

KRISTIANSAND HAVN

## ANALYSE AF INVESTERINGSEVNE

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

### INDHOLD

1	Introduktion	2
2	Opsummering af resultater	2
3	Databeskrivelse og forudsætninger	3
3.1	Indtægter og omkostninger i havnen	3
4	Metode	8
5	Resultater	9

PROJEKTNR. A047184  
DOKUMENTNR.  
VERSION 05  
UDGIVELSESDATO 23/2/15  
UDARBEJDET JKEX  
KONTROLLERET OLEK  
GODKENDT FMLA

## 1 Introduktion

Som led i analyserne for Kristiansand havn er der udarbejdet en beregning af havnens investeringsevne. Beregningerne er baseret på havnens eksisterende økonomiske forhold samt forventningerne til den fremtidige omsætning i havnen. Formålet med beregningerne har været at give et grundlag for at vurdere, hvor meget havnen selv kan bidrage til de investeringer en udflytning af havnen vil kræve.

Analysen er baseret på finansielle data udleveret af Kristiansand havn, og formålet med analysen er at foretage en klarlægning af investeringsevnen for ny havneplan for Kristiansand havn. Analysen er blevet gennemført ved en fremskrivning af de eksisterende indtægter og omkostninger herunder budgettet for 2014, i perioden 2014-2065. Ved fremskrivningen er forventningerne til udviklingen i godsvolumen, passagerer på færgerne og i krydstogt samt foreløbige regnskabstal for 2014 anvendt. Ved at sammenholde forventningerne til indtjening, faste udgifter, løn og afbetaling på lån, er en samlet overskudsgrad estimeret. Der er endvidere opstillet forventninger til forøgelse af omkostninger til vedligehold af bygninger og de nye arealer, der anskaffes og til indkøb af nye kraner. Endvidere er der indlagt omkostninger til køb af de nye arealer til udvikling af havnen.

Med udgangspunkt heri er en mulig investeringsevne opstillet. Resultatet er opsummeret herunder og uddybet senere i rapporten.

## 2 Opsummering af resultater

For at kunne foretage ovenstående prognose er der anvendt en række forudsætninger, herunder de estimerede vækstrater for godstransport og persontransport i *Varestrømsprognosen*, lønninger, lejeudgifter for arealerne, udgifter til lån, anskaffelser af nye kraner, øget vedligehold mv. Hvis disse antagelser ændrer sig, bør beregningerne justeres, så et mere retvisende billede af investeringsscenarierne kan estimeres.

Det årlige driftsoverskud før afbetaling på lån (eksisterende lån) er på ca. 40,3 millioner kr. i 2014.<sup>1</sup> Efter afdrag på eksisterende lån er der i 2014 et (kontant) overskud på ca. 11,2 millioner kr. Der er overskud på det årlige regnskab i hele perioden. Det årlige overskud vokser til ca. 165 millioner kr. i 2065. I de årlige overskud er der endvidere inddraget ekstraordinære indtægter fra grundsalg. Grundsalget sker løbende i perioden fra 2015 og frem til 2045.

Tilsvarende indregnes også køb af nye arealer. Finansieringen af disse arealer sker med den opsparing som havnen opnår løbende. Pga. indtægterne fra salg af grundene i den eksisterende havn, er det ikke nødvendigt at optage yderligere lån til grundkøbene.

---

<sup>1</sup> Der indregnes ikke afskrivninger, da de ikke påvirker det kontante overskud. 2014 regnskabet er baseret på en opskrivning af regnskabstallene for de tre første kvartaler af 2014.

Årets resultat giver mulighed for at optage lån på 569 millioner kr. i 2020, 745 millioner kr. i 2030, 1.066 millioner kr. i 2040 og godt 1,6 milliarder kr. i 2050, hvis ikke yderligere lån optages undervejs. Størrelsen af det lån, der kan optages vokser hurtigere og hurtigere gennem perioden. Dette skyldes bl.a. vækst inden for gods- og transport områderne, som øger indtjeningen, men ligeledes, at flere og flere af de nuværende lån afvikles. I tillæg hertil vil den akkumulerede opsparing af de årlige overskud og renteindtægterne heraf vokse relativt hurtigere og hurtigere. Det betyder, at den samlede investering, der kan foretages også vokser hurtigere og hurtigere gennem perioden. Dog aftager væksten frem mod slutningen af perioden, da der ikke er antaget yderligere vækst i indtjeningen efter 2065. Dette påvirker størrelsen af de lån, der kan opnås.

Sammen med havnens egen opsparing, er den samlede investeringsevne i 2030 på 1.047 millioner kr., 1.490 millioner kr. i 2040 og 2,6 milliarder kr. i 2050 udover dagens låneportefølje, som der er taget hensyn til i forudsætningerne.

### 3 Databeskrivelse og forudsætninger

Baggrunden for beregningerne af investeringsevnen ligger i prognoserne for udviklingen i omsætningen af gods og passagerer i havnen, havnens eksisterende indtægter og omkostninger samt baggrundsparemetre omkring prisudvikling og rentesatser.

#### 3.1 Indtægter og omkostninger i havnen

Kristiansand havn har leveret alle baggrundsdata om omkostningerne i havnen fordelt på hovedområderne relateret til de enkelte transportformer (færger, containere, cruise, stykgods, bulk og osp). Dertil ligger også indtægter og omkostninger udenfor disse hovedområder.

Regnskabstallene er opgjort på baggrund af regnskabstal for de tre første kvartaler i 2014 og en opjustering baseret på budgettal for resten af 2014. De enkelte poster kan herefter fremskrives til 2065 på basis af vækstraterne for de enkelte transportformer. Hovedtallene fra regnskabet er vist i Tabel 1.

Tabel 1: Regnskab for Kristiansand havn, fordelt på hovedområder for 2014.

Note: I regnskabet indregnes også afskrivninger. De er her udeladt, da de ikke påvirker likviditeten.

1.000 kr.	Fergehavn	Container	Bulk+stykg ods	OSP	Cruise	Udenfor områderne	Sum Total
<b>Indtægter</b>							
Skibsafgifter	8.794	1.302	2.084	265	2.420	-	14.865
Vareafgifter	29.886	5.780	1.506	573	-	8	37.750
Vederlag tjenester	778	8.337	1.200	3.424	2.521	-	16.261
Lejeindtægter	2.320	1.335	4.640	3.671	-	14.734	26.700
Andre drifts-indtægter	-	598	-	-	-	83	681
<b>Total</b>	<b>41.777</b>	<b>17.352</b>	<b>9.431</b>	<b>7.934</b>	<b>4.938</b>	<b>14.826</b>	<b>96.257</b>
<b>Drift-udgifter</b>							
	8.647	7.212	1.371	2.894	929	10.489	31.542

<b>Lønninger</b>	7.805	5.366	976	3.171	1.951	5.122	24.392
<b>Driftsoverskud før lån og afskrivninger</b>	25.325	4.773	7.084	1.869	2.053	-790	40.323

Kristiansand havn har endvidere oplyst om eksisterende lån og deres løbetid, rente mv. På baggrund heraf er de årlige afdrag og rentebetalinger beregnet.

Vækstraterne, der benyttes til at fastlægge udviklingen i omsætningen af gods, cruise skibe, færger og OSP, er fastlagt ud fra varestrømsprognoserne. Disse er beskrevet i noten herom. De gennemsnitlige vækstrater for de forskellige godstransportområder i havnen er vist i Tabel 2. De anvendte vækstprognoser er alle baserede på trafikprognoserne udarbejdet af TØI til brug for den nationale transportplan NTP 2014-2023. Vækstraterne bruger med andre ord de samme forudsætninger som ligger til grund for de nationale vækstprognoser herunder eventuelle forskydninger mellem transportmidler mv.

Tabel 2 Fremskrivning 2013-2065 for godstransport på sø for varer gennem Kristiansand Havn. Væksten beregnes i forhold til basisåret (2013).

	Enhed	2013	2025	2045	2065	Gns. årlig vækst i %
<b>RoRo</b>	Ton	492.892	643.621	1.156.050	2.402.000	
	Vækst i %	-	31%	135%	387%	3,1%
<b>Våd Bulk<sup>2</sup></b>	Ton	339.601	289.459	249.402	213.246	
	Vækst i %		-15%	-27%	-37%	-0,9%
<b>Tør Bulk</b>	Ton	420.061	461.659	545.659	660.506	
	Vækst i %	-	10%	30%	57%	0,9%
<b>LoLo</b>	Ton	421.953	576.248	1.018.878	1.824.328	
	Vækst i %	-	37%	141%	332%	2,9%
<b>LoLo</b>	TEU	48.652	66.442	117.479	210.349	
	Vækst i %	-	37%	141%	332%	2,9%
<b>Andet</b>	Ton	85.988	99.778	132.005	178.849	
	Vækst i %	-	16%	54%	108%	1,4%
<b>OSP*</b>	Anløb	10	12	15	21	
	Vækst i %	-	16%	54%	108%	1,4%

Udviklingen i godstransport på færger (RoRo) følger det nationale gennemsnit i udviklingen i international lastbiltransport. Der er i de nationale godsprognoser dog

<sup>2</sup> I beregningerne anvendes en vækstrate på 0,9 % om året – det samme som for tør bulk – da det ikke vurderes, at våd bulk vil udvikle sig nedadgående.

beregnet en større regional vækst for Vest-Agder end for landet i gennemsnit. Det er vurderet, at denne ekstra vækst ikke influerer på havnens omsætning og det er derfor valgt at benytte det nationale gennemsnit for lastbiltransport i investeringsevneanalysen.<sup>3</sup>

Færgernes samlede vækst er en kombination af persontransportvæksten og lastbiler på færgerne. Persontransporten står for ca. 54 % af den samlede trafik med færgerne, men vækstraten for passagerer er på noget lavere end godstransporten.

Også for våd bulk er det vurderet i varestrømsprognoserne, at en negativ vækstrate er urealistisk. Derfor er vækstraten for tør bulk anvendt også for våd bulk. Den gennemsnitlige årlige vækstrate for våd bulk er derfor sat til 0,9 % om året.

Varestrømsprognoserne har primært set på udviklingen i godstransporten. Der har dog været et behov for også at få etableret vækstrater for passagertransporten på færgerne. Selve fremskrivningen af færgerne vækstrater er lavet som en kombination af væksten i lastbiler (og løs-trailere) og personbiltransporten.

### Vækst i personfærgetrafikken

Personfærgetrafik er baseret på data fra TØI's prognoser udarbejdet til NTP 2014-2023. Det er valgt at benytte prognosen for gennemsnitlig årlig ændring i antal lange indenlands rejser i båd holdt op mod bil-trafikprognose for lange rejser i Vest-Agder. I TØI's rapport findes ikke prognoser for internationale personrejser. Derfor er det valgt at se på vækstraterne for de indenlandske færgerejser og de lange personbilrejser. Disse prognoser findes opgjort separat for Vest-Agder. Det er vurderet, at vækstraterne for færgetrafikken giver det bedste grundlag for persontransporten også målt på Kristiansand Havn for ikke at overvurdere, hvor stor en andel af de fremtidige færgerejser, der benytter færger fra Kristiansand.

*Tabel 3      Årlige vækstrater for indenlandsk persontrafik; hhv. med færge og for lange personbilrejser. Kilde: TØI (2011). Grunnprognoser for persontransport 2010-2060*

	2010-2014	2014-2018	2018-2024	2024-2030	2030-2043	2043-2060
<b>Båd - hele landet</b>	1,42%	1,14%	1,14%	1,31%	1,12%	1,11%
<b>Biltrafik - Vest-Agder</b>	2,30%	2,12%	2,08%	2,02%	1,54%	1,49%

Den samlede vækst i indtægter og omkostninger for færgerne sker separat for gods- og persontransport, selvom det principielt er de samme færger. Omkostningerne for 2014 er splittet op på netop disse to typer af fægekunder og vi har derfor valgt at fastholde denne opdeling i beregningerne. Udviklingen i indtægter og omkostninger sker med procentvise årlige ændringer. I virkeligheden vil stigningerne i omkostningerne i højere grad være afhængig af skifte til større færger og udvidelse i antal anløb. Vi har valgt ikke at gætte på, hvornår disse

<sup>3</sup> Vi har gennemført en følsomhedsanalyse, hvor vækstraten antages endnu lavere for bl.a. RoRo for at vurdere betydningen for investeringsevnen. Dette er beskrevet i afsnit 5

forskellige opgraderinger sker og i stedet lavet en udglattet udvikling i omkostningerne. Dette giver et bedre grundlag for de langsigtede prognoser, der er set på her.

For at fremskrive mængden af cruise-trafik har udviklingen i BNP været anvendt. Disse er ligeledes hentet fra TØIs NTP prognoserapport.

Den faktor i regnskabet, der dækker over indtægter uden for områderne er der ikke lavet særskilte prognoser for. Indtægterne er blevet fordelt på de fem områder Ro-Ro, våd bulk, tør bulk, container og andet.

### Salg af eksisterende arealer

Der er i beregningerne taget hensyn til ekstraordinære indtægter fra salg af eksisterende havnearealer. Det drejer sig om følgende arealer:

2015-2017:	Silokaia	125 mio. kr.
2015-2017:	Salg af andre arealer	20 mio. kr.
2025:	Shell grunden	35 mio. kr.
2026	Silokaia 2. del	120 mio. kr.
2030:	Dele af Lagmansholmen og Caledonien	100 mio. kr.
2035:	Dele af Lagmansholmen og Caledonien	100 mio. kr.
2040:	Dele af Lagmansholmen og Caledonien	100 mio. kr.

Indtægterne fra disse grundsalg er lagt ind i beregningerne som ekstraordinære indtægter og påvirker derfor det enkelte årlige resultat og den akkumulerede opsparing.

### Lejeindtægter og køb af nye arealer

Det antages af de arealer og bygninger, der udlejes på disse arealer erstattes af nye lejemaal på de nye havneområder. Der er derfor ikke korrigeret i lejeindtægten i regnskabet. Dog er lejeindtægter fra Silokaia og Rutebilstationen fjernet fra indtægterne, da disse ikke erstattes før udflytningen til den nye havn.

Fra 202 bliver Smiths lager ledigt og vil give yderligere årlige lejeindtægter på 3 mio. kr. Dette er indregnet i havnens indtægter.

Det antages at der skal købes nyt jord for at udvikle den nye havn, så den kan imødekomme væksten i godsomsætningen (jf. arealanalyserne). Der forventes at der skal indkøbes ca. 320 daa tilsammen i årene 2020, 2025, 2040 og 2045. For at finansiere disse grundkøb benyttes en del af den opsparede kapital fra de årlige overskud og resten finansieres ved at yderligere lån optages.

I takt med at havnen udvider, vil kunne opstå yderligere uforudsete udgifter til bl.a. vedligehold af arealerne og det materiel der er på havneområderne. Der er indlagt en ekstra reserve på 5 mio. kr. om året til dette fra 2025.

Endelig forudsættes udskiftning/supplering af kraner hvert 10. år. Prisen er fastsat til 30 mio kr. i 2015 og pristalsreguleres. Første nye kran anskaffes i 2024.

## Belåning

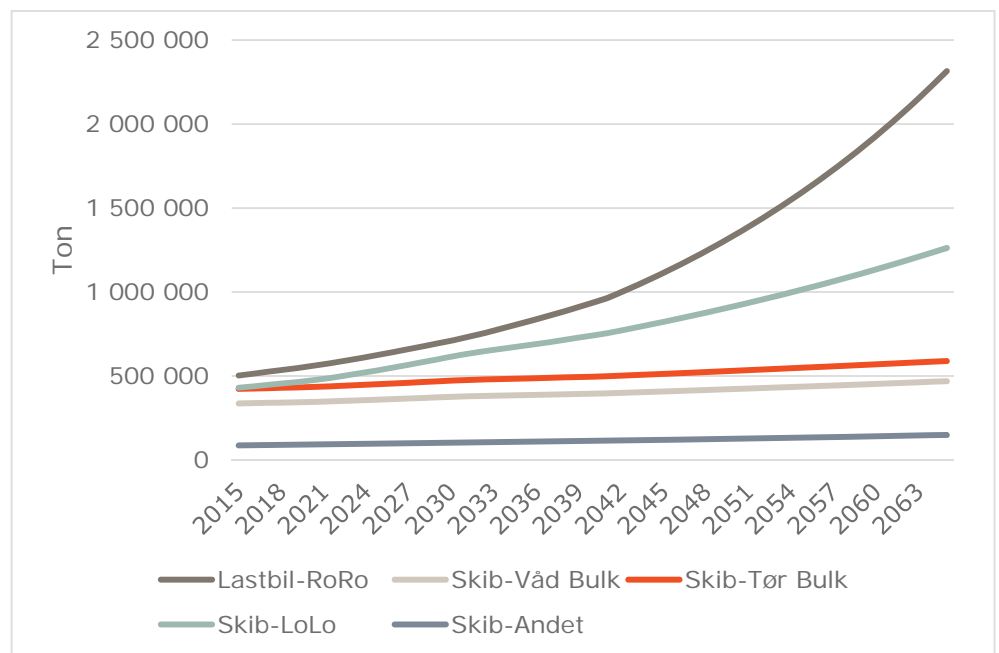
Beregningsresultaterne er umiddelbart forudsat af, at der ikke optages yderligere lån udover de ovenfor nævnte eksisterende lån. Hvis der optages yderligere lån i perioden, bør beregningerne og resultatet justeres ligeligt.

Mht. lånerenten, er denne fremsendt af Kristiansand havn og er på 2,265 %. Den rente, hvorved nye lån kan optages antages at være på 2,9 % frem til 2025 og derefter er den antaget at være 4,5 %. Disse procentsatser er vurderet i samarbejde med Kristiansand havn.

For at foretage bedømmelsen af størrelsen af hvor stort et lån havnen kan optage i år 2045-2065, har det været nødvendigt at anvende prognoser for det årlige overskud efter betaling på lån, herfor er der i beregningerne taget udgangspunkt i, at dette har en konstant størrelse fra 2065-2085. Til gengæld inddrages ikke afskrivninger, idet de ikke påvirker likviditeten.

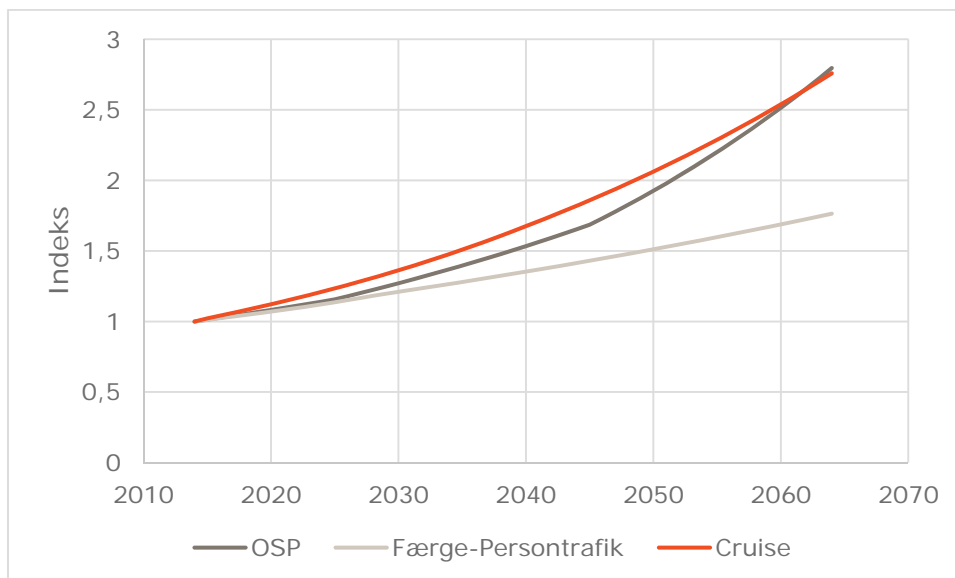
## Udvikling i godsmængder på havnen

I Figur 1 er den forventede udvikling i godsvolumen illustreret. I perioden forventes at der vil være en markant stigning i godstransport med lastbil, mens stykgods og bulk har mere moderate udviklinger.



Figur 1: Fremskrivning af gods- og transport volumen. Kilde: Godsprognosen

Væksten i OSP, cruise og persontrafikken på færgerne er vist i Figur 2 som indeks.



Figur 2: Vækst i OSP og persontransport over perioden. Indeks. 2014=1

## 4 Metode

Følgende afsnit beskriver metoden anvendt til en bedømmelse af Kristiansand havns investeringsevne. For at klarlægge havnens investeringsevne er årsregnskabet for 2014 fremskrevet for de forskellige transportområder: godsomsætning, udvikling i passagertransporterne på færgehavnen samt cruisetrafikken. Fremskrivningerne er baseret på de vækstrater, der er beskrevet ovenfor

Der er taget udgangspunkt i det opskrevne årsregnskab for 2014 fra havnen. Kristiansand havn har udarbejdet en fordeling af indtægter og omkostningerne på de forskellige indtægtsområder (eller skibstyper) så de svarer til de kategorier som er anvendt i varestrømsprognosen. Dvs. på færger, cruise, stykgods, tør og våd bulk, containere og OSP. Derudover er der indtægter, der ligger udenfor disse standard indtægtsområder. Det er vurderet, at dette indtægtsområde ligger relativt lavt for Kristiansand havn i sammenligning med andre tilsvarende havne. Der er dog ikke forsøgt, at lave en særskilt vurdering af dette forhold.

Da regnskabet primært er givet for overordnede skibstyper, er en fordeling ud fra godsvolumen foretaget. Et eksempel er kategorien bulk, som blev fordelt ud på faktorerne våd- og tør bulk, ud fra en procentvis fordeling mellem forventningen til disses godsvolumen. For kategorierne færgetransport og cruise, er fremskrivningerne i stedet foretaget vha. forventningerne til passagervækst i stedet for godsvolumen.

Ved at anvende de foretagne fremskrivninger af budgettet og de procentvise fordelinger, er indtægter, udgifter og løn i kroner udregnet pr. år mellem år 2014 og 2065.

Mht. lån er afdrag og renteudgifter, og herved også den samlede ydelse for lånene, fremskrevet pr. år ud fra oplysninger om låneaftalerne mellem havnen og långivere.



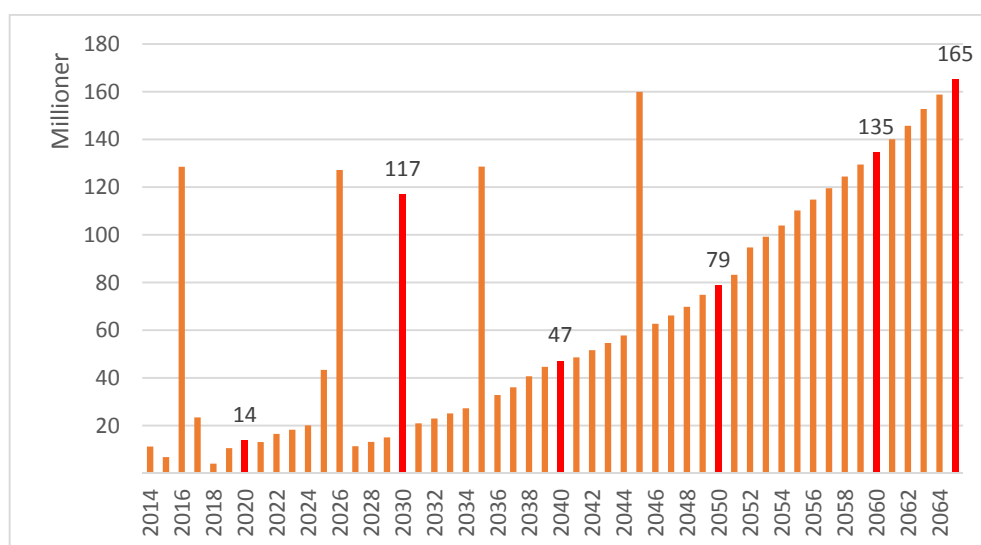
For at fremskrive faste indtægter og -udgifter såvel som lønomkostninger og afskrivninger, er havnens forventninger til vækst i godsvolumen anvendt. De enkelte godstyper såsom Roll on – roll off, passagerfærger, våd bulk, tør bulk, load on – load off, Cruise, OSP har været anvendt til denne fremskrivning.

For at kunne beregne den samlede investeringsevne, har det været nødvendigt at etablere beregninger for samlede ydelser på lån. Dette er sket ved at se på de faktiske lån som havnen har, de tilhørende løbetider og rentesatser. Dette er omregnet til årlige ydelser og renter.

Det samlede overskud efter ydelse på lån, samt hvor stort det akkumulerede overskud er i de enkelte år beregnes og på baggrund af det årlige overskud er det udregnet, hvor stort et lån havnen kan optage hvert år. Lånstørrelsen afhænger dels af det enkelte års overskud, men også forventningerne til de kommende års overskud. I hvilken grad de fremtidige stigninger i overskuddet indgår i vurderingen af lånstørrelsen er svært at afgøre. Hvis en långiver vurderer, at de prognoser, der er opstillet for Kristiansand havn, er realistiske, vil disse påvirke lånstørrelsen i opadgående retning. Hvis långiveren omvendt vurderer, at forventningerne er for optimistiske, vil lånets størrelse være muligt. Vi har valgt en mellemvej, hvor vi ser på en kort tidshorisont på 20 år for lånene, men hvor prognosernes positive udvikling påvirker størrelsen af lånet.

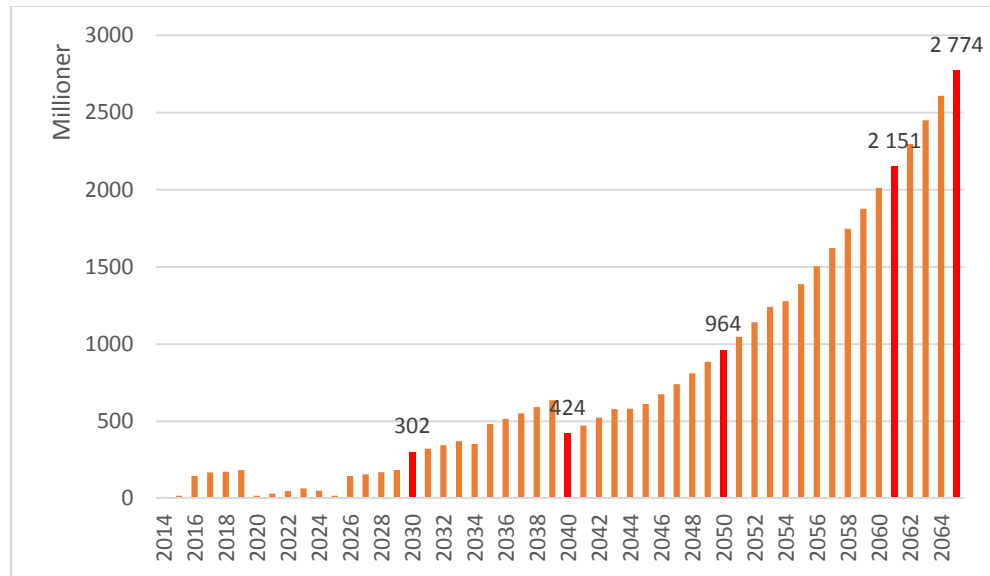
## 5 Resultater

Havnens indtægter og udgifter, som indgår i beregninger af havnens årlige overskud, fremskrives på baggrund af den forventede udvikling til godstransport. Afbetalingen på de eksisterende lån medregnes også i den finansielle model, som opgørelse af størrelsen på renteydelse og afbetaling på lånene pr. år. Afslutningsvis indberegnes de årlige indtægter fra udleje af havnearealer. Figur 3 illustrerer de forventede årlige overskud, efter ydelse på eksisterende lån, men uden at inddrage afskrivninger, idet disse ikke har betydning for investeringsevnen.



Figur 3: Årligt overskud efter ydelse på eksisterende lån, inkl. ekstraordinære indtægter fra grundsalg men uden afskrivninger.

Hvis der ses på det samlede akkumulerede overskud (Figur 4) efter betaling af ydelse på lån, ses det, at denne vokser gennem hele perioden. Den højeste akkumulerede værdi opnås i år 2065, på ca. 2.774 millioner kr. Det akkumulerede overskud kan bruges direkte til investering uden yderligere lånoptagning eller i sammenhæng med anden finansiering.



Figur 4: Akkumuleret opsparing baseret på årlige overskud efter ydelser på eksisterende lån, køb af nye arealer og kraner, men uden afskrivninger.

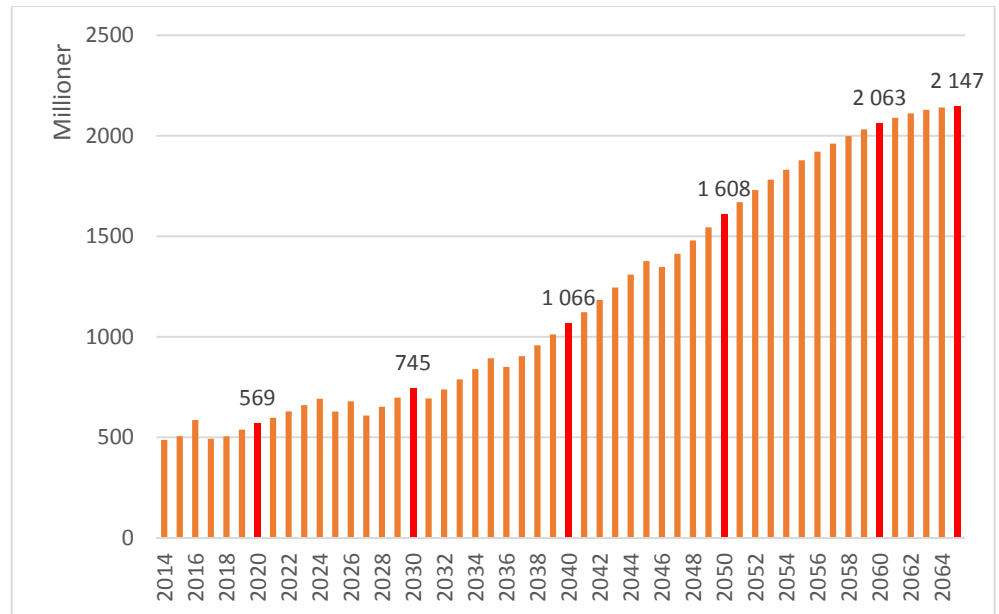
Da de årlige overskud er stigende, vil det være muligt at forrente et større og større lån, jo længere tid, der ventes med at optage lånet. Grunden til dette er væksten i mængden af gods- or persontransport, der løbende øger det årlige overskud og forventningerne til de fremtidige overskud og endelig stigende renteindtægter. Dette giver tilsammen bedre og bedre muligheder for at optage nye lån. Endvidere udløber eksisterende lån i perioden, hvilket højner det samlede overskud. Herved gælder det også for beregningerne, at disse tager udgangspunkt i, at der ikke optages yderligere lån i perioden.

Udviklingen af muligheden for at optage lån er vist i Figur 5. Det bemærkes, at det allerede fra 2015 er muligt at optage yderligere lån. Det skyldes, jf. metodegennemgangen ovenfor, at også forventningen til de næste 20 års overskud indgår i lånevurderingen. Der tages med andre ord ikke udgangspunkt i kun et års resultat. Den mulige størrelse af lånet afhænger naturligvis af denne antagelse.

Til gengæld vil de relativt store lån, der skal optages til køb af ny jord have en stor indvirkning på mulighederne for at optage yderligere lån. Dette gælder særligt i begyndelsen af perioden.

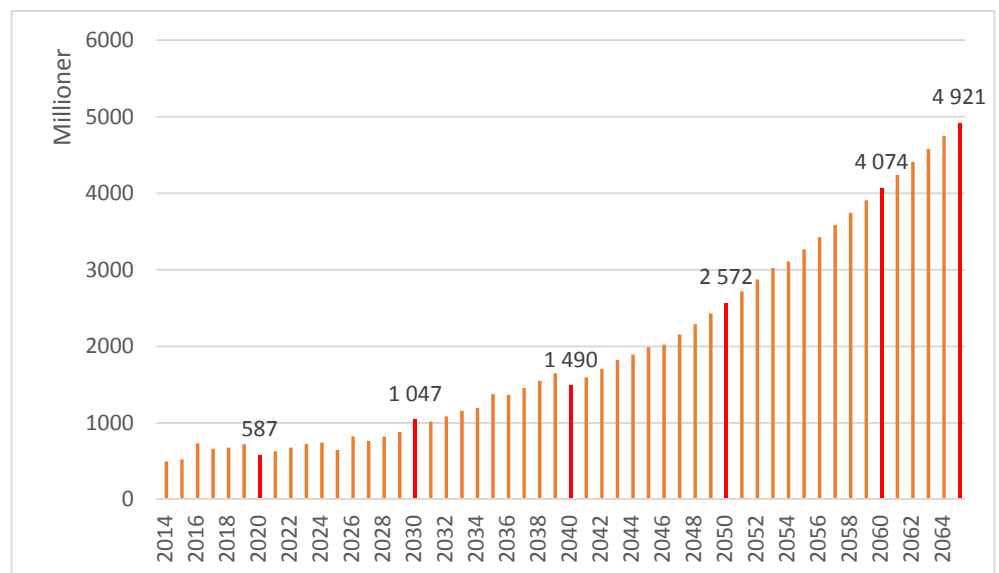
Det ses, at væksten i, hvor stort et lån, der kan optages aftager hen mod slutningen af perioden. Dette skyldes, at der ikke regnes med stigninger i de årlige overskud fra 2065 og fremefter. Hvis der fortsat forventes vækst, vil det have en positiv påvirkning på størrelsen på de lån, der kan optages.

Det ses i figuren, at i 2030 vil det være muligt at optage yderligere lån på 745 millioner kr., i 2040 på ca. 1 milliarder kr. og i 2050 godt 1,6 milliarder. Disse størrelser er dog afhængige af, at ikke yderligere lån optages i de mellemliggende år udover de lån, der allerede er indregnet.



Figur 5: Hvor stort et lån kan forrentes. Bedømt ved en lånerente på 2,9 % frem til 2025 og 4,5 % efter 2025

Den samlede investeringsevne er vist i Figur 6.



Figur 6: Samlet investeringsevne, lån og akkumuleret overskud

I beregningerne er der ikke indregnet, at havnen kan vælge at sælge eksisterende arealer. Hvis dette sker, vil det øge den sum, der er til investering på et bestemt

tidspunkt, men det årlige overskud vil derefter være mindre, da lejeindtægterne fra disse arealer forsvinder.

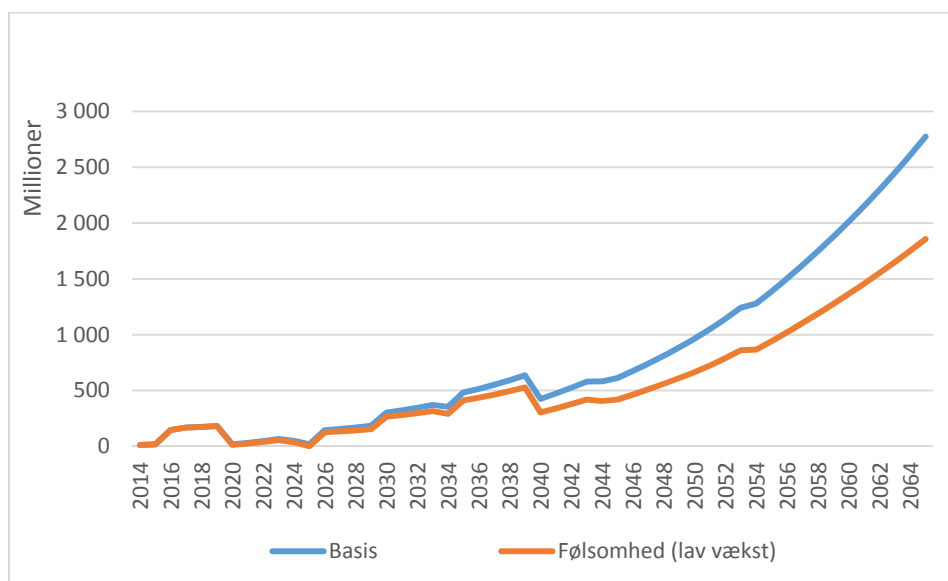
### Følsomhed i resultaterne

Resultaterne i beregningerne afhænger naturligt af de forudsætninger, der er lagt ind. Vi har derfor valg at se på betydningen af udviklingen i godsmængderne. Særligt, hvis disse er væsentligt lavere end forudsat.

Vi har derfor gennemført en beregning, hvor væksten i færgetrafikken (passagerer og godsmængder) halveres, og hvor udviklingen i containere er halveret. Disse to områder er de største indtægtskilder i havnen. Vi har ikke justeret på de andre områder, da de i beregningerne allerede ligger med lavere vækstrater og udgør en relativ mindre andel af den samlede omsætning.

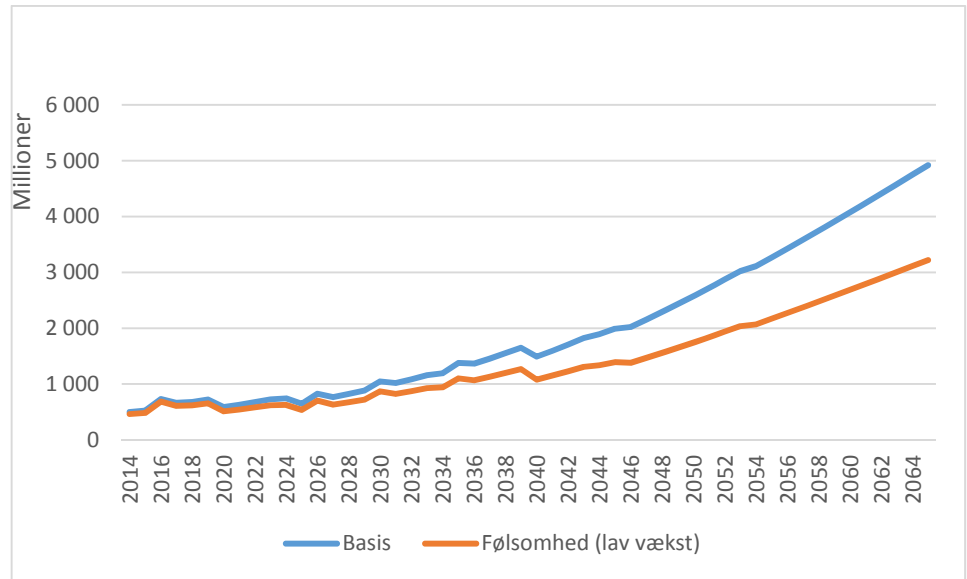
Resultatet af følsomhedsberegningen er, at det årlige overskud i havnen i 2040 er på 36 mio. kr. og 89 mio. kr. i 2060 i modsætning til de 47 mio. kr. og 135 mio. kr. som vi fandt ovenfor.

Den akkumulerede opsparing er vist i Figur 7 og de samlede investeringsevne er vist i



Figur 7: Sammenligning af udviklingen i opsparing ved basis og lav vækst scenarierne.

Opsparingen når i 2060 op på knap 1,5 milliarder mod knap 2,2 milliarder kr. i basisberegningen. Dette giver sig også udslag i investeringsevne der falder til ca. 2,7 milliarder, hvis væksten er lav for færgerne og containertrafikken.



Figur 8: Sammenligning af investeringsevnen af basisberegningen og et lav vækstscenario.