

Faktuel økonomisk analyse af Vordingborg Havn.

*Dårlige økonomiske nøgletal substitueret af **ulovlig** finansiering fra Vordingborg Kommune over den såkaldte mellemregning. Højrisiko (fremtids)investeringer der kan ramme Kommunens økonomi hårdt.*

Kære Kommunalbestyrelsesmedlem.

Der er mange divergerende holdninger til Vordingborg Havn fra borgere, politikere, kunder og naboer. Man kan synes, tro og håbe, men en disciplin omkring virksomhedsdrift er forholdsvis faktuel og har en række anerkendte indikatorer for hvad der regnes for godt og mindre godt – nemlig regnskab og økonomi. Dermed ikke sagt at det ikke kan være lidt komplekst, men dog håndgribeligt og i temmelig faste rammer.

Nedenfor vil vi, så kort som muligt, give et faktisk overblik over Vordingborg Havns økonomi – udvikling og potentiale set udefra - uden politiske motiver, men selvfølgelig et partsindlæg. Da Trafikstyrelsen samt Bolig og Indenrigsministeriet har erklæret Vordingborg Havn's **mellemregning** med Vordingborg Kommune for **ulovlig** er dette vel højaktuelt – afgørelsen vedhæftet.

Dette også fordi vi mener kommunikation, fremstilling og konklusioner er for ensidige (ofte tegnet for rosenrødt), samt bygger på holdninger fremfor fakta. Der træffes desværre derfor, efter vores mening, beslutninger på et skævt eller ufuldstændigt (grænsende til forkert) grundlag.

Vores oplæg, håber vi vil munde ud i at Vordingborg Havns økonomi, fremtidige investering og business cases inddrages i den uvildige gennemgang af Vordingborg kommunes økonomi som snarligt, efter ønske fra flere af jer politikere, skal gennemføres af BDO eller KL. Baseret på nedenstående mener vi den rettidige økonomiske omhu også bør indeholde en uvildig professionel økonomisk analyse af Vordingborg Havns økonomi og planer. En analyse som grundlag for fremtidige beslutninger. Beslutninger der evt. kan resultere i en gæld i Vordingborg Havn på ca. en kvart mia.

Da vi ikke har taletid for Jer, modsat de mere positive røster, sender vi denne skrivelse i håbet om at I vil læse og forholde jer åbne til disse informationer. Økonomien i kommunen og Havnen berører jo os alle.

Vordingborg Havn Økonomi

Økonomiske fakta og nøgletal:

Likviditet:

Den største udfordring for Vordingborg Havn er ofte blevet beskrevet som et likviditetsproblem. Likviditet er et udtryk for virksomhedens indtjening mod udgifter – og altså ikke kun et udtryk for Cashflow, men et udtryk for, om virksomheden er i stand til at købe varer og betale sine regninger.

I faktaboksen kan likviditetsgraden for Vordingborg Havn ses for de senere år samt tommelfingerreglen for vurdering af dette nøgletal.

Med de fremlagte **fremtidsbudgetter** skal vi hen i **2029/2030 før likviditeten overstiger 100**. Budgetter 6-7 år frem er jo mindst talt behæftet med store usikkerheder.

Et udtryk for Likviditet i en virksomhed er likviditetsgraden. Tommelfingerreglen siger god likviditet er graden over 150 og **hvis under 100 er graden kritisk**.
(Omsætningsaktiver x 100) / kortfristet gæld = likviditetsgrad

Likviditetsgrad i Vordingborg Havn

2022:

$5.048.000 * 100 / 30.917.000 = 16,33 \%$

2021:

$2.885.000 * 100 / 22.605.000 = 12,76 \%$

2020:

$2.803.000 * 100 / 19.520.000 = 14,35 \%$

2019:

$2.931.000 * 100 / 48.123.000 = 6,09 \%$

2018:

$15.924.000 * 100 / 135.375.000 = 11,76 \%$

Arbejdskapital:

Arbejdskapital er et udtryk for omsætningsaktiver mod kortfristet gæld. Altså hvad har man af værdier man kan sætte i spil på den korte bane, mod den gæld der skal afvikles indenfor 12 mdr. Negativ arbejdskapital er et tegn på utilstrækkelig likviditet, dårlig kortfristet sundhed og mulige vanskeligheder med at opfylde gældsforpligtelser, når de forfalder.

Som det kan ses i fakta boksen nedenfor har Vordingborg Havn i 2022 en stor **negativ** arbejdskapital, der tilmed er **større end omsætningen i samme år samt 8 gange indtjeningen!**

Den kortfristede gæld er uforholdsmæssig stor i forhold til omsætning, indtjening og tilgodehavender, da Kortfristet gæld er gæld, der forfalder til betaling inden for ét år.

Altså umuligt for Vordingborg Havn at imødekomme.

Negativ arbejdskapital er et tegn på utilstrækkelig likviditet, dårlig kortfristet sundhed og mulige vanskeligheder med at opfylde gældsforpligtelser, når de forfalder.

Arbejdskapital = kortfristede aktiver (tilgodehavende) – kortfristede passiver (Gæld)

Arbejdskapital i Vordingborg Havn

2022 : 5.048.000 - 30.917.000 = **-25.869.000 kr** (mod en omsætning på 21.7 mio el. 8 gange indtj.)

2021 : 2.885.000 - 22.605.000 = **-19.720.000 kr** (mod en omsætning på 17.8 mio el. 26 gange indtj.)

2020 : 2.803.000 - 19.520.000 = **-16.717.000 kr** (byggecredit går i 0)

2019 : 2.931.000 - 48.123.000 = **-45.192.000 kr** (byggecredit spiller ind)

2018 : 15.924.000 - 135.375.000 = **-119.451.000 kr** (byggecredit spiller ind)

Soliditetsgrad

Grundlæggende set så kan soliditetsgraden afsløre, om virksomheden primært er finansieret af egenkapital eller af fremmedkapital/lån.

Med andre ord fortæller soliditetsgraden, hvor stor en procentdel af de samlede aktivers værdi, der er finansieret af egenkapitalen og dermed ikke finansieret af gæld.

Til **sammenligning** kan nævnes at da **Hanstholm Havn** i 2022 **hjemtages** til Kommunalhavn med stor gæld er soliditetsgraden her **14,6%**.

Hvis **soliditetsgraden er mellem 1% og 30%, anses soliditetsgraden som værende ikke tilfredsstillende**. Ligger soliditetsgraden mellem 31% og 40%, er soliditetsgraden **tilfredsstillende**. Er soliditetsgraden højere end 40%, opfattes soliditetsgraden som **meget tilfredsstillende**.

Soliditetsgrad: Egenkapital x 100 / Aktiver = Soliditetsgrad

2022 : 9.198.000 * 100 / 229.824.000 = **4,00%**

2021 : 6.015.000 * 100 / 227.100.000 = **2,65%**

2020 : 5.266.000 * 100 / 230.475.000 = **2,28%**

2019 : 5.676.000 * 100 / 233.391.000 = **2,43%**

2018 : 7.221.000 * 100 / 214.560.000 = **3,37%**

Afkastningsgraden

Afkastningsgraden er et regnskabsmæssigt nøgletal, som giver et indblik i hvor god virksomheden er, til at generere et overskud af den kapital som er blevet investeret i virksomheden.

Mange investorer vil ikke investere i en virksomhed med en afkastningsgrad på under 10%.

Nettoresultat / Dine samlede aktiver x 100% = Afkastningsgrad

2022 : 3.183.000 / 229.824.000 * 100 = **1,38%**

2021 : 720.000 / 227.100.000 * 100 = **0,3 %**

2020 : -410.000 / 230.475.000 * 100 = **-0,18 %**

2019 : -1.545.000 / 233.391.000 * 100 = **-0,66 %**

2018 : 39.000 / 214.560.000 * 100 = **0,02 %**

Del-konklusion:

Der er mange andre interessante nøgletal, men vi er begrænset af kun at have adgang til offentlige regnskaber mm.

Man behøves ikke at være økonom for at se at disse gængse nøgletal er yderst kritiske.

Ovenstående må ses som et udtryk for at Vordingborg Havns omsætning og indtjening langtfra modsvarer den store gæld der er opbygget hos kommunekredit og hos Vordingborg Kommune via den ulovlige mellemregning med Vordingborg kommune.

Fremtid og ulovlig finansiering.

Fremtidsbudgetter.

Der er udarbejdet endnu et nyt budget/business case i 2022 som er sendt til Bolig og indenrigsministeriet.

Budgettet er udarbejdet ud fra den opfattelse at man havde overskredet grænseværdier i Lånebekendtgørelsens regler om kassekredit jf. § 9 stk. 2.

Det er kommunalbestyrelsen blevet belært om tidligere.

Nedenstående svar fra både Trafikstyrelsen samt Bolig og Indenrigsministeriet (vedhæftet) giver klar besked retur: **der er ingen lovhjemmel for en mellemregning/kassekredit ml. en Kommune og en Selvstyre Havn.**

Med andre ord: en sådan mellemregning/kassekredit er ulovlig. Så det er ligegyldigt at tale om grænseværdier når hele konstruktionen er ulovlig! (**Lovbrud nr. 1**)

Indenrigs- og Sundhedsministeriet skal i forlængelse heraf henvise til Trafikstyrelsens brev til Vordingborg Kommune fra april 2023, hvoraf bl.a. følgende fremgår:

" [...] Trafikstyrelsen skal i den sammenhæng bemærke, at styrelsen opfatter havnelovens § 9, stk. 16, 2. pkt. som udtømmende i forhold til, hvordan en kommune økonomisk kan understøtte en kommunal selvstyrehavn med hjemmel i havneloven. Trafikstyrelsen har ikke kendskab til, at kommuner i medfør af anden lovgivning har hjemmel til at understøtte kommunale selvstyrehavne økonomisk. På den baggrund er det Trafikstyrelsens vurdering, at Vordingborg Kommune ikke har hjemmel til at stille en kassekredit til rådighed for Vordingborg Havn [...]"

Indenrigs- og Sundhedsministeriet skal på den baggrund oplyse, at ministeriet på det nuværende grundlag ikke kan behandle kommunens anmodning om dispensation fra lånebekendtgørelsens kassekreditregel, jf. § 9, stk. 2

Derudover har Vordingborg Havn ikke være tilstrækkeligt adskilt i forhold til administration, hvilket har givet Vordingborg Havn en ulovlig økonomi substitution se vedhæftede fra trafikstyrelsen. (**Lovbrud nr. 2.**)

Havneloven er ellers ret specifik på det område!

De fremlagte fremtidsbudgetter for Vordingborg Havn bygger på netop denne finansieringsform, hvorfor disse budgetter bygger på ulovlig praksis. **Vordingborg Havn og kommunen har fået til udgangen af 2023 til at bringe administrationsproblemstillingen på plads (eget IT, eget personale mm.) samt nulstille kassekreditte.**

Budgetter (til bl.a. fremtidige investeringer og udvidelser), mangler således ca. 25 mio. -og mere kritisk havnen mangler ca. 10 mio indenfor de næste 6 mdr. Samlet ca 35mio kroner.

(Størrelsen på den nuværende kassekredit jf. regnskab og hvad vi ved om nye lån som blev fremlagt på sidste kommunalbestyrelsesmøde.)

I BDO's rapport som blev udarbejdet i august 2022 konkluderer BDO bl.a.

Baseret på vores gennemgang af de modtagne materialer er det vores umiddelbare anbefaling, at der skabes klarhed over i hvilket omfang der kan opnås en flerårig dispensation fra kassekreditreglen. I det omfang der ikke opnås en flerårig dispensation fra kassekreditreglen vil det være vores umiddelbare anbefaling at mulighederne for "kommunal refinansiering" afdækkes. Herunder anvendelse af muligheden for kommunal deponering eller tilladelse fra Transportministeren til kapitalindskud fra kommunen til havnen, jf. havneloven.

Ovenstående bør efter vores opfattelse afdækkes førend der tages skridt i retning af en eventuel omdannelse m.v. På dette tidspunkt kan der, efter vores opfattelse, foretages en vurdering af de aktuelle finansielle omkostninger som følge af en omdannelse og refinansiering af havnen

Da det ikke bare blev et klart nej til dispensationsansøgningen, men et påbud om ulovlig substitution og en frist til at bringe dette i orden med udgangen af året, står man tilbage med "kommunal refinansiering" eller indskud fra Kommunen. Dette synes særdeles vanskeligt (nærmest uansvarligt) i den økonomiske situation Vordingborg Kommune befinder sig i.

Derudover kan man hjemtage havnen til kommunal havn hvilket vil betyde at aktiviteter som krandrift mm. ikke må udføres af havnen og større indtægtsgrundlag vil dermed forsvinde jf. BDO rapport og havneloven.

En hjemtagelse til kommunal havn betyder at kommunen hjemtager en gæld i størrelsesordenen 220.mio.

Vi har endnu ikke bearbejdet hvad det vil gøre ved kommunen økonomi i forhold til risikoen for at komme under administration.

Med andre ord er Vordingborg Havn, jf. ovenstående nøgletal og begrænsede finansieringsmuligheder, i en meget vanskelig situation.

En situation som også kan og vil påvirke kommunes økonomi.

Potentielt Lovbrud nr. 3?

Ydermere, forskriver Havneloven at:

" Havnen kan stille kraner, pakhuse og lign. til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl." .

Dette forudsat at

" at der efter annoncering ikke kan identificeres private aktører, der på egen hånd vil udøve aktiviteten på markedsvilkår i den pågældende havn"

og

*”Udøver havnen efter annoncering selv aktiviteten,
skal annonceringen gentages hvert femte år.”*

Vi har netop bedt om indsigt i hvor og hvornår denne annoncering har været gennemført, og igen vil finde sted. Vi har ikke selv været i stand til at finde disse annonceringer.

Da et scenarie hvor private aktører jf. lovgivningen overtager aktiviteter på Vordingborg Havn ikke er medtaget i budgetter ligger her en ikke uvæsentlig risiko i havnens evne til at betale de nuværende og evt. fremtidige store lån retur – op mod den kvart mia.

Sammenfatning

Kommunalbestyrelsen er Jf. havneloven styrende myndighed for en selvstyrehavn og skal have et retvisende billede af situationen i selvstyrehavnen.

Men med..

- økonomiske nøgletal som ses ovenstående
- ulovlig substitution over mellemregningen
- kortsigtet mangel på 10 mio i havnen
- manglende finansieringsmuligheder for fremtidige projekter via mellemregningen
- usikkerhed i forhold til private aktører overtagelse af aktiviteter
- Indskud eller hjemtagelse til kommunal havn
- de økonomiske konsekvenser når brobyggeriet, som lige nu er en stor indtægtskilde, stopper
- økonomiske konsekvenserne af at leverancer til femernprojektet nu sejles direkte til Femern.

..står Kommunalbestyrelsen overfor et vigtigt valg i forhold til fremtidig investering – også set i lyset af kommunens økonomiske situation.

Er dette det rigtige tidspunkt at gældsætte Vordingborg Havn endnu dybere baseret på højrisikable og usikre budgetter? Budgetter baseret på to PTX Startup-virksomheder uden nogen egenkapital? Disse PTX Startups har, Jf. BDO's rapport og offentlige regnskaber, ingen økonomisk ballast, da al økonomi er baseret på udefra kommende investering – op mod 10 mia. Altså må disse Startups i sig selv betegnes som høj-risiko investeringer for investeringsmarkedet.

Yderligere investeringer i Vordingborg Havn er således svær at se som andet end højrisiko investeringer med Kommunens penge. Penge som der i forvejen er mangel på. Man kan kigge til Hanstholm Havn og Thisted kommune for at få et indblik i konsekvenserne hvis store havneeventyr ikke lykkedes.

Resultatet er, at det går udover busruter, de ældre, skoler og fritidsliv – generelt de svage i kommunen. Dette er der skrevet flere artikler om.

Gevinst kontra risiko er svær at se, hvis gevinsten kun er i omegnen af måske max 30-60 arbejdspladser hvoraf måske en mindre %-del bosætter sig i kommunen. Fra Vordingborg Havn til Falster er der heller ikke langt – og et prismæssigt mere attraktivt boligmarked. Bosættelse er jo hovedindtægtskilden for Vordingborg Kommune.

Mindre skatteindtægter - mod høj-risiko i den 3-cifrede mill-klasse.

Når Kommunens økonomi skal gennemgås af BDO eller KL mener vi det er oplagt også at inddrage Vordingborg Havn i den analyse. Med risiko for hjemtagelse af ca. en kvart mia. spiller Vordingborg Havn og dennes tidligere og evt. fremtidige investeringer en væsentlig rolle i hele Vordingborg Kommunes økonomi. Det vil derfor være grænsende til uansvarligt ikke at inddrage Havnens økonomiske situation, risici og muligheder, i dette arbejde. På baggrund af denne uvildige analyse kan man således træffe beslutninger om yderligere investeringer mm. Rettidig omhu – så investering laves på et korrekt og oplyst grundlag udarbejdet af uvildige professionelle økonomer.

Vi stiller gerne op til en yderligere snak.