



Notat vedr. økonomien i Femern Bælt-forbindelsen

10 April 2013

To: Transportministeriet
From: Femern A/S

Scandlines har i en skrivelse til Transportudvalget af 12. marts 2013 afgivet en række bemærkninger til økonomi og trafiktal på Femern Bælt. De fremsendte bemærkninger vil indgå i det videre arbejde med planlægningen af Femern Bælt-forbindelsen, herunder som led i forberedelsen af grundlaget for den kommende anlægslov. Nedenfor følger en foreløbig gennemgang af forudsætningerne for Femern Bælt-forbindelsen i lyset af Scandlines bemærkninger.

1. Generelt

Den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet afhænger af en række forskellige faktorer, herunder trafikvæksten, finansieringsomkostningerne og muligheden for TEN-støtte fra EU.

Femern Bælt-forbindelsen forventes at åbne i slutningen af 2021, og projektet har en finansiel tilbagebetalingstid på 39 år. Disse forudsætninger indebærer, at forbindelsen vil være tilbagebetalt omkring 2060. Derfor må forbindelsens økonomi vurderes i forhold til udviklingen på lang sigt og ikke på de mere konjunkturmæssige udsving fra år til år, selvom de kan være nok så markante.

Det er velkendt, at de økonomiske konjunkturer spiller en rolle for, hvor meget trafik der kører på vejene år for år. Derfor hviler de finansielle beregninger på en langsigtet og forsigtig forventning om trafikudviklingen og de øvrige faktorer, som er centrale for den samlede økonomi i projektet.

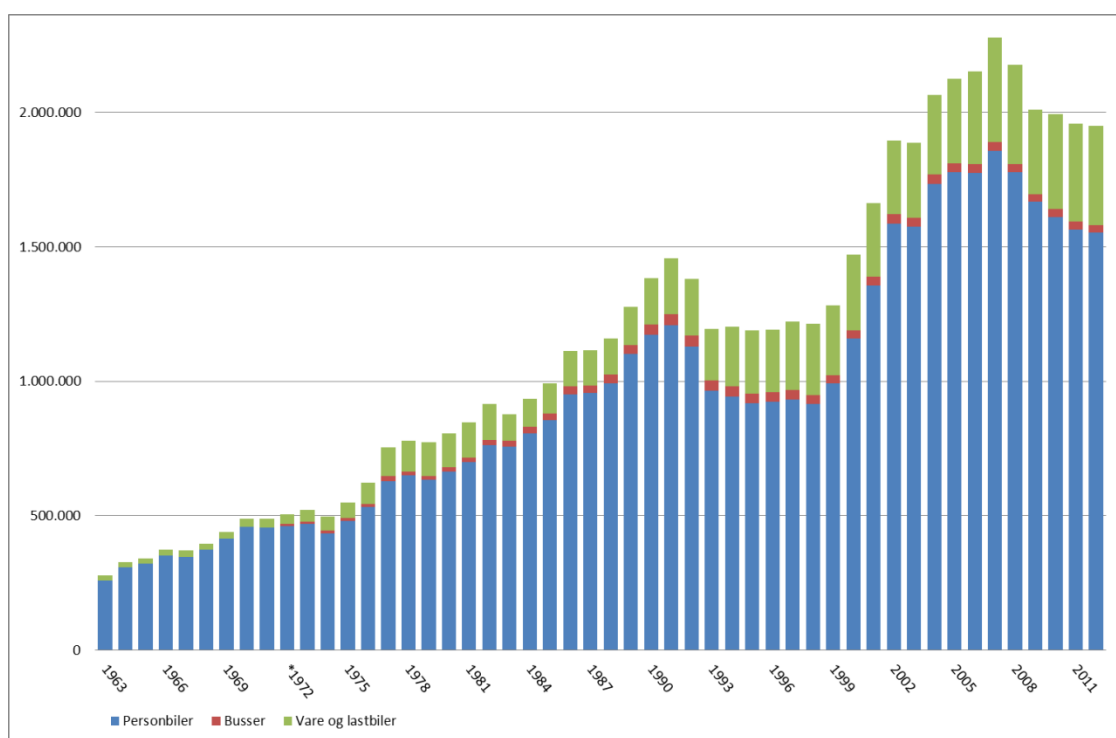
Femern A/S fremlagde i forbindelse med projekteringsloven i 2008 en finansiel analyse med en række økonomiske følsomhedsberegninger for projektet. Beregningerne viste, at projektet samlet set har en robust økonomi. Der vil også i forbindelse med den kommende anlægslov blive fremlagt opdaterede følsomhedsanalyser.

2. Trafikvækst

Der er usikkerhed forbundet med langsigtspregninger. Det var man også opmærksom på i forbindelse med arbejdet med de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Den gennemsnitlige realiserede trafikvækst på færgeoverfarten Rødby–Puttgarden har i de seneste 40 år været på 3,4 pct. om året, selv når man indregner den negative udvikling i trafikken i de seneste år under finanskrisen. De seneste års negative trafikudvikling ændrer med andre ord ikke på det overordnede billede af en trafikkorridor i vækst set over en længere tidshorisont. Men det er klart, at der historisk set har været både gode og dårlige perioder i takt med konjunkturudviklingen, jf. figur 1 nedenfor. Sådan vil det efter alt at dømme også være i fremtiden.

Figur 1. Trafikudviklingen på Rødby-Puttgarden 1963 - 2012 (antal køretøjer pr. år)



Kilde: 1959-1987: Publikationen Danmarks Skibe og skibsfart fra årene 1962-1987, Kilde 1988-1989: Publikationen Statistiske efterretninger 1990 - Samfærdsel og turisme, Kilde 1990 og frem: Statistikbanken, SKIB32: Udenrigs færge-transport efter færgerute og enhed. Note: Indtil 1972 indgår bustallene i vare- og lastbilkategorien

I de langsigtede prognoser for Femern Bælt-forbindelsen har Femern A/S i de finansielle prognoser lagt til grund, at trafikvæksten er 1,7 pct. årligt i gennemsnit de første 25 år af forbindelsens levetid. Det svarer til omkring halvdelen af den realiserede gennemsnitlige vækst i de seneste 40 år. Af *forsigtighedsgrunde* regner Femern A/S endvidere med nulvækst i trafikken efter de første 25 år og ud i al fremtid.

Tabel 1. Realiserede historisk trafikvækst og Femernprognosen

	Gennemsnitlig årlig trafikvækst (Procent)
Realiseret vækst	
1973 – 2012	3,4
Trafikprognose	
Trafikspring 40 pct.	
2021 – 2046	1,7
2047 – 2121	0,0

Også trafikprognosen frem til åbningen af Femern Bælt-forbindelsen ultimo 2021 er forbundet med usikkerhed. Trafikprognosen har basisår i 2001 og er baseret på ”Fehmarn Belt Forecast 2002 Final report”, der er offentliggjort 1. april 2003, og er udarbejdet af rådgivningskonsortiet Fehmarnbelt Traffic Consortium (FTC) for det danske og det tyske Transportministerium. Den faktiske trafik har i en årrække været over prognosen, men siden 2009 har der været mindre trafik, end der kan udledes af prognosen. Prognosen skal tolkes som en langsigtet udvikling og ikke som en forudsigtelse af udviklingen i de enkelte år.

3. Trafikspring

Erfaringer fra Storebælt og Øresund viser, at trafikken vokser betydeligt, når en fast forbindelse erstatter færgetrafik. Det skyldes de nye muligheder, som dukker op som følge af tidsbesparelser, øget fleksibilitet og større tilgængelighed. På Øresund og Storebælt steg trafikken med henholdsvis 61 pct. og 127 pct. de første år efter åbningen. Det er det såkaldte trafikspring.

På Femern Bælt er trafikspringet beregnet til 40 pct. I trafikprognosen er det altså på forhånd forudsat, at trafikspringet på Femern Bælt bliver en hel del lavere end på Storebælt og Øresund. Derudover er det i de finansielle analyser antaget, at trafikspringet kun realiseres gradvist over fire år. De finansielle beregninger er altså baseret på, at trafikspringet ikke kommer lige med det samme.

Trafikprognosen for Femern Bælt er baseret på, at der ikke vil sejle færger parallelt med den faste forbindelse mellem Rødby og Puttgarden. Det er naturligvis en beslutning, som færgeselskaberne suverænt selv tager. På Øresund og Storebælt stod det hurtigt klart, at trafikkanterne så langt foretrækker en hurtigere og mere fleksibel fast forbindelse frem for en

tur med færgen. Derimod vil der utvivlsomt fortsat være behov for gode færgeforbindelser lidt længere væk, f.eks. mellem Gedser og Rostock, ligesom der i dag er færgedrift mellem Helsingør og Helsingborg.

4. Renteforudsætninger

Økonomien i Femern Bælt-projektet afhænger ikke kun af trafikallene. Den afhænger i høj grad også af renten, det vil sige finansieringsomkostningerne, da projektet er lånefinansieret. I beregningerne for en fast forbindelse over Femern Bælt er der forudsat en realrente på 3,5 pct. årligt. Det er betydeligt højere end de realrenter, de eksisterende broselskaber ved samme finansieringsform i gennemsnit har realiseret historisk set. Beregningerne er baseret på en nominel rente på 6,1 pct. og en inflationstakt på 2,5 pct.

Aktuelt skønnes Femern A/S' realrente at ville være omkring 0 pct., hvis man i dag skulle optage såkaldte genudlån. Det er tydeligvis lavere end realrenteforudsætningen på 3,5 pct., og det nyder Femern Bælt-projektet lige nu godt af. I den forstand er økonomien i projektet bedre end forudsat.

Men også på det punkt må selskabet tænke langsigtet. Der ændres ikke på de langsigtede renteforudsætninger her og nu, da renten meget vel kan stige igen, når der kommer gang i samfundsøkonomien.

5. TEN-støtte fra EU

Kommissionen støtter projektet økonomisk i ganske betydeligt omfang, da Femern Bælt-forbindelsen er et prioritetsprojekt for det samlede europæiske transportnetværk.

Projektet skal give et markant løft til jernbanetrafikken, herunder ikke mindst godstransporten på jernbane i Europa. Derfor kan Femern Bælt-projektet efter de nuværende støtteregler få en støtte på op til 30 pct. af anlægsomkostningerne. Femern A/S har imidlertid af forsigtighedsgrunde kun antaget en støtte på 10 pct. af anlægsomkostningerne i de finansielle beregninger. Jo mere støtte projektet får fra EU, desto bedre bliver den samlede økonomi i projektet. Den finansielle økonomi afhænger således ikke kun af trafikallene på vejene.

6. Takstforudsætninger

Scandlines anfører, at taksterne, der er lagt til grund for Femern A/S' økonomiske analyse, er for højt sat, da der ikke tages højde for de rabatter, som Scandlines yder.

Femern A/S har ikke adgang til markedsdata hos Scandlines og har ikke fuld indsigt i omfanget af de rabatter, som Scandlines giver til færgeskibene i dag.

En søgning på Scandlines hjemmeside pr. dags dato viser, at listepriisen for en almindelig enkeltbillet til en afgang på Rødby – Puttgarden færgeruten om en måned, dvs. den 10. maj 2013, tilsyneladende varierer mellem 499 og 749 kr. for en personbil afhængig af, hvor fleksibel billetten er. Jo større fleksibilitet, desto højere pris. Prisen afhænger bl.a. af tidshorisonten for bestillingen og om der købes returbillet mm. Der kan således opnås andre priser ved andre søgninger.

Der er endnu ikke taget stilling til taksterne på den kommende Femernforbindelse, men i de finansielle analyser har Femern A/S af forsigtighedsgrunde regnet med en *gennemsnitlig* pris på en enkeltbillet på 400 kr. for en personbil i 2008-priser svarende til ca. 450 kr. i 2013-priser. Denne billet til den faste forbindelse vil i sagens natur være meget fleksibel.

Endagsbilletter udgør utvivlsomt en vigtig del af trafikken over Femern Bælt, og Scandlines oplyser, at der ydes store rabatter i forbindelse med det. På tilsvarende vis yder Øresundsforbindelsen rabatter til endagsbilletter og weekendbilletter. Sådanne rabatordninger er således heller ikke ukendte for de eksisterende faste forbindelser.

En deltaljeret forudsigtelse af omfanget af endagsbilletter i 2021 i forhold til andre billetter er ikke nemt, da det afhænger af blandt andet forudsætningerne for grænsehandlen mellem Danmark og Tyskland, der som bekendt løbende er til debat.

Femern A/S har på nuværende tidspunkt ikke grundlag for at anvende andre takstforudsætninger end den ovenfor anførte gennemsnitstakst på ca. 450 kroner i 2013-priser.

7. De næste skridt

Femern A/S justerer ikke trafikprognoser og øvrige forudsætninger fra dag til dag. Men regeringen, Folketinget og offentligheden i øvrigt har i sagens natur krav på et solidt beslutningsgrundlag, inden de endelige beslutninger træffes.

I 2008 fremlagde Femern A/S således en grundig finansiell analyse af Femern Bælt-projektet, inkl. følsomhedsberegninger, forud for vedtagelsen af projekteringsloven.

Femern A/S vil inden fremsættelsen af anlægsloven for projektet i slutningen af 2014 fremlægge en samlet opdateret vurdering af økonomien baseret på de seneste gennemarbejdede trafikprognoser og renteforudsætninger m.v. I den forbindelse vil selskabet inddrage og vurdere de oplysninger og data, der stilles til rådighed fra Scandlines og alle andre aktører med viden om sagen.