



# Evaluering af modernisering af lodsområdet

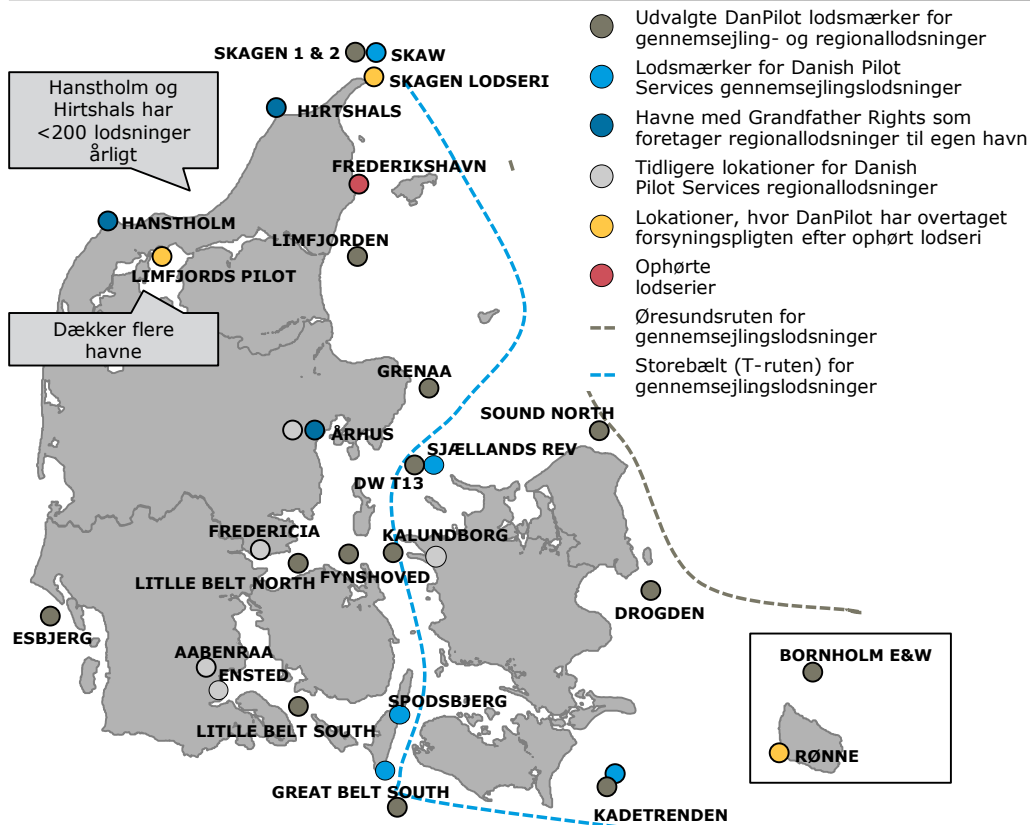
18.09.2018

## 1. Introduktion og opsummering af konklusioner

2. Udvikling af lodsanvendelsen
3. Udvikling i markedsandele
4. DanPilots økonomi
5. Prisudvikling
6. Bilag

# Lodsmarkedet betjenes af DanPilot i hele landet med enkelte andre mindre aktører, som primært dækker regionalloidsninger til egen havn

## Overblik over det danske lodsmarked, 2018



## Kommentarer

- Denne rapport beskæftiger sig overordnet med to lodstyper:
  - Regionalloidsninger: Lodsninger ind/ud af havn
  - Gennemsejlingsloidsninger: Lodsninger på gennemsejlingsruten, Rute T (Øresund er ikke inkluderet)
- DanPilot er markedsledende ved begge typer af loidsninger
- Gennemsejlingsruten igennem Storebælt, T-ruten (eller route Tango) strækker sig fra Skagen til Gedser (også mulighed for påsætning af lods ved Bornholm, som ikke berøres i denne analyse). Ruten fra Skagen til Gedser kan deles i tre delstrækninger:
  - Skagen til Grenaa (SKA - GRE)
  - Grenaa til Spodsbjerg (GRE - SPO)
  - Spodsbjerg til Gedser (SPO - GED)
- Sjællands Rev/DW T13 har i stigende grad afløst lodspunktet Grenaa
- IMO anbefaler, at der benyttes lods på hele T-ruten (alle tre delstrækninger)
- DanPilot har forsyningspligt i dansk søterritorium og den danske EEZ\* samt andre kyststaters EEZ i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen
- Lodsmarkedet er karakteriseret ved, at den dominerende aktør, DanPilot, har forsyningspligt. Forsyningspligten betyder, at DanPilot skal varetage de lodsopgaver (gennemsejlings- og regionalloidsninger), som private lodserier ikke kan eller vil udføre. Derfor skal DanPilot til alle tider have et beredskab, som kan varetage alle lodsopgaver i landet, herunder også de underskudsgivende lodsopgaver på regionalloidsningsmarkedet

# Der findes en række lodstjenester – fokus i denne rapport er gennemsejlings- og regionalloidsninger

## Produkter

## Definition

### Gennemsejlingsloidsninger



- Lodsning af skibe, der passerer igennem dansk søterritorium uden at lægge til i dansk havn. Foretages typisk gennem Storebælt og Øresund

### Regionalloidsninger



- Lodsning af en sejlads eller en del heraf, som påbegyndes eller afsluttes i dansk havn, uanset om der under sejladsen skiftes lods, og uanset om der sejles igennem de danske stræder

### Ship-to-Ship (STS) operationer



- Består i at overføre flydende last fra ét skib til et andet skib. En STS-loidsning består i enten at lægge de skibe, der skal foretage STS, langs, eller at lade dem gå fra efter endt STS

### Bunkering



- Ved bunkering forstås overførsel af brændstof til et skib, som udelukkende er bestemt for drift af det modtagende skib

### Bugsering



- Lodsning af bugseret skib eller af bugserende skib, hvis det bugserede skib ikke er bemannet eller ikke kan fremdrives ved egen maskinkraft

### Flotbringning



- Betegner den situation, hvor et skib efter at være gået på grund, eller på grund af andre tekniske eller manøvredygtighedsmæssige grunde rekvirerer lods, indtil det opståede problem er løst

## Kommentarer

- Fokus for følgende analyse er gennemsejlings- og regionalloidsninger
- Bugsering fremgår af DanPilots data som en regionalloidsning. DanPilot registrerer dem som en almindelig havneloidsning uden mulighed for at bryde dette yderligere ned
- Generelt står DanPilot for størstedelen af både regional-, gennemsejlings- og andre typer loidsninger. Konkurrencen på markedet er meget begrænset

# Opsummering af konklusioner (1/2)

## Generelt

- Analysen fokuserer på markedet for regional- og gennemsejlingslodsninger i perioden 2014-2017, dog inddrages data for 2018 enkelte steder, hvor der er sket betydelige ændringer, og hvor data er tilgængeligt
- Hvis ikke andet er nævnt, inkluderer gennemsejlingslodsninger og gennemsejlinger udelukkende IMO anbefalede skibe (+11 dybgang) på T-ruten. Altså medtages gennemsejlingen på Øresund som udgangspunkt ikke
- Antal af lodsnings er steget gennemsejlingslodsninger og faldet for regionalloidsninger

## Udvikling i lods-anvendelsen

- Gennemsejlingsvolumen er generelt steget i T-ruten, og således er antallet af **gennemsejlingslodsninger også steget**. Dog er compliance andelen på hele T-ruten faldende. Anvendelsen af lods på den IMO anbefalede T-rute er faldet fra 87,7% til 79,9% i perioden; flere tager dog lods på igennem Storebælt (Spodsbjerg – Grenaa), hvor andelen af lodsnings på delstrækningen er steget fra 95,8% til 97,1%
- Med den nedadgående compliance stiger potentialet for lodsede sømil. Generelt ses et potentiale på 12% flere lodsede sømil på gennemsejlinger
- Top 20 havne står for 80% af alle **regionalloidsninger** i 2017. Således står de resterende 45 havne for kun 20% af alle regional lodsnings, med gennemsnitligt 61 lodsnings i 2017. De 20 mindste havne havde i gennemsnit kun 10 lodsnings i 2017 og stod for kun 1,7% af lodsnings

## Udvikling i markeds-andele

- Markedet har set ophør af lodsforretninger og konsolidering siden konkurrenceudsættelse på lodsmarkedet for regionalloidsninger. Fra 2013 er 1 lodseri lukket, og 3 er blevet opkøbt af eller indgået samarbejde med DanPilot
- DanPilots markedsandel på **gennemsejlingslodsninger** er gået fra 100% i 2014 til 86% i 2017, hvilket skyldes Danish Pilot Services indtræden på markedet og den gradvise konkurrenceudsættelse. Markedet for gennemsejlingslodsninger er profitabelt med et overskud på 41 mio. DKK for Danpilot i 2017

## Opsummering af konklusioner (2/2)

### Udvikling i markedsandele

- Med konsolideringer i markedet på regionalloidsninger er DanPilots markedsandel gået fra 71% i 2014 til 81% i 2017 og ca. 90% i 2018. Efter DanPilots opkøb af Danish Pilot Services regionalloidsningsforretning i 2018 (8% markedsandel i 2017) er Århus havn eneste signifikante konkurrent til DanPilot. Århus havn havde i 2017 en markedsandel på 10%. De resterende havnelodserier har meget små markedsandele. Reelt er der dog ingen konkurrence på regionalloidsmarkedet, da havnelodserierne kun orienterer sig mod loidsninger i egen havn. Regionalloidsningsmarkedet er underskudsgivende marked for Danpilot med 26 DKK mio. i 2017 reduceret fra 41 DKK mio. i 2014

### DanPilots økonomi

- DanPilot har haft et positivt driftsresultat i perioden 2014-2017, men omsætningen er faldende grundet den fortsatte konkurrenceudsættelse på gennemsejlingsloidsninger
- DanPilot har i perioden reduceret underskuddet på regionalloidsninger. Imens er overskuddet for gennemsejlingsloidsninger faldet

### Prisudvikling

- Både prisen for regional- og gennemsejlingsloidsninger består af 4 elementer (for DanPilot og Danish Pilot Service): Grundbeløb, tillægsbeløb baseret på skibets størrelse, et beløb per lodset sømil og rejseomkostninger, som udregnes som en procent del af prisen for de andre elementer
- For DanPilot er prisen for **gennemsejlingsloidsninger** er faldet for loidsning på hele T-ruten med 7% når der medtages de rabatter, som DanPilot giver på gennemsejlinger på den fulde rute. Der gives ikke rabat på delstrækninger
- Prisen for **regionalloidsninger** er gennemsnitligt steget med 6% per år i perioden (baseret på DanPilot). Stigningen inkluderer både grundbeløb, tillægsbeløb og prisen per lodset sømil og svarer til en 18% stigning i alt over perioden. Yderligere er nogle lodsmærker flyttet i perioden 2017-2018 for at effektivisere, hvilket har betydet højere priser på nogle regionalloidsninger i form af ekstra sømil
- Stigningen i priser sammen med flyttede lodsmærker i 2018 betyder, at nogle havne oplever prisstigninger for regionalloidsninger til deres havn på op til ~30-40%. Dog er grundbeløbet også hævet fra 2017-2018, og stigningen skyldes således ikke udelukkende den øgede distance

# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner

## 2. Udvikling af lodsanvendelsen

2.1 Udvikling i gennemsejlingslodsninger

2.2 Udvikling i regionallodsninger

3. Udvikling i markedsandele

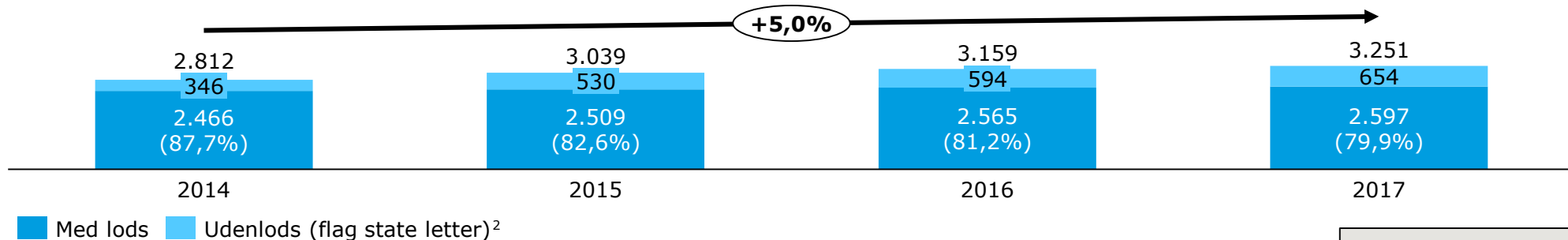
4. DanPilots økonomi

5. Prisudvikling

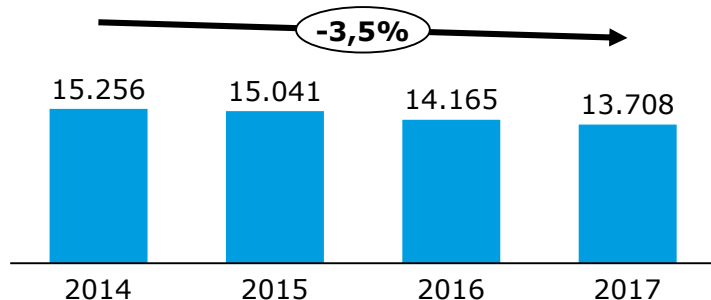
6. Bilag

# Antallet er lodsninger er steget, men der er faldende IMO compliance på T-ruten

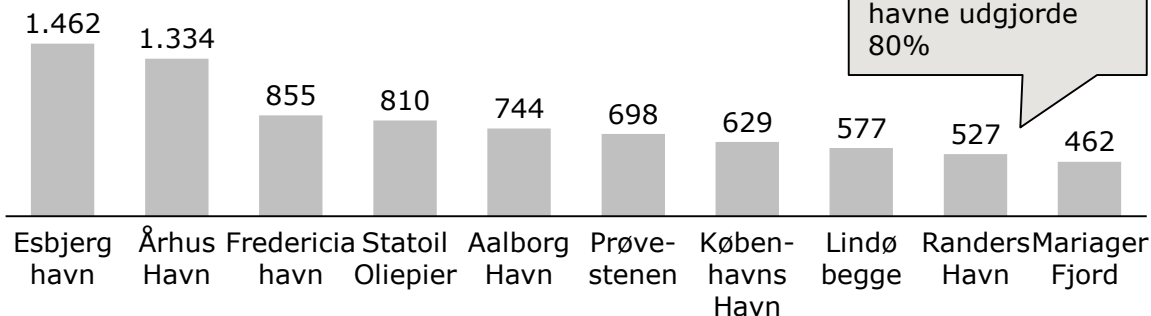
## Antal gennemsejlinger for IMO skibe på hele T-ruten<sup>1</sup>



## Total antal regionalloidsninger



## Top 10 havne, antal regionalloidsninger per havn, 2017





# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner

## **2. Udvikling af lodsanvendelsen**

### **2.1 Udvikling i gennemsejlingslodsninger**

2.2 Udvikling i regionallodsninger

3. Udvikling i markedsandele

4. DanPilots økonomi

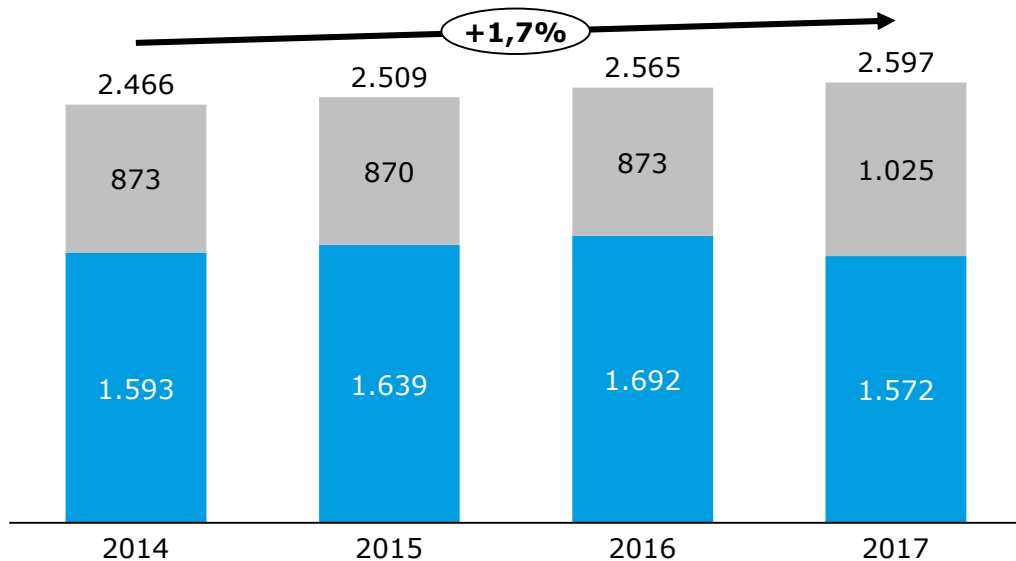
5. Prisudvikling

6. Bilag

# Anvendelsen af lods på IMO anbefalede gennemsejlingslodsninger er faldet fra 87,7% til 79,9% i perioden...

## IMO indbefattede skibe og overholdelse af IMO anbefalinger

87,7%	82,6%	81,2%	79,9%
74,2%	68,7%	65,7%	66,0%
97,4%	92,4%	92,4%	92,6%



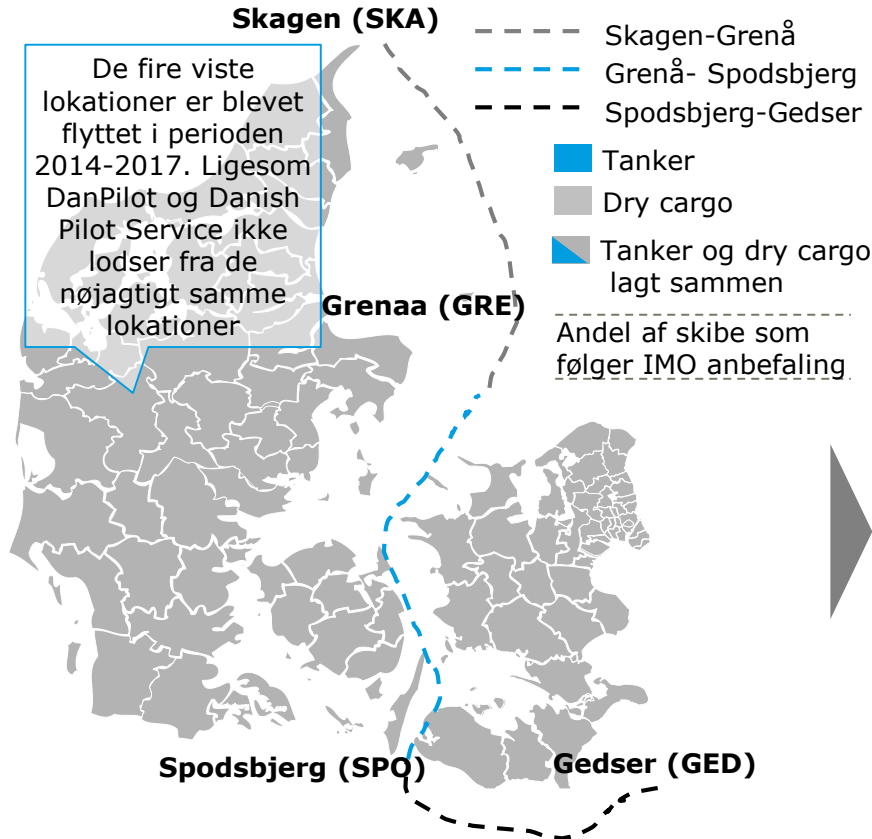
■ Tanker og dry cargo lagt sammen ■ Tanker ■ Dry cargo

## Kommentarer

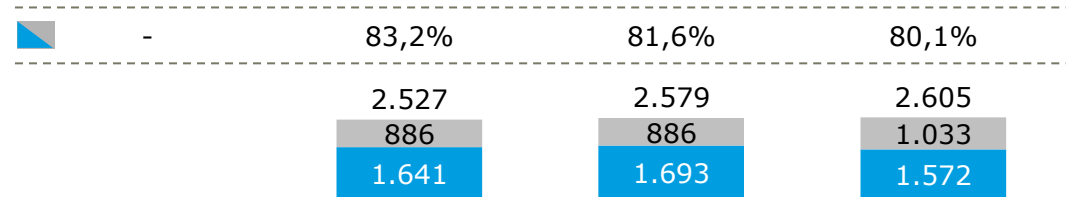
- Der ses et fald i compliance over hele T-ruten. Dog ses der en stigning i brug af lods på delstrækningen SPO – GRE. Dette tyder på et ændret mønster i, hvordan rederier benytter sig af lodsservices, nemlig at der vælges kortere distancer, hvor der benyttes lods
- Der ses en stigning i gennemsejlingsvolumen, altså antal af passager, svarende til en gennemsnitlig årlig stigning på 1,7%
- Ovenstående hænger også sammen med nyt tilbud om lodsmærke ved Sjællands Rev fra begge aktører, som medfører en kortere lodset distance i forhold til lodsmærket ved Grenaa
- Selvom der er tilfredshed med valgmuligheder, services og nye lodsmærker er det primære konkurrenceparameter prisen mellem de to gennemsejlingslodserier
- Nogle rederier ser ikke en værdi i at have lods med fra Sjællands Rev til Skagen. TORM har f.eks. flyttet ankerplads fra Skagen til Göteborg, da der ikke er lodspligt på denne strækning
- Ifølge rederierne er kvaliteten af lodserne er helt i top hos begge lodserier

# ...imens anvendelsen af lods på strækningen Grenaa – Spodsbjerg er steget fra 95,8 til 97,1%

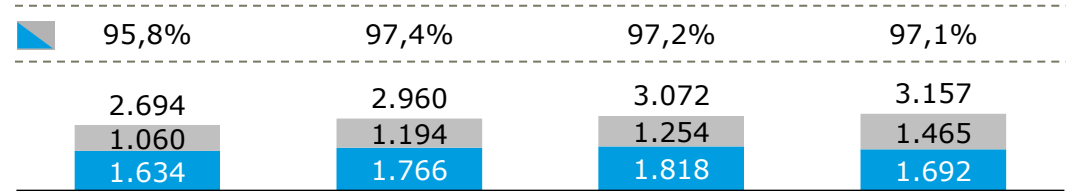
## IMO indbefattede skibe fordelt på delstrækninger på Rute T



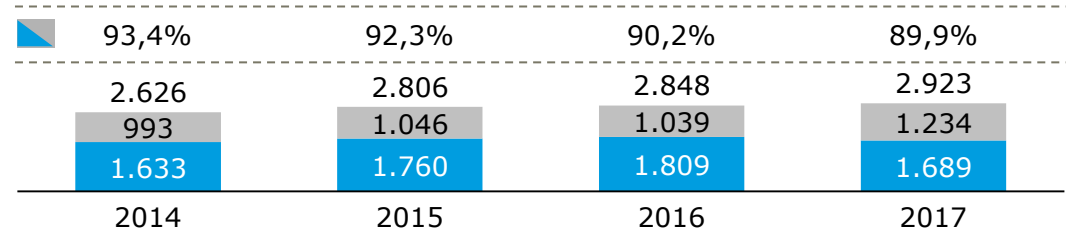
### SKA – GRE



### GRE – SPO

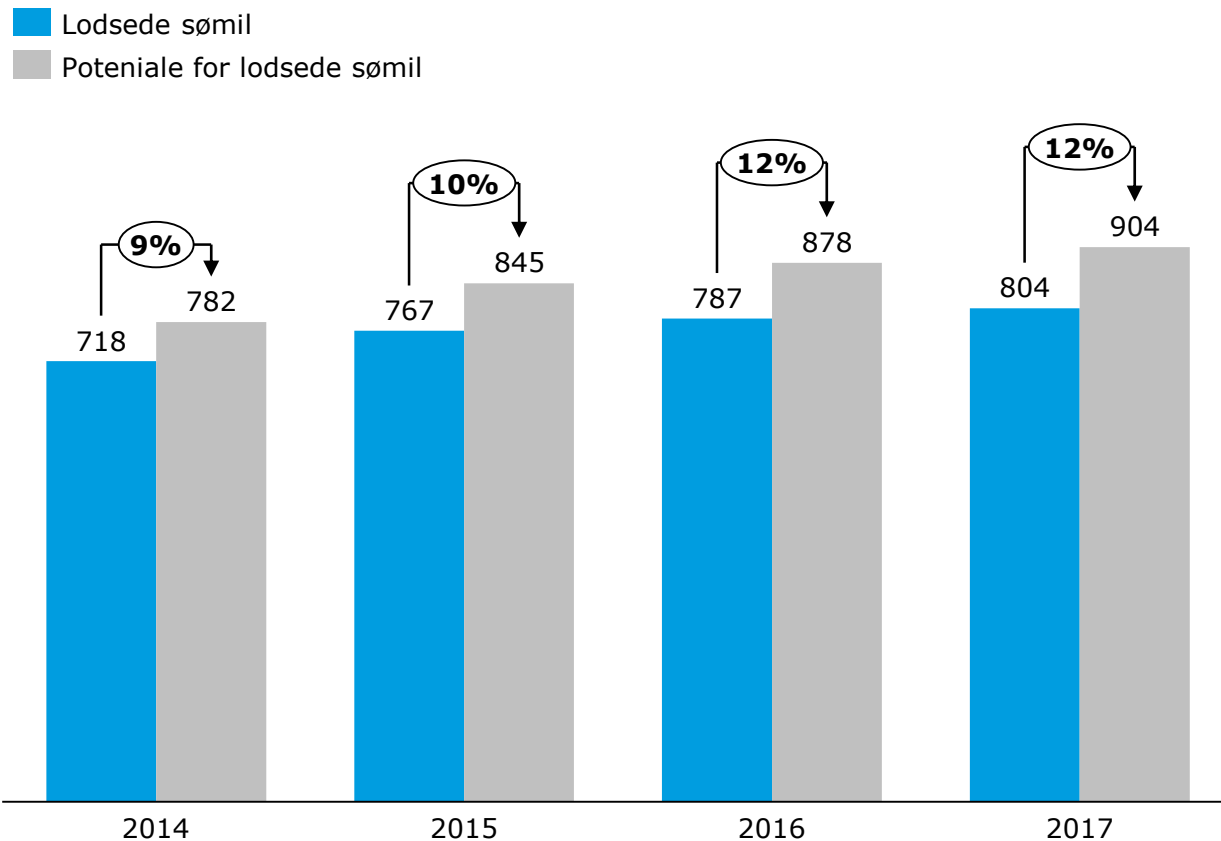


### SPO – GED



# Der er et potentiale på 12% yderligere lodsede sømil i 2017, hvis alle IMO indbefattede passager tog lods på hele T-ruten

## Lodsede og potentiale for lodsede sømil for IMO indbefattede passager, '000



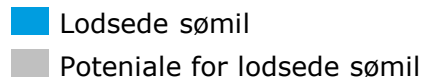
## Kommentarer

- Den lodsede mængde sømil er steget fra 718.000 til 804.000 sømil fra 2014-2017. Dette svarer til en gennemsnitlig stigning på 3% per år
- Den samlede mængde lodsede sømil er steget i perioden fordi volumen af passager er steget
- I fremtiden vil der være plads til fortsat vækst i den lodsede mængde sømil, hvis den nedadgående compliance kan vendes
- DanPilot har set, at der er sket et fald i gennemsnitlig antal sømil per lodsning

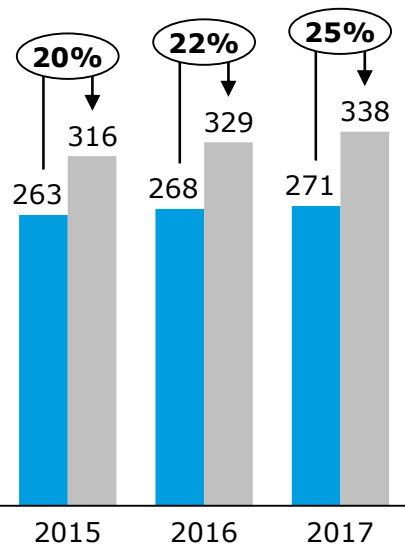
- Lodsede sømil er det antal sømil på T-ruten, hvor skibe tog lods ombord
- Potentialet angiver lodsmængden, hvis alle skibe indbefattet af IMOs anbefalinger tog lods ombord hele vejen fra Gedser til Skagen

# Det største potentiale for lodsede sømil er på delstrækningen fra Skagen til Grenaa, imens det laveste potentiale er på delstrækningen Grenaa til Spodsbjerg

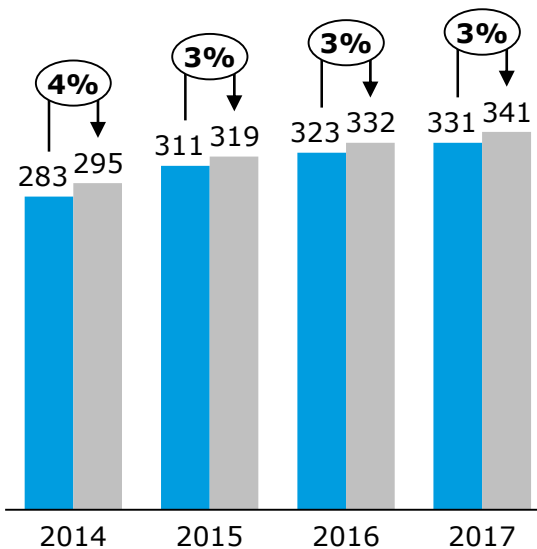
## Lodsede sømil per strækning, '000



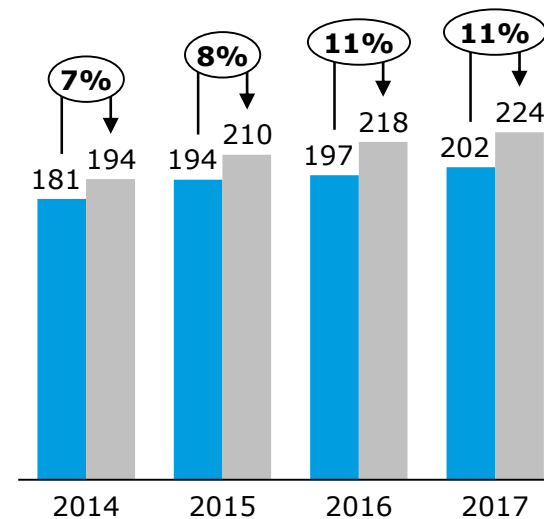
### SKA - GRE



### GRE - SPO



### SPO - GED



# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner

## **2. Udvikling af lodsanvendelsen**

2.1 Udvikling i gennemsejlingslodsninger

### **2.2 Udvikling i regionallodsninger**

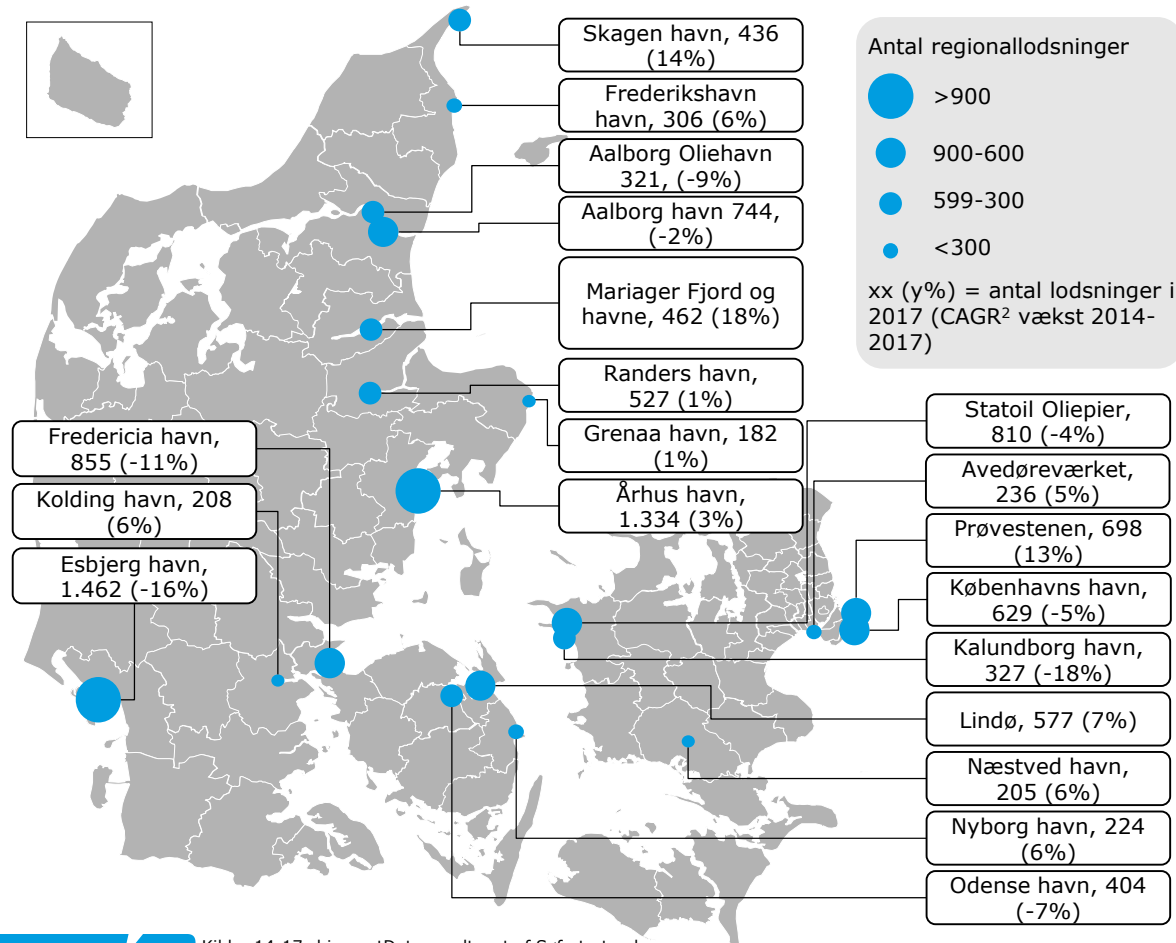
3. Udvikling i markedsandele

4. DanPilots økonomi

5. Prisudvikling

6. Bilag

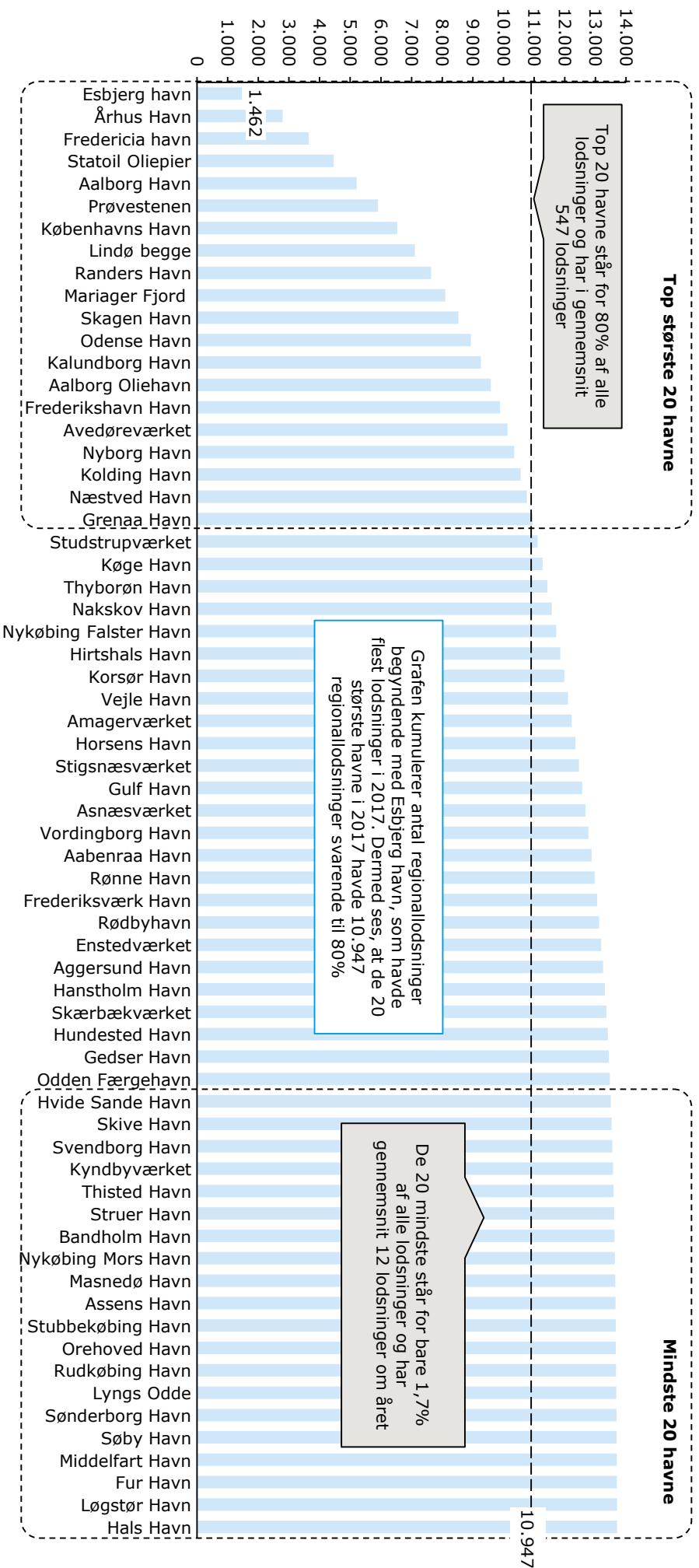
# Udviklingen i regionalloidsninger på de 20 største havne<sup>1</sup> 2014-2017 svarer samlet set til et gennemsnitligt årligt fald på 3,1%



## Kommentarer

- Kortet illustrerer top 20 havne målt på regionalloidsninger. Den mindste havn i top 20 er Grenaa havn, som i 2017 så 182 regionalloidsninger. Derved kommer ingen af de resterende 45 havne over denne værdi
- Top 20 havne står for 80% af regionalloidsninger i 2017. Således står de resterende 45 havne for kun 20% af alle regional loidsninger med gennemsnitligt 61 regionalloidsninger i 2017 (top 10 havne står for 59% af alle regionalloidsninger). De 20 mindste havne har meget få loidsninger – i gennemsnit 12 loidsninger
- Esbjerg havn med flest loidsninger står for hele 11% af alle regionale loidsninger i 2017
- Kalundborg havn har set det største fald i loidsninger for top 20 havne i perioden med et gennemsnitligt årligt fald på 18%
- Mariager Fjord har set den største stigning i perioden med en gennemsnitlig årlig stigning på 18%
- Fuldt overblik over havne og væksten i regionalloidsninger kan findes i appendiks

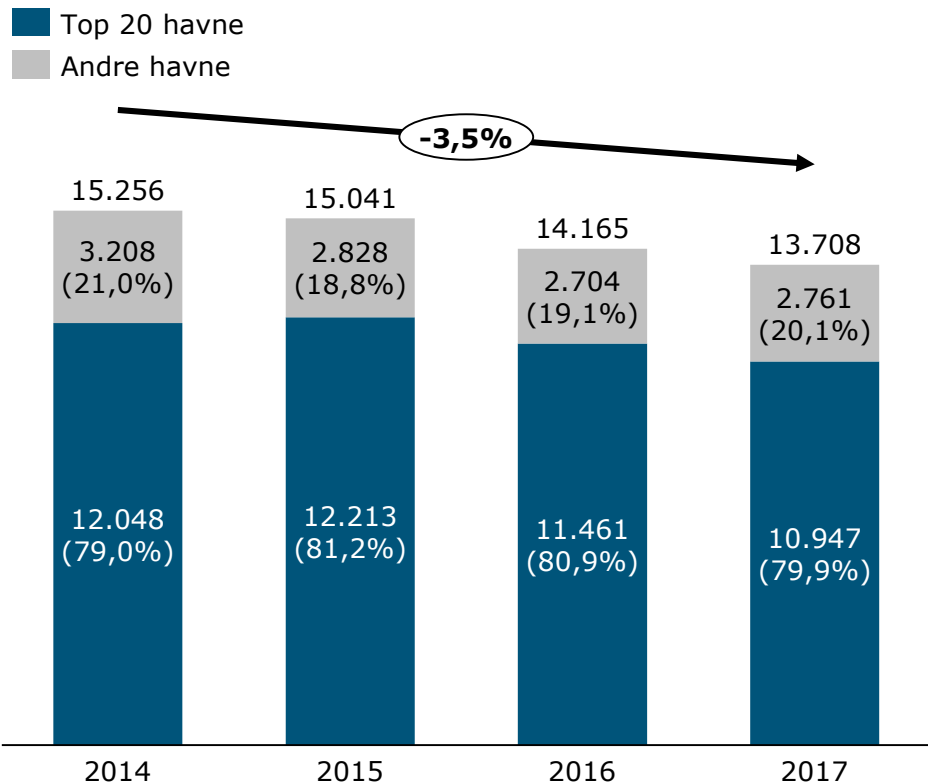
# Top 20 største havne havde i 2017 i gennemsnit 547 lodsninger, mens de 20 mindste i gennemsnit havde bare 12 lodsninger





# Regionallodsninger er for top 20 havne gnst. faldet 3,1% per år. Andre havne har haft større fald, hvilket tyder på konsolidering omkring de store havne

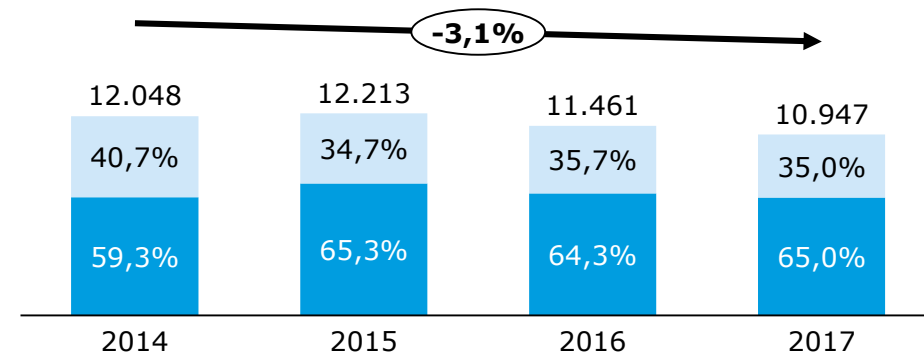
## Alle regionallodsninger, 2014-2017



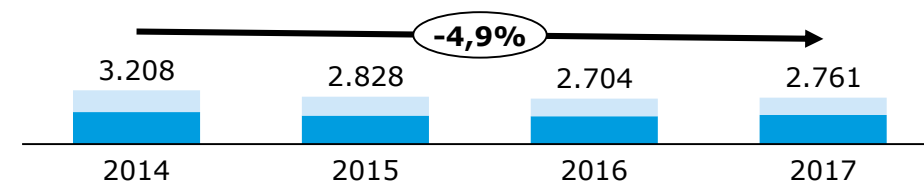
## Lodsninger med og uden lodspligt, 2014-2017

Med lodspligt (dark blue) Uden Lodspligt (light blue)

### Top 20 havne



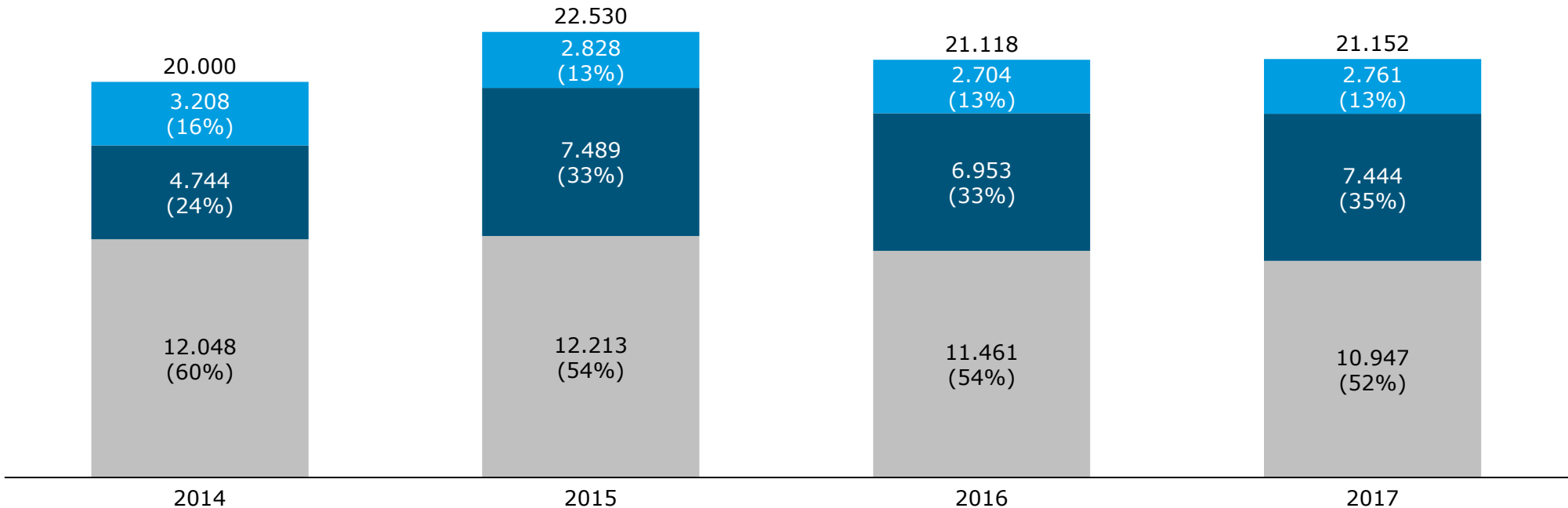
### Andre havne



# PEC\* andel af de samlede antal lodsninger på havne er steget fra 24% til 35% i perioden 2014-2017

## PEC andel af den samlede lodsmængde på havne, 2014-2017

- PEC, havne
- Top 20 havne
- Andre havne



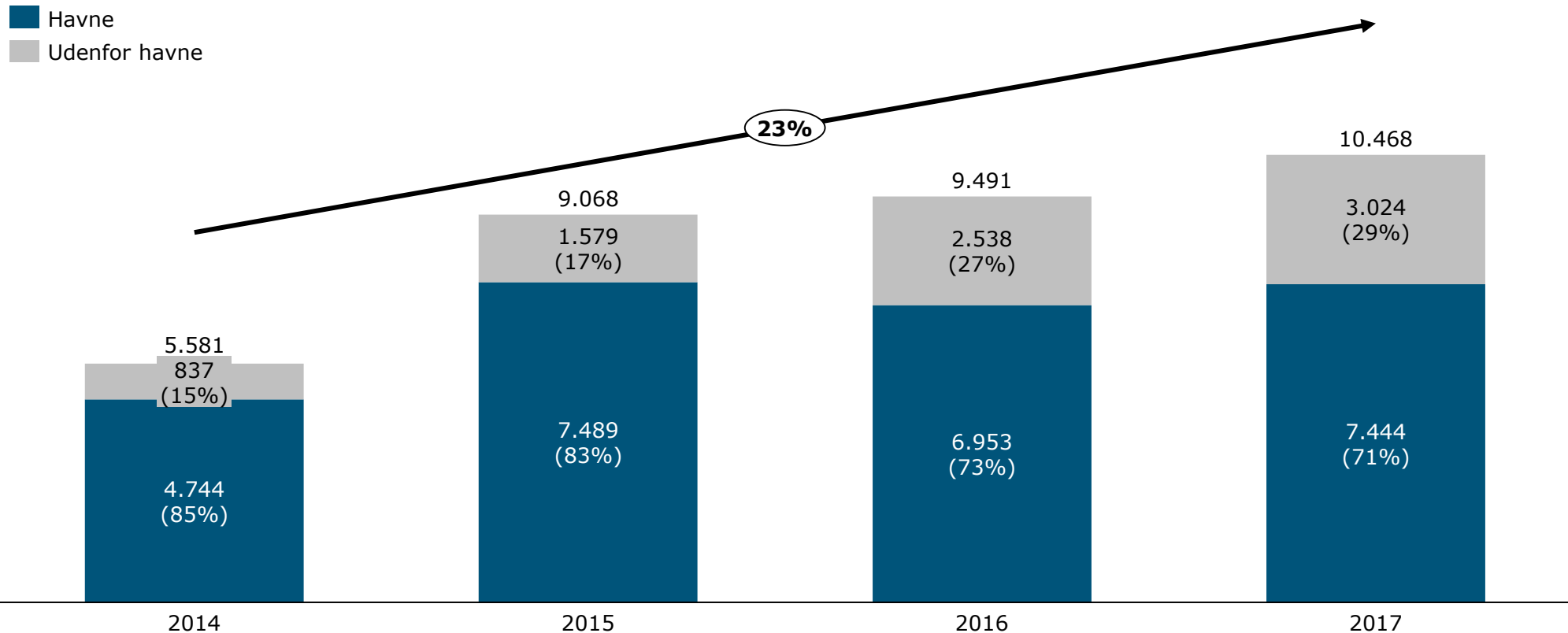
# Udviklingen for top 20 havne i 2017 viser visse forandringer i regionalloedsninger for de enkelte havne i perioden 2014-2017

Havn	2014	2015	2016	2017	CAGR
Esbjerg Havn	2.435	2.087	1.773	1.462	-16%
Århus Havn	1.223	1.286	1.502	1.334	3%
Frederica Havn	1.210	1.080	992	855	-11%
Statoil Oliepier	914	973	858	810	-4%
Aalborg Havn	801	832	821	744	-2%
Prøvestenen	480	970	772	698	13%
Københavns Havn	737	635	683	629	-5%
Lindø	476	468	555	577	7%
Randers Havn	510	549	494	527	1%
Mariager Fjord	280	405	400	462	18%
Skagen Havn	293	353	459	436	14%
Odense Havn	510	357	384	404	-7%
Kalundborg Havn	583	473	304	327	-18%
Aalborg Oliehavn	427	529	289	321	-9%
Frederikshavn Havn	255	241	267	306	6%
Avedøreværket	202	226	187	236	5%
Nyborg Havn	188	197	214	224	6%
Kolding Havn	175	175	159	208	6%
Næstved Havn	172	217	198	205	6%
Grenaa Havn	177	160	150	182	1%

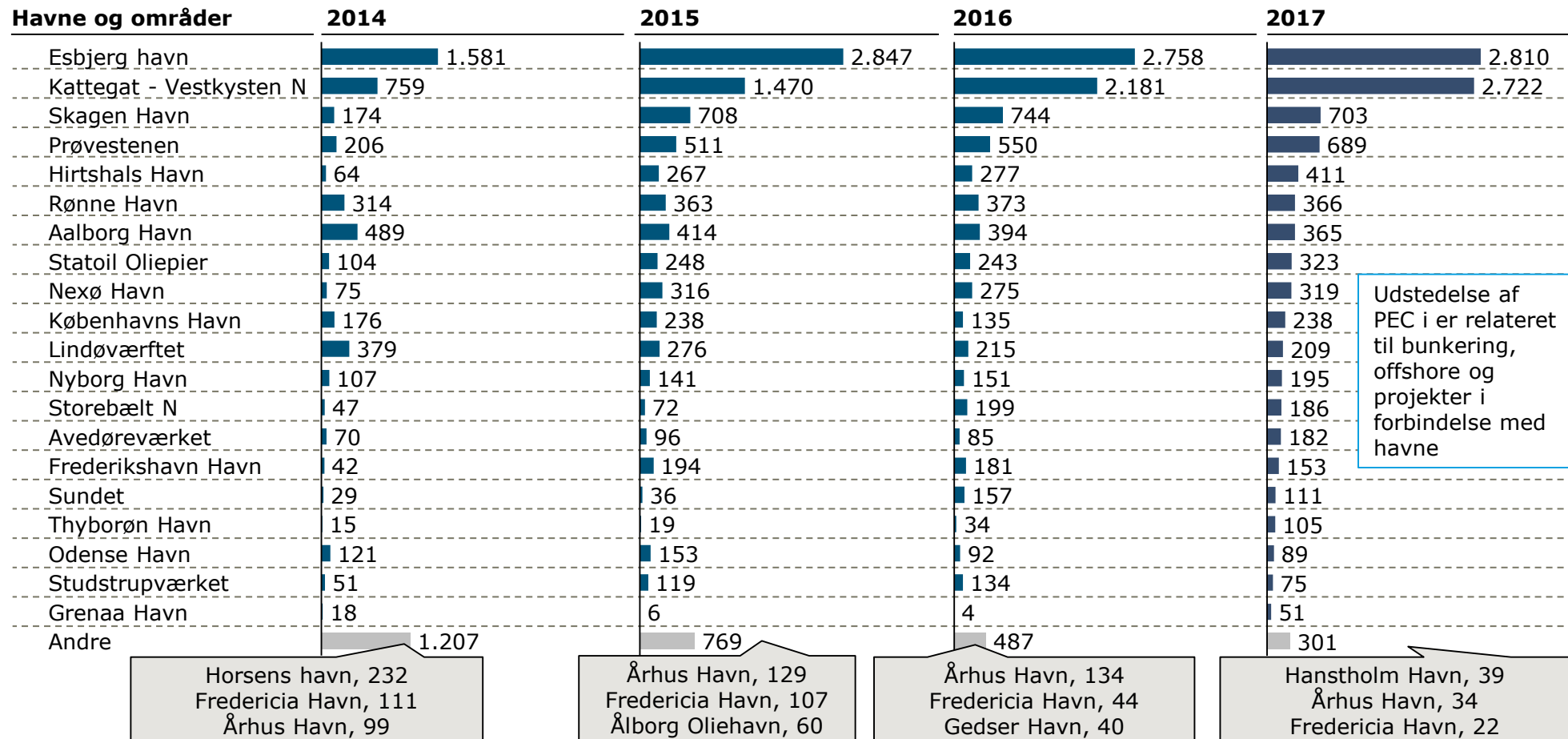
 Lodsninger med lodspligt
  Lodsninger uden pligt

# PEC er gennemsnitligt steget med 23% årligt dette grundet en stor stigning fra 2014-2015

## Total antal PEC, 2014-2017



# Antallet af PEC er koncentreret omkring havne med bunkering, offshore og projektaktiviteter



# Indholdsfortegnelse

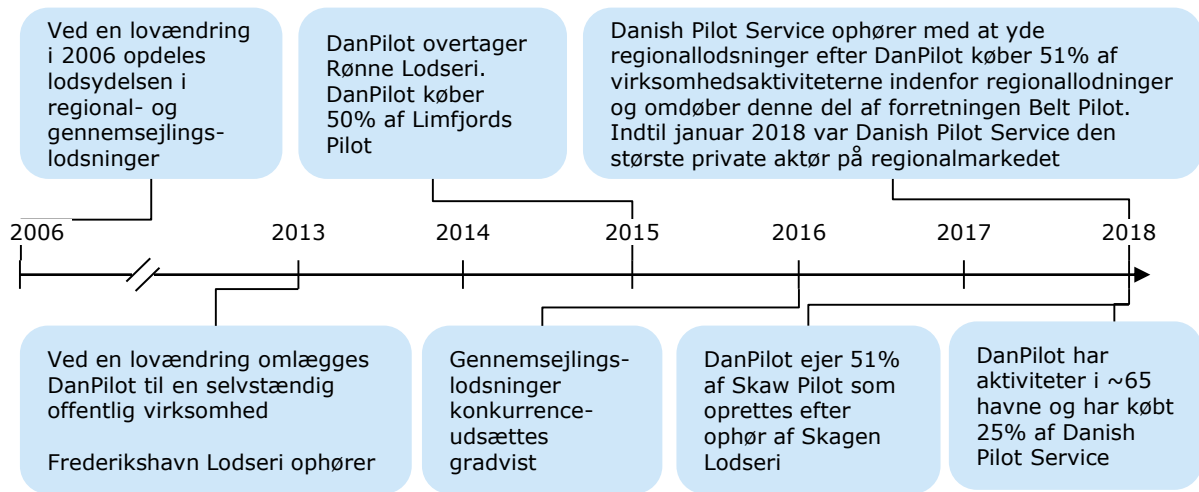
1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen

## **3. Udvikling i markedsandele**

- 3.1 Markedsandele for gennemsejlingslodsninger
- 3.2 Markedsandele for regionalloidsninger
4. DanPilots økonomi
5. Prisudvikling
6. Bilag

# Konsolideringer indenfor regionalloidsninger har begrænset den private konkurrence

## Tidslinje over nøgleaktiviteter på lodsmarkedet, 2006-2018



Frem imod 2020 vil gennemsejlingslodsninger være fuldt konkurrenceudsat. Dette kan potentielt ændre markedsdynamikker og -andele

## Kommentarer

- **De kommunale selvstyrehavne:** I Aarhus, Hanstholm og Hirtshals driver de kommunale selvstyrehavne lokal lodsvirksomhed, mens DanPilot fortsat har forsyningspligten
- **Markedskonsolideringer:**
  - **Danish Pilot Service:** Indtil januar 2018 var Danish Pilot Service den største private aktør på regionalmarkedet med lodsninger til Aabenraa, Aarhus, Ensted, Fredericia og Kalundborg. DanPilot har dog opkøbt Danish Pilot Service aktiver og oprettet selskabet "Belt Pilot", som DanPilot ejer 51% af, mens Danish Pilot Service ejer 49%. Dette har betydet, at Danish Pilot Service ikke længere opererer på regionalloidsningsmarkedet
  - **Limfjord Pilot ApS:** I 2015 opkøbte DanPilot 50% af Limfjord Pilot, som udover at lodse alle havne i Limfjorden samt Thyborøn også lodser Kalundborg-Aalborg, Fredericia-Aalborg, Storebælt-Aalborg, Skagen-Aalborg samt Aarhus Bugt
  - **Skagen Lodseri A/S:** DanPilot har i 2018 indgået et partnerskab med Skagen Lodseri, som forud herfor foretog lokal lodsning i Skagen. Der er dannet et nyt selskab, Skaw Pilot, hvor DanPilot ejer 51%, mens den hidtidige ejer, Saga Shipping, ejer 49%
  - Regionalloidsningsmarkedet er ikke et profitabelt marked. DanPilot oplyser, at konsolideringer hovedsageligt er sket for at reducere deres underskud på regionalloidsninger. Forsyningspligten betyder, at DanPilot vil overtage lodsninger efter ophør af lokale lodserier

## De vigtigste aktører på markedet efter konsolideringer:

- **DanPilot:** DanPilot er den dominerende aktør for både gennemsejlings- og regionalloidsninger.
- **Danish Pilot Service:** For gennemsejlingslodsninger er Danish Pilot Service den eneste aktør ud over DanPilot på markedet. Danish Pilot Service har dog en begrænset markedsandel og betjener kun T-ruten

# DanPilot er eneste aktør som tilbyder alle lodsningstyper i 2017

Inkl. DanPilot ejede selskaber:  
Limfjords Pilot, Belt Pilot (2018)  
og Skaw Pilot

Produkter	Lodserier				
	DanPilot	Danish Pilot S	Hanstholm	Hirtshals	Aarhus
Gennemsejlingslodsninger	✓ (86%)	✓ (14%)	✗	✗	✗
Regional-lodsninger	✓ (80,7%)	✓ (7,9%)	✓ (0,4%)	✓ (1,0%)	✓ (9,4%)
Ship-to-Ship (STS) operationer	✓ (100%)	✗	✗	✗	✗
Bunkering	✓	✓	✓	✓	✓
Bugsering	✓	✓	✓	✓	✓
Flot-bringning	✓	✓	✓	✓	✓

## Kommentarer

- DanPilot skal varetage alle typer af lodsninger pga. forsyningspligten
- Aktører udover DanPilot og Danish Pilot Service har ikke signifikante markedsandele. 86% af alle regionallodsninger gennemførtes af DanPilot (eller af DanPilot ejede selskaber) i 2017
- Efter opkøb af Danish Pilot Service regionallodsforretning i 2018 er DanPilot eneste aktør udover havnene, da Limfjord Pilot og Skaw Pilot netop ejes af DanPilot
- Det er kun havne med Grandfather Rights, der kan udbyde regionallodsninger

**Grandfather Rights:** Nogle havne har ret til at fortsætte de aktiviteter, som de kunne udføre inden havnelovens ikrafttræden i januar 2000 – de såkaldte "Grandfather Rights". Herunder skibsrelaterede hjælpetjenester, som forstås som bugsering, trosseføring og lodsvirksomhed. Grundet nuværende revision af havneloven kan denne dynamik muligvis ændres i fremtiden

(%) = markedsandel baseret på antal lodsninger i 2017



# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
- 3. Udvikling i markedsandele**

## **3.1 Markedsandele for gennemsejlingslodsninger**

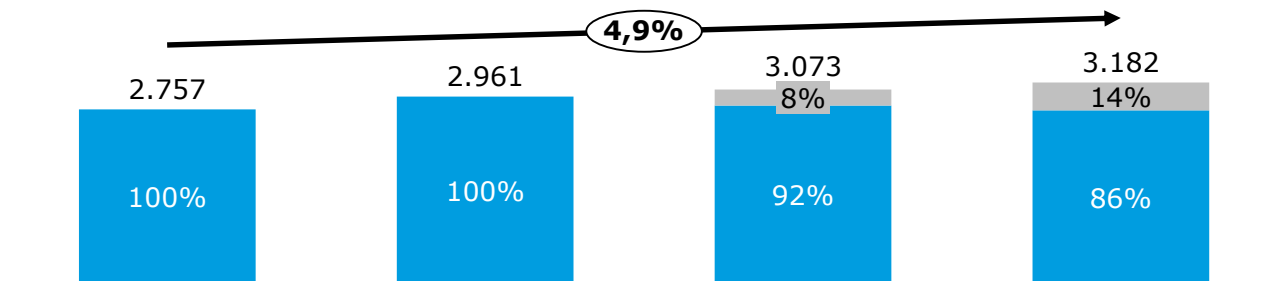
- 3.2 Markedsandele for regionalloidsninger
4. DanPilots økonomi
5. Prisudvikling
6. Bilag

# Grundet den kun delvise konkurrenceudsættelse har DanPilot den største markedsandel for gennemsejlingslodsninger

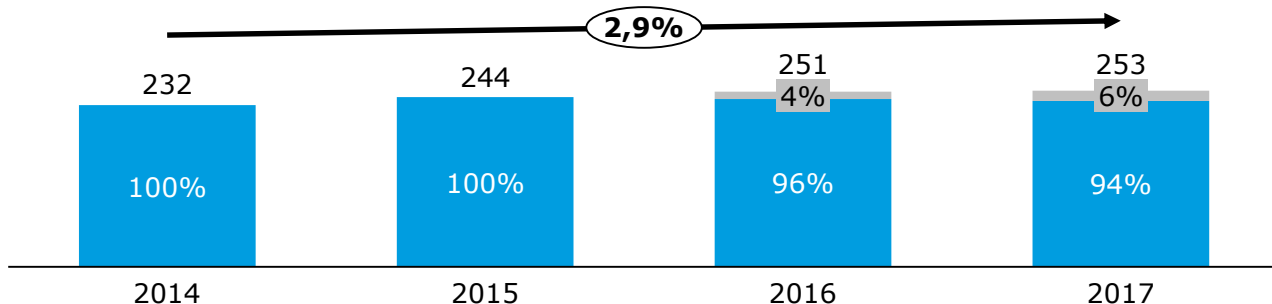
## Markedsstørrelse og -andele for IMO indbefattede gennemsejlingslodsninger\*

■ DP ■ DPS

### Antal gennemsejlingslodsninger



### Omsætning på IMO indbefattede gennemsejlingslodsninger , DKK mio



## Kommentarer

- Danish Pilot Service entered the pilotage market in 2016. Until then it was DanPilot's only actor on the market
- DanPilot dominates the market with 86% market share in 2017
- Competition has improved service level and prices for pilotage services. Shipping companies emphasize lower prices and new brand names as positive effects of competition
- The forward-looking (2018-2020) will see a further gradual competition in pilotage services with full competition by 2020

# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
- 3. Udvikling i markedsandele**

3.1 Markedsandele for gennemsejlingslodsninger

**3.2 Markedsandele for regionalloidsninger**

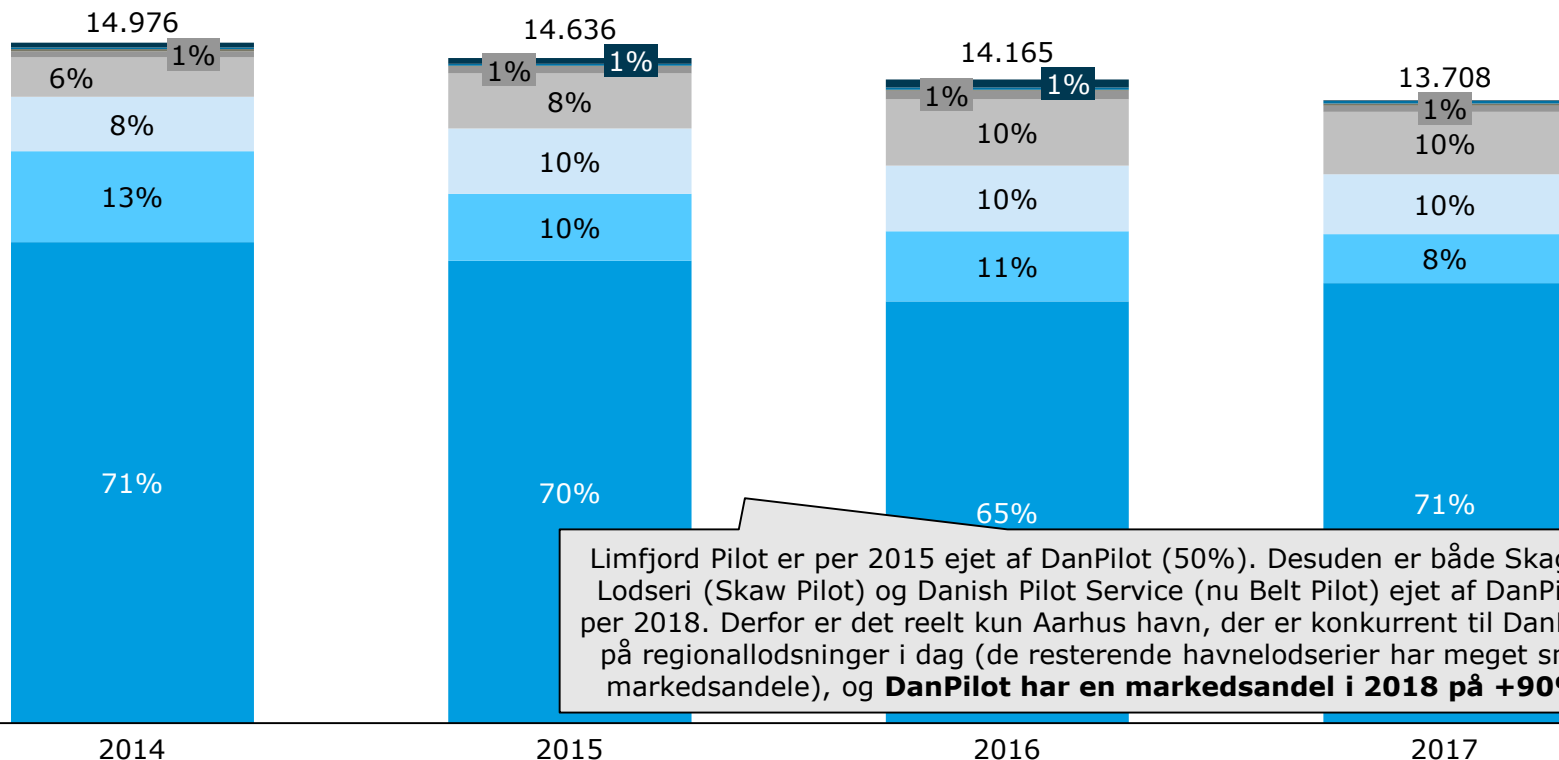
4. DanPilots økonomi
5. Prisudvikling
6. Bilag

# DanPilot har grundet markedskonsolideringer fastholdt en ledende markedsposition med en reel markedsandel på 81% i 2017 og +90% i 2018

## Markedsstørrelse og -andele for regionallodsniger i antal



**CAGR  
2014-2017**



-45%

20%

-6%

1%

17%

3%

-19%

-3%

Limfjord Pilot er per 2015 ejet af DanPilot (50%). Desuden er både Skagen Lodseri (Skaw Pilot) og Danish Pilot Service (nu Belt Pilot) ejet af DanPilot per 2018. Derfor er det reelt kun Aarhus havn, der er konkurrent til DanPilot på regionallodsniger i dag (de resterende havnelodserier har meget små markedsandele), og **DanPilot har en markedsandel i 2018 på +90%**

2014

2015

2016

2017

# Indholdsfortegnelse

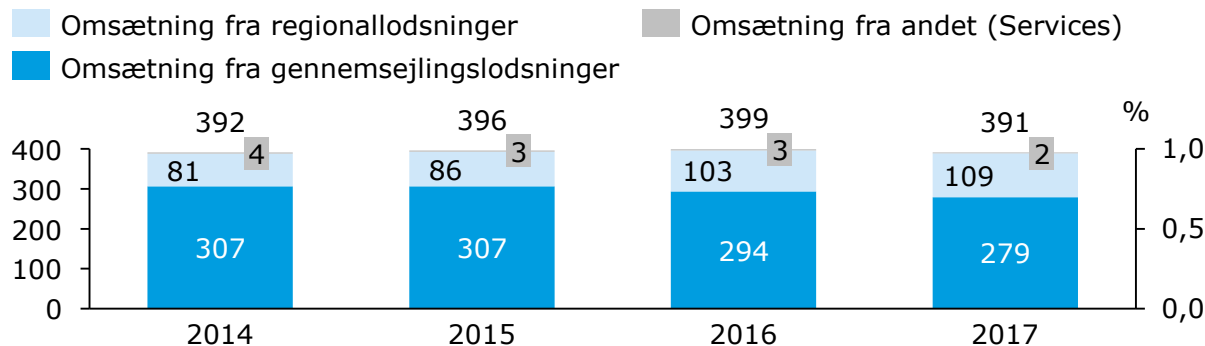
1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
3. Udvikling i markedsandele

## **4. DanPilots økonomi**

5. Prisudvikling
6. Bilag

# DanPilot har haft et positivt driftsresultat i perioden 2014-2017, men omsætningen er stagnerende med den fortsatte konkurrenceudsættelse

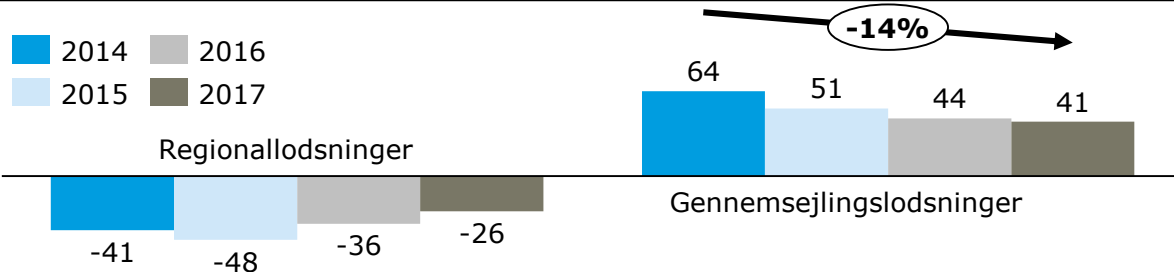
## Omsætning, 2014-2017, DKK mio.



## EBITDA\*-margin



## Resultat af primær drift (EBIT\*\*) per loidsningstype, DKK mio.

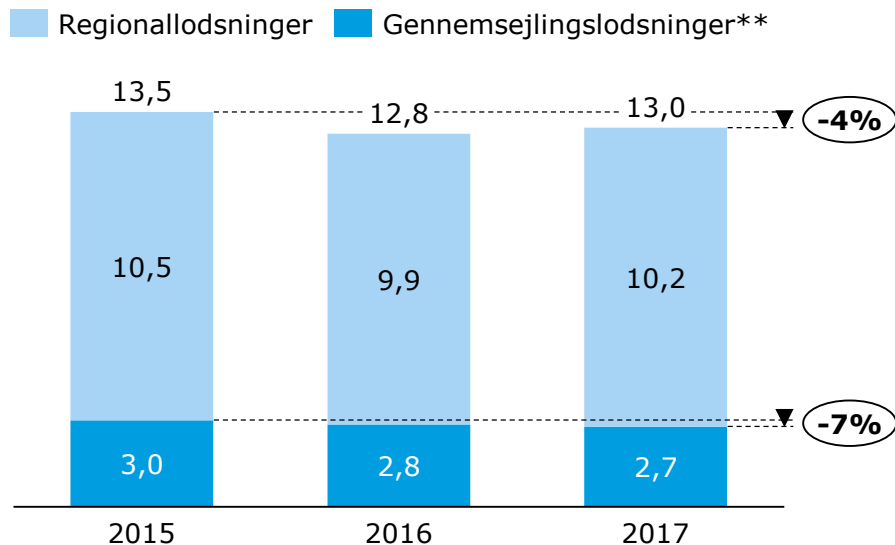


## Udviklingen i DanPilots økonomi

- Fra 2014 til 2017 er DanPilots nettoomsætning stagneret. Der er leveret positive driftsresultater i hele perioden
- Stagnering i omsætningen dækker over to modsatte tendenser, nemlig en stigning på regionalmarkedet samt et fald på gennemsejlingsmarkedet
- I 2018 forventes et resultat efter skat på niveau med det i 2017 samt et lille fald i omsætningen i forhold til 2017. Dette som følge af konkurrenceudsættelsen på gennemsejlingsloidsninger
- Regionalloidsninger har genereret underskud fra 2014-2017. Der kan ikke tjenes penge med nuværende priser på regionalloidsninger, da volumen er lav, og omkostninger falder ikke relativt ift. volumen og skibe, certifikater og personale skal tilknyttes havnene
- Overskuddet fra gennemsejlingsloidsninger oversteg underskuddet ved regionalloidsninger, således at DanPilot har haft positive driftsresultater henover perioden
- Overskuddet på gennemsejlingsloidsninger er gnst. faldet med 14% per år, på trods af en svag stigning i antallet af gennemsejlingsloidsninger

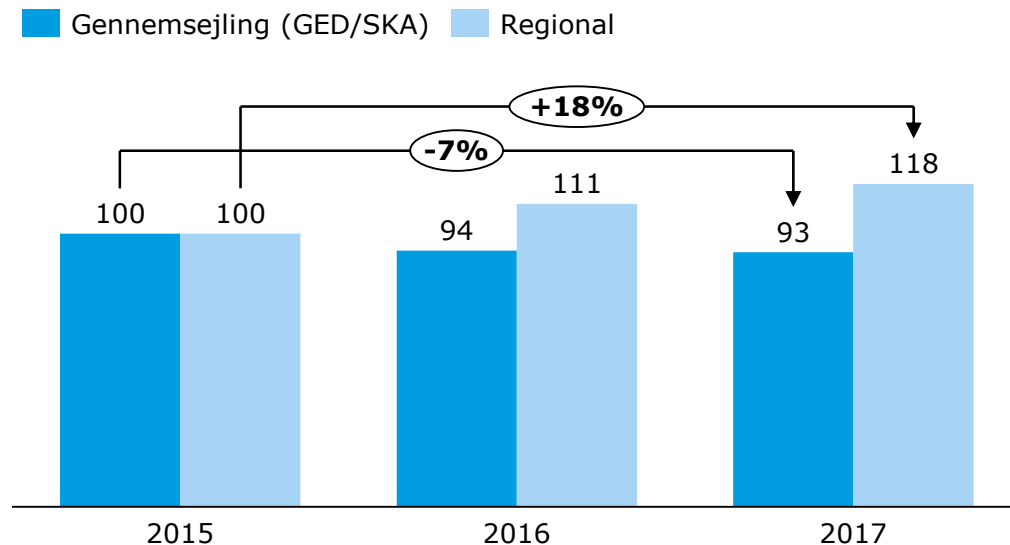
# For DanPilot er antal af regionallodsn timer faldet, og imens gnst. prisen er steget. For gennemsejlingslodsn timer ses fald i både antal og gnst. pris

**DanPilots\* lodsn timer fra 2015-2017, '000**



- DanPilot har fra 2014 til 2017 oplevet en tilbagegang i antallet af gennemsejlingslodsn timer og regionallodsn timer
- Faldet i gennemsejlingslodsn timer skyldes blandt andet konkurrenceudsættelse på disse

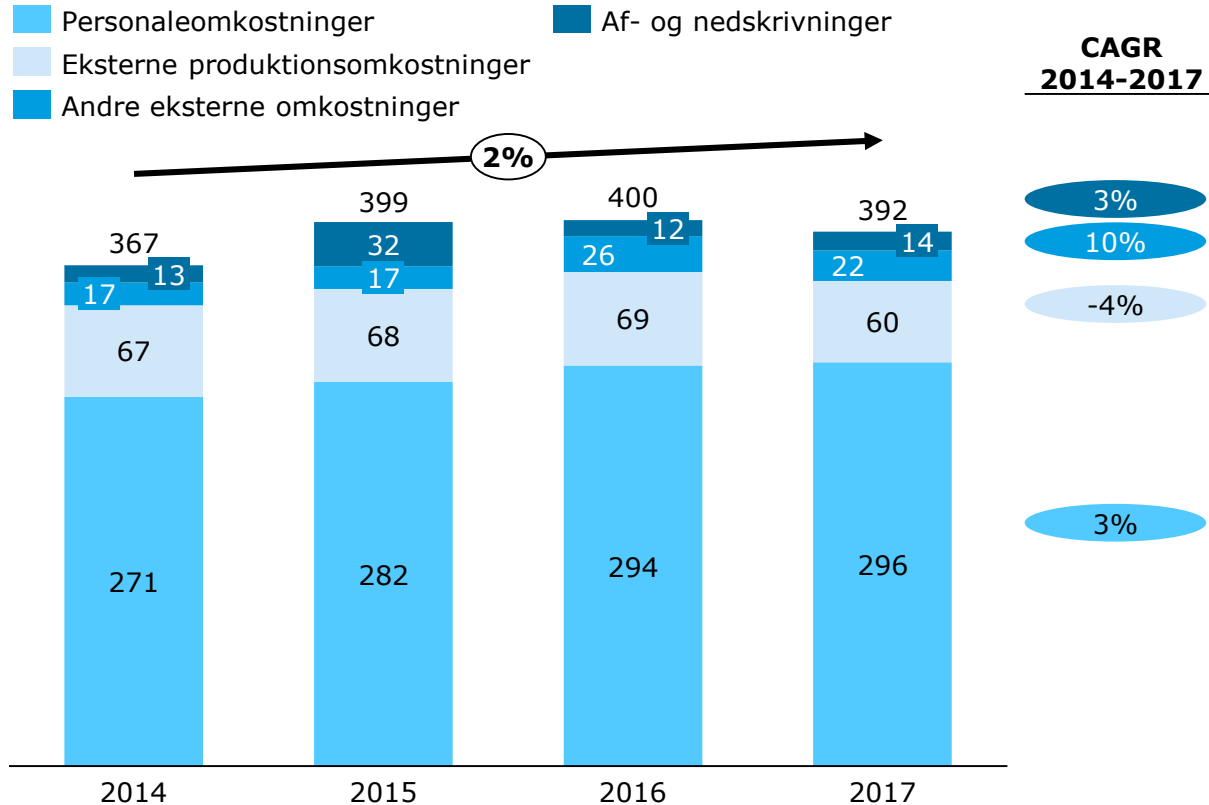
**Gnst. pris per lodsn timer, 2015-2017, indekseret (2015=indeks 100)**



- Omsætningen per gennemsejlingslodsn timer er faldet med 7% fra 2015-2017, mens den for regionallodsn timer er steget med 18%
- Der ses en modsatrettet udvikling i omsætningen per lodsn timer ift. indtjening
- Prisen per lodsn timer er her opgivet med rabatter

# DanPilots omkostninger er gnst. steget med 2% per år i periode, hvor den største omkostning er personaleomkostninger

## Udvikling i omkostninger, DKK mio.



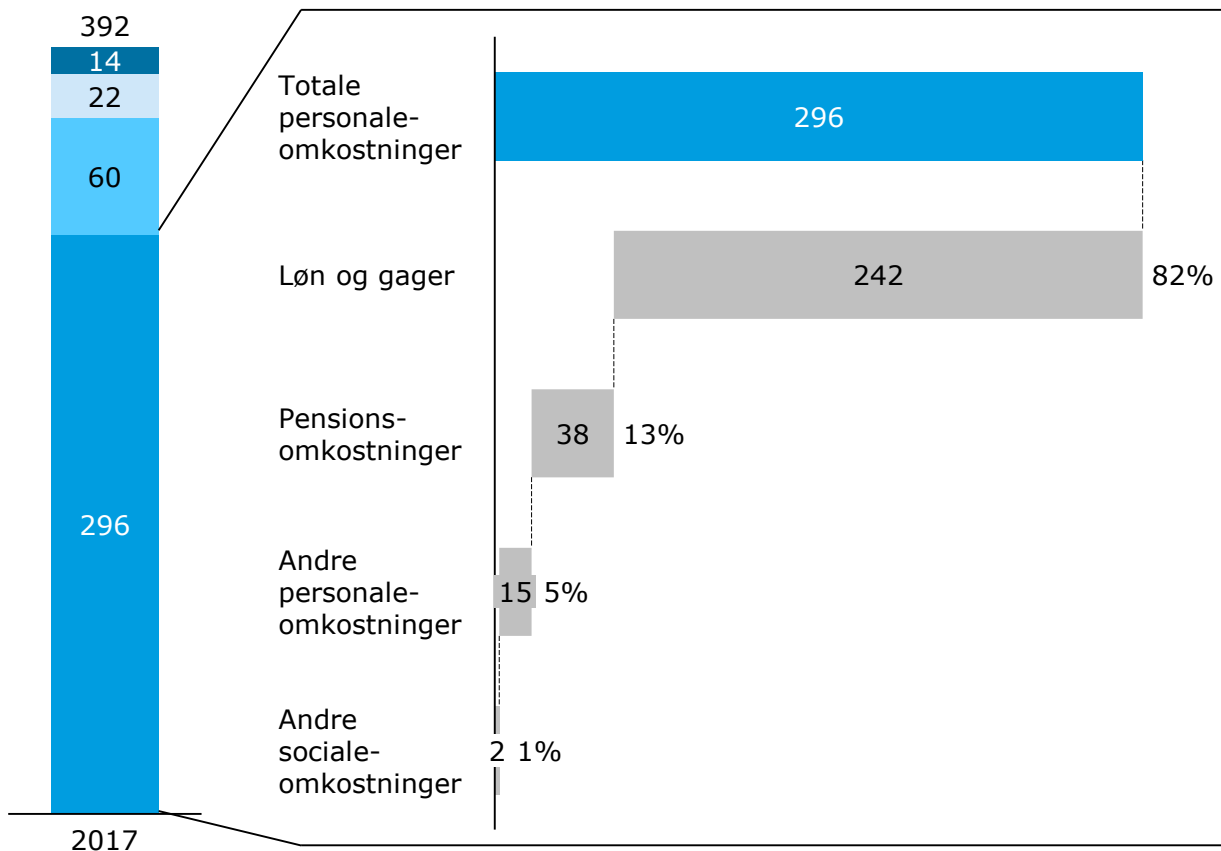
## Kommentarer

- Statens ejerskab af DanPilot er begrundet i forsyningspligten af lodsning i danske farvande og DanPilot har derfor ikke til formål at genere profit. Eventuelt overskud skal løbende føres tilbage til brugerne gennem lavere lodspriser
- Statens mål for 2020 tilsigter, at DanPilots overskud efter skat skal se et positivt resultat dog mindre end DKK 19,5 mio. samt at soliditetsgraden skal være på max 50% for at ruste dem til at hele lodsmarkedet konkurrenceudsættes
- De to store omkostningsdrivere for DanPilot er personaleomkostninger og eksterne produktionsomkostninger, der tilsammen udgør 90% af de samlede omkostninger



# Personaleomkostninger er den største omkostningsdriver for DanPilot

## Totale personaleomkostninger (ud af totale omkostninger) i 2017, DKK mio.



## Kommentarer

- Lønomsotninger udgør godt DKK 242 mio. af de samlede personaleomsotninger på 296 DKK mio.
- DanPilots forpligtigelse til at opretholde et nationalt beredskab medfører væsentlige rejseomsotninger, da vagthavende lodser skal dække store områder
- Omsotninger kan ikke fleksibelt skæres væk, da forsyningspligten foreskriver, at DanPilot skal kunne stille med lods i alle områder af landet. Derfor vil en nedgang i antal lodsninger et år ikke danne grundlag for omsotningsreduktioner, da DanPilot skal være sikker på, at dette er en permanent nedgang, før de kan skære i f.eks. skibe eller lodser

# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
3. Udvikling i markedsandele
4. DanPilots økonomi

## 5. Prisudvikling

- 5.1 Gennemsejlingslodsninger
  - 5.2 Regionallodsninger
6. Bilag

# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
3. Udvikling i markedsandele
4. DanPilots økonomi

## 5. Prisudvikling

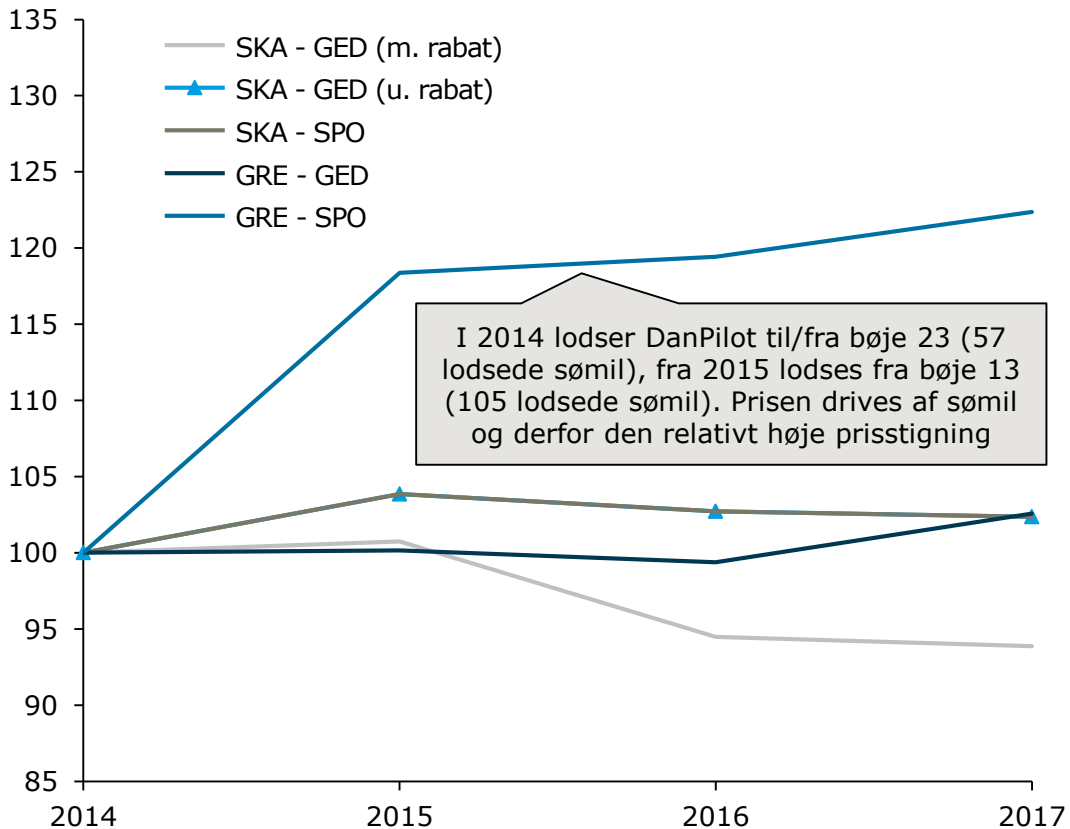
### 5.1 Gennemsejlingslodsninger

#### 5.2 Regionallodsninger

## 6. Bilag

# Realiserede priser på gennemsejlingslodsninger for DanPilot er steget i perioden undtagen for gennemsejlinger på hele T-ruten pga. rabatter

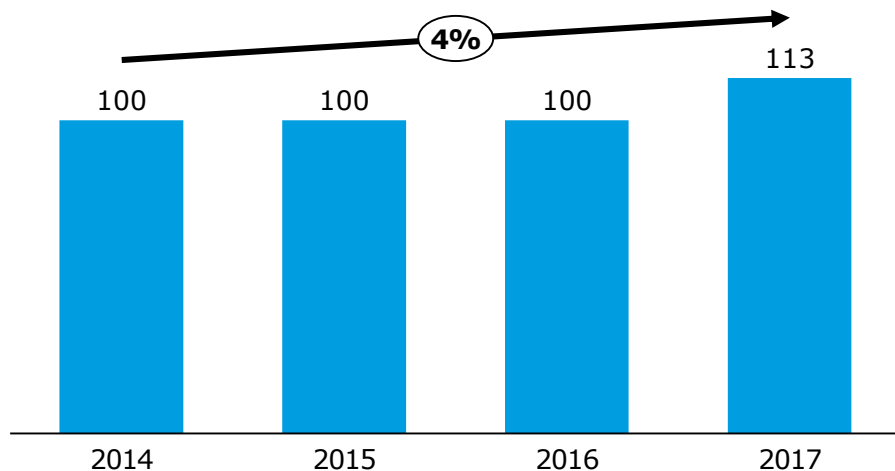
## Prisindeks, gennemsnitspriser per lodsning for T-ruten



## Kommentarer

- DanPilot giver i dag kun rabat på hele T-rute strækningen (SKA - GED eller Bornholm-Skagen\*)
- DanPilots giver ikke rabat til f.eks. storkunder medmindre de overholder IMO anbefalingerne
- Rabat er indregnet i grafen svarende til 3.875 DKK i 2016 og 5.284 DKK i 2017 for strækningen SKA - GED

## Prisudvikling for grundbeløb



# Prisen for gennemsejlingslodsninger er uden rabat steget med 1% over hele perioden grundet en stigning i grundbeløbet fra 2016-2017

## Takstberegningsmodellens elementer

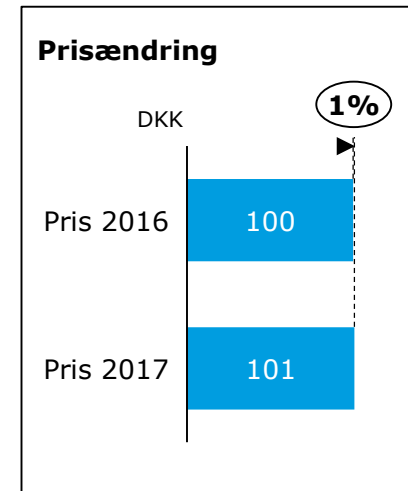
Elementer	Pris 2017
Grundbeløb	3.155 DKK
Tillæg	Afhænger af skibets længde, bredde og dybgang
Pris per lodset sømil	Afhænger af skibets længde, bredde og dybgang
Rejsepenge	7% af ovenstående

- Takstberegningsmodellen bygger på 4 dele: Et grundbeløb, et tillæg, en pris per lodset mil og rejsepenge
- Grundbeløbet er de samme for alle skibe og er for gennemsejlingslodsninger kun ændret én gang i perioden, nemlig fra 2016-2017
- Tillægsbeløbet afhænger af skibets længde, bredde og dybgang. Tillægsbeløbet er ikke ændret i perioden
- Prisen per lodset sømil har ikke ændret sig i perioden
- Rejsepenge er et tillæg på 7% af prisen for de tre første elementer. Dette skal bruges til blandt andet at dække transport af lods

## Priseksempel for IMO anbefalet lods på T-ruten, 2016-2017

- Nedenfor ses et beregningseksempel efter ændringen i grundbeløb i 2017. Dette er den eneste ændring, der er foretaget i prisen for gennemsejlinger i perioden
- Eksemplet tager udgangspunkt i lodsning af et skib gennem hele T-ruten. Lodsens påsættes ved DanPilots lodsmærke ved Gedser/Kadetrenden
- Samlet er der tale om en prisstigning på 1%
- Grundbeløbet er blevet hævet endnu engang i 2018
- For større skibe vil ændringen være mindre end 1%, mens den vil være lidt højere for mindre skibe, dog aldrig mere end 1,4%

Længde: 399,2 m Bredde: 27,4 m Dybgang: 11 m
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gennemsejling på T-ruten</li><li>• Følger IMO anbefaling</li></ul>



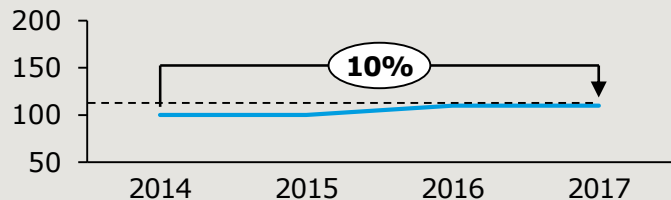
# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
3. Udvikling i markedsandele
4. DanPilots økonomi
- 5. Prisudvikling**
  - 5.1 Gennemsejlingslodsninger
  - 5.2 Regionallodsninger**
6. Bilag

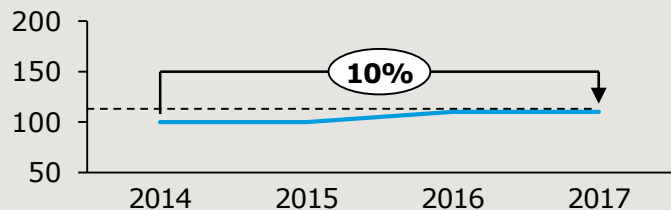
# DanPilots gennemsnitspris for en havnelodsning er totalt steget med 18% over perioden 2014-2017 baseret på gennemsnitspriser

## Prisindeks for havnelodsninger

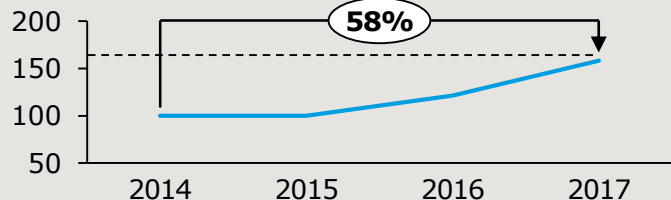
### Prisindeks for lodset sømil



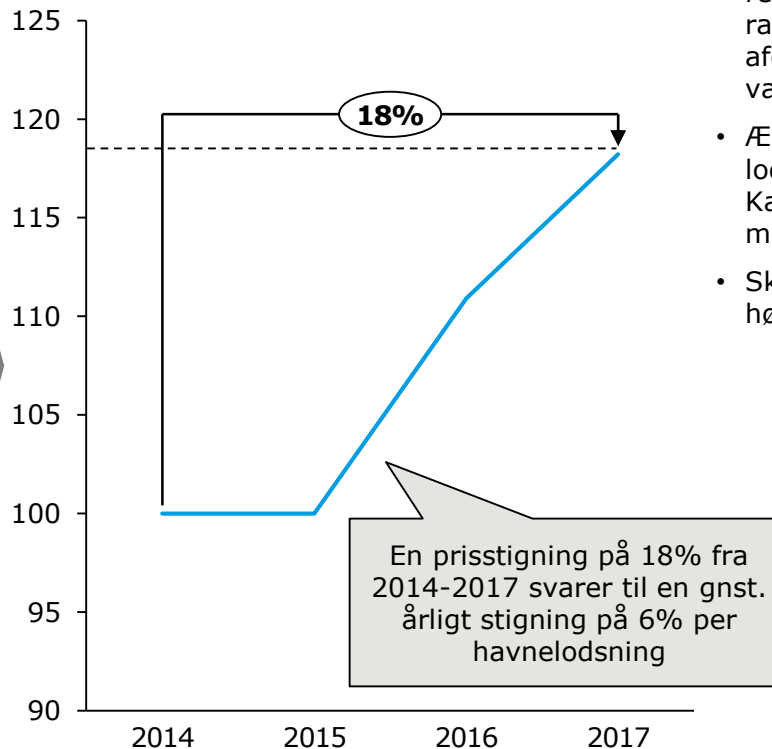
### Prisindeks for tillægsbeløb



### Prisindeks for grundbeløb



## Samlet prisindeks\* for havnelodsninger



## Kommentar

- I 2016: Der kunne på udgående regionalloidsninger opnås 10% rabat på hele loidsningen, hvis afgangens starttidspunkt blev varslet minimum 7 timer før
- Ændringer i forbindelse med lodsmærket omkring Karrebæksminde er ikke medregnet i 2017 priser
- Skibene bliver større, og de går i højere grad ind i de større havne

# Udover at flere parametre i takstberegningsmodellen er blevet opjusteret fra 2014-2017, desuden har flytning af lodsmærker betydet nye rutelængder

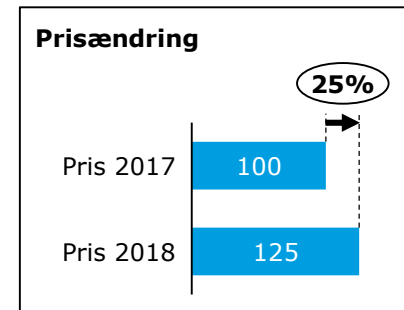
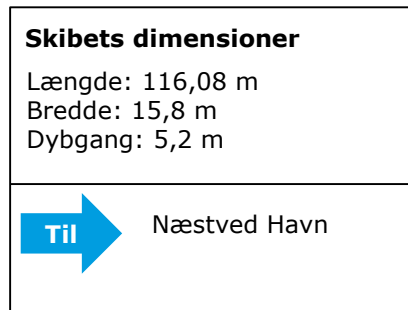
## Takstberegningsmodellens elementer

Elementer	Pris 2017
Grundbeløb	3.920 DKK
Tillæg	Afhænger af skibets længde, bredde og dybgang
Pris per lodset sømil	Afhænger af skibets længde, bredde og dybgang
Rejsepenge	7% af ovenstående

- Takstberegningsmodellen bygger som gennemsejlingslodsninger på 4 dele. Et grundbelæg, et tillæg, en pris per lodset mil og rejsepenge
- Grundbeløbet er de samme for alle skibe og er for regionalloidsninger hævet i både 2016 og 2017
- Tillægsbeløbet afhænger som ved gennemsejlingslodsninger af skibets længde, bredde og dybgang. Tillægsbeløbet er hævet i 2016
- Prisen per lodset sømil er hævet i 2016
- Rejsepenge er i hele perioden et tillæg på 7% af prisen for de tre første elementer. Dette skal bruges til blandt andet at dække transport af lods

## Priseksempel til Næstved Havn 2017-2018

- Nedenfor ses et beregningseksempel på nye lodsningsdistancer samt priser. Dette er et eksempel for en given skibsstørrelse på en strækning, hvor lodsmærket er ændret. Prisændringen gælder ikke alle regionalloidsninger. Eksemplet tager udgangspunkt i lodsning af et skib til Næstved havn, hvor lodsens står på ved lodsmærke Omø.
- Samlet er der tale om en prisstigning på ~25%.
- En reduktion af DanPilots lodsmærker, og det deraf øgede antal sømil, påvirker prisen på regionalloidsning markant i nogle geografiske områder, eksempelvis Smålandsfarvandet, Randers og Mariager Fjord. I Smålandsfarvandet er den største stigning i distance på 19 sømil, ved samme skibsstørrelse svarende til samlet stigning fra 2017-2018 på 40%. Selv med markante prisstigninger har Danpilot et betydeligt underskud på regionalloidsninger. Det skyldes, at man tidligere krydssubsidierede regionalloidsninger fra gennemsejlingslodsninger.
- Bemærk at grundbeløbet er steget fra 3.920 DKK til 4.470 DKK i samme periode. Dermed udgør ændringen i sømil 66% af prisstigningen, imens ændringen af grundbeløbet udgør 34% af prisstigningen for lodsnings til Næstved havn





# Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og opsummering af konklusioner
2. Udvikling af lodsanvendelsen
3. Udvikling i markedsandele
4. DanPilots økonomi
5. Prisudvikling

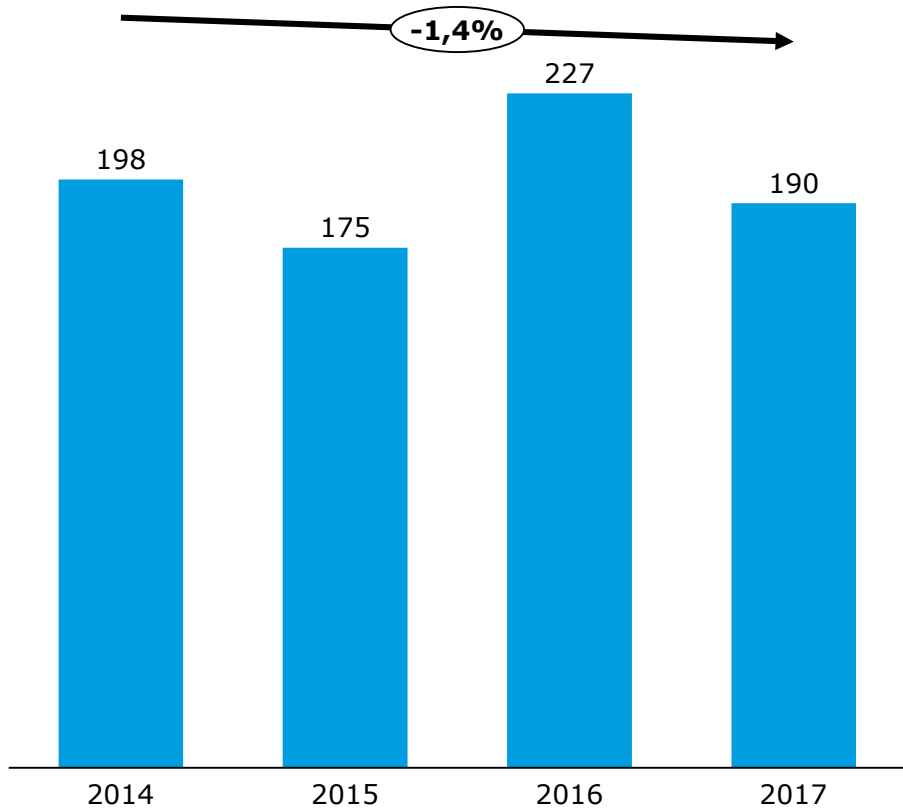
## 6. Bilag

# Antal regionallodsninger per havn – alle havne

Havn	Lodsninger 2017	CAGR 2014-2017
Esbjerg Havn	1.462	-16%
Århus Havn	1.334	3%
Fredericia Havn	855	-11%
Statoil Oliepier	810	-4%
Aalborg Havn	744	-2%
Prøvestenen	698	13%
Københavns Havn	629	-5%
Lindø	577	7%
Randers Havn	527	1%
Mariager Fjord	462	18%
Skagen Havn	436	14%
Odense Havn	404	-7%
Kalundborg Havn	327	-18%
Aalborg Oliehavn	321	-9%
Frederikshavn Havn	306	6%
Avedøreværket	236	5%
Nyborg Havn	224	6%
Kolding Havn	208	6%
Næstved Havn	205	6%
Grenaa Havn	182	1%
Studstrupværket	170	21%
Køge Havn	159	9%
Thyborøn Havn	154	5%
Nakskov Havn	152	17%
Nykøbing Falster Havn	140	-7%
Hirtshals Havn	132	-1%
Korsør Havn	128	-1%
Vejle Havn	127	-5%
Amagerværket	123	-13%
Horsens Havn	122	-8%
Stignæsværket	111	-21%
Gulf Havn	104	5%
Asnæsværket	104	-35%

Havn	Lodsninger 2017	CAGR 2014-2017
Vordingborg Havn	103	21%
Aabenraa Havn	101	-18%
Rønne Havn	100	-7%
Frederiksværk Havn	81	-8%
Rødbyhavn	67	41%
Enstedværket	65	-25%
Aggersund Havn	63	-15%
Hanstholm Havn	57	21%
Skærbækværket	51	126%**
Hundested Havn	42	30%
Gedser Havn	39	38%
Odden Færgenhavn	30	-10%
Hvide Sande Havn	29	27%
Skive Havn	25	-1%
Svendborg Havn	24	-18%
Kyndbyværket	24	34%
Thisted Havn	18	6%
Struer Havn	16	-38%
Bandholm Havn	16	-11%
Nykøbing Mors Havn	14	-25%
Masnedø Havn	10	8%
Assens Havn	8	-22%
Stubbekøbing Havn	7	165%**
Orehoved Havn	7	-4%
Rudkøbing Havn	6	26%
Lyngs Odde	6	-
Sønderborg Havn	5	-
Søby Havn	5	-15%
Middelfart Havn	5	-33%**
Fur Havn	5	-21%
Løgstør Havn	4	26%
Hals Havn	2	26%

**Antal STS-operationer, 2014-2017**



**Prisindeks gennemsnitspriser per STS-løsning, 2014-2017**

