

Business Case

Forlængelse af Vestmolen

Option forkortelse af Østmolen

August 2026

Version 09



1	Resumé	4
2	Forord	5
2.1	Havnens udvikling	5
2.2	Fremtidige behov	6
2.3	Baggrund	6
3	Projektbeskrivelse	7
3.1	Formål.....	7
3.2	Projektets indhold	8
3.3	Forudsætninger.....	10
3.4	Tidsplan	11
3.5	Interessenter	11
3.6	Samfundsmæssig værdi	12
4	De økonomiske forudsætninger	14
4.1	Samlet investering	14
4.2	Indtægter	17
4.3	Omkostninger	19
4.4	Gældsbreve vindmøller	20
4.5	Anlægsinvesteringer	21
4.6	Gæld til bank og KommuneKredit	21
4.7	Opsparing af likviditet	23
4.8	Finansiering af forlængelsen af Vestmolen.....	24
4.9	Skat.....	24
5	Resultatopgørelse	25
6	Samlet cash flow	26
6.1	Cash flow	26
7	Risici.....	27
7.1	Samlet investeringssum	27
7.2	Indtægter	27
7.3	Rente	27
7.4	Skat.....	27

7.5	Opsummering	27
8	Handlemuligheder	28
8.1	Beredskab i anlægsbudgettet	28
8.2	Likviditetsberedskab	28
8.3	Prisregulering.....	28
8.4	Prioritering af anlægsinvesteringer	28
8.5	Tilpasning af driftsomkostninger	28
8.6	Tilpasning af finansiering	28
8.7	Samlet vurdering.....	28
9	Bilag.....	30

1 Resumé

Denne business case belyser de økonomiske konsekvenser af Forlængelsen af Vestmolen inkl. option på forkortelse af Østmolen ved Hirtshals Havn med fokus på havnens resultat, likviditet og finansielle robusthed. Business casen er udarbejdet på baggrund af en gennemgående konservativ tilgang, hvor der er anvendt forsigtige økonomiske forudsætninger og indarbejdet relevante økonomiske reserver.

Væsentligste forudsætninger:

- Aktivitetsstigning på 2,2 % årligt t.o.m. 2030 på baggrund af dokumenteret historik
- Prisstigning på 2 % årligt t.o.m. 2030
- Drifts- og personaleomkostninger jf. 2026-niveau t.o.m. 2030
- Fra 2031 ændres ovenstående til en stigning i EBITDA på 4 %
- Anlægsinvesteringer på 4,4 mio. kr. årligt med 2 % indeksering – uden lånoptagelse
- Hård gældsafvikling på eksisterende gæld
- Lån til Forlængelsen af Vestmolen inkl. option på forkortelse af Østmolen
 - 25 års løbetid
 - 740 mio. kr. i hovedstol
 - 4 % fastforrentet annuitetslån

Business casen viser, at Hirtshals Havn opretholder et positivt resultat efter renter, men før afskrivninger, i hele analyseperioden og dermed fortsat opfylder havnelovens krav til en kommunal selvstyrehavn. Samtidig viser cash flowet, at der på intet tidspunkt er mindre end 20,0 mio. kr. i banken.

De væsentligste risici ved investeringen knytter sig til udviklingen i anlægsomkostninger, indtægter, renter og de kommende regler om beskatning af havne. Business casen viser samtidig, at havnen har indarbejdet et solidt økonomisk beredskab og råder over flere konkrete handlemuligheder, som kan bringes i anvendelse, hvis udviklingen afviger fra de anvendte forudsætninger.

På baggrund af de gennemførte analyser vurderes investeringen at være økonomisk forsvarlig. Samlet viser business casen, at Hirtshals Havn har den nødvendige økonomiske robusthed til at gennemføre projektet. Der foreligger en revisorerklæring på business casens beregninger.

2 Forord

Denne business case er udarbejdet med henblik på at belyse de økonomiske konsekvenser af Nordhavns etape 1 – Forlængelsen af Vestmolen med option på forkortelse af Østmolen.

Business casen adskiller sig fra en traditionel investeringsanalyse ved, at den ikke har til formål at dokumentere et direkte økonomisk afkast af investeringen. Formålet er derimod at vurdere projektets påvirkning af havnens resultat, likviditet og finansielle robusthed under konservative forudsætninger. Begrundelsen for investeringen skal derfor ikke findes i de økonomiske beregninger, men i de strategiske og forretningsmæssige hensyn, som projektet understøtter.

Business casen indledes med en beskrivelse af de behov og udfordringer, som Hirtshals Havn oplever, og som har givet anledning til projektet. Herefter beskrives kort den tekniske løsning og de formål, som projektet skal opfylde.

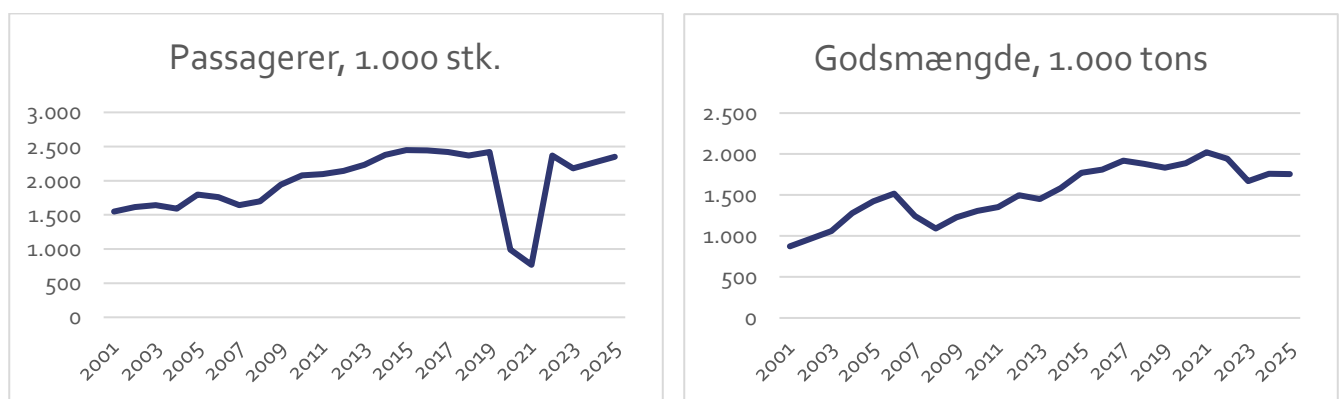
Herefter gennemgås og begrundes de økonomiske forudsætninger, der ligger til grund for business casen. På baggrund heraf opstilles fremskrivninger af havnens resultatopgørelse og likviditetsudvikling (cash flow), som belyser projektets økonomiske konsekvenser over tid.

Afslutningsvis indeholder business casen en vurdering af de væsentligste risici knyttet til de økonomiske forudsætninger samt en beskrivelse af de handlemuligheder, Hirtshals Havn kan iværksætte for at reducere eller håndtere disse risici.

Business casen er gennemgået af BDO, og der foreligger en revisorerklæring på, at de historiske data er valideret, samt at beregningerne er korrekte. (Bilag)

2.1 Havnens udvikling

Siden Hirtshals Havn i 2001 blev omdannet fra en statshavn til en kommunal selvstyrehavn, har havnen oplevet en betydelig stigning i antallet af bl.a. passagerer og godsmængder.



Figur 1 – Udviklingen af antal passagerer og tons gods i perioden 2001-2025 på Hirtshals Havn

Udviklingen viser en markant vækst i både passagertrafik og godsomsætning. På trods af midlertidige udsving, herunder særligt under COVID-19, håndterer Hirtshals Havn i dag knap 2,4 mio. passagerer og 1,8 mio. tons gods årligt. Dette understreger havnens betydning som et centralt transport- og logistikknudepunkt i Nordsøregionen.

2.2 Fremtidige behov

Havnens kunder – heriblandt de store rederier Color Line, Fjord Line og Smyril Line – efterspørger imidlertid bedre besejlingsforhold for at kunne skabe højere regularitet samt anløbe havnen med større og mere miljøvenlige skibe.

Smyril Line offentliggjorde den 7. februar 2024 i Nordsøposten, at de har bestilt nye større skibe. Derudover ombyggede Fjord Line i 2023 deres skibe til dual-fuel for at fremtidssikre deres to færges, samt at de i 2021 indsatte katamaran-færgen Fjord FSTR for at øge kapaciteten på ruterne til Norge. Color Line byggede allerede i 2007 to hurtigfærges med en længde på 211 meter specielt designet til ruten Kristiansand-Hirtshals. Color Line har ligeledes ambitioner om nul-emissions-færges, hvorfor det kan forventes, at ny tonnage vil blive indsat på deres ruter fra Hirtshals. (Se bilag)

Der er således både et behov for og en forventning om, at nuværende skibe bliver omlagt til grønnere brændstoffer og i denne transformation forventes det, at skibene bliver både bredere og længere end de nuværende skibe.

I dag er Hirtshals Havn begrænset af indsejlingsforhold, der gør det vanskeligt for skibe over 160 meter at manøvrere sikkert. Dette begrænser ikke kun havnens kapacitet, men også dens evne til at tiltrække nye kunder og ruter. Med projektet, som beskrives nærmere i kapitel 3, skabes en havn, der kan håndtere skibe op mod 230 meter, hvilket åbner døre for nye forretningsmuligheder og en styrket position i TEN-T netværket.

2.3 Baggrund

Med et ønske om at opnå større regularitet, tiltrække nye rederier og kunne anløbes af større skibe igangsatte Hirtshals Havns bestyrelse i 2019 undersøgelser for en havneudvidelse. I oktober 2021 (27/10 2021) godkendte Hjørring Byråd igangsætningen af planprocessen for forundersøgelser og myndighedsgodkendelse for en samlet havneudvidelse. Til gennemførelse af planprocessen har Hjørring Byråd stillet garanti ad flere omgange, så der for nuværende er stillet en samlet garanti på 51 mio. kroner.

I efteråret 2024 besluttede Hirtshals Havns bestyrelse at opdele projektet omkring havneudvidelsen – Nordhavnen – i etaper.

Siden efteråret 2024 har Hirtshals Havn derfor arbejdet intenst med at realisere den første etape af Nordhavnen, og det er udelukkende denne etape, som består af en forlængelse af Vestmolen med en option på forkortelse af Østmolen, som er omdrejningspunktet for nærværende business case. Denne etape vil blive nærmere beskrevet i det følgende kapitel.

3 Projektbeskrivelse

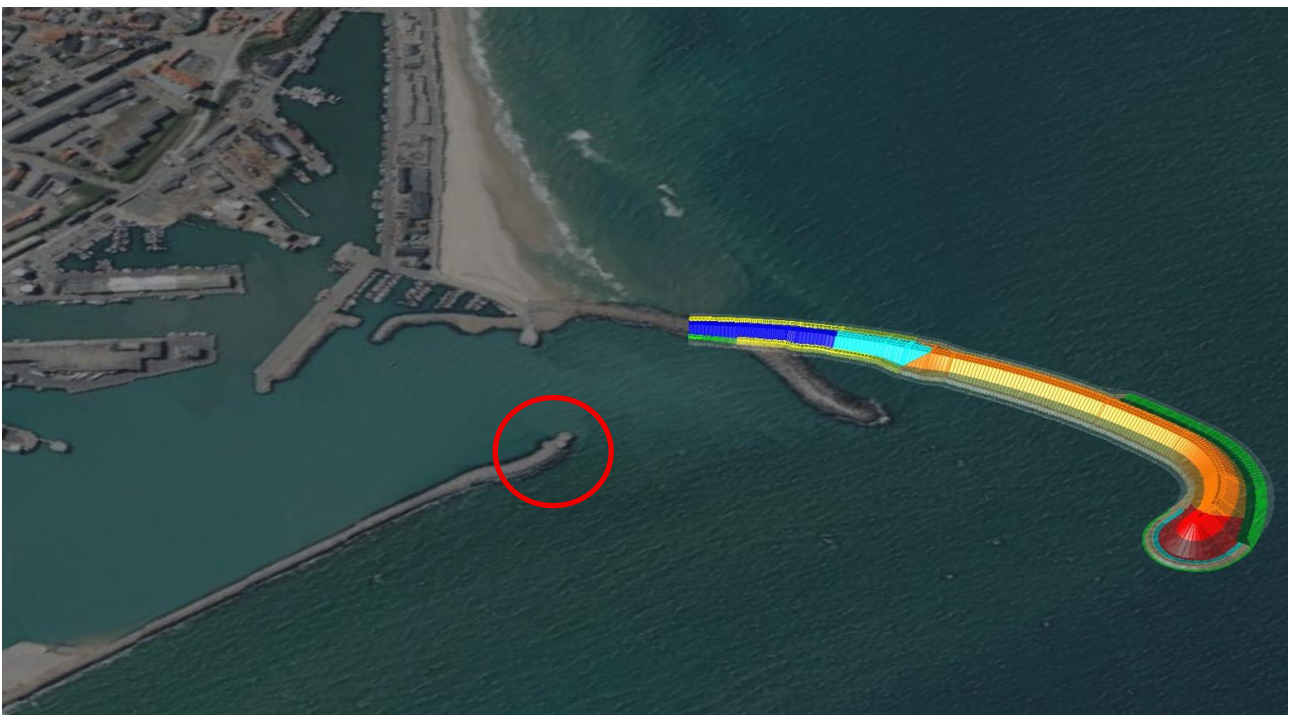
I dette kapitel vil Nordhavnens første etape, som består af en forlængelse af Vestmolen samt en option på forkortelse af Østmolen, blive nærmere beskrevet. Dette kapitel skal give en forståelse af, hvilke konkrete elementer etappen består af, og hvilke formål disse elementer skal opfylde.

3.1 Formål

Som tidligere nævnt, er Hirtshals Havn i dag begrænset af sine indsejlingsforhold, der gør det vanskeligt for skibe over 160 meter at manøvrere sikkert i havnen. Dette begrænser havnens kapacitet og hæmmer evnen til at tiltrække og fastholde kunder med større skibe. I dag er skibene afhængige af kaptajners erfaring og skibenes manøvreedygtighed, men med den forlængede vestmole skabes mere stabile og forudsigelige indsejlingsforhold. Samtidig er der lagt en option ind i projektet om at øge bredden i indsejlingen ved at fjerne dele af Østmolen.

Med forlængelsen af Vestmolen og forkortelsen af Østmolen:

- Får skibene bedre læ for bølger og vind.
- Skabes mere stabile og forudsigelige indsejlingsforhold, så skibene kan aftage fart og manøvrere sikkert ind i forhavnen.
- Reduceres afhængigheden af kaptajners erfaring og skibenes manøvreedygtighed, hvilket minimerer risikoen for uheld og forsinkelser.
- Reduceres antal aflysninger fra rederierne i dårligt vejr.



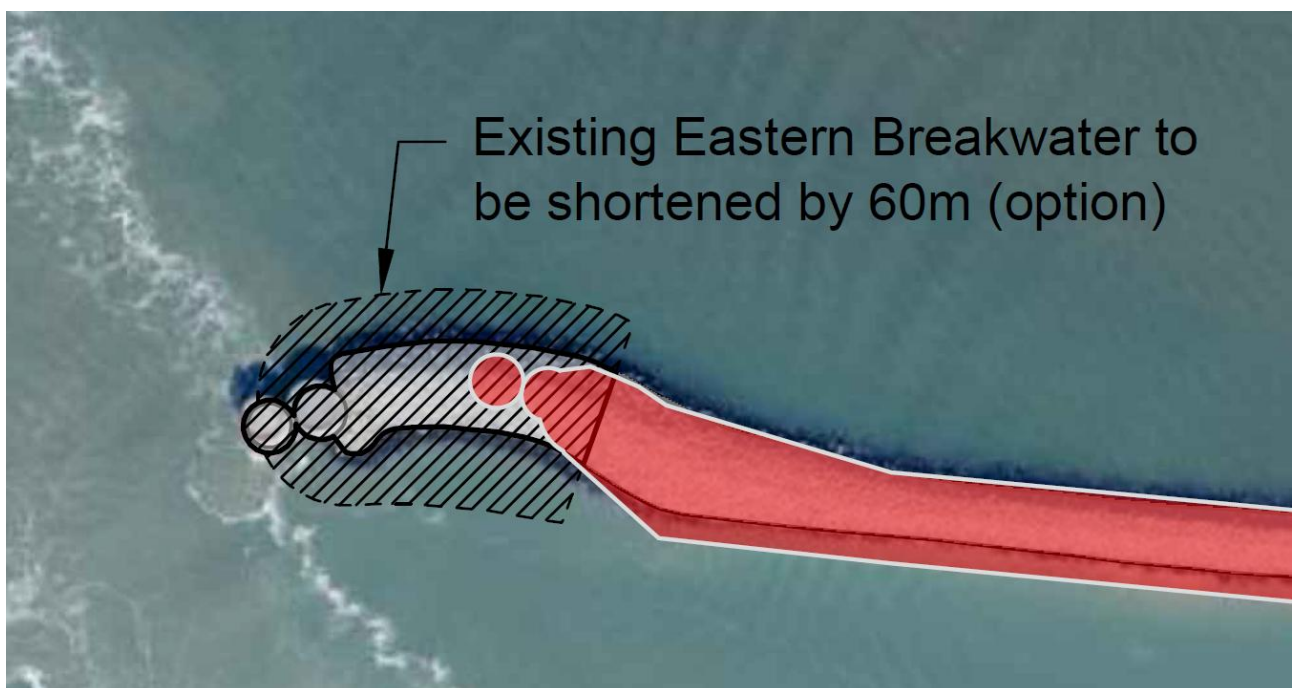
Figur 2 - Visualisering af forlænget Vestmole og markering af Østmole, etape 1 af Nordhavnen

Disse forbedringer er afgørende for at kunne håndtere fremtidige skibe, herunder:

- Større færger, f.eks. Color Lines planer om ny tonnage. (Se bilag)
- Miljøvenlige skibe.
- Længere skibe (op mod 230 meter), som forventes at blive standarden i takt med den grønne omstilling – dels for at øge tonnagen ombord og dels fordi de nye brændstoffer er mere pladskrævende.

3.1.1 Option: Forkortelse af Østmolen

I udbudsmaterialet er der inkluderet en udvidelse af indsejlingsbredden, hvor østmolen trækkes tilbage med 60 meter.



Figur 3 - Illustration af forkortelsen af Østmolen til bredere indsejling.

Denne option skal prissættes i udbuddet, men tildelingen af denne opgave afhænger af en teknisk vurdering, som entreprenøren skal gennemføre jf. nedenstående punkter:

1. Tilstandsvurdering skal være udført senest den 31. december 2026.
2. Entreprenøren forventes at fremsende tilstandsvurderingen i april-oktober 2027.
3. Beslutning om udførelse skal træffes senest et år efter modtagelse, dvs. april-oktober 2028.

3.2 Projektets indhold

Helt konkret omfatter Nordhavnens første etape følgende aktiviteter:

- Forlængelse af Vestmolen med 350 meter, således den samlede længde vil blive ca. 750 meter. Indsejlingen vil dermed have en naturlig dybde på 10,5 meter til 14 meter ved det yderste punkt – dvs. at indsejlingen gradvist bliver dybere jo længere ud, man kommer.
- Nedbrydning af dele af den eksisterende Vestmole.
- Option om at nedbyde dele af Østmolen for at optimere havneåbningen og dermed gøre indsejlingen bredere.
- Opbygning af molen som en stenmole med cubipods (betonsten) i dæklaget på den yderste del (se Figur).



Figur 4 - Mole med dæksten af cubipods (lånt fra hjemmesiden cubipods)

- Etablering af byggeplads ved nuværende jollehavn bag Tværmolen og stranden ved Vestmolevej, med oplagsplads til sten, byggepladsadministration og toiletter. Skurby, velfærdsfaciliteter og værksteder bliver beliggende i Østhavnen.
- Uddybning af sejlrenden for at sikre tilstrækkelig vanddybde er ikke en direkte del af dette projekt, men den nuværende progression fra 10,5 meter til 14,0 meter vedligeholdes. Havnens oprensning af indsejlingen fortsættes dermed som en del af driften som hidtil.

For at skabe et solidt projekt er der forud for ovenstående aktiviteter gennemført følgende tests og analyser:

- Hydraulisk simulering gennemført af DHI (Dansk Hydraulisk Institut) for at sikre, at designet håndterer lokale strøm- og bølgeforhold uden erosion eller miljømæssige udfordringer.
- Miljøkonsekvensvurdering (EIA) godkendt af Trafikstyrelsen i april 2026, herunder Natura 2000-vurderinger.
- Modelforsøg på Aalborg Universitet i 2025 med en designlevetid på 50 år og en 100 års bølgehændelse, hvor test og design er valideret af professor H. F. Burchardt.

- Sejladssimuleringer hos Force Technology, som er en af verdens førende inden for skibssimuleringer, i sommeren og efteråret 2025 for at sikre, at designet levede op til kravene om forbedrede besejlingsforhold.

Skibssimuleringerne er foretaget med tre udgaver af projektet:

- Forlængelse af vestmolen
- Forlængelse af vestmolen + større havneåbning
- Midlertidige forhold under byggeriet

Simuleringerne er foretaget af Hirtshals Havns erfarne lodser, samt af kaptajner fra havnens tre store rederier. Simuleringerne har bekræftet værdien af projektet.

3.3 Forudsætninger

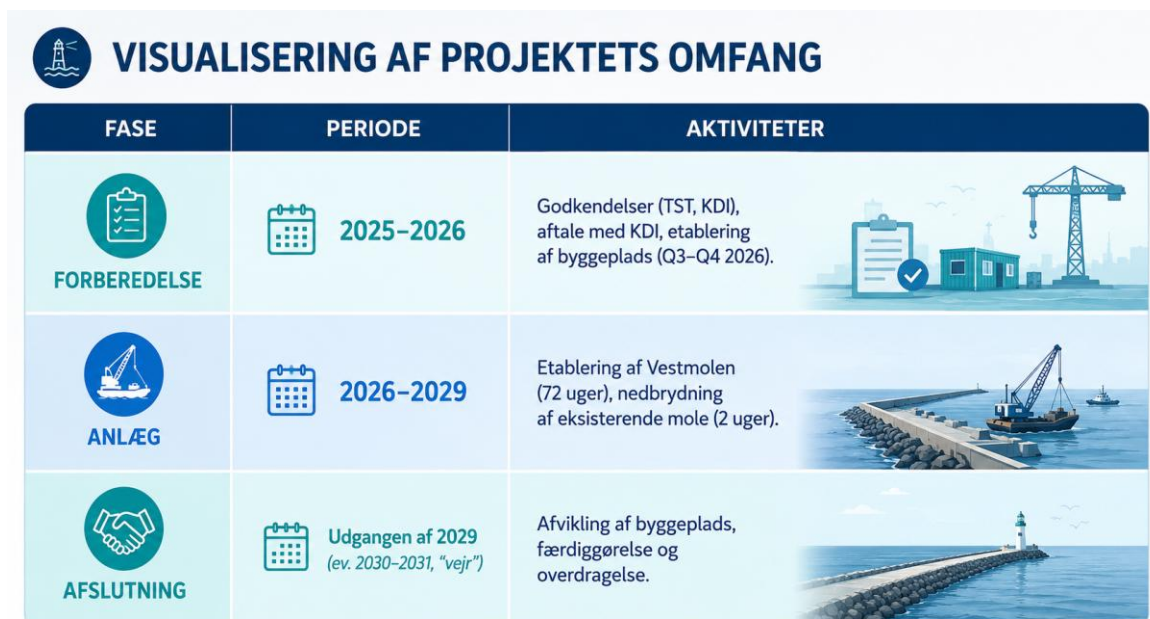
Før selve anlægsfasen kan påbegyndes er der en række forudsætninger, som skal være på plads. Dette drejer sig hovedsageligt om flg. aftaler og godkendelser:

- Miljøtilladelse: På baggrund af den udarbejdede miljøkonsekvensvurdering skal Trafikstyrelsen give en endelig tilladelse til gennemførelse af projektet. En sådan modtog Hirtshals Havn i april 2026.
- Aftale med Kystdirektoratet (KDI): Projektet er afhængig af en endelig aftale med KDI om flytning af Statens ejendom, dvs. de ydre moleværker. Denne aftale blev underskrevet 3. juli 2026. (Se bilag)
- Lånegaranti: Forud for at Hirtshals Havn kan optage et lån i KommuneKredit, skal havnen have en lånegaranti fra Hjørring Byråd. Denne forventes i august 2026.

3.4 Tidsplan

Projektet omkring etape 1 af Nordhavnen forløber i tre forskellige faser – en forberedende fase, en anlægsfase og en afsluttende fase.

Disse faser forklares nærmere i nedenstående figur.



Figur 5: Visualisering af projektets tre faser

Skulle der ske forsinkelse i byggeriet vil dette ikke have nogen betydning for driften af havnen, som fortsætter uden indskrænkninger i byggeperioden. Havnen har på nuværende tidspunkt ingen forpligtigelser til hvornår de forbedrede besejlingsforhold skal være til rådighed.

3.5 Interessenter

Et projekt som dette involverer en lang række nøgleaktører, som har forskellige roller undervejs i processen. Disse kan opdeles i fire overordnede kategorier – nemlig ejere / bygherre, myndigheder, kunder og rådgivere.

Disse forskellige nøgleaktører vil blive nærmere beskrevet i figuren nedenfor.

ROLLE	ORGANISATION	ANSVAR/INDFLYDELSE
 Bygherre	Hjørring Kommune (ejere)	Overordnet bygherreansvar, ejerforhold, strategiske beslutninger og governance.
 Bygherre	Hirtshals Havn	Projektledelse, finansiering, aftaler med KDI/TST.
 Myndigheder	Trafikstyrelsen (TST)	Miljøgodkendelse (april 2026), vilkår for anlæg og drift.
 Myndigheder	Kystdirektoratet (KDI)	Brugsret til ydre dækværker, aftale om nedbrydning/overdragelse (nulsumsløsning).
 Myndigheder	Søfartsstyrelsen (SIFA)	Farvandsmarkering under byggeriet og permanent.
 Kunder	Color Line, Fjord Line og Smyril Line	Sejladssimuleringer, behovsanalyse mm.
 Rådgivere	Niras	Bygherrerådgivning, projektering, anlægsoverslag og udbud.
 Rådgivere	WSP Danmark A/S	Miljøkonsekvensrapport (EIA), projektbeskrivelse.
 Rådgivere	Dansk Hydraulisk Institut (DHI)	Hydrauliske simuleringer, miljøvurderinger.
 Rådgivere	Force Technology	Sejladssimuleringer, designvalidering.
 Rådgivere	Aalborg Universitet	Modelforsøg (2025).
 Rådgivere	Lund Elmer Sandager	Advokatydelse.

Figur 6: Involverede nøgleaktører

3.6 Samfundsmæssig værdi

Hirtshals Havn er en central vækstmotor for både Hjørring Kommune, Region Nordjylland og Danmark. Havnen understøtter et betydeligt antal arbejdspladser – både direkte på havnen og indirekte gennem de mange virksomheder, leverandører og transportaktører, der er afhængige af havnens aktiviteter. Samtidig bidrager havnen væsentligt til den lokale og regionale værdiskabelse, skatteindtægter og erhvervsudvikling.

Første etape af Nordhavnen skal ses i dette perspektiv. Projektet bidrager ikke alene til forbedret besejlingssikkerhed, øget regularitet og styrket konkurrenceevne, men er også en strategisk investering, der skal sikre, at Hirtshals Havn kan fastholde sin rolle som et af Danmarks vigtigste transport- og erhvervsknudepunkter. Ved at fremtidssikre havnens infrastruktur skabes grundlag for at bevare eksisterende arbejdspladser, understøtte fortsat økonomisk vækst og samtidig skabe muligheder for nye investeringer, øget erhvervsaktivitet og yderligere beskæftigelse.

Projektets samfundsmæssige betydning understøttes af den beskæftigelsesanalyse, som EY udarbejdede i 2024/2025. Analysen belyser, hvordan aktiviteterne omkring Hirtshals Havn bidrager til beskæftigelse, skatteindtægter og værditilvækst lokalt og regionalt, og dokumenterer havnens betydning som en væsentlig drivkraft for vækst og udvikling i Nordjylland. (Se bilag)

- **Beskæftigelse:** Aktiviteterne på og omkring Hirtshals Havn understøtter 4.735 årsværk i hele Danmark, hvoraf 2.453 er i Hjørring Kommune – svarende til tæt på 10 % af den samlede beskæftigelse i Hjørring Kommune. De tre største brancher i Hjørring Kommune, som er skibsfart, reparation/installation af maskiner og udstyr samt engroshandel, står for knap halvdelen af den havnerelaterede beskæftigelse.
- **Skatteindtægter:** Aktiviteterne genererer skatteindtægter på 1,1 mia. kr. i hele Danmark, hvoraf 0,3 mia. kr. tilfalder Hjørring Kommune. Disse indtægter styrker kommunens velfærd, jobskabelse og infrastrukturudvikling.
- **Bruttoværditilvækst:** De 4.735 årsværk skaber en bruttoværditilvækst på 4,4 mia. kr. i Danmark, hvoraf 2,6 mia. kr. tilfalder Hjørring Kommune. Dette bidrager til øget velstand, flere arbejdspladser og bedre konkurrenceevne – både lokalt og nationalt.

4 De økonomiske forudsætninger

Dette kapitel beskriver de økonomiske forudsætninger, der ligger til grund for business casen, og som danner grundlag for de beregninger, der kommer i kapitel 5 og 6.

4.1 Samlet investering

Den samlede investering i forlængelsen af Vestmolen er budgetteret til 740 mio. kr. inkl. option på forkortelse af Østmolen. Posterne for det samlede investeringsbudget vil blive præsenteret nærmere i de følgende afsnit.

4.1.1 Anlægsarbejder

Det estimerede anlægsbudget er opdateret gennem hele projekteringsperioden og 1. juli 2026 modtog havnen det indledende tilbud fra de prækvalificerede entreprenører, hvoraf 3 lå i det estimerede spænd fra 500 til 600 mio. kr.

Det betyder, at bygherrens samlede anlægsoverslag er blevet bekræftet, og de ovenstående hovedposter kan således justeres mht. uforudsete udgifter og option. Således vil et justeret estimat være:

• Anlægsarbejder – Vestmole:	540 mio. kr.
• Anlægsarbejder – Østmole:	35 mio. kr.
• Bygherrerådgivning og projektering:	44 mio. kr.
• Øvrige udgifter under udførelse:	52 mio. kr., herunder renter på byggelån (30 mio. kr.)
• Uforudsigelige omkostninger:	54 mio. kr. (10 % af anlægsomkostningerne)
• Kapitalberedskab (ekstra udfordringslige omkostninger):	20 mio. kr.
• Indeksering under udførelse:	- 5 mio. kr.
Samlet:	740 mio. kr.

4.1.2 Indeksering

Udbuddet indeholder en indeksering af priser, hvor betonpositioner (cubipods) omkostningsjusteres efter prisindekset Byg62¹, som er byggeriets indeksering for betonarbejder.

Det andet omkostningsindeks, som udbuddet indeholder, er diesel fra Danmarks Statistik (DST) med koden 07.2.2.1 til at klassificere diesel inden for transportbrændstoffer. Prisindeksene for dette brændstof findes i tabel PRISO4² (Nettoprisindeks) og gælder for alle øvrige poster, som vil være følsomme over for olieprisen.

¹ <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervsliv/byggeri-og-anlaeg/index-for-byggeri-og-anlaeg>

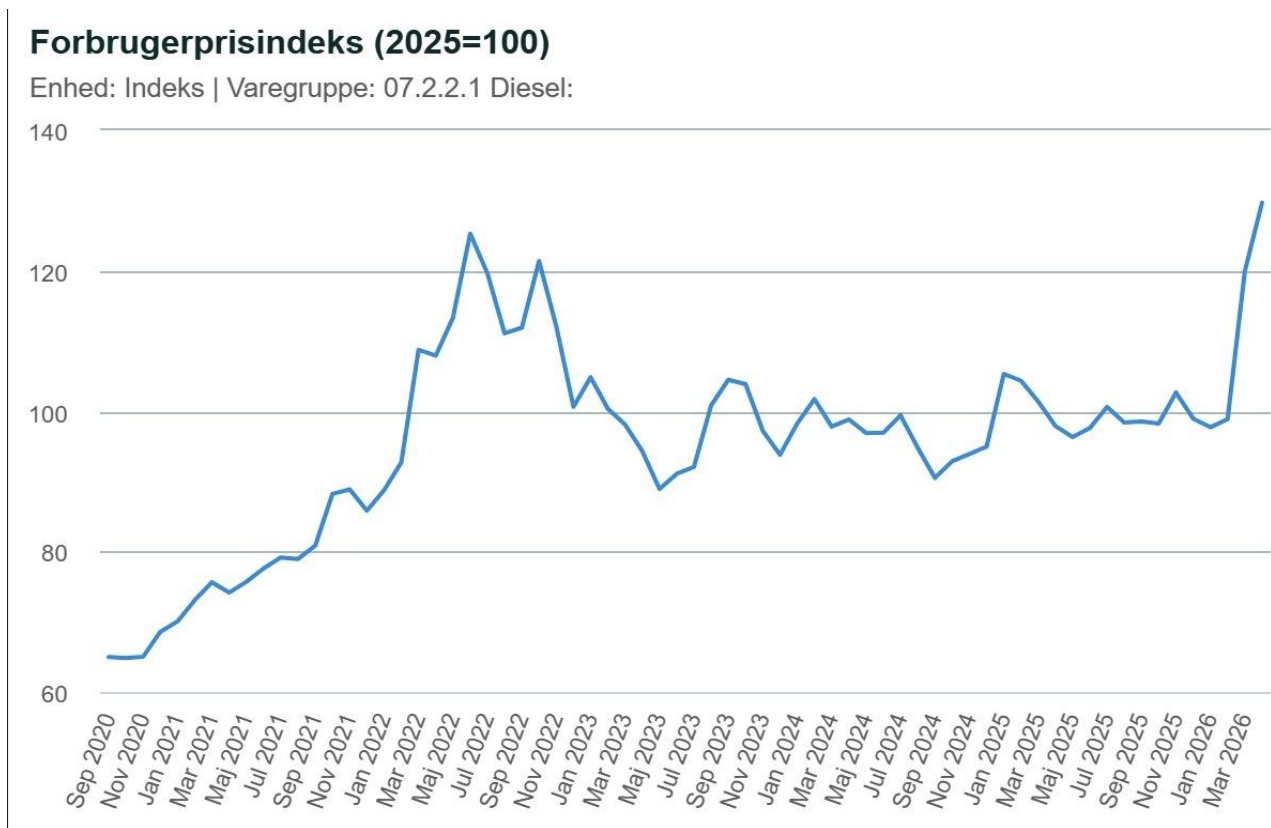
² <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/oekonomi/prisindeks/nettoprisindeks>

Licitationsprisen skal justeres i forhold til indeksering, hvilket kan have en betydelig indflydelse på anlægsøkonomien pga. krigen i Iran og den deraf resulterende lukning af Hormuz-strædet, som har ført til betydelige stigninger i olieprisen. Da hidtidige anlægsoverslag er foretaget uden påvirkningerne af denne krise, gennemgås indflydelsen af indeksering i det følgende.

Tilbudsprisen skal indekseres efter prisindekser pr. april 2026, og prisen ligger fast indtil april 2027, hvorefter prisen jf. kontrakten justeres efter det nye indeks for året 2027. Herefter justeres årligt efter et gennemsnitligt indeks for det forgangne år.

Indeksering af Diesel (PRISo4, Net Price Index 07.2.2.1)

I april 2026 medførte Hormuz-krisen en midlertidig stigning i dieselindekset til 130 (baseindeks: 98 i januar 2026). Dette har direkte indflydelse på omkostningerne til alle poster undtagen cubipods (BoQ items 3.1 og 3.2). Alle poster eksklusiv cubipods justeres med 30 % af den samlede omkostning efter PRISo4-indekset jf. AB 18, Clause 34.2.



Figur 7 - Indeks PRISo4 for diesel taget fra Danmarks Statistik i tidsrummet september 2020 til marts 2026.

Udviklingen i hovedtræk

- 2020: Covid-periode med lave oliepriser.
- 2021: Stigende energipriser.
- 2022: Kraftigt hop efter Ruslands invasion af Ukraine.
- 2023: Fortsat højt niveau, men under toppen.

- 2024: Gradvis normalisering.
- 2025: Relativ stabilisering omkring indeks 100 (ny basis).
- 2026 (april): Kraftigt hop efter lukningen af Hormuz-strædet

Konsekvens for licitationsprisen (diesel):

- Øvrige poster (ekskl. cubipods): Ca. 340 mio. kr. (jf. *Anlægsoverslag Vestmolen_revo6_2026-06-08*).
 - 30 % af 340 mio. kr. = 102 mio. kr. udsættes for indeksering.
 - Stigning i nettoprisindeks PRISO₄: Fra 98 til 130 = 32,65 % stigning.
 - Justering: 30 % af 32,65 % = 9,795 % af 340 mio. kr. = ~33,3 mio. kr. i ekstra omkostninger.
 - Samlet justering for olieprisen er noget usikker, men forventelig en prisreduktion, jf. nedenstående prognose.

År	Q1	Q2	Q3	Q4
2026	106	128	118	110
2027	105	103	102	102
2028	103	104	105	106
2029	107	108	109	110

Tabel 1: Prognose for dieselprisen i byggeperioden baseret på Jyske Bank Energianalyse på kort sigt frem til 2027 (se bilag) og almindelig prisudvikling på 2,5-3 % efter "normalisering" med reference til prisudviklingen i figur 7

Indeksering af cubipods (Byg62)

For cubipods (BoQ items 3.1 og 3.2) gælder 100 % indeksering efter Byg62-indekset (Danmarks Statistik).

- Postens størrelse: Ca. 160 mio. kr. (jf. *Anlægsoverslag Vestmolen_revo6_2026-06-08*).
- Byg62-prognose (2025 = 100):

År	Gns. indeks
2025	100
2026	104
2027	107
2028	110
2029	113

Tabel 2: Prognosen for betonarbejder ud fra et basisscenarie af Danmarks Statistik og almindelig prisudvikling på 2,5-3% prisudvikling

Konsekvens for licitationsprisen:

Ud fra de ovenstående eksempler er indflydelsen på licitationsprisen som følger af nedenstående:

- Stigning i Byg62: Fra 104 (2026) til 107 (2027) = 2,88%.
- Justering: 100% af 2,88% = 2,88% af 160 mio. kr. = ~4,6 mio. kr. i ekstra omkostninger for 2027.
- Samlet justering for cubipods (2027–2029):
 - 2027: +4,6 mio. kr.
 - 2028: +4,5 mio. kr. (110 - 107 = 2,8% stigning).
 - 2029: +4,3 mio. kr. (113 - 110 = 2,7% stigning).
 - Total: ~13,4 mio. kr. over perioden.

4.1.3 Samlet budget baseret på indledende tilbud

Forudsætningerne i dette estimat af lånerammen ligger væsentlig i prognoserne for udviklingen i priser, som angivet ovenfor. Hirtshals Havn har i dette budget taget en lidt mere konservativ tilgang til prisindeksering for diesel og beton. For diesel kunne man forvente en betydelig nedjustering fra indeks 130. Det er i estimatet forudsat at anlægspriserne samlet set kun vil opleve en mindre justering.

Samlet set er der medtaget en prisregulering som følge af indeksering på minus 5 mio. kr., uagtet at beregninger viser, at det kunne blive en meget større besparelse, blandt andet hvor en større reduktion jf. prognosen for dieselpriis ville give en reduktion på 15-20 mio. kr.

Som angivet i afsnit 3.1.1 så undersøges det om Østmolen kan forkortes, hvilket i det nuværende tilbud er medtaget i lånerammen. Såfremt undersøgelserne bekræfter forudsætningerne i anlægsbudgettet antages det, at arbejderne vedrørende forkortelse af Østmolen kan indeholdes i lånerammen.

Som følge af aftalen med Staten (KDI) omkring flytning på deres ejendom (moler), så skal der stilles en garanti på 35 mio. kroner. Omkostningerne til denne garanti er nu indeholdt i den samlede låneramme.

Samlet set anbefales en låneramme på 740 mio. kr.

4.2 Indtægter

Hirtshals Havn har i perioden 2016-2025 øget indtægterne fra 76,6 mio. kr. til 93,8 mio. kr., svarende til en samlet vækst på ca. 22 % og en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 2,2 %. EBITDA har i samme periode været relativt stabil i niveauet 30-35 mio. kr. Væksten på indtægterne er primært drevet af øget aktivitet på havnen, idet havnens takster først blev generelt reguleret pr. 1. januar 2025 efter en længere årrække uden generelle prisreguleringer. Væksten i 2025 er derfor delvist påvirket af prisstigninger, mens den historiske udvikling frem til 2024 i overvejende grad afspejler et stigende aktivitetsniveau.

Nedenstående viser de historiske indtægter, omkostninger, personaleomkostninger og EBITDA (driftsresultat før afskrivninger) i perioden 2016-2025.

	Indtægter	Omkostninger	Personaleomk.	EBITDA
2016	76.567.929	29.000.631	14.779.234	32.788.064
2017	77.763.863	32.236.318	14.654.680	30.872.865
2018	80.222.621	29.827.229	15.508.929	34.886.463
2019	76.597.635	28.202.307	15.649.557	32.745.771
2020	71.502.778	26.386.302	17.708.787	27.407.689
2021	75.967.323	29.064.450	16.430.786	30.472.087
2022	85.724.123	40.739.777	17.894.834	27.089.512
2023	87.998.123	38.987.709	19.752.966	29.257.448
2024	89.523.044	37.091.054	22.049.915	30.382.075
2025	93.803.688	35.208.069	23.341.429	35.254.190

På denne baggrund anvendes en årlig omsætningsvækst drevet af aktivitetsstigning på 2,2 % i business casen, da havnen i byggeperioden stadig er i fuld drift. Derudover tillægges en prisstigning på 2 % årlig, som kan udgøre 2-4 % årligt jf. havnens priskatalog. Bestyrelsens vurdering er, at denne prisudvikling ikke forventes at have en negativ påvirkning på hverken eksisterende eller nye kunder. Derudover vurderes det, at en eventuel forsinkelse af projektet ikke vil påvirke indtægtssiden.

Samlet set forudsættes dermed en årlig omsætningsstigning på 4,2 % i perioden 2026-2030.

Derefter tilpasses forventningerne til, at EBITDA stiger 4 % årligt i stedet for. Dette er gældende fra 2031 og fremefter. I de første år svarer dette til en omsætningsvækst på blot 3 %, kombineret med en stigning i øvrige omkostninger på 2,5 % og personaleomkostninger på 2 %. Sammenhængen vil imidlertid ændre sig over tid som følge af den akkumulerede effekt af de forskellige vækstrater, men det ville blot betyde, at omsætningsvæksten i procenter gradvist vil falde fra de 3 %.

Samlet set er tilgangen konservativ, da vi har mulighed for at sætte priserne op med 4 % årligt i en kortere eller længere periode. Dette forventes dog ikke at blive nødvendigt. Sideløbende arbejder havnen også hårdt på at indfri sin strategi, som stiller havnen endnu stærkere økonomisk, men det er der af forsigtighedsmæssige hensyn ikke taget højde for i denne business case.

4.2.1 Gevinst ved investeringen

Der er ikke indregnet en meromsætning eller anden form for gevinst ved at forlænge vestmolen. Vi forventer dog, at det vil have en positiv effekt, men det er ikke kvantificeret i denne business case.

4.3 Omkostninger

Eksisterende driftsomkostninger og personaleomkostninger

	Omkostninger	Personaleomk.
2016	29.000.631	14.779.234
2017	32.236.318	14.654.680
2018	29.827.229	15.508.929
2019	28.202.307	15.649.557
2020	26.386.302	17.708.787
2021	29.064.450	16.430.786
2022	40.739.777	17.894.834
2023	38.987.709	19.752.966
2024	37.091.054	22.049.915
2025	35.208.069	23.341.429

Havnens driftsomkostninger har historisk udvist betydelige udsving. Dette skyldes primært variationer i omfanget af oprensingsaktiviteter, som kan have væsentlig indflydelse på det enkelte års omkostningsniveau. Samtidig viser årene 2020 og 2021, at havnen formåede at reducere omkostningerne i forbindelse med den aktivitetsnedgang, som fulgte af COVID-19-pandemien. Dette er bemærkelsesværdigt, da langt størstedelen af havnens omkostninger er faste og dermed ikke direkte afhængige af omsætningens størrelse. Udviklingen indikerer, at havnen i et vist omfang har mulighed for at tilpasse omkostningsniveauet, hvis aktivitetsniveauet eller de økonomiske rammevilkår ændrer sig.

På denne baggrund er der i business casen anvendt et konservativt omkostningsgrundlag på 40,9 mio. kr. i driftsomkostningerne fra 2026. Personaleomkostningerne er budgetteret til 26,0 mio. kr. fra 2026, hvilket inkluderer lønudgifter til to yderligere medarbejdere i forhold til den nuværende organisation. Frem mod 2030 forudsættes de øvrige driftsomkostninger at være uændrede, mens personaleomkostningerne alene reguleres med 2 % årligt svarende til forventede overenskomstmæssige lønstigninger. Der er således ikke forudsat yderligere medarbejdertilvækst i perioden.

Fra 2031 og frem anvendes en fast årlig EBITDA-vækst på 4 %, som også beskrevet under afsnittet Indtægter. I de første år svarer dette omtrent til en stigning i omkostninger på 2,5 % og personaleomkostninger på 2,0 % årligt.

4.3.1 Nye driftsomkostninger

Forlængelsen af Vestmolen er udelukkende konstrueret af stenmaterialer og uarmeret beton, hvilket betyder, at konstruktionen er særdeles robust og vedligeholdelsesvenlig. Da konstruktionen hverken indeholder bevægelige dele, elektroniske komponenter eller andre tekniske installationer, og samtidig er dimensioneret til at modstå de forventede bølge-, strøm- og vejrpåvirkninger gennem hele anlæggets

levetid, er de løbende driftsomkostninger minimale. Der er derfor ikke budgetteret med ekstra omkostninger til vedligeholdelse, idet eventuelle mindre vedligeholdelsesopgaver vurderes at kunne afholdes inden for den eksisterende vedligeholdelsesramme. Det vurderes særligt, at der ikke vil være behov for væsentlige vedligeholdelsesarbejder i de første mange år efter anlæggets etablering. Selv hvis der på længere sigt skulle opstå behov for større vedligeholdelsesarbejder, vurderes dette at kunne rummes inden for den generelle årlige udvikling i EBITDA, som er indregnet i business casen.

Miljøkonsekvensvurderingen forudsætter, at der årligt bypasses minimum 200.000 m³ sand øst for havnen. Hirtshals Havn har på baggrund af historiske data oprenset gennemsnitligt ca. 350.000 m³ sand årligt fra indsejlingen. Det er derfor en forudsætning i business casen, at den fremtidige bypass kan ske ved nyttiggørelse af den sandmængde, som allerede oprenses fra indsejlingen, således at kravet ikke medfører meromkostninger for havnen. Det forudsættes derfor, at havnens fremtidige oprensningssomkostninger vil være på samme niveau som hidtil. Samtidig forventes tilsandingen i de første år efter forlængelsen af Vestmolen primært at ske på molens vestside. Dette kan medføre et midlertidigt reduceret behov for oprensning af indsejlingen og dermed en potentiel besparelse i oprensningssomkostningerne i de første driftsår efter anlæggets etablering. Denne potentielle upside er ikke indregnet i business casen.

4.3.2 Afskrivninger

Havnens eksisterende afskrivninger er kendte og kan fremskrives på baggrund af det nuværende anlægskartotek i BC365. De forventes at udgøre ca. 18,0 mio. kr. i 2026 og falder gradvist til 12,2 mio. kr. i 2032 som følge af udløb af eksisterende afskrivningsforløb.

Størstedelen af forlængelsen af vestmolen til 740 mio. kr. skal ikke afskrives på. Ifølge havnens anvendte regnskabspraksis afskrives ikke på stenkastninger, da de ikke mister værdi over levetiden. Der er dog en del af investeringen, der er cubipods, som er lavet af beton. Ud af en anlægssummen udgør cubipods 28,2 % af den samlede anlægssum. Forudsætningen er, at levetiden på cubipods er 50 år, men med en scrapværdi på 80 %. Det betyder, at når der udelukkende afskrives på 28,2 % af de 740 mio. kr. over 50 år, men med en restværdi på 80 %, så bliver det til årlige afskrivninger på forlængelsen af vestmolen på 0,8 mio. kr.

Udover investeringen til vestmolen kommer også årlige nyinvesteringer, som medfører nye afskrivninger. Forudsætningerne for disse investeringer beskrives nærmere i næste afsnit. På baggrund af de forudsatte årlige anlægsinvesteringer på 4,4 mio. kr. fra 2027 beregnes en lineær afskrivning over 7 år uden scrapværdi. Dette svarer til en årlig afskrivning på ca. 0,6 mio. kr. pr. investeringsår, hvor afskrivningerne akkumuleres i takt med gennemførelsen af de løbende investeringer.

4.4 Gældsbreve vindmøller

Hirtshals Havn har et tilgodehavende på 20,4 mio. kr. primo 2026 vedrørende to af de fire vindmøller, der står på havnen. Det bidrager årligt med 1,5 mio. kr. i likviditet angående rente og afdrag. Det forudsættes, at gældsbrevene indfries ultimo 2028, hvor havnen får det resterende tilgodehavende – forventeligt omkring 19,3 mio. kr. Dette medtages i business casen.

4.5 Anlægsinvesteringer

Anlægsinvesteringerne udgør i 2026 9,5 mio. kr. ud fra budget 2026. Fra 2027 og frem udgør investeringerne 4,4 mio. kr. årligt med en årlig indeksering på 2 % årligt. Forudsætningen for dette er, at disse anlægsinvesteringer udelukkende er til at reinvestere i havnens eksisterende drift, fx nyt materiel eller lignende.

Niveauet på 4,4 mio. kr. svarer til havnens historisk gennemsnitlige årlige reinvesteringer i den slags investeringer over de seneste 10 år. Beløbet afspejler ikke havnens samlede historiske investeringsniveau. Inkluderes større strategiske investeringer, såsom landudvidelsen, etablering af færgeleje 4, forlængelsen af Vest-molen, etablering af kassevaskeanlæg, anskaffelse af slæbebåden Sibba samt renoveringen af havne-kontoret, har havnens samlede investeringsniveau i perioden været væsentligt højere og i gennemsnit 25,7 mio. kr. årligt. Disse investeringer understøtter fortsat havnens fremtidige aktivitet og indtjening, og er grundlaget for, at havnen fortsat kan stige i aktivitetsniveau.

Hvis havnen fremadrettet skal investere i større anlægsinvesteringer, skal den pågældende investering have sin egen særskilte business case, hvor der skal redegøres for, hvor penge til det kommer fra. Med andre ord skal sådan en case kunne tjene sig selv hjem, hvis havnen skal gøre det. Det kunne fx være etablering af nyt landstrømsanlæg eller lignende – som får omsætningen til at stige til mere end de forudsatte 4,2 % årligt. Dette er ikke medregnet i denne business case.

4.6 Gæld til bank og KommuneKredit

Hirtshals Havn har de seneste 10 år i gennemsnit investeret i anlæg for 25,7 mio. kr. årligt, samtidig med at gælden er reduceret med 1,0 mio. kr. årligt. Det svarer til 26,7 mio. kr. årligt i afvikling af gæld og egenfinansiering af anlæg.

Gennemsnit 2016-2025

Investeret for	25,7 mio. kr.
Optaget gæld for	15,4 mio. kr.
Afviklet gæld for	16,4 mio. kr.

Dvs. samlet gæld reduceret 1,0 mio. kr.

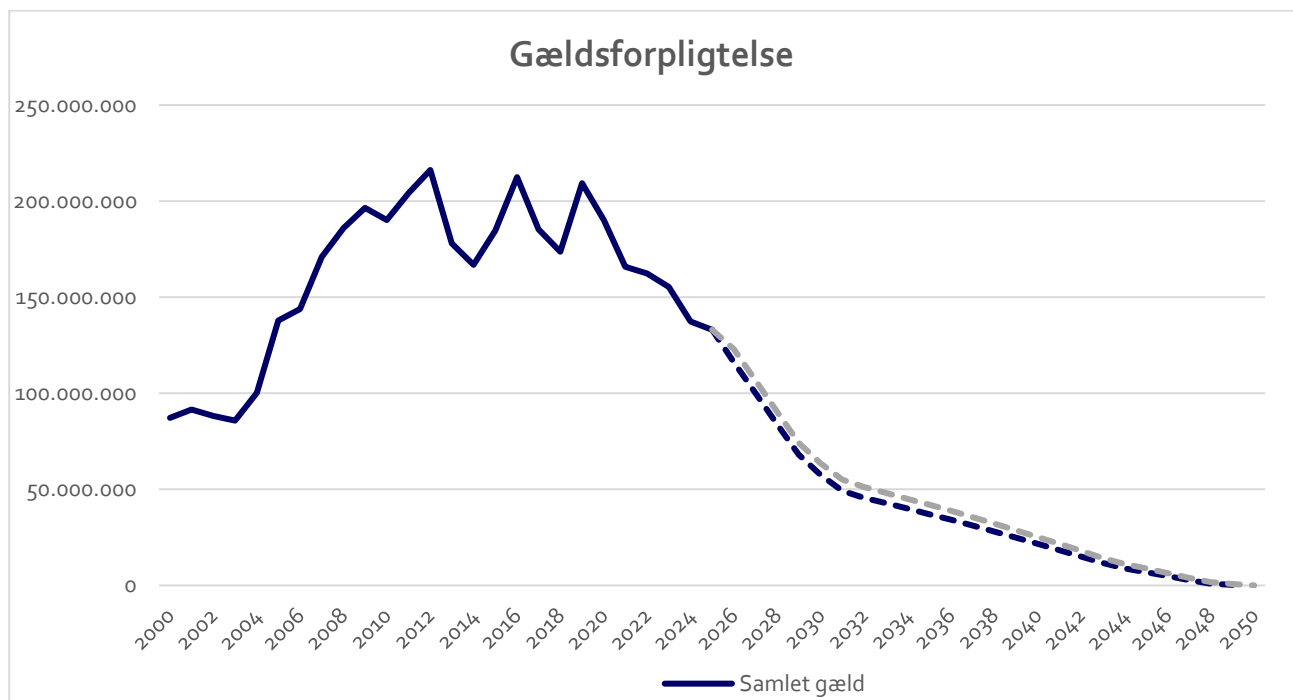
Egenfinansieret 10,3 mio. kr.

Den hårde egenfinansiering af anlæg historisk set har været et bevidst valg. Så længe den samlede likviditetsvirkning for året var i plus, så blev der ikke optaget lån til låneberettigede aktiver. Forsimpelt kan man sige, at den EBITDA på 32 mio. kr., som havnens drift generede, blev benyttet med 26,7 mio. kr. til investering i anlæg og afvikling af gæld. Den resterende del af EBITDA gik til renter.

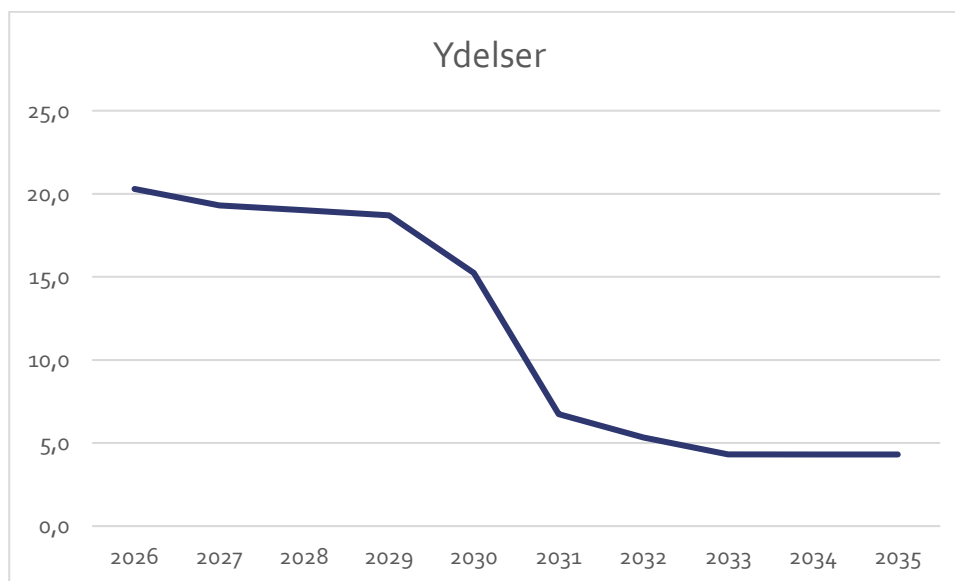
Det medførte, at havnen ultimo 2023 blot havde likvider for 2,4 mio. kr., men samtidig også kun havde en gæld til bank og KommuneKredit på samlet 156 mio. kr. (ekskl. byggekredit til forlængelse af Vestmolen).

Fra primo 2024 er der blevet låneoptaget til de anlæg, der er låneberettigede, og det sker også fremadrettet. Det betyder, at havnen begynder at spare likviditet sammen, men samtidig også øger ny gældsforpligtelse. Derfor har havnen primo 2026 26,5 mio. kr. i likvider.

Som det kan ses i nedenstående graf i den blåstribede kurve, er den ret stejl i de kommende år (2026-2030). Det skyldes, at den eksisterende gæld afvikles kraftigt. Til gengæld illustrerer den gråstribede kurve, at der tilføres en enkelt ny gældsforpligtelse oveni den eksisterende i 2026. Derudover vil der ikke komme nye lån, bortset fra til forlængelsen af Vestmolen – og ellers hvis der kommer en anlægsinvestering med en selvstændig business case. Men det er udeholdt af denne business case.

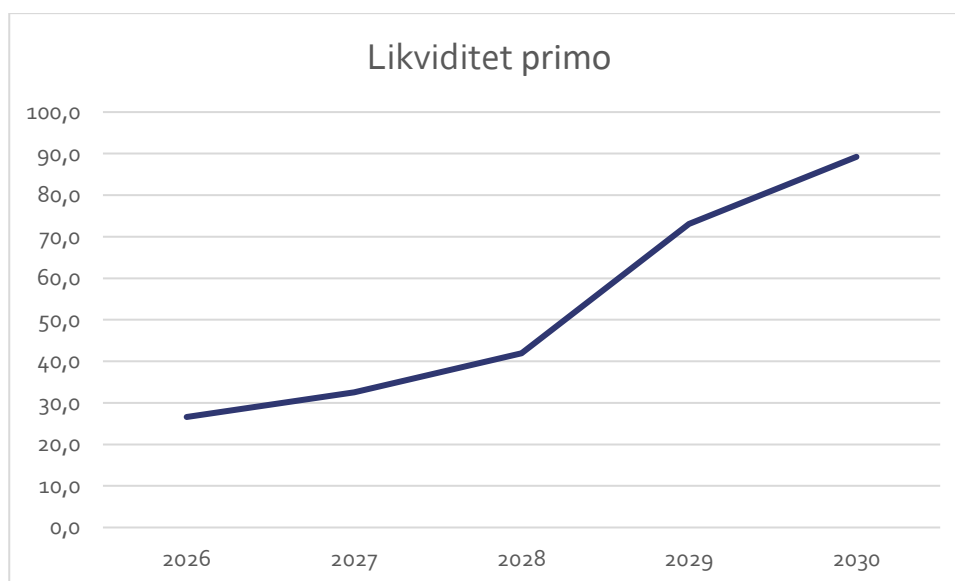


Dermed vil havnen forventeligt ultimo 2029 have en gældsforpligtelse på ca. 75 mio. kr. ekskl. forlængelsen af Vestmolen, og allerede med udgangen af 2031 er 9 ud af 13 nuværende lån afviklet. Det medfører nemlig også, at de eksisterende ydelser på de nuværende lån (+ 1 yderligere lån på max 7 mio. kr. i 2026) går fra 20,3 mio. kr. i 2026 til 5,3 mio. kr. i 2032. Se nedenstående graf.



4.7 Opsparing af likviditet

Da Hirtshals Havn er begyndt at låne til alle låneberettigede aktiver, og har fokus på at spare likviditet sammen, vil den eksisterende drift bidrage med en stor opsparing, som bliver vigtig i de første år efter forlængelsen af vestmolen. Dvs. primo 2030 vil der stå knap 89 mio. kr. i banken.



4.7.1 Indlånsrente

Når der spares så meget likviditet op allerede fra 2026, får havnen renteindtægter for det. Der er forventet en indlånsrente på 1,15 % i hele perioden, og det giver op mod 1 mio. kr. i renteindtægter, når der står mest. Dette er medtaget i business casen.

4.8 Finansiering af forlængelsen af Vestmolen

Den endelige finansiering af forlængelsen af Vestmolen kendes endnu ikke. Hirtshals Havn har fået tilsagn om, at den endelig finansiering kan optages 100 % i KommuneKredit. Derfor er dette forudsætningerne i denne business case.

4.8.1 Hovedstol

Den samlede investering belånes fuldt, hvilket betyder en hovedstol på 740 mio. kr.

4.8.2 Løbetid

Som kommunal selvstyrehavn kan løbetiden max være på 25 år jf. BEK nr 1484 af 05/12/2024. Derfor er dette forudsætningen.

4.8.3 Rente

Såfremt lånet skulle optages den 17. juni 2026 ville det blive til en rente på 2,96 % i KommuneKredit. Der betales ikke bidrag til KommuneKredit.

Havnen skal dog først optage lånet, når byggeriet står helt færdigt – forventeligt 1. januar 2030. KommuneKredit giver ikke mulighed for at låse renten, og havnen må heller ikke låne pengene på forkant. Derfor udgør udsving i renterne en risiko, og Hirtshals Havn har forsøgt at afdække forventningerne til renteniveauet pr. 1. januar 2026. Med alt muligt forbehold er forventningen, at det er nogenlunde på niveau med det nuværende niveau – altså ca. 3 % ved et fastforrentet lån.

For en sikkerheds skyld regnes i denne business case med et lån på 4 %.

Rente	Årlig ydelse
3 %	42,5 mio. kr.
4 %	47,4 mio. kr.

Forskellen på 3 % og 4 % i rente er årligt 4,9 mio. kr. i ydelse ved en hovedstol på 740 mio. kr. Det er ikke uvæsentligt, og det er derfor, der indregnes 4 % i rente for en sikkerheds skyld.

4.9 Skat

Selvom havnene forventeligt bliver omfattet af selskabsskat fra 2027, er de endelige regler endnu ikke vedtaget og trådt i kraft, ligesom de konkrete skattemæssige konsekvenser for Hirtshals Havn fortsat er uafklarede. Der er derfor ikke indregnet skattebetalinger i business casen. Vurderingen bygger på, at en eventuel skattepligtig indkomst i givet fald forventes at opstå i årene forud for investeringen i Forlængelsen af Vestmolen, mens investeringen vil medføre betydelige renteomkostninger, som forventes at reducere den skattepligtige indkomst gennem rentefradrag. Såfremt de endelige regler eller havnens skattemæssige situation medfører et skattetilsvær, vil de relevante handlemuligheder, som er beskrevet i afsnit 8, blive iværksat.

5 Resultatopgørelse

Ud fra alle forudsætninger i kapitel 4, giver det nedenstående resultatopgørelse i perioden 2026-2033.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Indtægter	96,6	100,6	104,8	109,1	113,7			
Omkostninger	-40,9	-40,9	-40,9	-40,9	-40,9			
Personaleomk.	-26,0	-27,0	-27,5	-28,1	-28,6			
EBITDA	29,7	32,7	36,3	40,1	44,1	45,9	47,7	49,6
Afskrivninger	-18,0	-17,6	-18,2	-16,7	-16,2	-16,8	-17,0	-17,0
EBIT	11,7	15,1	18,2	23,4	27,9	29,1	30,7	32,6
Renteindtægter	0,9	1,4	1,0	0,8	1,0	0,7	0,6	0,5
Renteudgifter	-3,3	-2,9	-2,5	-2,2	-31,4	-30,5	-29,6	-28,7
Resultat før skat	9,3	13,5	16,6	22,1	-2,5	-0,6	1,7	4,4

Hirtshals Havn vil have et par år fra 2030-2031, hvor resultatet er negativt grundet store renteudgifter til Forlængelsen af Vestmolen.

Jf. LBK nr 116 af 24/01/2024 skal en kommunal selvstyrehavn overgå til at være en kommunal havn, når den i 5 på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Resultat ekskl. afskrivninger	27,3	31,2	34,8	38,8	13,7	16,2	18,7	21,4

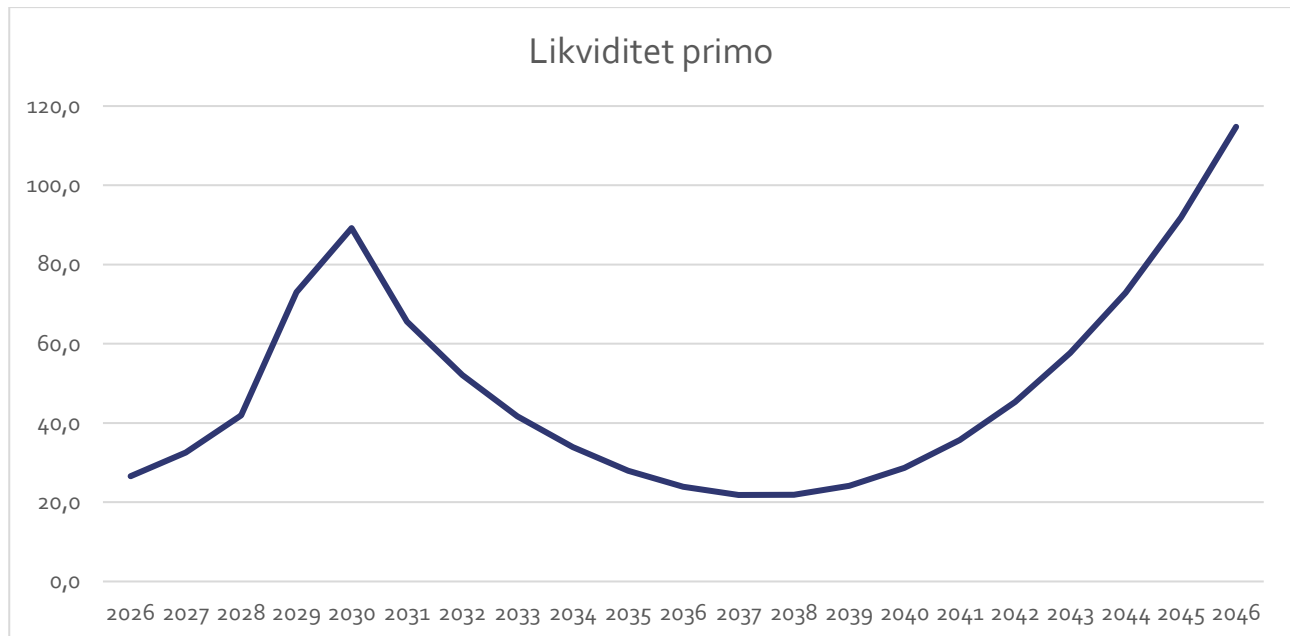
Dette scenarie oplever Hirtshals Havn ikke på noget tidspunkt. Tværtimod er resultatet ekskl. afskrivninger positivt i hele analyseperioden. Det gælder, selvom havnen i enkelte år kan have et regnskabsmæssigt underskud på bundlinjen som følge af afskrivninger. Derfor er risikoen for at miste status som kommunal selvstyrehavn derfor ikke en reel risiko.

6 Samlet cash flow

I dette kapitel opsummeres alle forudsætninger i kapitel 4 til et samlet cash flow.

6.1 Cash flow

Den samlede likviditet primo ses nedenfor. En samlet oversigt kan findes i bilag.



Denne graf illustrerer vigtigheden af, at Hirtshals Havn får opsparet en del likviditet inden optagelsen af lånet i 2030. Sådan vil der være penge i banken til at kunne betale den store ydelse på det nye lån i årene efter optagelsen, hvor der vil være en årlig negativ likviditetsvirkning indtil 2037.

Når likviditetsvirkningen bliver positiv igen efter 2037, står der stadig ca. 20 mio. kr. i banken. For en god ordens skyld skal nævnes, at Hirtshals Havn ligeledes har trækingsret på op til 20 mio. kr. i banken. Der er derfor en samlet likviditetsmæssig buffer på 40 mio. kr.

7 Risici

Den væsentligste risiko forbundet med investeringen er Hirtshals Havns fremtidige likviditet. Business casen viser, at havnen kan gennemføre investeringen under de opstillede forudsætninger, men udviklingen er afhængig af en række forhold, som kan påvirke likviditeten positivt eller negativt. De væsentligste risici, der kan påvirke havnens likviditet i negativ retning, er beskrevet i dette kapitel. I næste kapitel beskrives en række konkrete økonomiske handlemuligheder og økonomiske beredskaber, som kan bringes i anvendelse, hvis udviklingen afviger væsentligt fra de forudsætninger, der er lagt til grund for business casen.

7.1 Samlet investeringssum

En væsentlig usikkerhed i alle større anlægsprojekter er risikoen for, at de faktiske anlægsomkostninger overstiger det budgetterede niveau. For dette projekt knytter usikkerheden sig særligt til prisudviklingen på entreprisen og øvrige anlægsomkostninger, som er nøje beskrevet i afsnit 4.1.

7.2 Indtægter

Der er en risiko for, at udviklingen i havnens indtægter bliver lavere end forudsat. Havnens omsætning afhænger af kundernes aktivitetsniveau og den generelle økonomiske udvikling. En lavere aktivitetsvækst eller ændrede markedsvilkår kan derfor påvirke havnens indtjening og likviditet negativt.

7.3 Rente

Udviklingen af renteniveau er den største usikkerhed, som havnen ikke har direkte indflydelse på. Da investeringen udelukkende finansieres ved lånoptagelse, vil højere renter end det budgetterede medføre øgede finansieringsomkostninger og dermed en lavere likviditet.

7.4 Skat

Havnene forventes at blive omfattet af selskabsskat fra 2027. De endelige regler er endnu ikke trådt i kraft, og de konkrete skattemæssige konsekvenser for Hirtshals Havn er derfor fortsat uafklarede. En eventuel skattebetaling vil kunne påvirke havnens fremtidige likviditet.

7.5 Opsummering

Likviditetsudviklingen skal vurderes ud fra den samlede effekt af ovenstående risici. Ingen af risiciene vurderes isoleret at udgøre en væsentlig trussel mod projektets gennemførelse, men en kombination af flere ugunstige forhold vil kunne påvirke havnens likviditet i analyseperioden.

8 Handlemuligheder

For at understøtte en robust likviditetsudvikling har Hirtshals Havn identificeret en række konkrete økonomiske handlemuligheder og etableret økonomiske beredskaber, som kan bringes i anvendelse, hvis business casens forudsætninger udvikler sig mindre gunstigt end forventet.

8.1 Beredskab i anlægsbudgettet

For at reducere risikoen for budgetoverskridelser er der i anlægsbudgettet indregnet et tillæg på 10 % til uforudsete omkostninger. Derudover er der afsat yderligere 20,0 mio. kr. som et særskilt kapitalberedskab. Samlet giver dette en betydelig økonomisk robusthed over for uforudsete hændelser og prisstigninger i anlægsfasen.

8.2 Likviditetsberedskab

Havnen råder over et betydeligt likviditetsberedskab gennem hele analyseperioden. Selv efter gennemførelsen af investeringen forventes der fortsat at være en uudnyttet trækningmulighed på ca. 40 mio. kr., hvilket giver havnen et væsentligt økonomisk råderum, hvis udviklingen bliver mindre gunstig end forudsat.

8.3 Prisregulering

Business casen forudsætter en årlig prisregulering på 2 %. I henhold til havnens priskatalog har havnen mulighed for at regulere priserne med op til 4 % årligt, hvis det skulle blive nødvendigt.

8.4 Prioritering af anlægsinvesteringer

Ud over Forlængelsen af Vestmolen har havnen mulighed for at reducere eller udskyde øvrige planlagte anlægsinvesteringer, som ikke er nødvendige for den daglige drift. Dermed kan likviditeten prioriteres i de perioder, hvor behovet er størst.

8.5 Tilpasning af driftsomkostninger

Hirtshals Havn har mulighed for løbende at tilpasse havnens driftsomkostninger gennem prioritering eller udskydelse af ikke-kritiske aktiviteter. Hirtshals Havn har tidligere vist evne til at tilpasse omkostningsniveauet til ændrede økonomiske rammevilkår.

8.6 Tilpasning af finansiering

Såfremt renteniveauet på tidspunktet for lånoptagelsen er højere end forudsat, har havnen mulighed for at tilpasse finansieringen, eksempelvis ved optagelse af lån med variabel rente og efterfølgende omlægning til fast rente, når markedsforholdene er mere gunstige.

8.7 Samlet vurdering

Hirtshals Havn råder over både et solidt økonomisk beredskab og flere konkrete økonomiske handlemuligheder, som kan bringes i anvendelse for at understøtte likviditeten, hvis de forudsætninger, der ligger til grund for business casen, udvikler sig mindre gunstigt end forventet. Samtidig bygger business

casens forudsætninger gennemgående på en konservativ tilgang, samtidig med at der er indlagt robuste forudsætninger og økonomiske reserver. På den baggrund vurderes projektet at kunne gennemføres med en tilfredsstillende økonomisk robusthed.

9 Bilag

Bilag 1	Revisorerklæring BDO
Bilag 2	Nordsøposten - 2024.02.07 Smyril Line nye skibe
Bilag 3	Teknisk Ukeblad – 2023-05-25 ColorLine el-ammoniak
Bilag 4	Aftale med KDI
Bilag 5	Beskæftigelsesanalyse EY 2024 / 2025
Bilag 6	Jyske Bank 2026-03-09_Energianalyse
Bilag 7	Cash Flow