



Dato : 16. juni 2004

:

:

:

Notat om rapporter om finansiel analyse af Femern Bælt forbindelsen samt om dynamiske og strategiske effekter af forbindelsen

I. Finansiel analyse

De finansielle beregninger for den faste forbindelse over Femern Bælt er baseret på, at forbindelsen udføres som en skråstagsbro med en 4-sporet motorvej og 2 jernbanespor.

Udgangspunktet er, at den faste forbindelse finansieres med statsgaranterede lån, lige som det er tilfældet med de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Trafikministeriet offentliggjorde allerede i juni 2003 en finansiel analyse ”Fast forbindelse over Femern Bælt: Finansiel analyse, trafikprognose samt analyse af jernbanebetaling – sammenfatningsrapport”.

Efter sædvanlig praksis er en række beregningsforudsætninger løbende analyseret nærmere og forbedret efterfølgende. Det har medført, at forudsætningerne for analysen er blevet opdateret på en række punkter.

Der er således udarbejdet mere præcise skøn vedrørende f.eks. omkostningerne til drift og vedligeholdelse af en fast forbindelse over Femern Bælt, som er nedjusteret på basis af de indhøstede erfaringer fra Storebælt og Øresund. Endvidere er skønnet for realrenten lavere end tidligere antaget. På den anden side er der af forsigtighedshensyn anvendt mere forsigtige skøn for trafikvæksten og anlægsbudgettet. Endvidere er det forudsatte åbningsår ændret fra 2012 til 2015.

Det vurderes, at analyserne fortsat er baseret på forholdsvis forsigtige skøn, f.eks. vedrørende trafikvæksten.

De nye beregninger viser, at tilbagebetalingstiden for kyst-til-kyst forbindelsen er på mellem 25 og 27 år. I forhold til den tidligere finansielle analyse er der tale om, at tilbagebetalingstiden er mellem 8 og 10 år kortere.

Det indebærer, at en fast forbindelse over Femern Bælt vil være tilbagebetalt efter godt 25 år, hvis det forudsættes, at projektet brugerfinansieres og brugerne betaler samme takst, som man i dag betaler for at benytte færgeoverfarten Rødby-Puttgarden.

De opdaterede finansielle skøn er suppleret med en række følsomhedsberegninger. De viser, at projektet er særdeles robust over for ændringer i beregningsforudsætningerne. Selv forholdsvis betydelige ændringer i forudsætningerne vil, som det fremgår af nedenstående tabel ikke ændre tilbagebetalingstiden væsentligt.

I forhold til basisscenariet (fremhævet i nedenstående tabel) påvirker ændringer i trafikvækst og realrente tilbagebetalingstiden for en fast forbindelse over Femern Bælt på følgende måde:

Trafikvækst	Realrente		
	3%	3,5%	4%
2,2% årligt	22 år	23 år	26 år
1,7% årligt	23 år	25 år	27 år
1,2% årligt	25 år	27 år	29 år

Det ses af tabellen, at tilbagebetalingstiden er 22 år i det gunstigste tilfælde og 29 år i en situation med mindre gunstige forudsætninger. De 22 år opnås, når der forudsættes en trafikvækst på 2,2% årligt og en realrente på 3% p. a. Modsat stiger tilbagebetalingstiden til 29 år, når der forudsættes en trafikvækst på 1,2% årligt og en realrente på 4% p.a.

Analyserne er gennemført af Sund & Bælt Holding A/S med støtte fra EU.

II. Analysen af de dynamiske og strategiske effekter

I april 2004 offentliggjorde Trafikministeriet resultaterne af en samfundsøkonomisk analyse af en fast forbindelse over Femern Bælt. Der var tale om en traditionel cost-benefit analyse, hvor der som fordele ved forbindelsen kun medregnes de direkte gevinster ved bl.a. kortere rejsetid og lavere transportomkostninger.

Analysen viste, at nettogevinsten for Danmark ved etablering af forbindelsen er ca. 4,5 mia. kr., og at den vil give et årligt samfundsøkonomisk afkast på ca. 7%. Når alle lande medregnes i analysen, vurderes nettogevinsten at udgøre godt 14 mia. kr.

Den samfundsøkonomiske analyse indregner imidlertid ikke alle effekter, som en fast forbindelse skaber, og som på både kort og langt sigt kan medvirke til yderligere gevinster. Disse afledte effekter har det danske og det tyske Trafikministerium fået analyseret i rapporten 'Economy-wide Benefits – Dynamic and Strategic Effects of a Fehmarn Belt Fixed Link', som er udarbejdet af det danske konsulentfirma Copenhagen Economics ApS i samarbejde med Prognos AG fra Tyskland.

Der er især tale om gevinster, som forventes at blive opnået på grund af en forbedret produktivitet, lavere omkostninger, større konkurrence og lavere priser. Disse gevinster skal tillægges de gevinster, der er opgjort i den samfundsøkonomiske analyse.

Kvantificerbare gevinster

Overordnet opstår de dynamiske og strategiske effekter ved, at det bliver nemmere og billigere at krydse Femern Bælt både hvad angår transport af varer og personer. Det medfører øget handel og ændret virksomhedslokalisering for de erhverv, der er afhængige af transport af varer. Det vurderes, at de største gevinster ved en fast forbindelse er knyttet hertil.

De kvantificerbare effekter omfatter:

- Forbedret produktivitet og lavere omkostninger
- Større konkurrence og lavere priser.

Der skelnes mellem de kortsigtede og de langsigtede gevinster.

På kort sigt (dvs. 1-5 år efter åbning af den faste forbindelse) vil lavere transportomkostninger, som er en umiddelbar konsekvens af den faste forbindelse, medføre øget produktion og handel.

På langt sigt vil de forbedrede infrastrukturforhold give anledning til, at nye virksomheder etableres, og at virksomheder får mulighed for tilrettelægge produktionen bedre gennem ændret lokalisering og organisering. Herved kan der opnås stordriftsfordele, hvilket forbedrer produktiviteten. Virksomhederne i såvel de nordiske lande som på kontinentet får bedre adgang til eksportmarkederne i nabolandene. Det skaber et større marked for afsætning og eksport, hvorved der skabes større konkurrence. Det medfører et større vareudbud og lavere priser til gavn for forbrugerne.

Værdien af de kvantificerede effekter er blevet beregnet til at udgøre ca. 3 mia. kr. Som følge af de relativt åbne økonomier vil Danmark og de øvrige nordiske lande få de forholdsvis største gevinster.

Yderligere effekter

Udover ovennævnte effekter for handel, lokalisering og produktivitet er der en række effekter, der ikke er kvantificeret.

Det drejer sig om effekterne for virksomhedernes mulighed for logistisk planlægning, for turisme, pendling, bosætning, shopping samt de beskæftigelseseffekter, der kan forventes i anlægsfasen. De regionaløkonomiske effekter heraf vil blive analyseret nærmere.

Af rapporten fremgår det, at en fast forbindelse over Femern Bælt vurderes at have positive effekter for virksomhedernes planlægning af deres transporter, og at virksomhederne vil kunne forbedre leverings servicen gennem tidsbesparelser, større fleksibilitet og mindre risiko for forsinkelser.

Regional fordeling

Undersøgelsen konkluderer, at 17% af de kvantificerede gevinster vil tilfalde Danmark. Tyskland og de øvrige nordiske lande kan forventes at opnå 41% hhv. 42% af de afledte effekter. I forhold til størrelsen af den danske økonomi vil Danmark imidlertid få den forholdsvis største gevinst.

De største gevinster vil tilfalde de regioner, der er beliggende i umiddelbar nærhed af den faste forbindelse. I Danmark vil gevinsterne således især tilfalde Storstrøms Amt og Hovedstadsområdet. Vestdanmark vil ikke blive påvirket af en fast forbindelse over Femern Bælt.

I Tyskland vil de største effekter komme i Slesvig-Holsten og Hamborg, men også Mecklenburg-Vorpommern vil få en mindre gevinst. I de øvrige nordiske lande vil gevinsterne især tilfalde det sydlige Sverige.