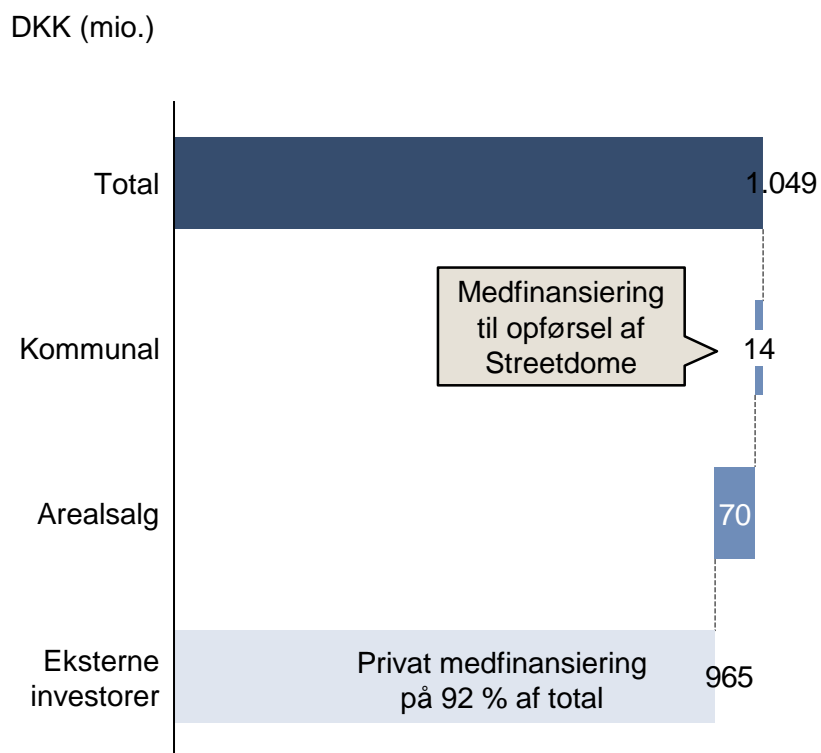


Kilde: Interviews med projektleder Kurt Lopdrup i Haderslev Kommune samt havnechef på Haderslev Havn Jens Kloster Hedegaard; Referater fra byrådsmøder, heriblandt, 10. okt. 2002, 30. jan. 2003 og 16. dec. 2004; Rapport "Haderslev Havn fremtid", Ginnerup Consulting, 2002; "Teknisk Rapport", Haderslev kommune Haderslev Havn Masterplan 2004, Haderslev kommune; Danmarks statistik: SKIB42, SKIB421, SKIB22 & SKIB221

... mens området har tiltrukket private investeringer for over 1100% af egeninvestering

- Haderslev har tiltrukket væsentlige private investeringer relativt til omfanget af kommunale investeringer
- Med kommunale investeringer i havneinfrastruktur på ~84 mio. kr. har området tiltrukket investeringer for ~965 mio. kr
- Et kerneelement i at tiltrække midler bestod i, at man konstruerede en "Havnekuvert", som låser alle midler fra salg af arealer til udvikling af havneområderne i stedet for at investere pengene i andre kommunale formål

Figur 56: Investeringer i Haderslev havneområders byudvikling



Forudsætninger for transition i Haderslev

- **Politisk vilje** afgørende for at erhvervshavnsafvikling bliver til byudvikling
- **"Havnekuverten"** er et nyttigt redskab til at fastholde den politiske velvilje, ved fra starten af projektet at øremærke bestemte midler til byudviklingsprojektet, så ekstern finansiering lettere tiltrækkes
- **Ekstern finansiering** er afgørende for en tilstrækkelig omfangsrig udvikling. Dette kan være en udfordring i mindre byer og kræver aktiv markedsføring, vedholdenhed i at finde relevante investorer og detaljeret projektplanlægning

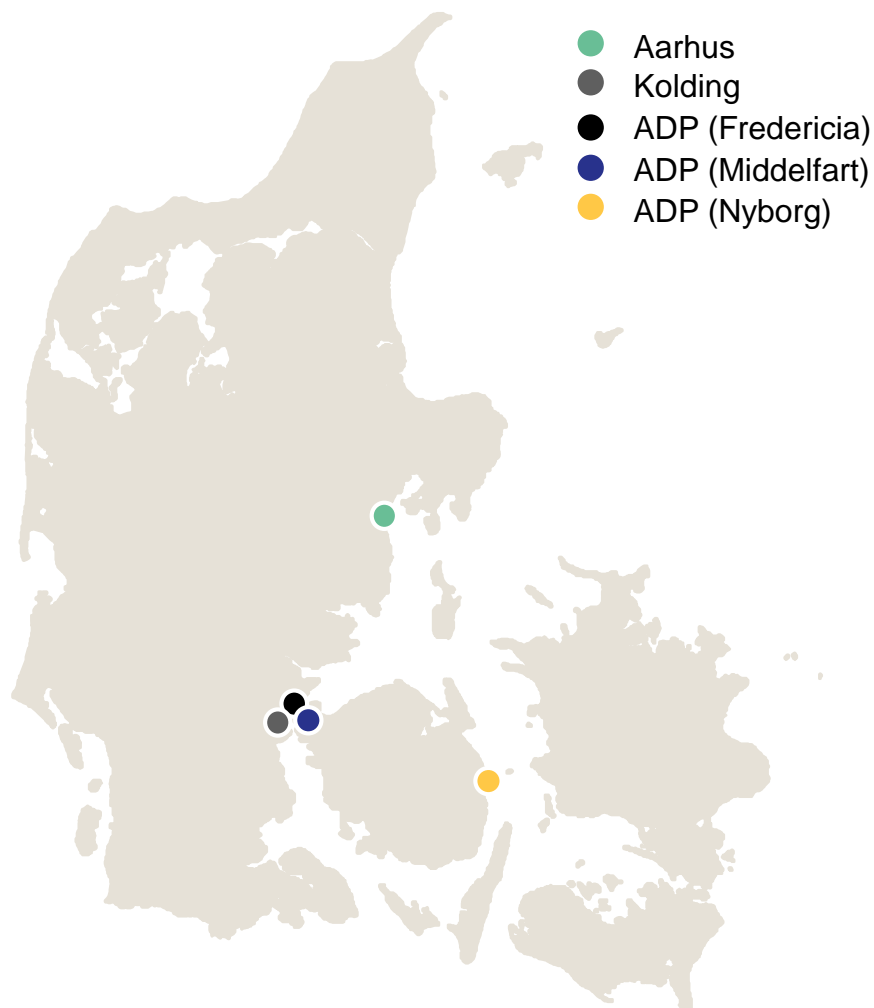
Konsekvenser af Haderslevs transition fra Erhvervshavn

- Midtvejsevaluering 2014 påpeger, at 50 % af de tidligere erhvervsarealer er blevet solgt eller omdannet, at der er blevet etableret 650 arbejdspladser, 75 private boliger, 140 senior/almene boliger (belægningsprocent på +95%), og at 650 studerende læser på området (VUC)
- Streetdome er et kulturelt byggeprojekt med bl.a. skaterpark og klatring. Den eksemplificerer investeringstilgangen, da næsten 14 mio. blev investeret fra kommunen, hvortil søgte fonde bidrog med 20 mio.
- Befolkningstilvækst er primært kommet fra nærområdet og har resulteret i nuværende omstrukturering af boliger andre steder i oplandet
- Ca. 40 % af ekstern investering er fra offentlige aktører: VUC, SKAT og Ny Hansborg Jobcenter

Kilde: Interviews med projektleder Kurt Lopdrup i Haderslev Kommune samt havnechef på Haderslev Havn Jens Kloster Hedegaard; "Omdannelsesprojekt Haderslev Havn – midtvejsevaluering", Haderslev kommune, Indsamlet information fra Haderslev kommunes Kultur og Fritids afdeling

ADP er et eksempel på et havnefællesskab mellem 3 havne i 3 forskellige kommuner

ADP og nærmeste konkurrerende havne



Resumé af case

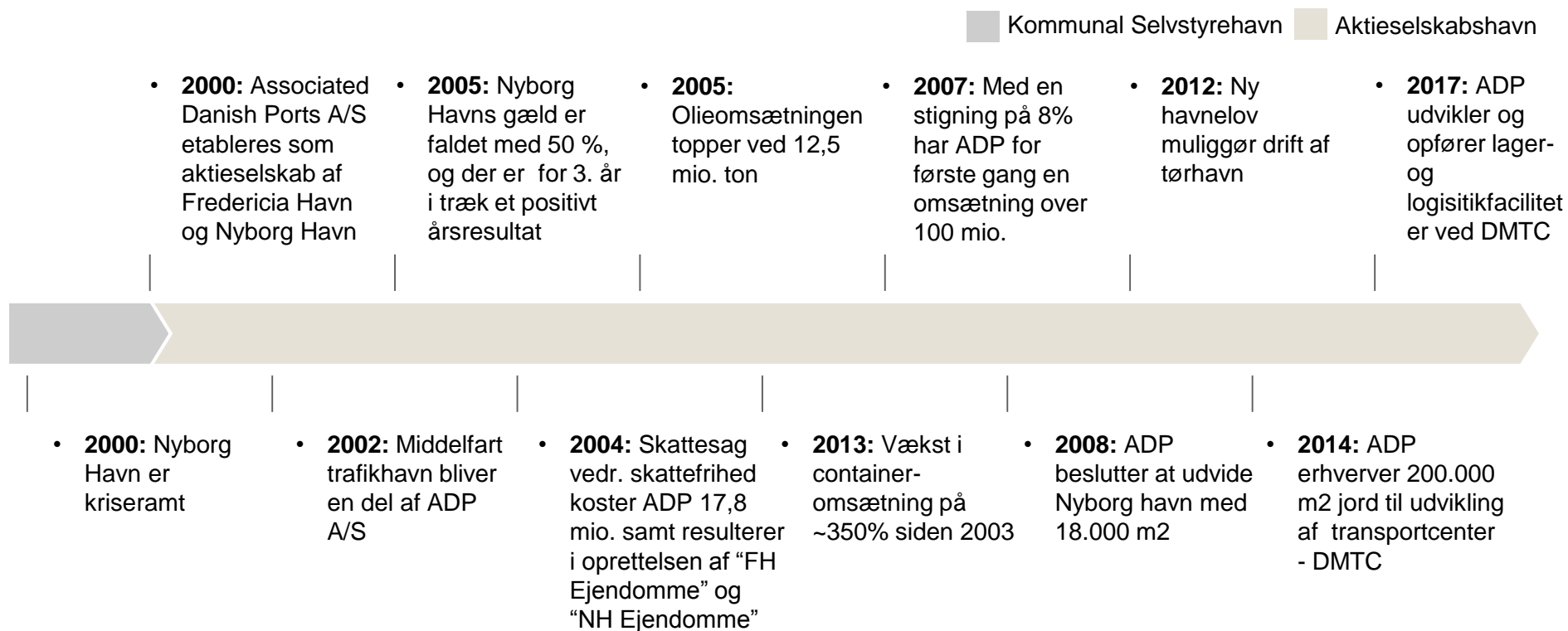
- Associated Danish Ports (ADP) blev oprettet i 2000 og ejes af de respektive kommuner. Havnefællesskabet består af Fredericia Havn (89% ejerskab), Nyborg Havn (10,6% ejerskab) og Middelfart Havn (0,4% ejerskab)
- Faktorer bag beslutningen om oprettelsen af ADP var 1) professionalisering af bestyrelse og administration 2) optimering af administrativ og operativ kapacitet 3) sammensætning af havnetyper med forskellige nicher og geografisk pladsering og 4) et ønske om havnen som en selvstændig driver for vækst i lokalområdet
- ADP har fastholdt et stabilt årsresultat på gennemsnitligt 25 mio. kr., og Nyborg Havn er gået fra et årsresultat på ~0 til at ligge stabilt omkring ~4 mio. kr. de sidste 4 år
- ADP har haft et tæt samarbejde med Fredericia Kommune, hvilket kommer til udtryk ved opførelsen af et nyt boligområde tæt på erhvervshavnen. For at projektet skal lykkes er der taget en række initiativer, heriblandt: 1) oprettelse af "lydmur" ved opførelsen af kontorbygningen Porthouse, 2) investering i støjsvage elektriske kraner og 3) tæt kontakt ved borgerklager
- Kommunerne har modtaget et årligt udbytte på ~6-7 mio. samt et ekstraordinært udbytte på 100 mio. i 2009 bl.a. til byudvikling igennem indskud i FredericiaC P/S, som kommunen ejer 25% af
- Fremadrettet forsøger havnen at skabe vækst i godsomsætning via investeringer i området som multimodalt trafikknudepunkt, kaldet Danmarks Multimodale Transport- og Logistikcenter (DMTC) i Taulov, hvor der i 2014 blev opkøbt 200.000 m² land

Kilde: Interviews med CEO Nils Skeby, Økonomichef Eva Bonne Alkærsig, tidligere CEO Jens Peter Peters og chefjurist & indkøbschef i Fredericia kommune Henrik Melchior Olsen; Regnskaber fra ADP A/S, Fredericia Havn og Nyborg Havn; Danmarks Statistik: SKIB72

ADP blev oprettet i år 2000 med henblik på at forbedre konkurrencesituationen for Fredericia Havn og Nyborg Havn og senere Middelfart Trafikhavn

- ADP starter med udgangspunkt i idéen om et midtjydsk havnefællesskab, hvilket Fredericia konkretiserer i oprettelsen af ADP med Nyborg Havn
- Siden oprettelsen har ADP fastholdt en stabil omsætning og årsresultat på trods af drastisk faldende olie-godsmængder og har desuden lavet et økonomisk turn-around af Nyborg Havn
- Efter vedtagelsen af en ny havnelov og relaterede udvidede frihedsgrader i 2012 begynder ADP et arbejde med at udvide deres godsomsætning fremadrettet ved at satse på et multimodalt transport knudepunkt i form af DMTC i Taulov

Tidslinje over ADPs udvikling med nøglebegivenheder



Kilde: Interviews med CEO Nils Skeby, Økonomichef Eva Bonne Alkærsig, tidligere CEO Jens Peter Peters og chefjurist & indkøbschef i Fredericia kommune Henrik Melchior Olsen; Regnskaber fra ADP A/S, Fredericia Havn og Nyborg Havn

Havnefællesskabet har muliggjort en professionalisering af havnene bl.a. ved forbedret kapacitetsudnyttelse og industrieksperter i bestyrelsen

- En række aktører på tværs af flere havne og kommuner var involveret i oprettelsen af ADP
- Driften af ADP forløber uden stor kommunal indblanding, men med et vigtigt kommunalt samarbejde ved relevante emner, fx borgerklager
- Kendetegnende for udviklingen har været en professionel tilgang til virksomhedsdrift og konsolidering af administrative praksis på tværs af havne

Tidslinje		Kommunal Selvstyrehavn	Aktieselskab
Aktørers interesser og ageren		Før 2000	Efter 2000
Kommuner	<ul style="list-style-type: none"> • Stor kommunal indflydelse på havneudviklingen • Med et uenigt byråd vedtager Nyborg Kommune, at Nyborg Havn deltager i ADP 	<ul style="list-style-type: none"> • Middelfart Trafikhavn bliver en del af ADP A/S, der kan løfte den administrative opgave ved havnedrift. Middelfart anvendes bl.a. som bufferhavn for ADP ved større projekter • Kommunalt udbytte på ~6-7 mio. årligt samt enkelte større udtræk af likviditet (100 mio. i 2009) • Samarbejde omkring støjreducering for boligprojekt på tidligere havneområder tæt på erhvervshavnen 	
Havne	<ul style="list-style-type: none"> • Lovmæssige rammer, der ikke tillader A/S organisationsform for havne (kommer med havneloven i år 2000) • Unik placering med muligheder for landtransport via vejnet og toget 	<ul style="list-style-type: none"> • Professionel bestyrelse og direktion, der målrettet arbejder på at udvikle havnen og dens funktion som knudepunkt og vækstdriver i området • Målrettet arbejde med at professionalisere administrationen, ensrette prisstrukturer og arbejdsvilkår samt forbedre kapacitetsudnyttelse • Efter ny havnelov i 2012 satses der på at udnytte den unikke placering som knudepunkt for både land- og søtransport via investeringer i Danmarks Multi-modale Transport- og Logistik Center (DMTC) • Økonomisk turn-around i Nyborg Havn 	

Kilde: Interviews med CEO Nils Skeby, Økonomichef Eva Bonne Alkærsig, tidligere CEO Jens Peter Peters og chefjurist & indkøbschef i Fredericia kommune Henrik Melchior Olsen; Regnskaber fra ADP A/S, Fredericia Havn og Nyborg Havn

Samarbejde imellem ADP og Fredericia Kommune har gjort boligprojekt tæt på erhvervshavnen muligt

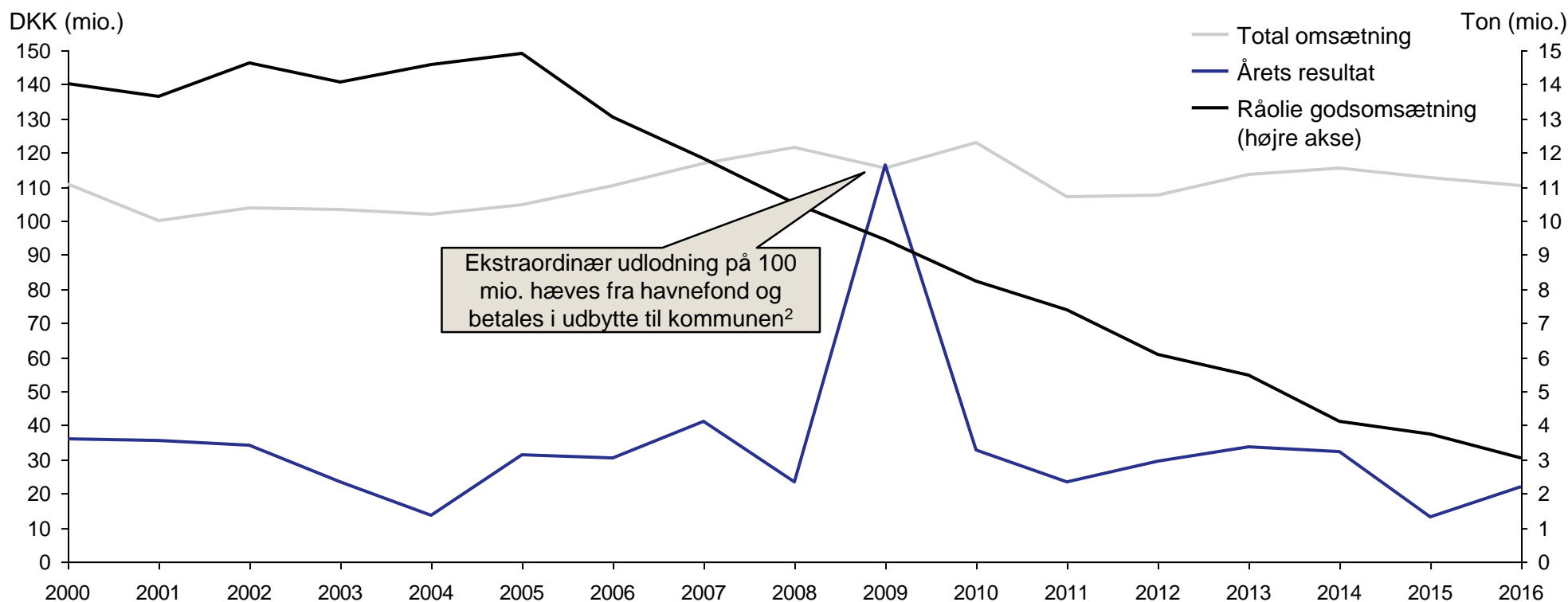
- I 2009/2010 afstår ADP ved salg 62.000 kvm til opførelsen af den nye Fredericia C bydel
- Fokus på støjreduktion for de nye havnenære boligområder ved investeringer i støjsvage elektriske kraner samt en lydmur, der skærmer området, via opførelsen af "Porthouse", der er nye kontorbygninger til ADPs administration såvel som udlejning
- Direkte kommunikation og gode relationelle kontakter imellem relevante ADP medarbejdere og kommunale medarbejdere vedrørende borgerklager
- Nogle private aktører kan opfatte ejendomsinvesteringerne som i konkurrence med privat sektor



Transitionen har ledt til en fortsat sund økonomi i ADP trods faldende råolie godsmængder

- ADP udviser gennemgående stabile forretningsresultater. Dette kommer til udtryk igennem stabile omsætningstal, årsresultat og gældsposter
- Det stabile niveau er til trods for drastisk faldende råolie godsmængder på ~80% mellem 2005 og 2016. Råolieomsætningen beskrives i interviews som et tidligere kerneindtjeningsområde for ADP
- Grundet udviklingen i godstyper væk fra råolie gennemfører ADP en strategisk satsning på DMTC som et multimodalt transport knudepunkt. Der er indtil nu investeret for 60 mio., og ADP undersøger markedet for mulige private samarbejdspartnere

Figur 57: På trods af faldende råolie godsmængder udviser ADP overordnet en stabil omsætning og årsresultat 2000¹

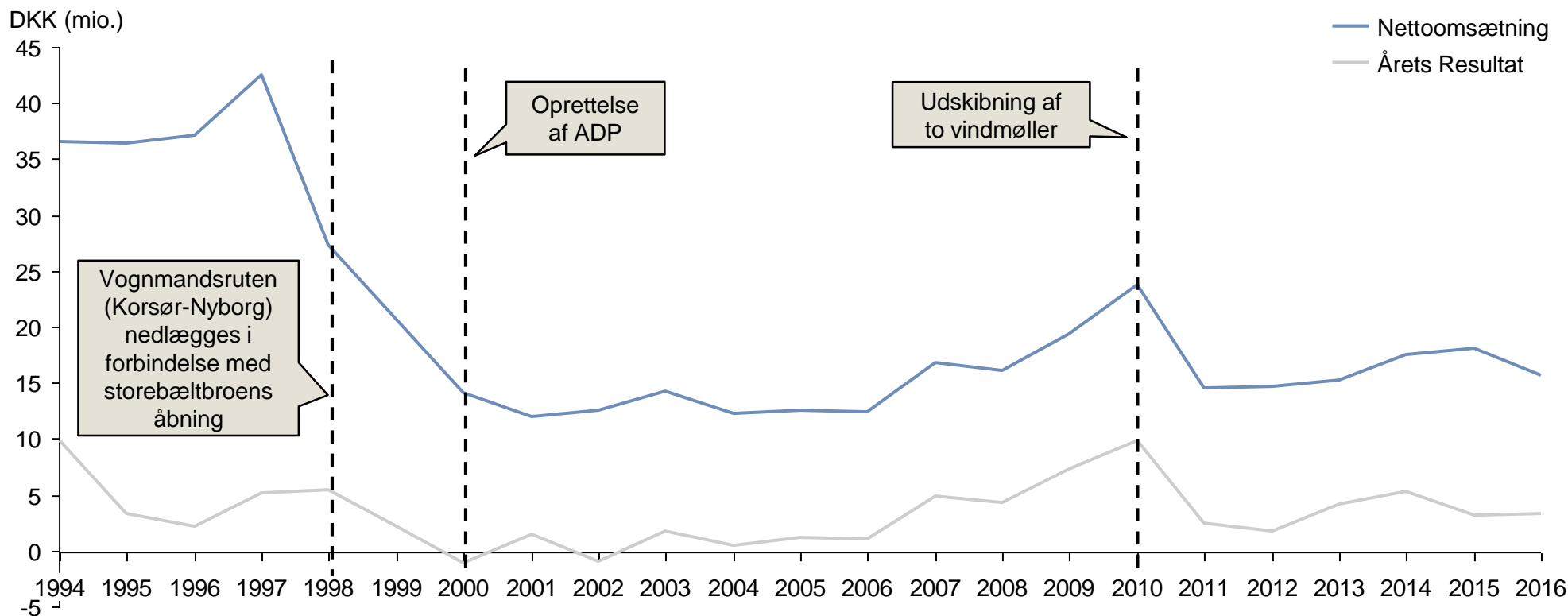


Note: 1) Korrigeret for inflation via CPI, i 2016 DKK; 2) Midlerne hæves fra den såkaldte overskudsfond. Det er dokumenteret forinden, at selskabet opfylder de selskabsretlige soliditetskrav
 Kilde: Interviews med CEO Nils Skeby, Økonomichef Eva Bonne Alkærsig, tidligere CEO Jens Peter Peters og chefjurist & indkøbschef i Fredericia kommune Henrik Melchior Olsen; Regnskaber fra ADP A/S, Fredericia Havn og Nyborg Havn; Danmarks Statistik: SKIB72

Nyborg Havn har efter transitionen oplevet et økonomisk turn-around

- Nyborg havn mister i slutningen af 90'erne en stor del af deres omsætning, da en privat vognmandsvirksomhed forlader havnen
- Med oprettelsen af ADP i 2000 formår Nyborg Havn via synergier med Fredericia Havn i de efterfølgende år at forbedre årsresultatet. Synergierne findes blandt andet i bedre kapacitetsudnyttelse mellem havnene og effektivisering af administrationen
- Dette økonomiske turn-around af Nyborg Havn kommer til udtryk ved et forbedret årsresultat, der ved indtrædelse i ADP i 2000 var omkring negativt, mens det de sidste 4 år har ligget stabilt med et gennemsnit på ~4 mio. kr.

Figur 58: Nyborg Havn har oplevet et økonomisk turn-around fra en krisesituation til at give overskud¹

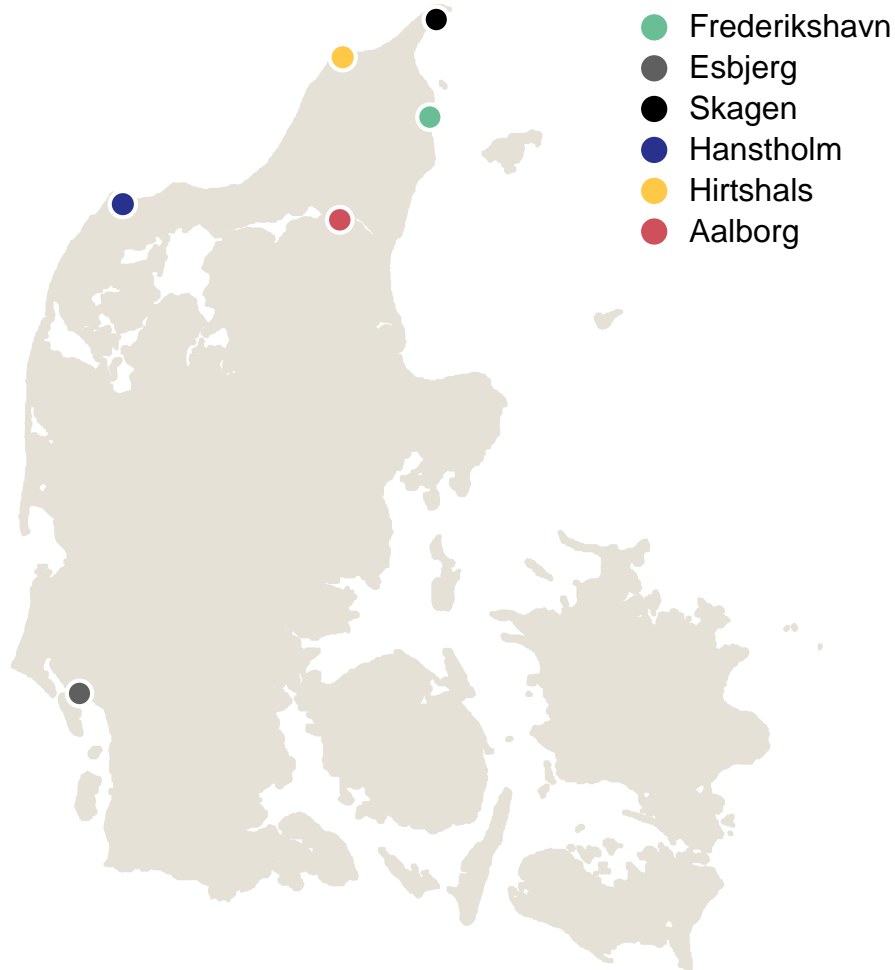


Kilde: Interviews med CEO Nils Skeby, Økonomichef Eva Bonne Alkærsg, tidligere CEO Jens Peter Peters og chefjurist & indkøbschef i Fredericia kommune Henrik Melchior Olsen; Regnskaber fra ADP A/S, Fredericia Havn og Nyborg Havn

Note: 1) Korrigeret for inflation via CPI, i 2016 DKK

Frederikshavn Havn har skiftet organisationsform fra Kommunal Selvstyre til A/S og tilbage til Kommunal Selvstyre for at kunne optage lån fra KommuneKredit til en større investering

Frederikshavn Havn og nærmeste konkurrerende havne



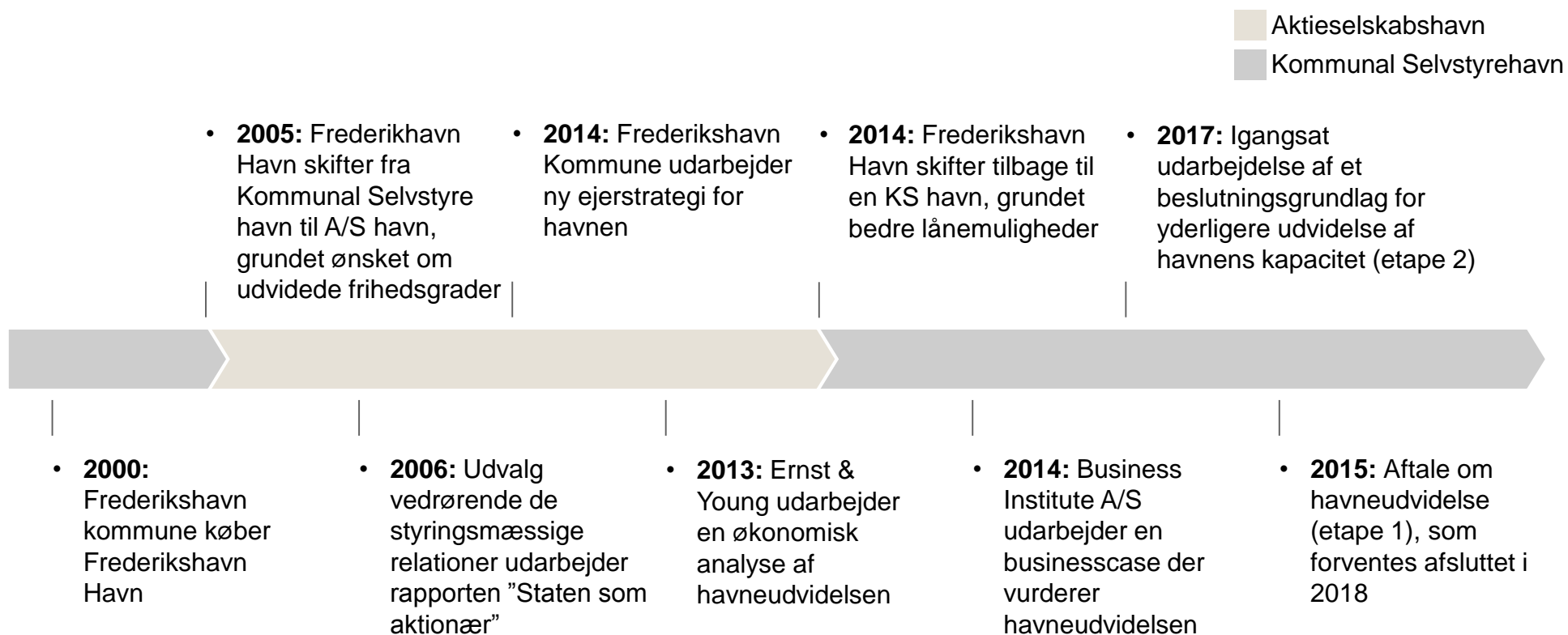
Resumé af case

- Frederikshavn Havn blev i 2000 købt af Frederikshavn Kommune og overgik fra statshavn til Kommunal Selvstyrehavn, da 1) havnen primært grundet færgedriften havde en sund økonomi og 2) kommunen ønskede større indflydelse på havnens fortsatte udvikling
- I 2005 skiftede havnen organisationsform fra Kommunal Selvstyre til A/S grundet ønskede fordele: 1) øgede frihedsgrader, fx at udøve havnerelateret operatørvirksomhed, uden at udskille dette i et særskilt selskab og 2) nemmere forretningseksposering i udlandet - havnen fik lov at beholde eksisterende lån i KommuneKredit, mens nye lån skulle optages på markedsvilkår
- I årene før 2014 undersøger havnen mulighederne for låntagning på markedsvilkår, men finder låneforholdene ukonkurrencedygtige ift. låntagning gennem KommuneKredit
- Frederikshavn Havn skifter derfor organisationsform i 2014 tilbage til Kommunal Selvstyrehavn
- I 2015 optager Frederikshavn Havn lån fra KommuneKredit og investerer over 500 mio. i udvidelse af havneområderne med 330.000 kvm baglandsareal, 30.000 kvm kajareal, 600 meter kaj og forbedring af den eksisterende 11 meter dybgang til 14 meter
- I 2017 undersøger havnen mulighederne for en etape 2 udvidelse grundet høj belægningsprocent af etape 1 arealerne i forbindelse med aftaler med en række større virksomheder, herunder Modern American Recycling Services (MARS), der lejer over 50% af etape 1 total areal på ~30 hektar

Frederikshavns Havn skiftede organisationsform fra Kommunal Selvstyre til A/S i 2005 og skiftede tilbage til Kommunal Selvstyre i 2014

- Frederikshavn Havn skifter organisationsform til Kommunal Selvstyre for at opnå optimale låntagningsforhold til finansiering af en større havneudvidelse
- Beslutningen om udvidelsen og ændringen i organisationsformen bygger på en række konsulentrapporter, der er business case for udvidelsen og sammenligner finansieringsmuligheder

Tidslinje over Frederikshavn Havns udvikling og organisationsform



Kilde: Interviews med CEO Mikkel Seedorf Sørensen, Økonomichef Kim Holm Sørensen og kommunaldirektør i Frederikshavn kommune Mikael Jentsch

Skiftet tilbage til en KS havn var drevet af investering i et større anlægsprojekt på +500 mio kr., hvor det var mest rentabelt at låne pengene i KommuneKredit istedet for på markedsvilkår

- Frederikshavn Havn har skiftet organisationsform både grundet ønsket om frihedsgrader samt ønsket KommuneKredit lån
- Kommunen udstikker retningen for havnen via ejerstrategi og krav om grundigt analysearbejde ved investeringer
- Private virksomheder på havnen blev involveret i processen igennem interviewrunde om behov for evt. fremtidig havnekapacitet

■ Aktieselskabshavn ■ Kommunal Selvstyrehavn

2005 to 2014

Efter 2014

Havn

- Havnen oplever ikke de forventede frihedsgrader og medfølgende fordele ved A/S organisationsformen
- Overvejelser om en større investering i havneudvielse
- Havnens lån i KommuneKredit fortsætter som A/S, men havnen har ikke adgang til nye KommuneKredit lån

- Havnen udvides med 330.000 kvm baglandsareal, 30.000 kvm kajareal, 600 meter kaj og ned til 14 meter dybgang
- Der foretages nu investeringer i etape 2 af havneudvidelsen grundet nuværende stor belægningsprocent af havnearealer

Kommune

- Kommunen ser positivt på havnens fortsatte muligheder for professionalisering og ekspansion
- Kommunen har interesse i grundigt analysearbejde som baggrund for fremtidige investeringer

- Byrådet tilkendegiver accept af en økonomisk ramme til etape 2 havneudvidelsen, men pointerer, at endelig accept kræver et realistisk forretningsgrundlag for udvidelsen på tværs af potentielle scenarier
- Kort efter havnens overgang til Kommunal Selvstyrehavn udarbejder kommunen en ejerstrategi for havnen

Private aktører

- Eksisterende kunder på havnen ønskede havneudvikling, så havnen kunne kapere de voksende skibe
- Disse ønsker blev undersøgt af havnen via en interviewundersøgelse af de 12 største maritime servicevirksomheder på havnen

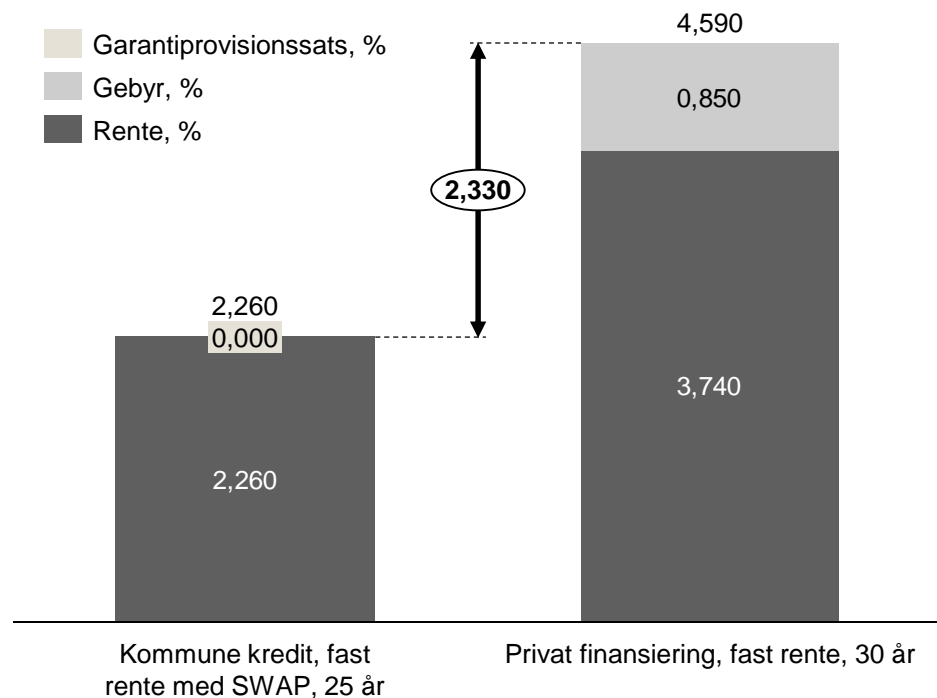
- Tilgang af flere større virksomheder på havneområderne, fx Modern American Recycling Services (MARS) i en længere årrække, medfører en høj belægningsprocent af etape 1 arealerne

Kilde: Interviews med CEO Mikkel Seedorf Sørensen, Økonomichef Kim Holm Sørensen, kommunaldirektør i Frederikshavn kommune Mikael Jentsch og byrådsmedlem Jens Ole Jensen

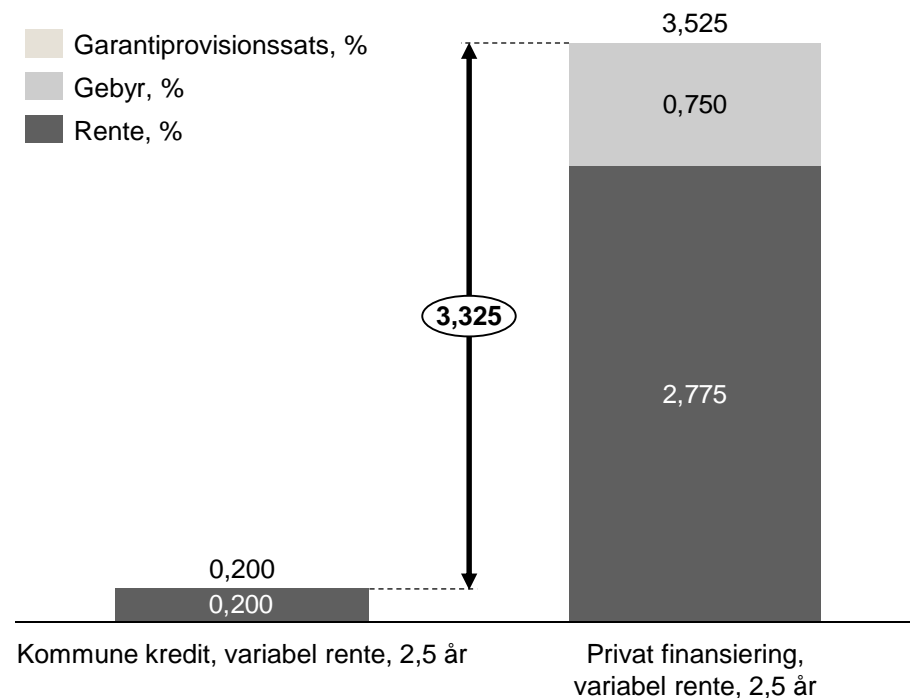
KommuneKredit tilbød en effektiv rente som var mellem ~2,3% og ~3,3% lavere for bygge- og driftsperioderne end det samme lån havde været på markedsvilkår

- Frederikshavn Havn fik udarbejdet en grundig analyse af lånemulighederne for havneudvidelsens etape 1 til +500 mio. for både KommuneKredit lån og privat finansiering fordelt på bygge- og driftsfasen
- For begge faser kan KommuneKredit tilbyde væsentligt billigere lån end det private marked
- Frederikshavn Kommune opkræver ikke garantiprovision for kommunale garantier for den låneoptagelse, der er sket i Frederikshavn Havn
- Det betyder, at garantiprovisionssatsen for Frederikshavn er 0 %

Figur 59: Oversigt over indhentede lånemuligheder for driftsperioden af etape 1 udvidelsen af Frederikshavn Havn



Figur 60: Oversigt over indhentede lånemuligheder for byggeperioden af etape 1 udvidelsen af Frederikshavn Havn



Kilde: Interviews med CEO Mikkel Seedorf Sørensen, Økonomichef Kim Holm Sørensen og kommunaldirektør i Frederikshavn kommune Mikael Jentsch; "Udvidelse af Frederikshavn Havn, Økonomisk Analyse", 2013, Ernst & Young

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

Sektion	Resumé	Side #
3.1 Låntagning på offentlige og markedsvilkår	<ul style="list-style-type: none"> • Siden 2000 har havnene lånt over 4,7 mia. i KommuneKredit og har indfriet 2,4 mia. • De større havne har i højere grad end de små- og mellemstore havne optaget fastforrentede lån med lang løbetid • Mellemstore havne har større lån relativt til deres størrelse end store og små havne • Siden 2010 er værdien af optagne lån gennem KommuneKredit steget væsentligt • På tværs af kommuner skaber en række parametre incitament til at optage kommunalt garanterede lån frem for markedslån. Det primære parameter er lavere effektive renter grundet lave garantiprovisionssatser • For majoriteten af adspurgte kommuner har der været fastsat en garantiprovisionssats på 0% for låntagning gennem KommuneKredit. Størrelsen på garantiprovisionssatser og stiftelsesprovisionssatser er betydeligt højere i årene efter 2010 sammenlignet med før 2010 • En case sammenligning mellem Frederikshavn Havn og Odense Havn eksemplificerer betydningen af forskellige garantiprovisionssatser. Ved 0% GPS vælger Frederikshavn Havn Kommunal Selvstyre formen, imens Odense Havn organiserer sig som A/S følgende krav om GPS på 0,3% - i begge tilfælde viser interviews, at garantiprovisionssatsen har haft en betydende indflydelse, men kan ikke isoleres som eneste faktor i beslutningen 	107-120
3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld	<ul style="list-style-type: none"> • I 2016 er størstedelen af egenkapitalen i danske havne placeret i de Kommunale Selvstyrehavne • Egenkapital er særligt blevet akkumuleret i Kommunale Selvstyrehavne, og disse havne har væsentligt lavere afkast på deres egenkapital end andre havne • Interviews viser, at Kommunale Selvstyrehavne har lettere adgang til finansiering end A/S havne. Dette ses også i data, hvor Kommunale Selvstyrehavne har højere gæld, hurtigere voksende gæld og investerer mere end A/S havne • Siden 2006 har KS havne forøget deres gæld mere end omsætningen, mens A/S havne har forøget omsætningen mere end gælden • Siden 2006 har A/S havne i gennemsnit øget deres forrentning af egenkapitalen, mens den i gennemsnit er faldet for KS havne 	121-128
3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Selvstyrehavnes finansiering ligner vilkår for kommunalt ejede affalds-forbrændingsanlæg • Offentlige finansieringsvilkår er ikke væsensforskellige på tværs af Danmark, Sverige, Norge og Tyskland – der er dog variation i rentesatser og offentlig prioritering • Kreditvurderingen for A/S havne finder sted i markedet, mens kreditvurdering for kommunale og Kommunal Selvstyrehavne finder sted internt i kommunen. Kreditvurderingen for Kommunale Selvstyrehavne er sammenlignelig med kreditvurderingen for kommunalt ejede affaldsforbrændingsanlæg. Dette kan ifølge McKinsey/Struensees rapport om effektivisering af forsyningssektoren lede til overinvestering • Effekten af lånevilkår på tværs af lande og sektorer viser, at lånevilkår er grundlæggende for dynamikkerne i danske og internationale havne samt for sammenlignelige sektorer 	129-134

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af låntagning på offentlige- og markedsvilkår

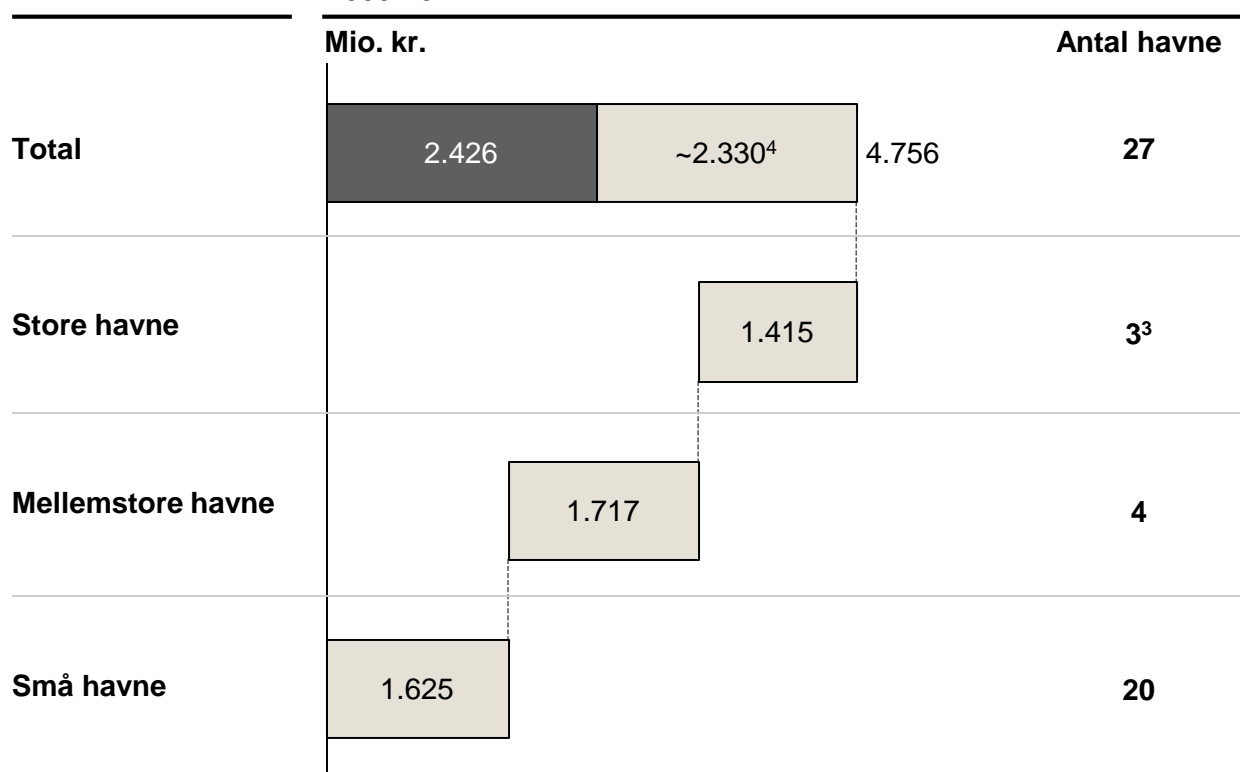
- Siden 2000 har havnene lånt over 4,7 mia. i KommuneKredit og har indfriet 2,4 mia.
- De større havne har i højere grad end de små- og mellemstore havne optaget fastforrentede lån med lang løbetid
- Mellemstore havne har større lån relativt til deres størrelse end store og små havne
- Siden 2010 er værdien af optagne lån gennem KommuneKredit steget væsentligt
- På tværs af kommuner skaber en række parametre incitament til at optage kommunalt garanterede lån frem for markedslån. Det primære parameter er lavere effektive renter grundet lave garantiprovisionssatser
- For majoriteten af adspurgte kommuner har der været fastsat en garantiprovisionssats på 0% for låntagning gennem KommuneKredit. Størrelsen på garantiprovisionssatser og stiftelsesprovisionssatser er betydeligt højere i årene efter 2010 sammenlignet med før 2010
- En case sammenligning mellem Frederikshavn Havn og Odense Havn eksemplificerer betydningen af forskellige garantiprovisionssatser. Ved 0% GPS vælger Frederikshavn Havn Kommunal Selvstyre formen, imens Odense Havn organiserer sig som A/S ved krav om GPS på 0,3% - i begge tilfælde viser interviews, at garantiprovisionssatsen har haft en betydende indflydelse, men kan ikke isoleres som eneste faktor i beslutningen

Siden 2000 har havnene lånt over 4,7 mia. i KommuneKredit og har indfriet 2,4 mia.

■ Indfriet
□ Udestående

- Nedenstående viser låntagning hos KommuneKredit i perioden 2000-2017 for store, mellemstore og små havne
- EU Kommissionens generelle gruppefritagelsesforordning for statsstøtte udvides i 2017 til at omfatte havne. Denne nye generelle gruppefritagelse fritager støtteforanstaltninger fra forbuddet mod statsstøtte. De støtteforanstaltninger, som fritages (fx kommunale havne og Kommunale Selvstyrehavne), er også undtaget notifikationspligten til Kommissionen

Figur 61: Total lånoptagning hos KommuneKredit i perioden 2000-2017²



Overblik over lån siden 2000

- Siden 2000 har havnene optaget KommuneKreditlån for en total værdi på 4,8 mia. kr.
- Med en samlet modtaget låneværdi på ca. 1,7 mia. kr. har de mellemstore havne har været den største låntager
- Små havne har været den næststørste låntager med ca. 1,6 mia. kr., og de store havne har lånt ca. 1,4 mia. kr. i perioden

- Små og mellemstore havne har i de senere år investeret inden for kerneområderne shipping, fiskeri, færgedrift mv.
- De større havne har også optaget lån gennem KommuneKredit, men har i højere grad anvendt deres egenkapital til finanseringen af investeringsprojekter

Note: 1) Store havne er defineret som over 100 mio. i omsætning i 2016, mellemstore havne mellem 40 og 100 mio. og små havne under 40 mio.; 2) Korrigeret for inflation, derfor angivet i 2016 DKK. Inkluderer data fra 27 havne, se appendiks for detaljer; 3) Odense er inkluderet i denne kategori. Havnen er siden skiftet til et A/S og har tilbagebetalt sine lån ved KommuneKredit pr. 31. august 2017; 4) KommuneKredit har opgjort den samlede restgæld på lånene til 2,33 mia. kr. pr. 30. juni 2017

Kilde: Data fra KommuneKredit; Interviews med havne; Team analyse

De større havne har i højere grad end de små- og mellemstore havne optaget fastforrentede lån med lang løbetid

■ Gennemsnitlig ↑ Større ■ Variabel¹
↓ Mindre ■ Fast¹

- De store havne optager mere sikre lån i kraft af en gennemsnitlig løbetid på 18 år med 58% af låneværdien optaget som fastforrentede
- De små og mellemstore havne har risikoprofiler med henholdsvis 67% og 46% i fastforrentede lån og løbetider på 18 og 10 år i gennemsnit, således er de mellemstore havnes lån kendetegnet ved større risiko end hos de små

Størrelse ³	Figur 62: Gns. låneværdi pr. havn Mio. kr.	Figur 63: Fordelingen af lånt kapital efter rentetype Pct.	Gns. nominal løbetid År	Implikationer	Lånenes risikoprofil ²
Total	77		15	Gennemsnitlig risikoprofil	■
Store havne	472		18	De store havne har en lignende grad af fastforrentede lån og længere løbetid end gennemsnittet	■
Mellemstore havne	343		10	De mellemstore havne har flere variable lån med kortere løbetid end gennemsnittet	↑
Små havne	81		18	De mindre havne har høj grad af faste lån og lang løbetid	↓

Noter: Inkluderer data fra 27 havne, se appendiks for detaljer; 1) "Fast" dækker over fastforrentede lån eller lån hvor renten f.eks. er fast indtil en aftalt genforhandlingsdato. "Variabel" er lån med variabel rente; 2) En høj grad af variable lån og korte løbetider vurderes her som risikofyldte lån; 3) Store havne er karakteriseret som havne med over 100 mio. kr. i omsætning i 2016, mellemstore havne med mellem 40-100 mio. kr. og små havne med under 40 mio. kr.

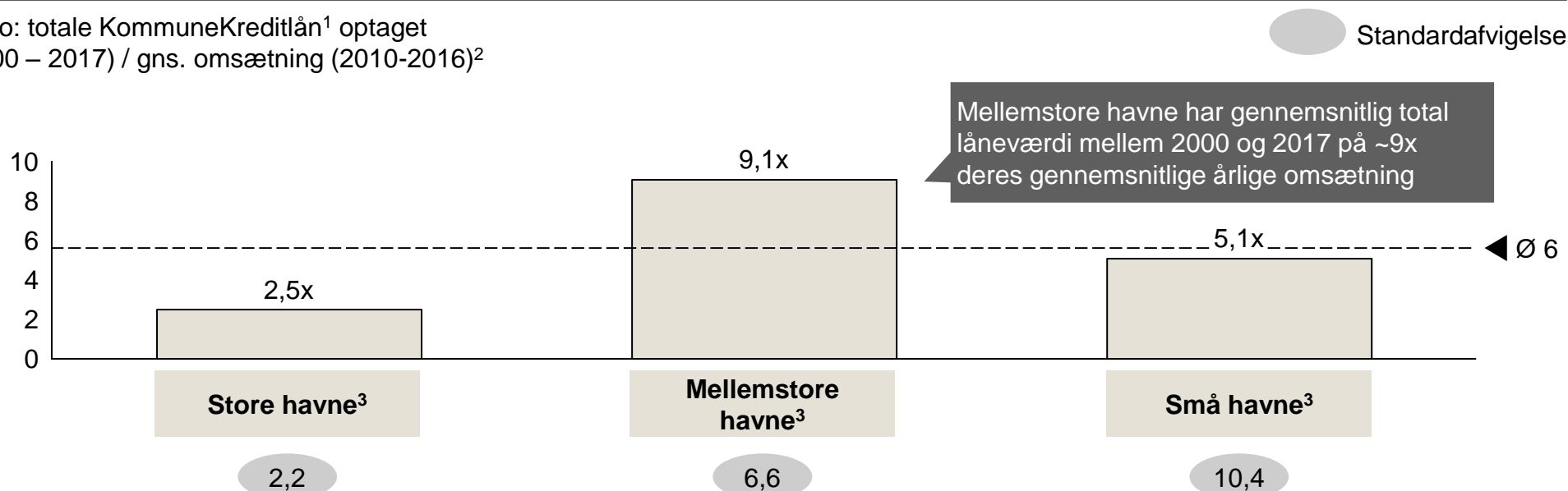
Kilde: Data fra Kommune Kredit; Interviews med havne

Mellemstore havne har større lån relativt til deres størrelse end store og små havne

- I gennemsnit har mellemstore havne lånt mest i forhold til deres omsætning, efterfulgt af mindre havne og store havne. I gennemsnit har mellemstore havne lånt i alt ~9 gange deres årlige omsætning fra 2010 til 2016, små havne har lånt i alt ~5 gange deres gennemsnitlige omsætning fra 2010 til 2016, og store havne har lånt ~2,5 gange deres gennemsnitlige årlige omsætning fra 2010 til 2016
- På grund af udsving i låntagning hos enkelte havne er der betydelig variation inden for hver gruppe, særligt hos de små havne. Dette kan ses ved standardafvigelsen, som viser den gennemsnitlige absolutte afvigelse for hver havn fra gruppens samlede gennemsnit
- Figuren nedenfor viser den totale værdi af KommuneKreditlån aftalt i perioden 2000-2017 pr. segment efter størrelse, og dividerer dette med den gennemsnitlige årlige omsætning for 2010-2016 pr. segment

Figur 64: Forholdet mellem samlet låneoptag hos KommuneKredit og gennemsnitlig årlig omsætning pr. segment

Ratio: totale KommuneKreditlån¹ optaget
(2000 – 2017) / gns. omsætning (2010-2016)²



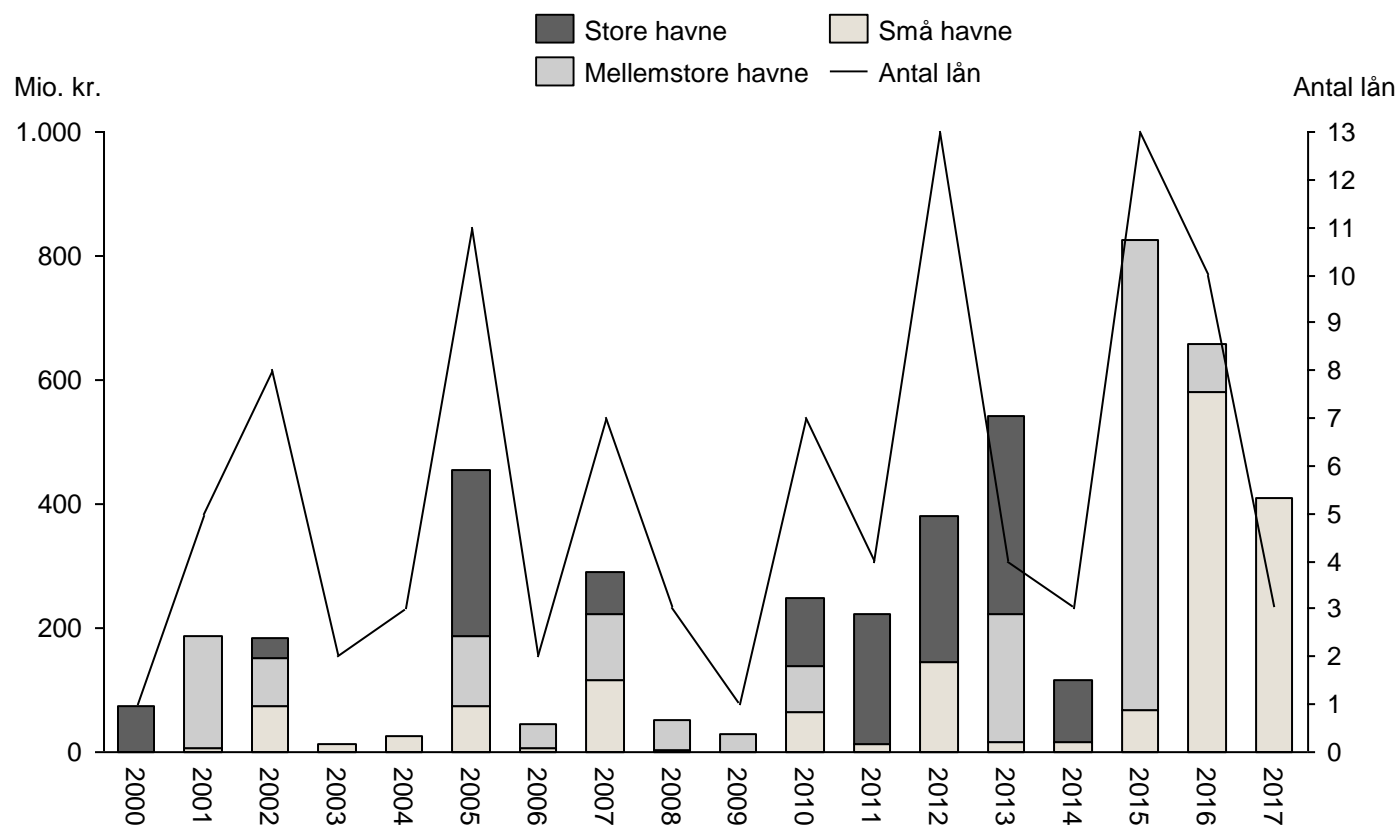
Noter: Inkluderer data fra 24 havne, se appendiks for detaljer; 1) Data inkluderer aftalelån, kassekredit udlån og obligationslån; 2) Den gennemsnitlige årlige omsætning er udregnet ved at tage gennemsnittet af årlig omsætning pr. havn for hvert år havnen har rapporteret omsætningstal i perioden 2010-2016; ³) Store havne er karakteriseret som havne med over 100 mio. kr. i omsætning i 2016, mellemstore havne med mellem 40-100 mio. kr. og små havne med under 40 mio. kr.

Kilde: Data fra Kommune Kredit; Interview med havne; Team analyse

Siden 2010 er værdien af optagne lån gennem KommuneKredit steget væsentligt

- Figuren nedenfor viser den oprindelige hovedstol på lån fordelt på de år, hvor lånene optages
- Dataene viser, at antallet af optagne lån og værdien af disse optagne lån er steget betydeligt over tid fra ~100 mio. kr. i gennemsnit for 2000-2004 til ~530 mio. kr. i gennemsnit for 2016-2017

Figur 65: Samlet hovedstol udbetalt i løbet af året som lån til havne¹



Udviklingen i lån fra 2000 til 2017

Siden 2000 har der været 2 store udviklinger i lån til havnene:

- 1) Antallet og værdien af optagne lån er steget siden 2000. I 2015 blev der udbetalt 13 lån til 8 havne på ca. 825 mio. kr. Før 2010 var 2005 året med størst optagen låneværdi, hvor der var 11 aftaler indgået med 8 havne på i alt ca. 450 mio. kr.
- 2) Siden 2015 har mellemstore og små havne øget låntagningen væsentligt. Mens store havne tegner sig for den største del af låntagningen mellem 2011 og 2013, har de ikke lånt fra KommuneKredit siden 2015

Noter: 1) De fleste lån i KommuneKredit afdrages ligeligt over lånets løbetid. De angivne beløb er således ikke restgælden i de respektive år, der derfor er lavere end de angivne beløb. Inkluderer data fra 24 havne, se appendiks for detaljer

Kilde: Data fra KommuneKredit

På tværs af kommuner skaber en række parametre incitament til at optage kommunalt garanterede lån frem for markedslån

■ = Fordel ved KommuneKreditlån ■ = Fordel ved markedslån □ = uddybes på næste slide

- Markedsgab er et primært kriterie for havnenes valg af finansiering, men flere parametre påvirker valget
- Rating og belåningsprocent kan påvirke den effektive rente, hvilket kommer til udtryk i markedsgab, imens fleksibilitet, oprettelsesomkostninger og evt. refinansiering særligt har betydning for initial likviditet og fremtidige finansieringsmuligheder

	KommuneKredit	Markedslån
Markedsgab	<ul style="list-style-type: none"> • Markedsgabet er forskellen i den effektive rente ved låntagning hos KommuneKredit ift. markedsvilkår 	<ul style="list-style-type: none"> • Markedslån er relativt dyrere, når markedsgabet er stort
Rating	<ul style="list-style-type: none"> • KommuneKredit har stærk rating hos S&P (AAA) og Moody's (Aaa) grundet kollektiv offentlig garantistillelse 	<ul style="list-style-type: none"> • Danske realkreditobligationer har ligeledes ratings, fx S&P og Moody's og er ofte ratede AAA
Belåningsprocent	<ul style="list-style-type: none"> • KommuneKredit tilbyder 100% belåning af havneanlæg som er i overensstemmelse med reglerne for kommunal låntagning 	<ul style="list-style-type: none"> • Realkreditlån tilbyder belåning af 60 % af aktivet – belåning af de resterende 40 % vil typisk hæve den effektive rente med ~0,5-1%
Fleksibilitet	<ul style="list-style-type: none"> • KommuneKredits produktportefølje af låntyper er mindre og deres obligationer er mindre likvide 	<ul style="list-style-type: none"> • Markedslån kan være mere likvide grundet mulighed for at ændre i låneporteføljen
Omkostninger	<ul style="list-style-type: none"> • Pt. ingen stiftelsesprovision eller administrationsbidrag, men krav om kommunal garanti. Kommuner angiver en GPS på 0-1% p.a. og en stiftelsesprovision på 0-1,5%¹ 	<ul style="list-style-type: none"> • Bidragssatser afhænger af markedet • For realkreditlån skal ved oprettelse betales en stempelafgift på 1,5% af lånets hovedstol
Refinansiering	<ul style="list-style-type: none"> • Refinansiering fra KommuneKredit til realkreditlån indebærer ekstra omkostninger grundet 1) betaling af stempel afgift ved skift til realkreditlån og 2) lav fleksibilitet i KommuneKreditlån 	<ul style="list-style-type: none"> • Omkostninger ved refinansiering afhænger af markedssituationen og de oprindelige lånevilkår

Noter: 1) Spænd for adspurgte kommuner, der har besvaret henvendelse om garantiprovisionssatser.

Kilde: KommuneKredit; S&P Global Ratings; Moody's

Der er identificeret en potentiel forskel mellem KommuneKredit og markedslån i effektive renter, primært drevet af lave garantiprovisionsatser

- I gennemsnit mellem 2001-2017 har kommunernes nuværende garantiprovisionsatser (GPS) ligget under det nødvendige niveau for at udligne markedsgab – efter 2010 er den gennemsnitlige garantiprovisionsats dog steget fra 0,04 til 0,35, hvilket stadig ikke udelukker en potentiel mulighed for markedsgab
- Det har ikke været muligt at identificere størrelsen på markedsgab, da dette afhænger af markedrenten og KommuneKreditrenten + evt. garantiprovision. Specielt markedrenten svinger afhængig af markedskonjunkturer, havnens økonomi og pågældende investering

ILLUSTRATIV

KommuneKredit

- KommuneKredit yder lån med løbetid op til maksimalt 25, år jf. de kommunale låneregler
- Rentesatsen varierer naturligt over tid, og er for nuværende 1,64%¹
- Den lave sats muliggøres af en risikovurdering baseret på kommunal garantistillelse, lave administrationsudgifter samt non-profit drift
- Kommunerne og regionerne hæfter solidarisk for alle KommuneKredits forpligtelser, hvorfor KommuneKredits finansiering kan sikres til nær en risikofri rente (indeholder dog likviditetspræmie)

Garantiprovisionsatser

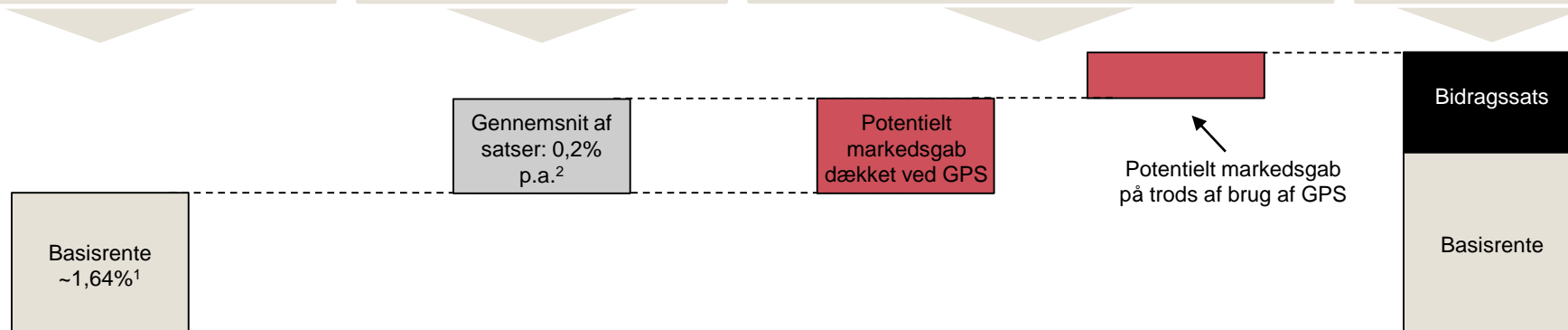
- En garantiprovisionsats (GPS) er prisen for en kommunal garanti for et lån og skal svare til de økonomiske risici, som garantistiller påtager sig, hvilket i praksis mindsker markedsgab
- I dag varierer GPS'erne imellem 0% og 1%

Markedsgab

- I flere tilfælde ses en GPS på 0%, mens den gennemsnitligt er på 0,2% og er blevet mere udbredt over de sidste år
- Der kan i varierende grad være et markedsgab mellem KommuneKredits rente og garantiprovisionsatsen, hvis markedrenten ikke er kompetitiv, og/eller hvis garantiprovisionsatsen er lav. Denne analyse viser, at GPS i et vist omfang er nødvendig for at lukke markedsgab - dvs. forskellen i den effektive rente ved låntagning på markedsvilkår og ved KommuneKredit
- Teoretisk set kan der dog på trods af GPS stadig findes et markedsgab, illustreret ved den højre røde boks herunder

Markedslån

- Prisen på et markedslån er dikteret af konkurrencen på lånemarkedet
- Denne pris er udtryk for private aktørers vurdering af en given investering samt tilgængelige finansieringskilder

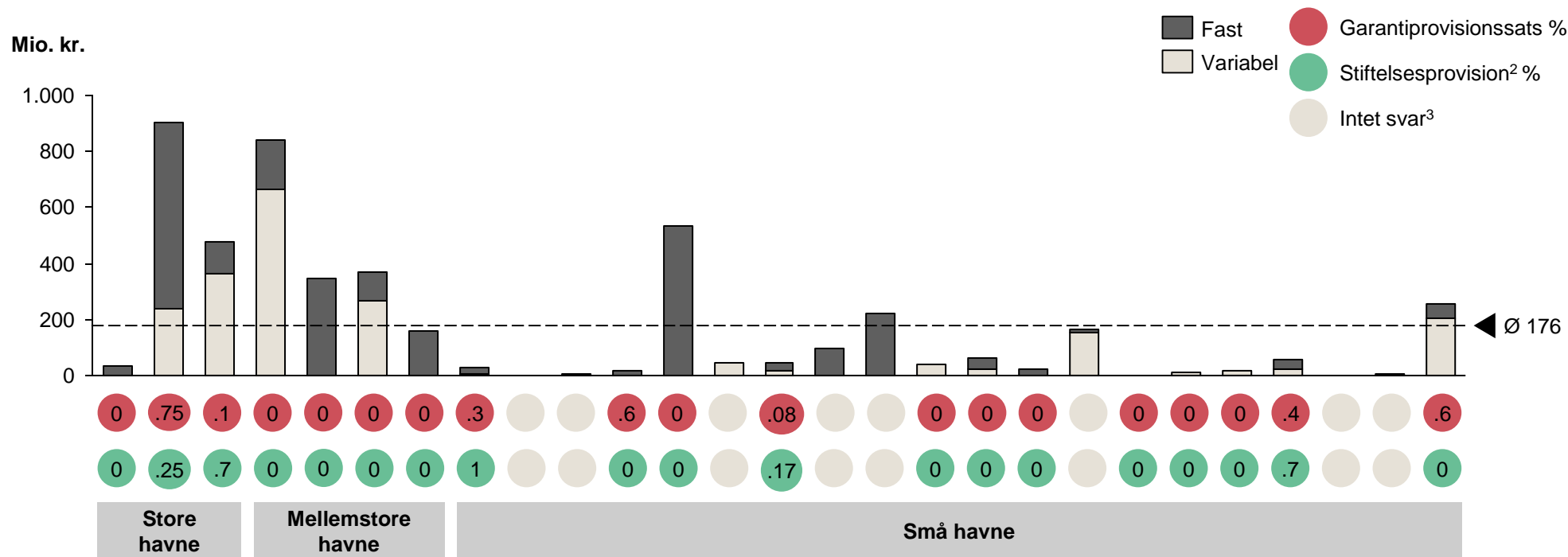


Note: 1) Renten er oplyst af KommuneKredit d. 28. august 2017 for et fastforrentet 25 årigt inkonvertibelt lån; 2) Gennemsnit af indhentede garantiprovisionsatser fra kommuner med lån ved KommuneKredit
 Kilde: KommuneKredit; Indsamling af kommunernes garantiprovisionsatser; Interview med 10 havne

For majoriteten af respondenter har der været fastsat en garantiprovisionsssats på 0% for låntagning gennem KommuneKredit

- Figuren nedenfor viser den totale værdi af optagne lån i perioden 2000-2017 for hver havn samt den garantiprovisionsssats, der er/var tilknyttet hvert lån
- I gennemsnit har de udvalgte havne årligt lånt 176 mio. kr. i løbet af perioden 2000-2017
- Der er en række outliers i figuren nedenfor. Den største låntager i perioden var en stor havn med en omsætning over 100 mio. kr. i 2016, imens den anden største låntager var en mellemstor havn med en omsætning mellem 40 og 100 mio. kr. og den tredjestørste låntager var en lille havn med en omsætning under 40 mio. kr.
- Praksis for opkrævning af garantiprovisionsssats varierer mellem de forskellige kommuner. Flere kommuner er først for nylig begyndt at opkræve garantiprovisionsssats og stiftelsesprovision for KommuneKreditlån til havne, så tallene nedenfor er gennemsnittet for hele udlånsporteføljen for hver havn
- 12 kommuner har rapporteret, at der blev opkrævet en garantiprovisionsssats og stiftelsesprovision på 0% knyttet til låneporteføljerne i deres havne

Figur 66: Totale lån i perioden 2000 - 2017 fra KommuneKredit til havne - inklusiv garantiprovisionsssatsen for hver havn¹

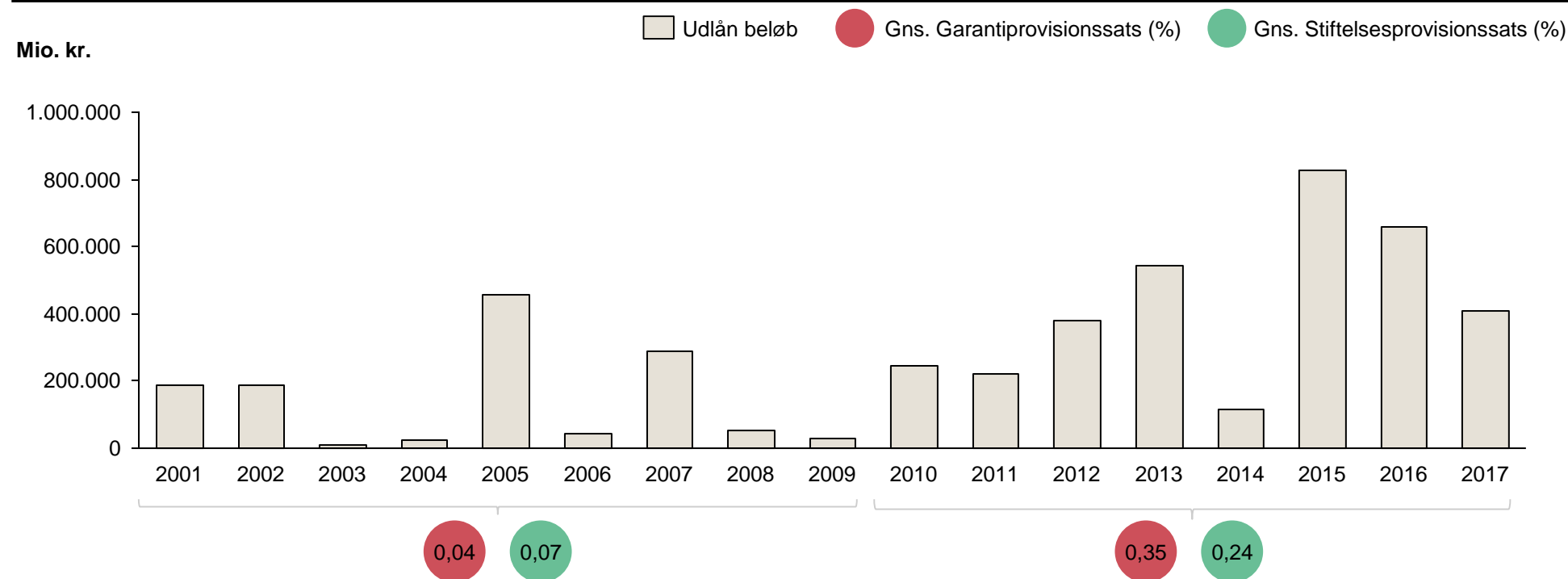


Noter: 1) Baseret på besvarelser af brug af garantiprovisionsssats og stiftelsesprovisionsssatser for 106 lån på tværs af 19 havne. Inkluderer lånedata fra 24 havne, se appendiks for detaljer; 2) Der er større usikkerhed om størrelsen af stiftelsesprovision end for garantiprovisionsssats, da nogle kommuner hverken har be- eller afkræftet brugen af stiftelsesprovision. Stiftelsesprovisionsssatser der ikke er blevet angivet, hvor garantiprovisionsssatser er blevet angivet er blevet antaget at være 0%; 3) En række kommuner svarede ikke på vores forespørgsel om information vedr. garantiprovisionsssatsen
 Kilde: KommuneKredit; Forespørgsel hos 24 kommuner; Interviews med 10 havne

Størrelsen på garantiprovisionssatser og stiftelsesprovisionssatser er betydeligt højere i årene efter 2010 sammenlignet med før 2010

- Størrelsen på garantiprovisionssatser og stiftelsesprovisionssatser er betydeligt højere i årene efter 2010 sammenlignet med før 2010
- Det kan relatere sig til en sag i 2012, hvor landsretten besluttede, at Sønderborg Kommune havde ret til at opkræve 1 % i GPS af Sønderborg Fjernvarme på allerede optagne lån
- Retten lagde ulovlig statsstøtte på et konkurrenceudsat marked til grund, hvilket ifølge Horten Advokatpartnerselskab, (part i sagen) betyder, at kommuner, der yder garantier, som udgangspunkt skal opkræve en markedsmæssig garantiprovision. En hvilken som helst garantiprovision er således ikke tilstrækkeligt, og en engangsprovision eller en meget lav provision vil som udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt

Figur 67: I de seneste 8 år er brugen af garantiprovisionssatser og stiftelsesprovisionssatser blevet mere udbredt blandt kommunerne¹



Note: 1) Baseret på besvarelser af brug af garantiprovisionssats og stiftelsesprovisionssatser for 106 lån på tværs af 19 havne. Der er større usikkerhed om størrelsen af stiftelsesprovision end for garantiprovisionssats, da nogle kommuner hverken har be- eller afkræftet brugen af stiftelsesprovision. Stiftelsesprovisionssatser der ikke er blevet angivet, hvor garantiprovisionssatser er blevet angivet er blevet antaget at være 0%. Inkluderer lånedata fra 24 havne, se appendiks for detaljer

Kilde: Data fra KommuneKredit; Forespørgsel hos 24 kommuner (19 besvarelser); Interviews med 10 havne

Forskelle i kommunale garantiprovisionssatser er afgørende for afvejningen af fordele og ulemper imellem Kommunal Selvstyre- og A/S organisationsformen

- Frederikshavn Havn og Odense Havn eksemplificerer betydningen af forskellige garantiprovisionssatser (GPS)
- Ved 0% GPS vælger Frederikshavn Havn Kommunal Selvstyre formen, imens Odense Havn organiserer sig som A/S ved krav om GPS på 0,3% samt udvidede kommercielle frihedsgrader
- I begge tilfælde viser interviews, at garantiprovisionssatsen har haft en betydende indflydelse, men kan ikke isoleres som eneste faktor i beslutningen

Frederikshavn Havn

- Skifter i 2005 til en A/S havn grundet ønsket om forretningsmæssige frihedsgrader - skifter i 2014 tilbage til Kommunal Selvstyre grundet muligheden for billigere lån til havneudvidelse
- Frederikshavn Havn har i forbindelse med overgangen til A/S foretaget et analysearbejde ift. finansieringsmulighederne ved henholdsvis KommuneKredit og på markedsvilkår - Analysen viser en rentemæssig fordel ved KommuneKreditlån for Frederikshavn Havn
- Frederikshavn kommunes garantiprovisionssats er på 0%, hvilket resulterer i et lån med en effektiv rente under markedsvilkår

Odense Havn

- Skifter i 2017 til A/S havn fra Kommunal Selvstyrehavn grundet ønsket om forretningsmæssige frihedsgrader og fordelagtig låntagning
- Odense Havn har i forbindelse med overgangen til A/S foretaget et analysearbejde ift. finansieringsmulighederne ved henholdsvis KommuneKredit og på markedsvilkår - Analysen viser konkurrencedygtige vilkår på det private marked for Odense Havn
- Odense Kommune opkræver en garantiprovisionssats på 0,3%, hvilket er en af årsagerne til at markedslån er en attraktiv mulighed for Odense Havn

Frederikshavn Havn og Odense Havn havde begge behov for større lån, men ud fra forskellige organisatoriske udgangspunkter...

	Frederikshavn Havn	Odense Havn
Organi- satorisk baggrund	<ul style="list-style-type: none"> Frederikshavn Havn overgik i 2005 til A/S havn grundet ønske om first-mover fordele ifm. ny havnelov som specificerede frihedsgrader til A/S havne Da havnen i 2014 stod overfor at investere et trecifret millionbeløb i en havneudvidelse overvejede havnen, hvorledes frihedsgrader og lånemuligheder afgjorde, hvilken organiseringsform der bedst opfyldte fremtidige behov I 2014 gik havnen tilbage til en Kommunal Selvstyrehavn grundet bedre lånemuligheder 	<ul style="list-style-type: none"> I 2014 køber Odense Havn Lindø industripark fra Mærsk Odense Havn fraflytter arealerne i Odense C og fokuserer på arealerne ved Lindø for at 1) samle sine aktiviteter, 2) gøre plads til byomdannelse i Odense C og 3) grundet bedre faciliteter ved Lindø Industripark I denne sammenhæng ønsker Odense Havn at gøre brug af de udvidede forretningsmæssige frihedsgrader ved A/S organisationsformen, fx at styre egne kraner I 2017 sammenlægges Odense Kommunal Selvstyrehavn og Lindø Industripark A/S til Lindø Port of Odense A/S
Ønsket udvidelse	<ul style="list-style-type: none"> Frederikshavn Havn ønsker at udvide med 330.000 kvm baglandsareal, 30.000 kvm kajareal, 600 meter kaj og forbedring af den eksisterende 11 meter dybgang til 14 meter Samlet set investeringer til finansiering til etape 1 udvidelsen på over 500 mio. kr ADP refinancerede ikke KommuneKreditlån ved overgang til A/S, mens Frederikshavn Havn gjorde det, hvilket tyder på uens praksis på tværs af sektoren 	<ul style="list-style-type: none"> Opkøbet af det gamle Lindøværft i 2014 kostede ~300 mio. og løbende investeringer i driftsinventar, bygningsmasse m.v. i perioden 2016 – 2020 forventes at koste ~250 mio. Derudover foretager havnen i 2017-2021 en udvidelse for ~400 mio. Samlet set investeringer til finansiering indenfor en kort årrække på ~950 mio. Der optages i 2017 nye realkreditlån i Nordea Kredit for kr. 500 mio., heraf anvendes ca. kr. 300 mio. til indfrielse af lån i KommuneKredit. Restlåneprovenu anvendes til delvis finansiering af investeringer. Øvrigt finansieringsbehov finansieres af likvid egenkapital og løbende drift

Kilde: Interview med CEO Carsten Aa og CFO Tony Hamilton for Lindø Port of Odense A/S

... og begge havne gennemgår en afdækningsfase, der klarlægger finansieringsmuligheder

	Frederikshavn Havn	Odense Havn
Business case	<ul style="list-style-type: none"> Frederikshavn Havn får udarbejdet en business case af Business Institute A/S til vurdering af omsætningspotentialet for havneudvidelsen Business casen vurderer den nødvendige baseline som særdeles realistisk med de eksisterende markedsforhold Frederikshavn Havn undersøger havnens 12 største maritime servicevirksomheders behov via en survey Frederikshavn Havns udvidelse baseres på efterspørgslen fra virksomheder indenfor deres fokusområder: 1) færgedrift, 2) arealudlejning, 3) genindvinding og maritim service 	<ul style="list-style-type: none"> Odense Havn har løbende udarbejdet en business case for investeringer og udvidelser Odense Havn forventer desuden, at havnen vil mangle kapacitet i 2020, hvis den nuværende tendens for udlejningsprocenten af bygninger fortsætter Odense Havns udvidelse målrettes havnens fokusområder; logisitiktunge erhverv med særlige behov, f.eks. offshore vind og olie der kræver kajarealer og driftsmateriel (herunder kraner) specialiseret til heavy load
Finansieringsmuligheder	<ul style="list-style-type: none"> Frederikshavn Havn bestiller en rapport fra Ernst & Young, der indhenter lånemuligheder fra flere forskellige private aktører samt KommuneKredit Frederikshavn Havn overvejer salg af ejerskabs andele som finansieringsmulighed, men dette er ikke markedsmæssigt rentabelt for potentielle købere grundet begrænsningen på udbetaling på diskontoen + 1%¹ De indhentede lån viser en klar rentemæssig fordel ved KommuneKredit lån med en effektiv rente 2,33% lavere end for det private lån 	<ul style="list-style-type: none"> Odense Havn indhenter lånemuligheder fra 3 flere forskellige private finansielle institutioner til finansiering af indfrielse af lån i KommuneKredit samt udvidelser Der lægges i udbuddet vægt på, at kr. 500 mio. skal være realkreditlån for at sikre billigst mulig finansieringsmodel og længst muligt kredittilsagn De indhentede lånetilbud viser, at private realkreditlån har konkurrencedygtige lånevilkår i forhold til lånevilkår i KommuneKredit²

Note: 1) Selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 & Bindende svar fra Skatterådet, 23. okt. 2012, sagsnummer: 11-145831, 2) Grundet forretningsfortrolighed kan ikke præsenteres effektive rentesatser eller renteforskel fra flere indhentede private lån ift. KommuneKreditlån

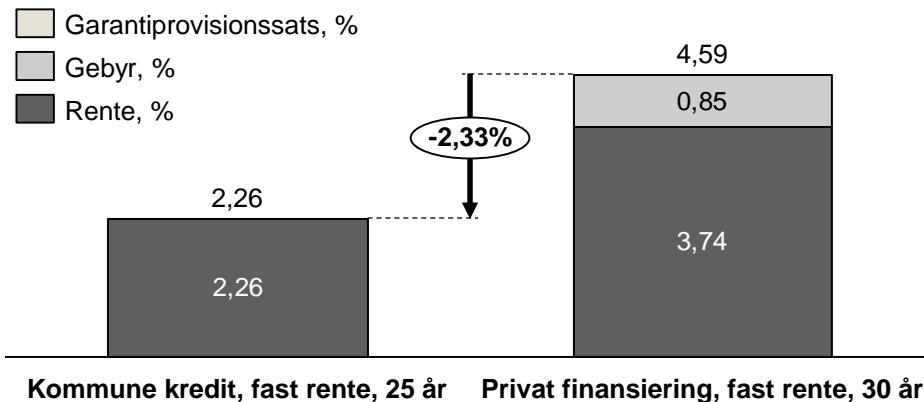
Kilde: Interview med CEO Carsten Aa og CFO Tony Hamilton for Lindø Port of Odense A/S; Interview med CEO Mikkel Seedorf Sørensen, Økonomichef Kim Holm Sørensen og kommunaldirektør i Frederikshavn Kommune Mikael Jentsch; "Kvalificering af omsætningspotentialet hos Frederikshavn Havn – OFFENTLIGT", 2014, Business Institute A/S; "Udvidelse af Frederikshavn Havn, Økonomisk Analyse", 2013, Ernst & Young

Afvejning af effektiv rente ift. organisatoriske frihedsgrader resulterer i, at Frederikshavn Havn vælger at låne fra KommuneKredit, mens Odense Havn vælger lån på markedsvilkår

Frederikshavn Havn

- Frederikshavn Kommune har fastsat garantiprovision for kommunale garantier til Frederikshavn Havn på 0%
- Det betyder, at garantiprovisionssatsen for de anførte lån for Frederikshavn Havn er 0 %
- Grundet de højere markedsrenter og bidragssatser er KommuneKredits effektive rente ~2,3 procentpoint lavere
- Fordelene ved A/S organisationsformen, der bl.a. omfatter 1) fravær af ressourcekrævende aktindsigt sager og 2) større kommercielle frihedsgrader er ikke vurderet tilstrækkelige til at konkurrere med rentegevinsten

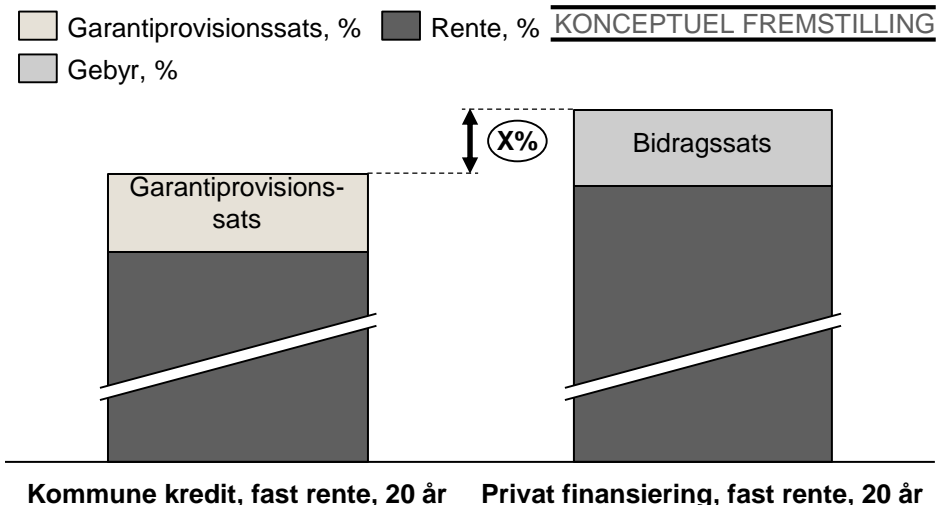
Frederikshavn Havns lånemuligheder



Odense Havn

- Odense Kommune opkræver en garantiprovisionssats på 0,3 % for lånet
- De private realkreditlån har bidragssatser, som ligger både lidt under og lidt over den kommunale garantiprovisionssats. Bidragssatsen er i gennemsnit 0,445%
- Odense Havn illustrerer, at en god bonitetsvurdering er medvirkende til lave renter
- Odense Havn vælger privat finansiering grundet: 1) overgangen til A/S formen, for at få større forretningsmæssige frihedsgrader, fx styring af kraner, 2) konkurrencedygtige rentesatser og 3) finansiell fleksibilitet på det private marked
- Lånene hos KommuneKredit blev optaget 5 år før låntagningen på markedsvilkår. Lånene er derfor ikke direkte sammenlignelige. Dog vælger Odense Havn, at overgå til A/S formen velvidende om de forskellige finansieringsmuligheder. Derfor er denne konceptuelle sammenligning fortsat væsentlig

Odense Havns lånemuligheder



Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

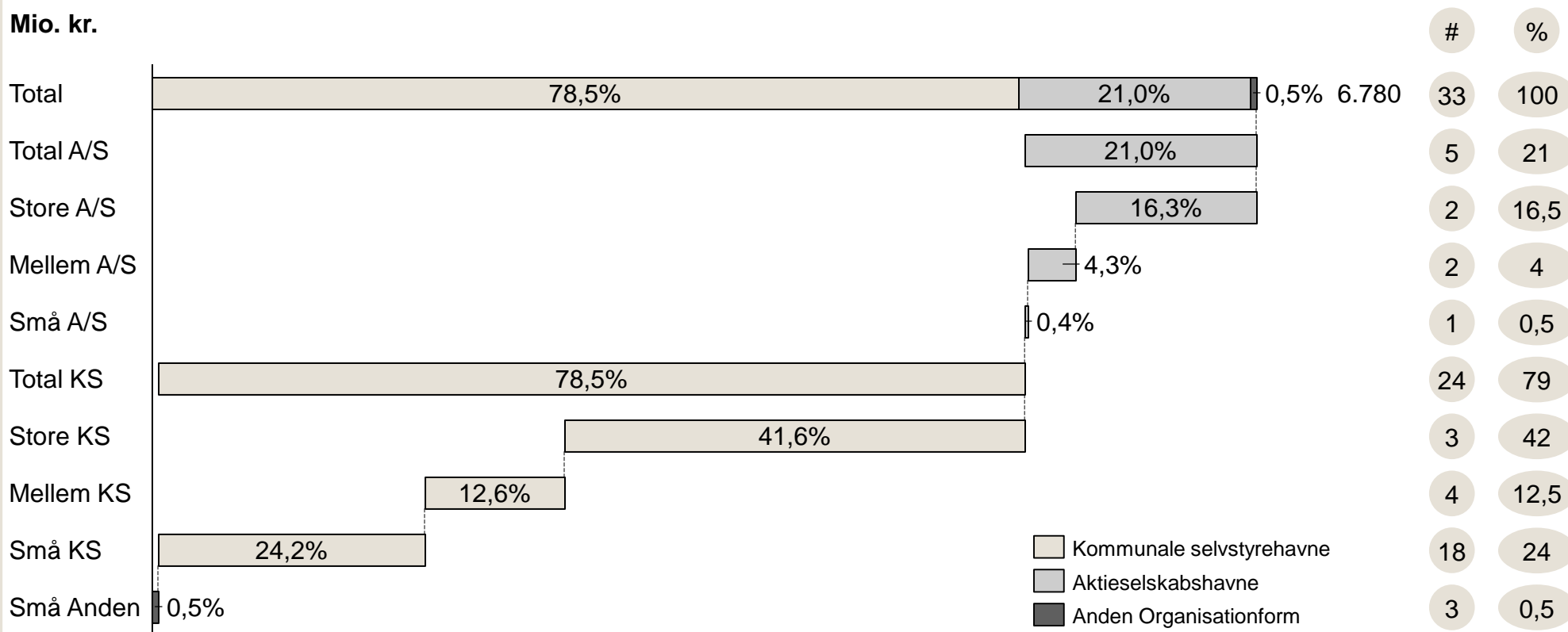
Resumé af havnes egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

- I 2016 er størstedelen af egenkapitalen i danske havne placeret i de Kommunale Selvstyrehavne
- I gennemsnit har små Kommunale Selvstyrehavne væsentlig mere egenkapital-til-omsætning end A/S havne og opnår et lavere afkast på deres kapital
- Interviews viser, at Kommunale Selvstyrehavne har lettere adgang til finansiering end A/S havne. Dette ses også i data, hvor Kommunale Selvstyrehavne har højere gæld, hurtigere voksende gæld og investerer mere end A/S havne
- Siden 2006 har KS havne forøget deres gæld mere end omsætningen, mens A/S havne har forøget omsætningen mere end gælden
- Siden 2006 har A/S havne i gennemsnit øget deres forrentning af egenkapitalen, mens den i gennemsnit er faldet for KS havne

I 2016 er størstedelen af egenkapitalen i danske havne placeret i de Kommunale Selvstyrehavne

- 79% af egenkapitalen i havnene er placeret i Kommunale Selvstyrehavne, mens 21% er placeret i A/S havne
- Den største undergruppe er store Kommunale Selvstyrehavne, der besidder 42% af egenkapitalen blandt de udvalgte havne. Denne gruppe består af 3 havne
- Dernæst kommer de små Kommunale Selvstyrehavne, der står for 24% af egenkapitalen og består af 24 forskellige havne

Figur 68: Samlet egenkapital opdelt på ejerskabsstruktur og størrelse (33 havne)¹



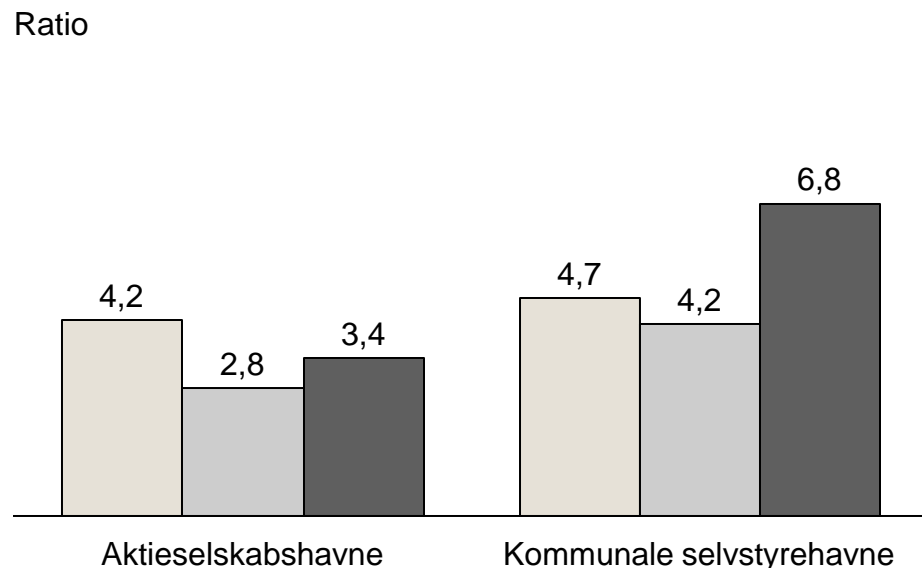
Noter: 1) Inkluderer data fra 33 havne, se appendiks for detaljer

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne, Survey data indsamlet af projekt team, Team analyse

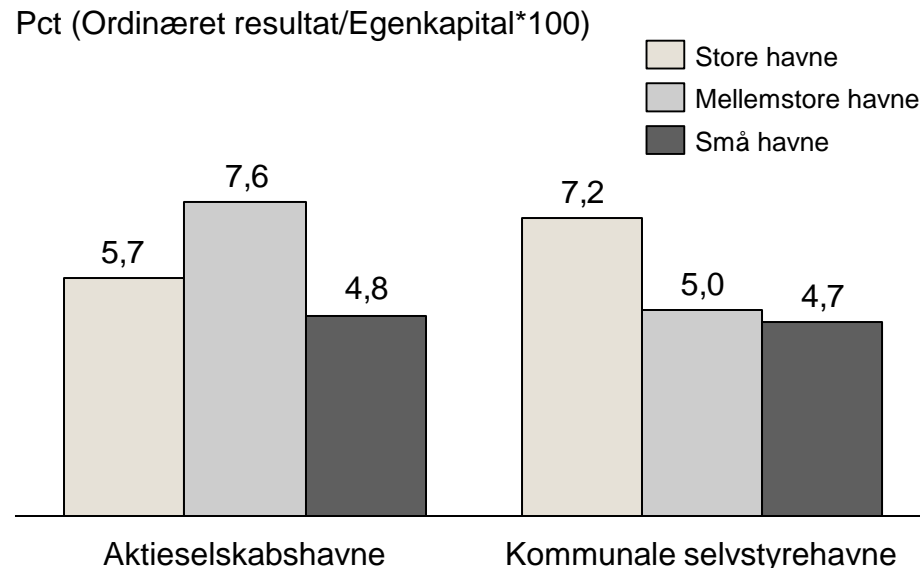
I gennemsnit har små Kommunale Selvstyrehavne væsentlig mere egenkapital-til-omsætning end A/S havne og opnår et lavere afkast på deres kapital

- Figuren til venstre viser det gennemsnitlige forhold mellem egenkapital og omsætning i 2016 opdelt på størrelse, mens figuren til højre viser afkastet på egenkapitalen
- Til venstre ses det, at de større havne har lignende forhold mellem egenkapital og omsætning uanset ejerskabsstruktur. Mellemstore KS havne har højere egenkapital relativt til omsætningen end A/S havne. Små KS havne er den gruppe, der har den højeste egenkapital relativt til deres omsætning
- Afkastgraderne indikerer, at større havne kan have skalafordele, der øger afkastet. Dette ses ved, at større KS havne har højere afkast af egenkapitalen end de mindre KS havne – hvilket kunne tyde på stigende skalaafkast. Samme tendens er mindre klar hos A/S havnene, hvor de mellemstore havne har højere afkast af egenkapitalen end de store, der dog fortsat har større afkast end de små

Figur 69: Gns. Egenkapital / omsætning i 2016



Figur 70: Forrentning af egenkapital i 2016



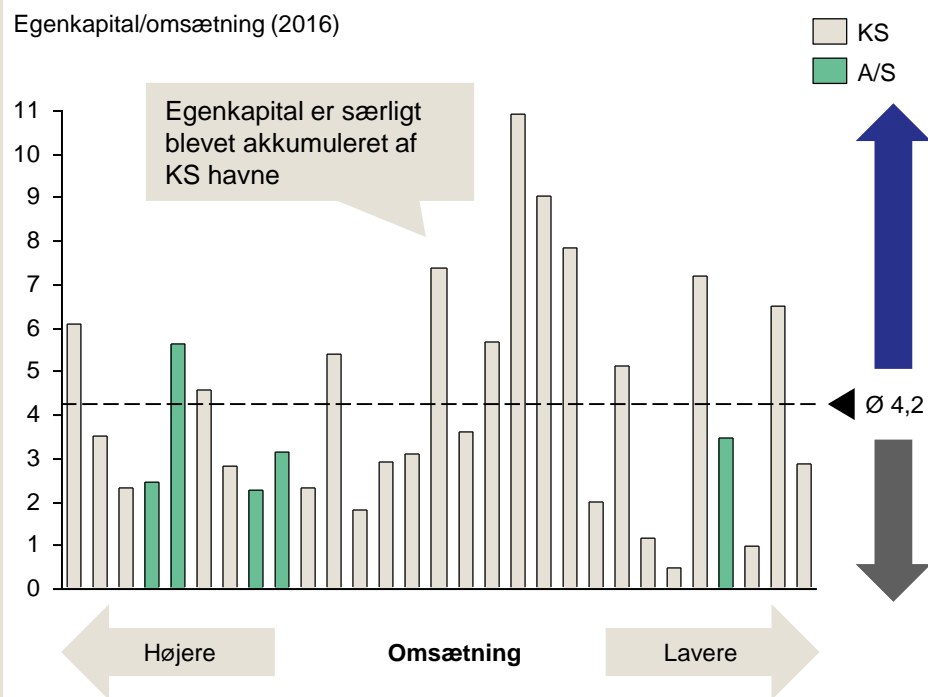
Noter: Store havne er defineret som over 100 mio. i omsætning i 2016, mellemstore havne mellem 40 og 100 mio. og små havne under 40 mio. Inkluderer data fra 28 havne, se appendiks for detaljer

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne, Survey data indsamlet af projekt team, Team analyse

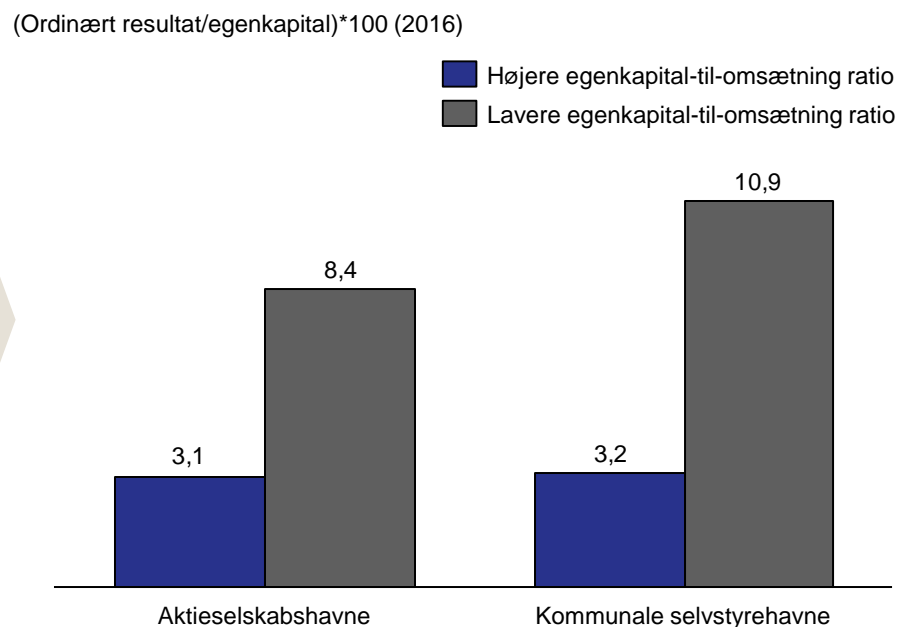
De Kommunale Selvstyrehavne, som har høj egenkapital relativt til omsætning har lavere afkast på egenkapital

- Figuren til venstre viser egenkapital pr. havn relativt til omsætningen. Figuren til højre viser afkastet på egenkapital for henholdsvis A/S og KS havne, opdelt efter havnens egenkapital relativt til omsætning
- Størstedelen af de havne, der har høj egenkapital relativt til deres omsætning, er KS havne. Egenkapital kan være høj, fordi KS havnene ikke har mulighed for at reducere deres egenkapital gennem fx udbetaling af dividender. Af A/S havnene har kun en enkelt havn en højere egenkapital-til-omsætnings ratio end gennemsnittet
- Dette skyldes, at A/S selskaber kan formodes at optimere deres kapitalstruktur og derigennem ville øge deres gearing ved at maksimere gælden og minimere egenkapitalen for derigennem at opnå et højere afkast på egenkapitalen. Selvom denne adfærd udvises af A/S havnene, ser vi også at en række af KS havnene har højere afkast af egenkapital

Figur 71: En række havne har akkumuleret høj egenkapital relativt til deres omsætning... (data fra 29 havne)



Figur 72: ... Og disse havne har lavere afkast på deres egenkapital (data fra 27 havne)



Noter: Se appendiks for detaljer om henholdsvis 29 og 27 havne inkluderet i figuren
Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

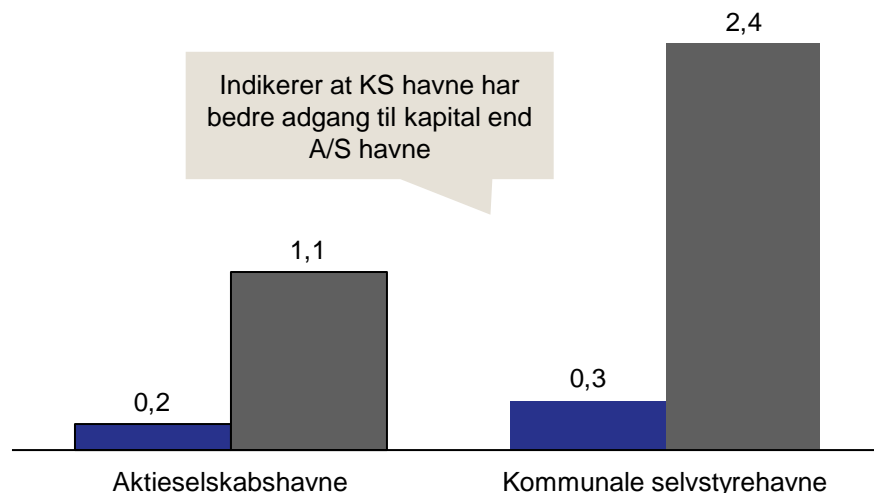
Kommunale Selvstyrehavne har også højere gæld ift. egenkapital og et højere investeringsniveau end A/S havne, hvilket tyder på, at de har adgang til billigere kapital

■ Højere egenkapital-til-omsætning ratio
 ■ Lavere egenkapital-til-omsætning ratio

- I begge figurer nedenfor er A/S og KS havnene opdelt på baggrund af deres egenkapital relativt til omsætningen. Figuren til venstre viser gæld-til-egenkapital forholdet for A/S og KS havne, mens figuren til højre viser investeringsniveauet relativt til omsætningen for A/S og KS havne
- Figuren til venstre viser, at KS havnene er højere gearret end A/S havnene, dvs. de har mere gæld relativt til egenkapitalen end A/S havnene. Dette kan både skyldes i) adgang til relativt billigere låntagning gennem KommuneKredit samt ii) mulighed for at øge gearingen over det niveau, der ville være tilladt for A/S havne, der låner i markedet, da risikovurderingen for KS havne foretages i kommunen
- Cases og interviews viser ved flere eksempler, at det er billigere at optage lån fra KommuneKredit end at låne i markedet – dog ses en tendens til udligning ved brug af garantiprovisionssatser
- KS havne med højere egenkapital relativt til deres omsætning har også højere gæld-til-egenkapital end A/S havne med lavere egenkapital-til-omsætning. Dette antyder, at der kan være overskydende egenkapital i KS havnene
- Uanset gæld-til-egenkapital i KS havnene, investerede de mere i 2016 end A/S havnene. Investeringsgraden viser, at KS havnene med lavere egenkapital og højere gearing er den gruppe, der investerer mest relativt til deres omsætning

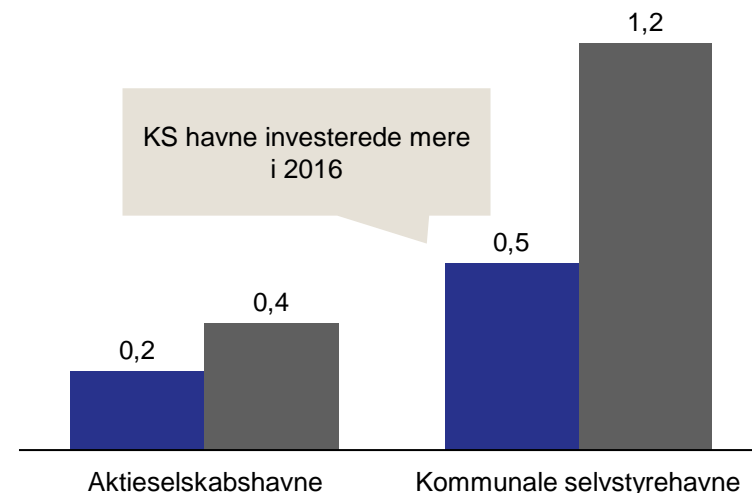
Figur 73: KS havne havde højere gæld relativt til deres egenkapital end A/S havne i 2016... (27 havne)

Gæld-til-egenkapital ratio



Figur 74: ... og KS havne havde højere investeringer relativt til omsætningen end A/S havne (27 havne)

Investeringsratio, (Bruttoinvesteringer (anlæg) / Total omsætning)



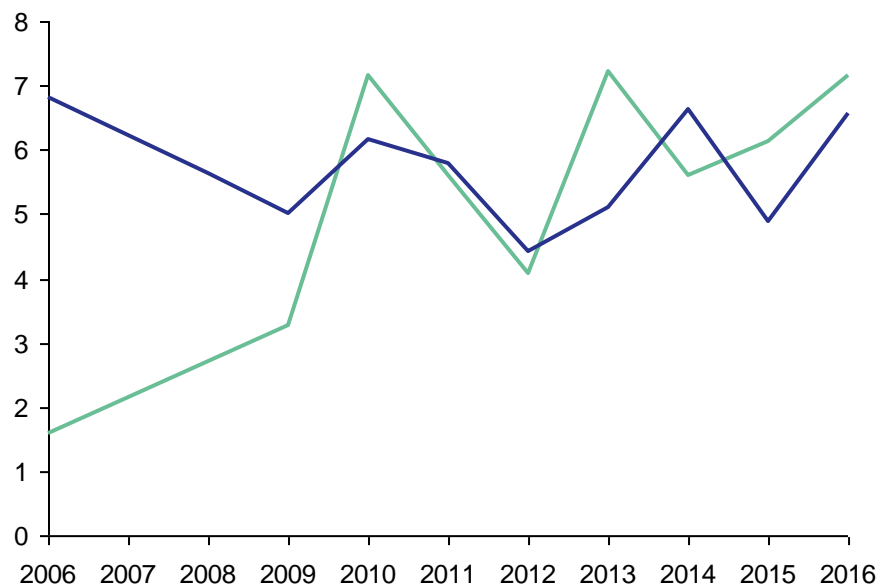
Noter: Inkluderer data fra 27 havne, se appendiks for detaljer
 Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Siden 2010 har KS og A/S havne haft en sammenlignelig udvikling i forrentning af egenkapitalen. I samme periode har KS havne dog forøget deres gæld væsentligt mere end A/S havne

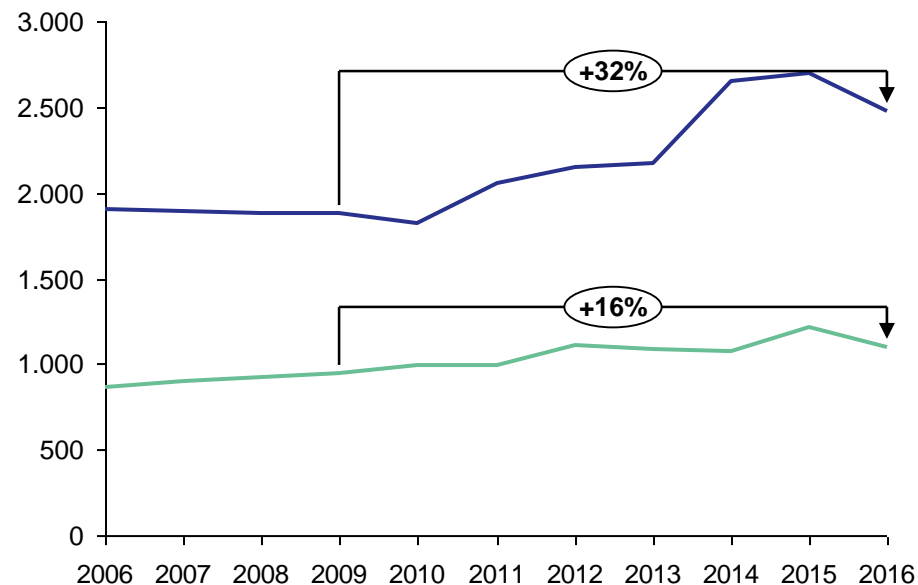
- Figuren til højre viser stigningen i den samlede gæld for A/S og KS havne. Imellem 2006 og 2010 faldt den samlede gæld med 4% i KS havne, og øgedes hos A/S havnene. Siden 2009 er gælden steget med 32% i KS havne, mens gælden kun er steget 16% for A/S havnene i samme periode
- Figuren til venstre viser udviklingen i forrentningen af egenkapitalen opdelt på ejerskabsstruktur. I 2006 havde KS havne en højere forrentning end A/S havne. Mellem 2006 og 2009 faldt Kommunale Selvstyrehavnes forrentning, hvilket sandsynligvis kan tilskrives finanskrisen. Siden 2010 har udviklingen i forrentningen for A/S og KS havne i store træk fulgt hinanden

— Aktieselskabshavne — Kommunale selvstyrehavne

Figur 75: Forrentning af egenkapital 2006-2016, opdelt på KS og A/S



Figur 76: Total gæld i Kommunale Selvstyrehavne og aktieselskabshavne, 2006-2016



Noter: Inkluderer data fra 17 havne, se appendiks for detaljer

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Projekt team arbejde; Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens bemærkninger til Danske Havnes forslag om oprettelse af operatørselskaber

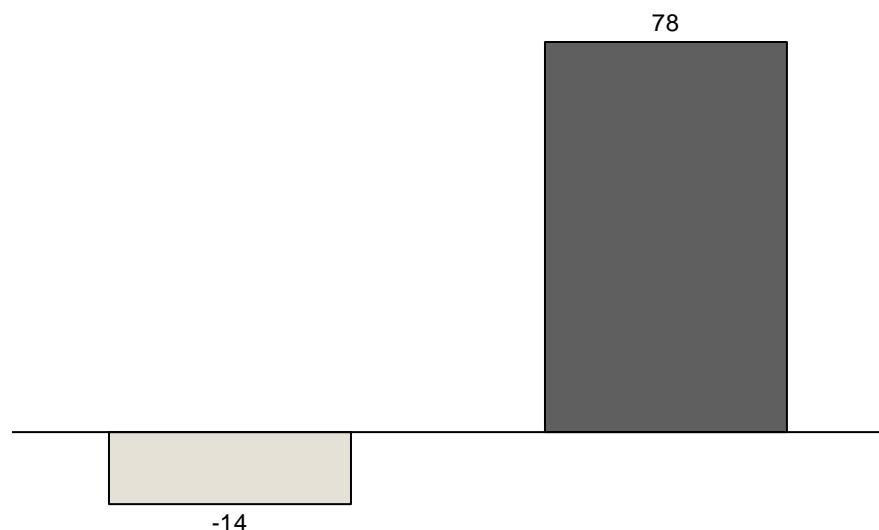
I perioden 2006-2016, steg KS havnes gæld 78% hurtigere end omsætningen, mens forrentningen af egenkapitalen i samme periode faldt med 2 procentpoint

■ KS
■ A/S

- Figuren til venstre viser den gennemsnitlige procentuelle ændring i gæld fratrukket den gennemsnitlige procentuelle ændring i omsætning i perioden 2006-2016. For A/S havne har væksten i omsætningen været højere end væksten i gælden, mens det omvendte er tilfældet for de Kommunale Selvstyrehavne. Dette indikerer, at de Kommunale Selvstyrehavne har haft bedre adgang til kapital end A/S havnene
- Figuren til højre viser den gennemsnitlige ændring i forrentningen af egenkapitalen i perioden 2006-2016. Siden 2009 har A/S havne i gennemsnit øget deres forrentning af egenkapitalen med 5,6 pct.-point, mens forrentningen for KS havne i gennemsnit er faldet med 2 pct.-point. Dette er en yderligere indikation på, at de Kommunale Selvstyrehavne har akkumuleret kapital samtidig med, at de har forøget gælden, idet forøget gæld burde øge egenkapitalens forrentning – hvilket ikke er tilfældet her, da KS havnenes forrentning af egenkapitalen er faldet

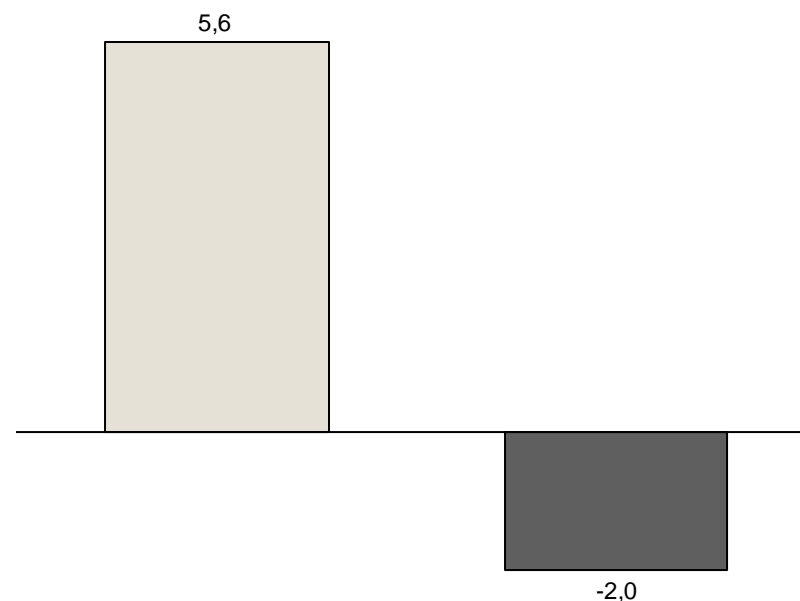
Figur 77: KS havne har forøget deres gæld mere end omsætningen, mens A/S havne har forøget omsætningen mere end gælden...

Pct. (pct. ændring i samlet gæld fratrukket pct.-ændring i omsætning i alt)



Figur 78: ...siden 2006 har A/S havne i gennemsnit øget deres forrentning af egenkapitalen, mens den i gennemsnit er faldet for KS havne

Ændring i pct.-point (Ordinært resultat / Egenkapital * 100)
Gennemsnit for 2006 til 2016



Noter: Gennemsnit på dette slide er vægtet baseret på omsætning i alt i 2016. Inkluderer data fra 17 havne, se appendiks for detaljer

Kilde: Survey data indsamlet af Danske Havne; Team analyse

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Resumé af finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

- Kommunale Selvstyrehavnes finansiering ligner vilkår for kommunalt ejede affalds-forbrændingsanlæg
- Offentlige finansieringsvilkår er ikke væsensforskellige på tværs af Danmark, Sverige, Norge og Tyskland – der er dog variation i rentesatser og offentlig prioritering
- Kreditvurderingen for A/S havne finder sted i markedet, mens kreditvurdering for kommunale- og Kommunale Selvstyrehavne finder sted internt i kommunen. Kreditvurderingen for Kommunale Selvstyrehavne er sammenlignelig med kreditvurderingen for kommunalt ejede affaldsforbrændingsanlæg. Dette kan ifølge McKinsey/Struensees rapport om effektivisering af forsyningssektoren lede til overinvestering
- Effekten af lånevilkår på tværs af lande og sektorer viser, at lånevilkår er grundlæggende for dynamikkerne i danske og internationale havne samt for sammenlignelige sektorer

Kommunale Selvstyrehavnes finansiering ligner vilkår for kommunalt ejede affaldsforbrændingsanlæg

■ Uddybes
 ✓ = tilgængelig
 ✗ = ikke tilgængelig





- Tværsektorsammenligningen viser, at lånefinansiering i Kommunale Selvstyrehavne og for affaldsforbrænding er sammenlignelige. A/S havne og Kbh Lufthavns finansieringsvilkår kan også sammenlignes, dog varierer fx udbytteregulering, da A/S havne kun kan udbetale 1% + diskonto
- Typiske låneforhold på tværs af sektorer viser, at offentlige finansieringsmuligheder er billigere end private finansieringsmuligheder, hvis garantiprovisionssats og stiftelses provision til kommunen ikke indregnes. For havne varierer disse på tværs af kommuner fra mellem 0-1%
- Den politiske målsætning for EU er bl.a. at skabe mere transparente forhold for havne og undgå den statsstøttelignende praksis, der har været en tradition for i nogle lande i EU. Derfor træder i 2019 en EU-forordning om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne i kraft. Formålet med forordningen er at skabe ensartet og friere konkurrence for de markeder, der er tilknyttet de europæiske havne, samt at sikre, at de transport- og logistikkæder, som havnene er en del af, fungerer effektivt og skaber vækst. Forordningen dikterer, at en havnemyndighed, der modtager offentlige midler og selv leverer havnetjenester, skal holde regnskaber for den offentlige finansiering adskilt fra sine øvrige regnskaber og i øvrigt skabe klarere rammer og gennemsigtighed for havnetjenester

Beskrivelse	Offentlig finansiering			Privat finansiering	
	Kommunal finansiering	KommuneKredit	Fonde og EU midler	Privat finansiering	Salg af aktier
Typiske låneforhold	<ul style="list-style-type: none"> • Allokering af midler i de kommunale budgetter • Dog samlet kommunalt anlægsloft på 16,3 mia. i 2017² 	<ul style="list-style-type: none"> • Lån til ~1,5-2 % + evt. garanti-provisionssats 	<ul style="list-style-type: none"> • F.eks. yder Nordic Investment Bank lån på bank betingelser, dvs. ingen tilskudselement 	<ul style="list-style-type: none"> • Lån på markedsvilkår (varierende rente alt efter investeringsplan, markedsconjunkturer og havneøkonomi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mulighed for at sælge aktieandele; med begrænsning af udbytte til aktionærer på diskontoen + 1%¹
Kreditvurdering	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunens almene interne processer 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantistillelse af kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> • F.eks. vurderer Nordic Investment Bank og European Investment Bank tekniske og økonomisk aspekter 	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering fra risikotagende privat aktør 	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering fra køber
Danske kommunale havne	✓	✓	✓	✓	✗
Danske Kommunale Selvstyrehavne	✓	✓	✓	✓	✗
Dansk affaldsforbrænding³	✓	✓	✓	✓	✗
Danske A/S havne	✗	✗	✓	✓	✓
Kbh Lufthavn	✗	✗	✗ ⁴	✓	✓
Svenske kommunalt ejede A/S	✗	✓	✓	✓	✓
Norske IKS/KF havne	✓	✓	✓	✓	✗
Norske kommunale havne	✓	✓	✓	✗	✗
Hamburg havn (Tyskland)	✓ ⁵	✗	✓	✓	✓

Noter: 1) Selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 & Bindende svar fra Skatterådet, 23. okt. 2012, sagsnummer: 11-145831 – dette loft gælder ikke for Københavns Lufthavn; 2) "Aftale om kommunernes økonomi for 2017", 10. juni, 2017, Regeringen & KL; 3) Her sammenlignes med kommunaltejede forbrændingsanlæg; 4) Ingen indikationer fundet på låneoptag, men i principielt muligt; 5) Selvom denne står under "kommunal finansiering" menes der statslig, delstatslig og byen Hamburgs finansiering

Kilde: Interviews med Norske, Svenske og Tyske Havneinteresseorganisationer; Udlåningschefer i Kommuneinvest, Kommunalbanken, samt landeeksperter i alle tre lande; Naboljekscreening, 2016

... offentlig finansiering er ikke væsensforskellig på tværs af case lande...

Land	Beskrivelse	Rentesats for offentlig finansiering	Andre lånevilkår
 Danmark	<ul style="list-style-type: none"> Kommunale havne finansieres gennem det kommunale regnskab Kommunale Selvstyrehavne har adgang til KommuneKredit A/S havne låntager på markedsvilkår 	<ul style="list-style-type: none"> Nuværende rente er ~1,64% per 28. august, 2017 for et 25 årigt fastforrentet inkvertibelt lån + ca. 0,0-1,0% i garantiprovision og 0,0-1,5% i stiftelsesprovision – i praksis er garantiprovision i mange tilfælde 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Lånelængden varierer, men er typisk 25-30 årige lån
 Sverige	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen kan stille garanti for kommunale aktieselskaber, og de kan låne i Kommuneinvest (søsterselskab til KommuneKredit i DK), og derfor kan kommunale aktieselskaber ofte låne billigere, end de kan hos private banker 	<ul style="list-style-type: none"> Den gennemsnitlige markedsrente via Kommuneinvest er ca. 1,5%. Svenske kommuner tager en garantiprovision på ca. 0,3-1% 	<ul style="list-style-type: none"> Lånelængden varierer, men en tendens i Sverige til kortere lånelængde
 Norge	<ul style="list-style-type: none"> Alle norske havne inkl. A/S havne kan låne gennem Kommunalbanken, hvis der er garanti og kautionering fra kommunen. Kommuner kan også investere i havnene uden at tage lån og tage udbytte af kommunale havne. Norske havne er i højere grad en del af offentlig forvaltning (stat, kommune) 	<ul style="list-style-type: none"> Fastrente: 1,5% Flydende: Margin 0,70% + iboende rente 	<ul style="list-style-type: none"> Løbetid: 20-30 år Ingen ekstra krav. Kommunen som sikkerhed
 Tyskland	<ul style="list-style-type: none"> Der er en tradition i Tyskland for betydelige subsidier fra stat og delstat til havnebyggerier, som det har været tilfældet mange andre steder i Europa. Der er pt. et stort EU-fokus på fremadrettet at undgå statsstøtte til havnene. Af samme årsag vil man fra tysk side ikke udtale sig om dette specifikt 	<ul style="list-style-type: none"> 2,5-3,5% 	<ul style="list-style-type: none"> Typisk mulighed for lange lån 30, 45, 60 årige lån, Delstaten/staten/byen en central aktør

Kilde: Interviews med Norske, Svenske og Tyske Havneinteresseorganisationer; Udlåningschefer i Kommuneinvest, Kommunalbanken, samt landeeksperter i alle tre lande; Naboljekscreening, 2016

... mens effekterne af finansieringsvilkår er grundlæggende for dynamikkerne i danske og internationale havne samt for sammenlignelige sektorer

Låntager	Effekt af finansieringsvilkår
Danske kommunale havne	<ul style="list-style-type: none"> Ved større investeringer, som ikke vurderes mest fordelagtigt at dækkes af det kommunale budget, ses det ofte som fordelagtigt at skifte organisationsform til KS eller A/S
Danske Kommunale Selvstyrehavne	<ul style="list-style-type: none"> Kommunale Selvstyrehavnes investeringer påvirker ikke det kommunale anlægsloft, men de kan låntage gennem KommuneKredit, hvilket kan have indflydelse på, at investeringsniveauet for Kommunale Selvstyrehavne er væsentligt højere end for kommunale havne og A/S havne
Dansk affaldsforbrænding ¹	<ul style="list-style-type: none"> Lånevilkår og kreditvurdering resulterer i risiko for investeringer i forsyningssektoren, der er samfundsmæssig ikke-optimale, da kommunalejede selskaber kan agere i forhold til flere bundlinjer og ofte har adgang til billigere finansiering end på markedsvilkår
Danske A/S havne	<ul style="list-style-type: none"> A/S havne investerer på markedsvilkår på nær ift. salg af aktieposter, hvor udbytte er begrænset til 1% + diskonto², hvilket kan resultere i lavere investeringsniveau for A/S havne end Kommunale Selvstyrehavne
Kbh Lufthavne	<ul style="list-style-type: none"> Kbh Lufthavne låntager på markedsvilkår, hvilket resulterer i investeringer, der søger at effektivisere og udvikle forretningen. Den danske stat har derfor opstillet retningslinjer, der skal sikre tilstrækkelig investering i det aeronautiske område ift. det kommercielle område
Svenske kommunalt ejede A/S	<ul style="list-style-type: none"> Man har grundlæggende samme krav til afkast, udbyttepolitik, skattepligt, og konkurs som alle andre selskaber. Der er flere tiltag til effektiviseringer og fusioner mellem svenske havne
Norske IKS/KF havne	<ul style="list-style-type: none"> De største norske erhvervshavne er enten IKS eller KF. Begge typer havne kan finansieres via Kommunalbanken eller direkte fra kommunen. Stærk forvaltningsstruktur, hvor fokus i højere grad er på sammenhæng til byen/transportkæden. IKS har større selvbestemmelse end KF
Norske kommunale havne	<ul style="list-style-type: none"> Norske kommunale havne er en integreret del af forvaltningen i kommunen og indgår som sådan under kommunens drift og finansiering. Det er typisk de små havne i Norge. Stærk forvaltningsstruktur
Hamborg havn (Tyskland)	<ul style="list-style-type: none"> Klar opdeling mellem havnemyndighedens (stat, delstat og byen Hamborg) ansvarsområder, primært infrastruktur og suprastrukturen, som er fortrinsvis udviklet og finansieret gennem private selskaber. Der er en stærk forvaltningsstruktur ift. havnemyndighedens virke og langsigtede udvikling af havnens infrastruktur

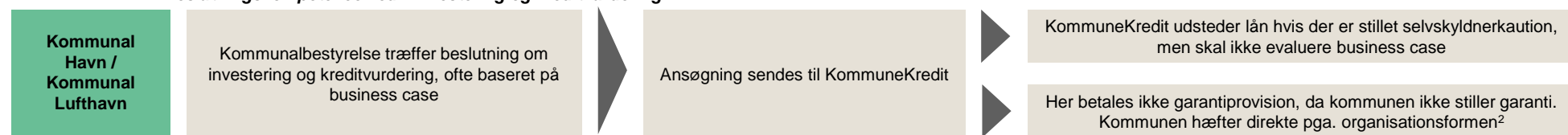
Noter:1) Her sammenlignes med kommunalt ejede forbrændingsanlæg; 2) Selskabsskatteloven § 3, stk. 1, nr. 4 & Bindende svar fra Skatterådet, 23. okt. 2012, sagsnummer: 11-145831

Kilde: Interviews med sektoreksperter og havnedirektører; Struensee & Co./McKinsey rapport på forsyningssektorens effektiviseringspotentiale; Team analyse

Kreditvurderingen for A/S havne finder sted i markedet, mens kreditvurdering for kommunale og Kommunale Selvstyrehavne finder sted internt i kommunen, hvilket kan lede til overinvestering

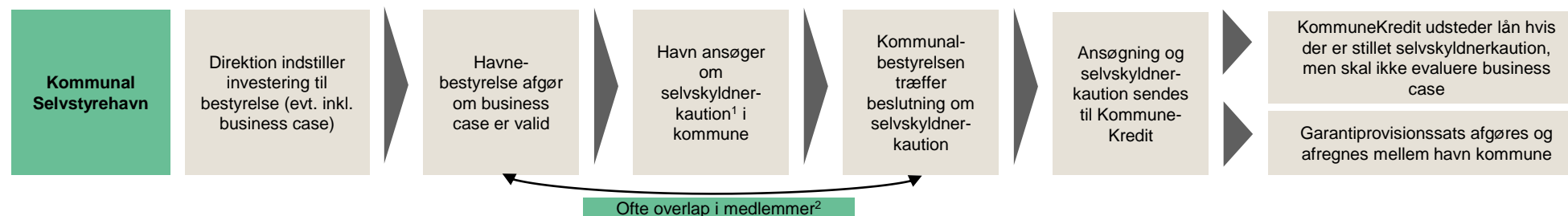
- Nedenstående viser en oversigt over beslutningsprocessen ved låntagning for forskellige organisationsformer. Kreditvurdering skal forstås som evaluering af låntagers finansielle situation tilhørende kreditværdighed, mens investeringsvurdering skal forstås som evaluering af, om business casen er rentabel
- For kommunale og Kommunale Selvstyrehavne er der ingen 3-part, som foretager kreditvurdering af investeringen
- For Kommunale Selvstyrehavne gælder også, at kreditvurderingen og tilhørende risiko er flyttet væk fra det kommercielle ansvar
- Denne struktur kan resultere i, at investeringer gennemføres, der ikke er markedsmæssigt rentable, og kan dermed give et incitament til overinvestering. Det gælder særligt for Kommunale Selvstyrehavne, hvor beslutningen om investering kontra kreditvurdering er adskilt og kommuner kan agere i forhold til flere bundlinjer

Beslutningskompetence vedr. investering og kreditvurdering



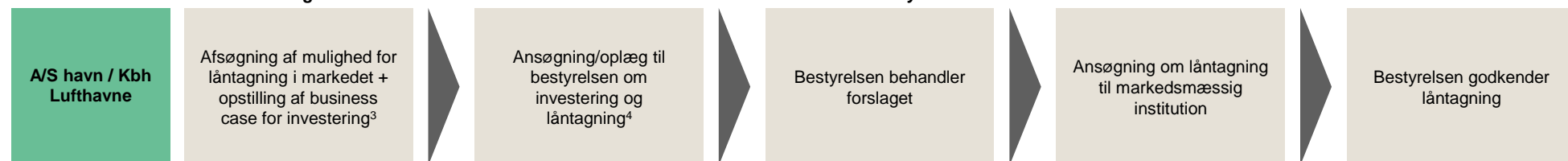
Beslutningskompetence vedr. investering

Beslutningskompetence vedr. kreditvurdering



Beslutningskompetence vedr. kreditvurdering sker i markedet

Beslutningskompetence vedr. investering sker i havnebestyrelsen



Noter: 1) Selvskyldnerkaution medfører at kommunen hæfter i fald låntager misligholder lånet. KommuneKredit stiller krav om garanti, når gældsbreve udstedes til andre CVR-numre end kommunens CVR, med mindre en havn er organiseret som et I/S; 2) Anlægsinvesteringer til havneformål skaber derudover låneramme for kommunerne; 3) KommuneKredit kan kun yde lån til kommunale havne og Kommunale Selvstyrehavne og ikke til kommunale aktieselskabshavne jf. Lånebekendtgørelsen §2 stk. 18 og den tilhørende Vejledning; 4) Typisk overlap i medlemmer af Havne/affaldsforbæringsbestyrelse og kommunalbestyrelse; Direktionen vil typisk have en ramme de kan agere indenfor og bestyrelsen bliver således inkluderet ved større investeringer

Kilde: Havneloven; Lånebekendtgørelsen; Ekspertinterview med KommuneKredit og Horten Advokatpartnerselskab; Ekspertinterview om låntagning på lufthavnsområdet

Agenda

1.0 Introduktion

2.0 Resumé af analyse af de danske havne

2.1 Forretningsområder, indtjenings- og kapitalforhold

2.2 Kapacitet, investeringsniveau og godsmængder

2.3 Konkurrencesituation- og vilkår

2.4 Tværorganisatorisk, tværsektorisk og international sammenligning af regulering

2.5 Casestudier

3.0 Resumé af analyse af finansiering af de danske havne

3.1 Låntagning på offentlige- og markedsvilkår

3.2 Egenkapital, forrentning af egenkapital og gæld

3.3 Finansieringsvilkår fra andre sammenlignelige sektorer og nærmeste konkurrentlande

4.0 Appendiks

Kortlægning og analyse bygger på interviews med havnedirektører, offentlige myndigheder og sektoreksperter

Navn	Titel	Organisation	Type aktør
Jens Lundager	Adm. direktør	Kommunekredit	Anden
Jette Moldrup	Afdelingschef, udlån	Kommunekredit	Anden
Guri Weihe	Seniorrådgiver	Kommunekredit	Anden
Lars Strøm Prestvik	Udlånschef	Kommunalbanken (Norge)	Anden (Norge)
Arnt-Einar Litsheim	Direktør	Norsk Havneforening	Sektoreksperter (Norge)
Björn Söderlundh	Udlånschef	Kommuninvest (Sverige)	Anden (Sverige)
Lars Karlsson	Tidl. havnedirektør	Bestyrelsesmedlem i en række havne	Sektoreksperter (Sverige)
Stephan Hofmann	-	-	Sektoreksperter (Tyskland)
Niels Clemensen	Direktør	Hanstholm Havn	Havn
Thomas Elm Kampmann	Direktør	Køge Havn	Havn
Carsten Aa	Direktør	Odense Havn	Havn
Tony Hamilton	Vicedirektør	Odense Havn	Havn
Claus Hostein	Direktør	Aalborg Havn	Havn
Jakob Flyvbjerg Christensen	Direktør	Aarhus Havn	Havn
Henrik Munch Jensen	Økonomi- og souschef	Aarhus Havn	Havn
Henrik Carstensen	Direktør	Grenå Havn	Havn
Flemming Aarhus Pedersen	Økonomidirektør	Esbjerg Havn	Havn
Ole Ingrisch	Adm. direktør	Esbjerg Havn	Havn
Mikkel Seedorf Sørensen	Direktør	Frederikshavn Havn	Havn
Mikael Jentsch	Kommunaldirektør	Frederikshavn Kommune	Anden
Jens Ole Jensen	Byrådsmedlem, Frederikshavn	Frederikshavn Kommune og tidligere bestyrelsesmedlem i Frederikshavn Havn	Anden
Kim Holm Sørensen	Økonomichef	Frederikshavn Havn	Havn
Niels Skeby	Direktør	ADP	Havn
Eva Bonne Alkærsg	Økonomichef	ADP	Havn
Jens Peter Peters	Tidl. Direktør	Tidl. ADP	Sektoreksperter
Henrik Melchior Olsen	Indkøbschef	Frederikshavn Kommune	Anden
Kurt Lopdrup	Projektleder	Haderslev Kommune	Anden
Jens Kloster Hedegaard	Havnechef	Haderslev Havn	Havn

Oversigt over de danske 130 havne, hvorvidt de er inkluderet i rapporten, specialhavn og godsmængde i 2016¹

Havn	Specialhavn	Inkl. ¹	Godsmængde, 2016 ²	Havn	Specialhavn	Data	Godsmængde, 2016	Havn	Specialhavn	Data	Godsmængde, 2016	Havn	Specialhavn	Data	Godsmængde, 2016
ADP	Nej	Ja	8440	Statoil-havnen	Ja	Nej	8060	Aggersund Havn	Nej	Nej	92	Baagø Havn	Nej	Nej	3
Aarhus Havn	Nej	Ja	8038	Københavns Havn ²	Ja	Nej	7637	Sundsøre Havn	Nej	Nej	79	Aarø Havn	Nej	Nej	3
Helsingør Havn	Nej	Ja	4805	Rødby Færgehavn	Ja	Nej	7214	Hvalpsund Havn	Nej	Nej	79	Aarøsund Havn	Nej	Nej	3
Esbjerg Havn	Nej	Ja	4549	Stignæs inter				Søby Havn	Nej	Nej	58	Anholt Havn	Nej	Nej	3
Aalborg Havn	Nej	Ja	2876	Terminals (2014 -)	Ja	Nej	3842	Nykøbing M. Havn	Nej	Nej	58	Holbæk Havn	Nej	Nej	2
Frederikshavn Havn	Nej	Ja	2809	Aalborg Portland Havn	Ja	Nej	2420	Kolby Kås Havn	Nej	Nej	54	Orø Havn	Nej	Nej	2
Køge Havn	Nej	Ja	2078	Gedser Havn	Ja	Nej	2018	Kongsdal Havn	Nej	Nej	51	Tunø Havn	Nej	Nej	2
Odense Havn	Nej	Ja	1967	Asnæsværkets Havn	Ja	Nej	1521	Fåborg Havn	Nej	Nej	47	Kleppen Havn	Nej	Nej	2
Hirtshals Havn	Nej	Ja	1767	Enstedværkets Havn	Ja	Nej	1199	Kragenæs Havn	Nej	Nej	40	Venø Færgeleje	Nej	Nej	2
Thyborøn Havn	Nej	Ja	1617	Stålvæværkets Havn	Ja	Nej	1050	Vesterø Havn	Nej	Nej	40	Christiansø (2015-)	Nej	Nej	1
Rønne Havn	Nej	Ja	1475	Studstrupværkets Havn	Ja	Nej	1012	Fynshav Havn	Nej	Nej	38	Gudhjem (2015-)	Nej	Nej	1
Aabenraa Havn	Nej	Ja	1367	Gulf-havnen Inter				Egense Havn	Nej	Nej	32	Drejø, Skarø havne	Nej	Nej	1
Grenaa Havn	Nej	Ja	1350	Terminals	Ja	Nej	968	Hals Havn	Nej	Nej	32	Marstal Havn	Nej	Nej	1
Kolding Havn	Nej	Ja	1210	Stignæsværkets Havn	Ja	Nej	917	Fejø Havn	Nej	Nej	31	Allinge Havn	Nej	Nej	0
Randers Havn	Nej	Ja	1102	Ensted Inter Terminals (2014 -)	Ja	Nej	884	Ballebro Havn	Nej	Nej	30	Hasle Havn	Nej	Nej	0
Kalundborg Havn	Nej	Ja	1004	Avedøreværkets Havn	Ja	Nej	840	Hardeshøj Havn	Nej	Nej	30	Vang Havn	Nej	Nej	0
Horsens Havn	Nej	Ja	839	Asnæs Inter Terminals (2014 -)	Ja	Nej	757	Bøjden Havn	Nej	Nej	26	Bogø Havn	Nej	Nej	0
Vejle Havn	Nej	Ja	781	Tårs Havn	Nej	Nej	410	Kyndbyværkets Havn	Nej	Nej	23	Stevns Pier (2014 -)	Nej	Nej	0
Lolland				Spodsbjerg Havn	Nej	Nej	410	Masnedø				Masnedøværkets Havn	Nej	Nej	0
ErhvervsHavne	Nej	Ja	598	Faxe Havn	Nej	Nej	389	Gødningshavn (tidl. Uno-X Havn)	Nej	Nej	20	Skælskør Havn	Nej	Nej	0
Korsør Havn	Nej	Ja	493	Dansk Salts Havn	Nej	Nej	283	Rudkøbing Havn	Nej	Nej	20	Stubbekøbing Havn	Nej	Nej	0
Guldborgsund Havne	Nej	Ja	491	Hobro Havn	Nej	Nej	242	Endelave Havn	Nej	Nej	17	Haderslev Havn	Nej	Nej	0
Næstved Havn	Nej	Ja	436	Svendborg Havn	Nej	Nej	159	Havnsø Havn	Nej	Nej	15	Lyngs Odde Havn	Nej	Nej	0
Skagen Havn	Nej	Ja	402	Mors-Thy, Feggesund	Nej	Nej	154	Sejersø Havn	Nej	Nej	15	Mommark Havn	Nej	Nej	0
Vordingborg Havn	Nej	Ja	252	Sjællands Odde Havn	Nej	Nej	152	Mors-Thy, Næssund	Nej	Nej	13	Skærbækværkets Havn	Nej	Nej	0
Hundested Havn	Nej	Ja	238	Hov Havn	Nej	Nej	135	Thisted Havn	Nej	Nej	12	Sønderborg Havn	Nej	Nej	0
Hanstholm Havn	Nej	Ja	213	Sælvig Havn	Nej	Nej	133	Avernakø, Lyø havne	Nej	Nej	10	Ebeltoft Havn	Nej	Nej	0
Hvide Sande (2014 -)	Nej	Ja	173	Fur Havn	Nej	Nej	115	Stignæs Havn	Nej	Nej	9	Juelsminde Havn	Nej	Nej	0
Struer Havn	Nej	Ja	64	Ærøskøbing Havn	Nej	Nej	113	Strynø Havn	Nej	Nej	9	Lemvig Havn	Nej	Nej	0
Assens Havn	Nej	Ja	34	Havneby Havn	Nej	Nej	113	Femø Havn	Nej	Nej	8	Dania Havn	Nej	Nej	0
Nexø Havn	Nej	Ja	9	Bandholm-Maribo Havn	Nej	Nej	105	Rørvig Havn	Nej	Nej	7	Hadsund Havn	Nej	Nej	0
Rømø (2014 -)	Nej	Ja	0	Agger Havn	Nej	Nej	102	Agersø Havn	Nej	Nej	5	Løgstør Havn	Nej	Nej	0
				Skive Havn	Nej	Nej	100	Askø Havn	Nej	Nej	5	Nordjyllandsværkets Havn	Nej	Nej	0
				Nordby Havn, Fanø	Nej	Nej	95	Omø Havn	Nej	Nej	4				
				Branden Havn	Nej	Nej	93								

Noter: 1) "Inkl." angiver hvorvidt, havnen indgår i rapportens analysefelt; 2) Godsmængder (1000 ton) er hentet fra Danmarks Statistik – her kaldes havnen Københavns Havn og ikke CMP

Kilde: Danske Havne, Danmarks Statistik, Team analyse

Oversigt over havnes størrelse og organisationsform i 2016 - i rapporten er der yderligere taget højde for organisationsformsændring på tværs af år

	100 + mio. kr. i omsætning i 2016		40-100 mio. kr. i omsætning i 2016		0-40 mio. kr. i omsætning i 2016		Anden organisationsform	
	Aktieselskabshavne	Kommunale Selvstyrehavne	Aktieselskabshavne	Kommunale Selvstyrehavne	Aktieselskabshavne	Kommunale Selvstyrehavne		
Aabenraa							x	
Aalborg	x							
Aarhus			x					
ADP	x							
Assens Havn							x	
Esbjerg			x					
Frederikshavn					x			
Grenaa				x				
Guldborgsund							x	
Hanstholm							x	
Helsingør							x	
Hirtshals					x			
Holstebro-Struer							x	
Horsens							x	
Hundested								x
Hvide Sande							x	
Kalundborg							x	
Køge							x	
Kolding							x	
Korsør							x	
Lolland Erhvervshavne								x
Næstved							x	
Nexø						x		
Odense	x							
Randers							x	
Rømø							x	
Rønne				x				
Skagen					x			
Strandby								x
Thorsminde							x	
Thyborøn					x			
Vejle							x	
Vordingborg							x	
Total antal havne i kategori	3	2	2	4	1	18	3	

Oversigt over hvilke havne der indgår i hver figur i rapporten, hvor data er fra 1) Survey indsamlet af Danske Havne, 2) Survey indsamlet af projektteam, 3) KommuneKredit, 4) Danmarks Statistik og/eller 5) Indsamlet garantiprovisionssatser fra kommuner (1/4)

Havn	Figur 1	Figur 2	Figur 3	Figur 5	Figur 6	Figur 7	Figur 8	Figur 9	Figur 10	Figur 11	Figur 12	Figur 13	Figur 14	Figur 15	Figur 16	Figur 17	Figur 18	Figur 19	Figur 20	Figur 21
ADP	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Assens Havn	x	x			x		x		x	x							x	x		x
Bønnerup Fiskeri- og Lystbådehavn																				
Bønnerup Havn																				
Esbjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Frederikshavn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x
Grenaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Guldborgsund	x	x			x		x		x	x							x	x	x	x
Haderslev																				
Hanstholm	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x
Helsingør	x	x	x	x	x		x	x	x	x							x	x	x	x
Hirtshals	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x
Holstebro-Struer	x	x			x		x		x	x							x	x		x
Horsens	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Hundested	x	x			x		x		x	x										
Hvide Sande	x	x					x		x	x							x	x	x	x
Kalundborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x
Kolding	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Korsør	x	x			x		x		x	x							x	x	x	x
Køge	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lolland Erhvervshavne	x	x					x		x	x										
Nexø	x	x			x		x		x	x							x	x	x	x
Nyborg Havn																				
Næstved	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
Odense	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Randers	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rømø	x	x					x		x	x							x	x	x	x
Rønne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Skagen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Strandby	x	x					x		x	x										
Sønderborg Havn																				
Thorsminde	x	x				x	x		x	x							x	x	x	x
Thyborøn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vejle	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vordingborg	x	x			x		x		x	x							x	x	x	x
Aabenraa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Aalborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Aarhus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total antal havne pr. figur	33	33	21	21	28	21	33	21	33	33	20	20	15	15	15	15	29	29	27	29

Oversigt over hvilke havne der indgår i hver figur i rapporten, hvor data er fra 1) Survey indsamlet af Danske Havne, 2) Survey indsamlet af projektteam, 3) KommuneKredit, 4) Danmarks Statistik og/eller 5) Indsamlet garantiprovisionssatser fra kommuner (2/4)

Havn	Figur 22	Figur 23	Figur 24	Figur 25	Figur 26	Figur 27	Figur 28	Figur 29	Figur 30	Figur 31	Figur 32	Figur 33	Figur 34	Figur 35	Figur 36	Figur 37	Figur 38	Figur 39	Figur 40	Figur 41
ADP	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							x	x	x
Assens Havn	x	x			x	x	x	x	x	x					x		x			x
Bønnerup Fiskeri- og Lystbådehavn																				
Bønnerup Havn																				
Esbjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						x	x	x
Frederikshavn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x				x	x	x
Grenaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					x	x	x
Guldborgsund	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x		
Haderslev																				
Hanstholm	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x		x	x	x	x
Helsingør	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	x
Hirtshals	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x				x	x	
Holstebro-Struer	x	x			x	x	x	x	x	x					x			x		
Horsens	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	x
Hundested									x	x						x		x		
Hvide Sande	x	x	x	x					x	x					x			x		x
Kalundborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	x
Kolding	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	
Korsør	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x		
Køge	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x		x	x	x	x
Lolland Erhvervshavne									x	x						x		x		
Nexø	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							x	x		x
Nyborg Havn																				
Næstved					x	x	x	x	x	x					x		x	x	x	x
Odense	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							x	x	x
Randers	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	x
Rømø	x	x	x	x					x	x					x			x		
Rønne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					x	x	
Skagen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x				x	x	
Strandby									x	x						x		x		x
Sønderborg Havn																				
Thorsminde	x	x	x	x					x	x					x			x		
Thyborøn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x			x	x	x	x
Vejle	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	x
Vordingborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x		x	x		x
Aabenraa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x			x	x	x
Aalborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							x	x	
Aarhus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						x	x	x
Total antal havne pr. figur	29	29	27	27	27	27	27	27	33	33	3	2	2	4	18	3	7	32	21	20

Oversigt over hvilke havne der indgår i hver figur i rapporten, hvor data er fra 1) Survey indsamlet af Danske Havne, 2) Survey indsamlet af projektteam, 3) KommuneKredit, 4) Danmarks Statistik og/eller 5) Indsamlet garantiprovisionssatser fra kommuner (3/4)

Havn	Figur 42	Figur 43	Figur 44	Figur 45	Figur 46	Figur 47	Figur 48	Figur 49	Figur 52	Figur 53	Figur 54	Figur 55	Figur 56	Figur 57	Figur 58	Figur 59	Figur 60
ADP	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x			
Assens Havn	x					x	x	x	x	x	x						
Bønnerup Fiskeri- og Lystbådehavn									x								
Bønnerup Havn									x								
Esbjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Frederikshavn		x	x	x	x				x							x	x
Grenaa	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x						
Guldborgsund		x							x								
Haderslev												x	x				
Hanstholm	x	x			x	x	x	x	x	x	x						
Helsingør	x					x	x	x	x	x	x						
Hirtshals		x	x	x	x				x								
Holstebro-Struer									x								
Horsens	x	x			x	x	x	x	x	x	x						
Hundested		x							x								
Hvide Sande	x	x				x	x	x	x	x	x						
Kalundborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Kolding			x	x	x	x	x	x	x								
Korsør		x							x								
Køge	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Lolland Erhvervshavne		x							x								
Nexø	x	x				x	x	x	x	x	x						
Nyborg Havn															x		
Næstved	x					x	x	x	x	x	x						
Odense	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Randers	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Rømø		x							x								
Rønne		x	x	x	x				x								
Skagen		x	x	x	x				x								
Strandby	x					x			x	x	x						
Sønderborg Havn									x								
Thorsminde						x	x	x	x								
Thyborøn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Vejle	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Vordingborg	x	x				x	x	x	x	x	x						
Aabenraa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Aalborg		x	x	x	x				x								
Aarhus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Total antal havne pr. figur	20	25	17	17	19	22	22	20	36	20	20	1	1	1	1	1	1

Oversigt over hvilke havne der indgår i hver figur i rapporten, hvor data er fra 1) Survey indsamlet af Danske Havne, 2) Survey indsamlet af projektteam, 3) KommuneKredit, 4) Danmarks Statistik og/eller 5) Indsamlet garantiprovisionssatser fra kommuner (4/4)

Havn	Figur 61	Figur 62	Figur 63	Figur 64	Figur 65	Figur 66	Figur 67	Figur 68	Figur 69	Figur 70	Figur 71	Figur 72	Figur 73	Figur 74	Figur 75	Figur 76	Figur 77	Figur 78
ADP								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Assens Havn	X	X	X	X	X	X	X	X										
Bønnerup Fiskeri- og Lystbådehavn	X	X	X															
Bønnerup Havn	X	X	X															
Esbjerg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Frederikshavn	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Grenaa								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Guldborgsund	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Haderslev																		
Hanstholm	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Helsingør	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Hirtshals	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Holstebro-Struer								X	X	X	X	X	X	X				
Horsens	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Hundested								X										
Hvide Sande	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Kalundborg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kolding	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Korsør	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Køge	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lolland Erhvervshavne	X	X	X	X	X	X	X	X										
Nexø	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Næstved	X	X	X	X	X	X	X	X										
Odense	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Randers	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rømø	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Rønne								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Skagen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Strandby								X										
Sønderborg Havn	X	X	X															
Thorsminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Thyborøn	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vejle								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vordingborg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Aabenraa								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Aalborg								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Aarhus	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Total antal havne pr. figur	27	27	27	24	24	24	24	33	28	28	28	28	27	27	17	17	17	17

Struensee & Co.
Struensee Gaard
Magstræde 6
DK-1204 København K.

