



Iport Copenhagen

Presentation - 8-11-2019



Formål med Iport Copenhagen

- At etablere en grøn intermodal logistikfacilitet i verdensklasse – en gatewayterminal for Storkøbenhavn og med mulig international hubfunktion til Sverige og Norge. Formålet er:
 - At skabe økonomisk effektiv godslogistikfacilitet tæt på København.
 - At tiltrække de allerbedste nationale og internationale virksomheder, der er involveret i e-handel, 3PL'er (tredjepartslogistik) indenfor logistik af høj kvalitet, som pharma, mad, drikkevarer og nøgleudbydere af pakke-transport.
 - At reducere mængden af tung godstransport fra veje og dermed reduktion af CO2 udledning ved at tilskynde til moderne brug af jernbanegodstransport ved at flytte FMCG'er (Fast Moving Consumer Goods) til jernbanen.
 - At skabe et unikt dansk flagskib for intermodal godshåndtering.



Verdion ønsker at investere i Iport Copenhagen

- Verdion er en anerkendt international spiller i udvikling af jernbaneintegrerede logistikparker.
- Verdion ønsker at investere i Iport Copenhagen, som en langsigtet investering.
- Verdions forretningsfokus er på investering, ejerskab, styring og udlejning af de bedste logistikfaciliteter i Europa for lejere som bl.a. Siemens, DHL, Novo Nordisk, Amazon, UPS, K&N, Fedex, AP Moller-Maersk, DB Schenker, Ceva, DSV, Ali Baba, Zalando m.fl.
- www.verdion.dk



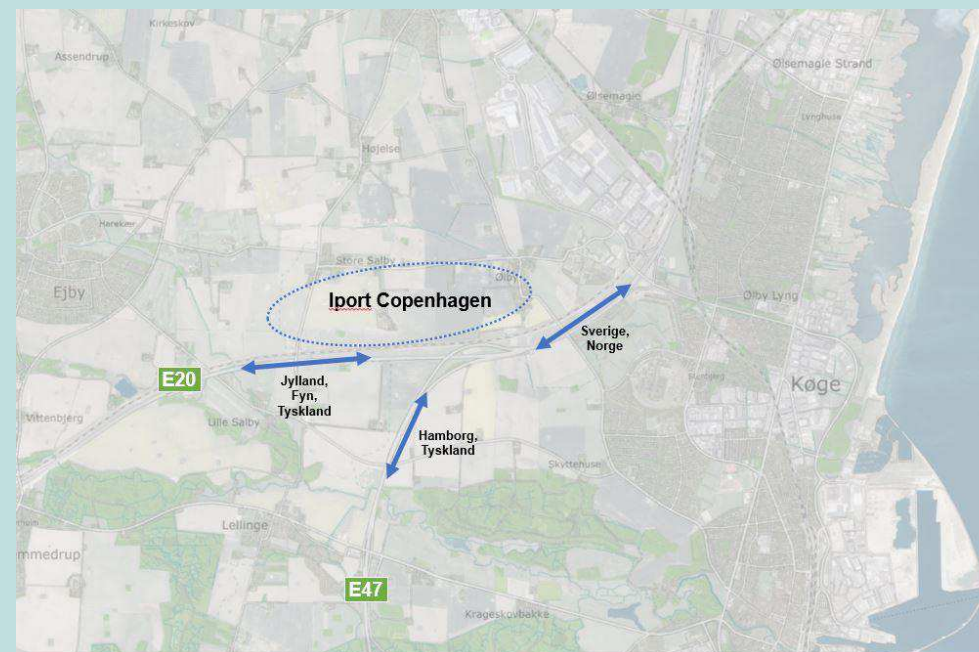
Verdion har bygget en Iport i Doncaster, UK

- På 5 år er der bygget 375.000 m² lagerfaciliteter med en terminal der kan håndterer 12 godstog om dagen.
- Der er indtil videre investeret 400 mio. GBP.
- Det er skabt over 3.000 job og der forventes mere end 5.000 jobs, når Iporten er færdigbygget. (Lego har til sammenligning ca. 4.000 medarbejdere i Danmark)
- Der er i tilknytning til Iporten i Doncaster anlagt en stor naturpark til bevarelse og fornyelse af dyreliv, som er doneret til Charity the Yorkshire Wildlife Trust.



Hvorfor placering i Køge?

- Køge er placeret i et hovedkryds uden for Storkøbenhavn og med adgang til 2,6 mio. konsumenter Østdanmark - både B2B og B2C - og med optimale vejforbindelser til andre større byer/byområder.
- Køge er placeret på en vigtig transportkorridor - nu og endnu mere i fremtiden, når Femern Bælt forbindelsen etableres.
- Køge er placeret et fysisk og økonomisk attraktivt sted for omladning af varer mellem jernbane og vej og med adgang til havn i Køge.
- Køge har den nødvendige skinnekapacitet med den nye København-Ringstedbane.
- Køge er i besiddelse af et landområde, der kan bebygges med minimum 600.000 m².
- Køge har adgang til den nødvendige arbejdskraft med de nødvendige kvalifikationer til de virksomheder, der placerer sig i Iport Copenhagen.



Historik

Arbejdet med en Kombiterminal/Iport ved Køge

År	Tiltag
2016	Markedsundersøgelse for en kombiterminal ved Køge – Fonden Femern Belt Development
2017-2018	Samfundsøkonomisk undersøgelse af en kombiterminal ved Køge – Københavns Speditørforening
2018	En gruppe af ejendomsudviklere og investorer (Verdion, Stender og Mølbak) viser interesse for en godsfacilitet ved Køge.
2019	Opdateret samfundsøkonomisk beregning af Iport Copenhagen – Verdion/Stender/Mølbak

Udgangspunktet

Udgangspunkt for en international kombiterminal ved Køge

KØBENHAVN-RINGSTED VIA KØGE – NY GODSTOGSKORRIDOR,
2018

FEMERN BÆLT FORBINDELSEN – ÅBNER I 2028

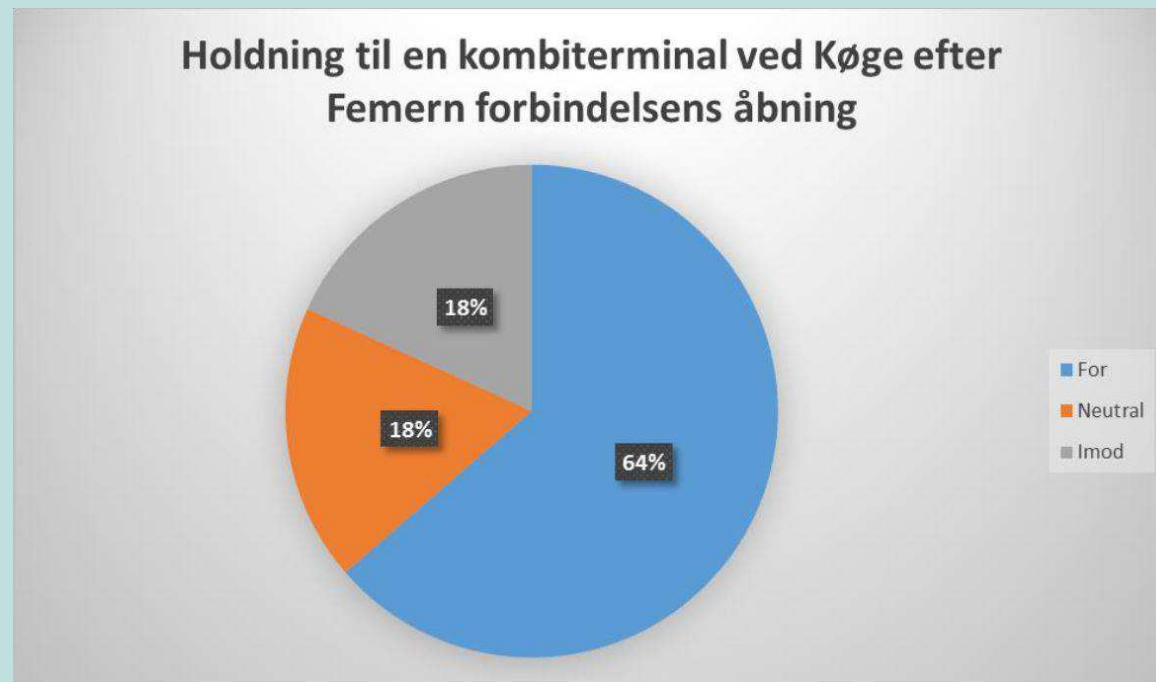


Markedsanalyse, 2017

Behov for en kombiterminal ved Køge

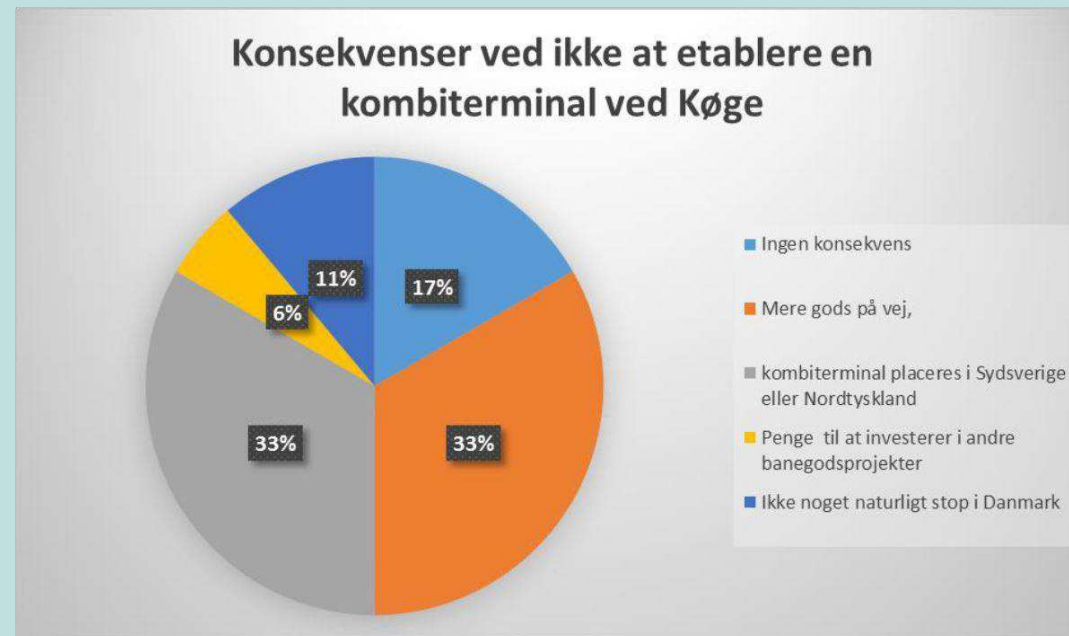
- Markedsanalysen fra Fonden Femern Belt Development viste, at en kombiterminal ved Køge kan omsætte gods svarende til **18 godstog om ugen i begge retninger**. Et godstog svarer til et heltog bestående af 36 enheder.
- Der er tale om et konservativt estimat / et minimum.
- F.eks. er det ikke undersøgt nærmere, om der kan være et containermarked i Hamborg og Bremerhaven, der i dag omlastes fra kontinentalskibe til feederskibe til København, der i fremtiden med fordel kan fragtes med tog til Køge.
- Godsmængderne kan meget vel være større end identificeret i markedsanalysen, da kombiterminalen formentlig i sig selv, afhængig af priser og effektivitet, kan generere et yderligere marked.
- Markedsanalysen konkluderer, at der er et reelt behov for en kombiterminal ved Køge.

Holdning til en kombiterminal ved Køge



Kilde: Realise

Konsekvenser ved ikke at etablere en kombiterminal ved Køge



Kilde: Realise

Samfunnsøkonomi, 2018

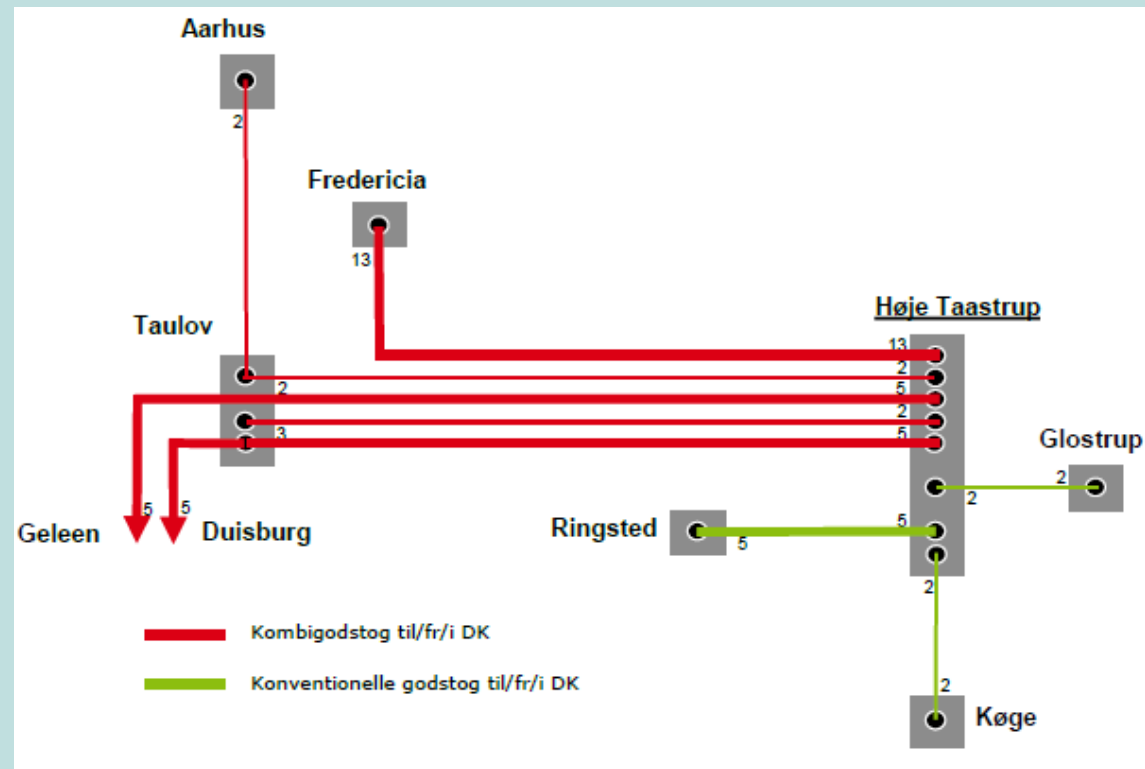
Scenarier

Scenarier	Basis	Projekt
Scenarie 1	HTTC	Kombiterminal i Nordtyskland
Scenarie 2	HTTC	Kombiterminal i Sydsverige
Scenarie 3	Kombiterminal i Nordtyskland	Kombiterminal i Køge
Scenarie 4	Kombiterminal i Sydsverige	Kombiterminal i Køge
Scenarie 5	HTTC	Kombiterminal i Køge

Trafikscenarier for beregning af samfundsøkonomi

Scenarier	Definitioner
Basis	<ul style="list-style-type: none"> • Alle godstog til Østdanmark håndteres på nuværende kombiterminal i Høje Taastrup. • Alle godstog benytter den nye København-Ringstedbane via Køge. • Fra København kører godstogene via den eksisterende bane til kombiterminalen i Høje Taastrup.
Kombiterminal ved Køge	<ul style="list-style-type: none"> • Alle godstog til Østdanmark håndteres på kombiterminal i Køge. • Alle godstog benytter den nye København-Ringstedbane via Køge.
Kombiterminal Nordtyskland	<ul style="list-style-type: none"> • Alle godstog omlastes i Hamborg. • Alt gods køres på lastbiler til København.
Kombiterminal Sydsverige	<ul style="list-style-type: none"> • Alle godstog omlastes i Malmø. • Alt gods køres på lastbiler til København.

Godsunderlag – HTTC



Anlægsøkonomi

TERMINAL

Elementer	Pris (mio. kr. ekskl. moms)
Arbejdsplads	20
Afvanding	10
Belægninger (kombiterminal og gateområde)	100
Sporarbejder på terminalområde	110
El-arbejder	10
Bygningsarbejder inkl. IT til håndtering af gods	25
Maskinelt udstyr – reachstackere og snerydning	25
Arealerhvervelse (25 ha)	80
Administration, rådgivning, advokater m.v.	80
I alt	475

Kilde: Sweco

TERMINAL + SPORTILSLUTNING

Elementer	Pris (mio. kr. ekskl. moms)
Kombiterminal	475
Sportilslutning (slusespor)	200-400
Sportilslutning (niveaufri)	300-500
I alt	675-975

Kilde: Sweco

God samfundsøkonomi i at anlægge en kombiterminal

Tabel 2 Økonomiske nøgletal		Samfundsøkonomisk beregning - 2017				
(mio. kr., 2017-PL)	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5	
2.1 Anlægsudgift (faktorpris) ”Hvad koster projektet”	0	0	-1.093	-1.093	-1.093	
2.2 Nettonutidsværdi ”Projektets værdi for samfundet”	-12.116	-6.198	9.824	3.906	-2.292	
2.3 Intern rente (pct.) ”Årlig gevinst ved projektet i procent”	Kan ikke beregnes	Kan ikke beregnes	22,4%	12,5%	Negativ	
2.4 Statskasseeffekt (faktorpris) ”Samlet omkostning for statskassen efter EU-tilskud, ændret afgiftsprovener mv.”	711	255	-1.345	-889	-634	
2.5 Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone ”Hvor stor er gevinsten pr. offentlig brugt krone”	Ikke relevant	Ikke relevant	5,51	3,32	Ikke relevant	

Kilde: Realise

Opdateret samfundsøkonomi, 2019

Anlægsøkonomi – statslig investering

- Der er i 2019 foretaget ændringer i anlægsøkonomien ift. den tidligere samfundsøkonomiske analyse fra 2018.
- Ændringen består i at det udelukkende er de statslige investeringer som medtages i beregningen.
- De statslige investeringer består af sportilslutningen til Iport Copenhagen.
- De private investeringer i form af omkostningerne til selve terminalen indgår ikke.
- Anlægsoverslaget er opgjort i 2017 priser.

Element	Pris – lav (mio. kr. ekskl. moms)	Pris – høj (mio. kr. ekskl. moms)
Sportilslutning (slusespor)	200	400
Sportilslutning (Niveaufri)	300	500

Kilde: Sweco

Markant forbedret samfundsøkonomi

Tabel 2 Økonomiske nøgletal Samfundsøkonomisk beregning - 2017					
(mio. kr., 2017-PL)	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
2.1 Anlægsudgift (faktorpris) "Hvad koster projektet"	0	0	-1.093	-1.093	-1.093
2.2 Nettonutidsværdi "Projektets værdi for samfundet"	-12.116	-6.198	9.824	3.906	-2.292
2.3 Intern rente (pct.) "Årlig gevinst ved projektet i procent"	Kan ikke beregnes	Kan ikke beregnes	22,4%	12,5%	Negativ
2.4 Statskaseffekt (faktorpris) "Samlet omkostning for statskassen efter EU-tilskud, ændret afgiftsprovenu mv."	711	255	-1.345	-889	-634
2.5 Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone "Hvor stor er gevinsten pr. offentlig brugt krone"	Ikke relevant	Ikke relevant	5,51	3,32	Ikke relevant

Tabel 2 Økonomiske nøgletal Samfundsøkonomisk beregning - 2019					
(mio. kr., 2019-PL)	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
2.1 Anlægsudgift (faktorpris) "Hvad koster projektet"	0	0	-464	-464	-464
2.2 Nettonutidsværdi "Projektets værdi for samfundet"	-12.993	-6.647	11.221	4.875	-1.772
2.3 Intern rente (pct.) "Årlig gevinst ved projektet i procent"	Kan ikke beregnes	Kan ikke beregnes	102,2%	37,9%	Kan ikke beregnes
2.4 Statskaseffekt (faktorpris) "Samlet omkostning for statskassen efter EU-tilskud, ændret afgiftsprovenu mv."	764	274	-1.026	-536	-262
2.5 Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone "Hvor stor er gevinsten pr. offentlig brugt krone"	Ikke relevant	Ikke relevant	8,26	6,87	Ikke relevant

Kilde: Realise

Klima

- En stor del af de samfundsøkonomiske gevinster ved lport Copenhagen er på klimaområdet.
- Konsekvensen ved at en kombiterminal placers i Nordtyskland eller Sydsverige er at godset skal transporteres unødvendigt langt på lastbiler.
- Luftforurening dækker den økonomiske værdi af reduction af Nox SO, CO og partikler.
- CO₂ er omregnet til tons – **reduktionen svarer til ca. 850 – 2.000 danske husedes årlige udledning.**

Element	Scenarie 3	Scenarie 4
CO ₂ (tons pr. år)	28.590	12.250
Luftforurening (mio. kr.)	425	185
CO ₂ (mio. kr.)	111	48

Kilde: Realise

Hvad har vi?

- Et velegnet areal ved Køge med adgang til jernbane, vej og i nærhed af havn!
- Et samfundsøkonomisk særdeles rentabelt projekt!
- Et transportprojekt der bidrager til CO2 reduktion i Danmark!
- Et transportprojekt der vil skabe mange nye arbejdspladser i Danmark!
- Et lport-koncept der er afprøvet med succes af Verdion i Doncaster i England!
- Et lport-projekt der sidst men ikke mindst vil blive privat finansieret af Verdion!

Hvad har vi brug for fra staten?

- En sportilslutning fra København-Ringstedbanen til Iport Copenhagen godsarealet!
- Mulighed for at disponere et areal i transportkorridoren (arealreservationen) til Iport Copenhagen