

Simuleringer af projektøkonomien
for
etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt
ved brug af base case forudsætninger opstillet af Femern a/s
samt ved ændringer i størrelsen af fem væsentlige parametre

Februar 2015

LR Consulting

Det statsejede selskab Femern a/s udsendte i november 2014 en finansiel analyse af en påtænkt fast forbindelse over Femern Bælt mellem Rødby og Puttgarten.

Den finansielle analyse konkluderede at økonomien i projektet var robust med en tilbagebetalingstid på 32 år.

Den beregnede projektøkonomi var baseret på en kalkulationsrente på 3 %, en investering på 46 mia kr for investering i kyst til kyst anlægget samt 9,5 mia kr for investeringer i danske landanlæg. Herudover var det forudsat at udgifter til drift og vedligeholdelse af kyst til kyst anlægget samt de nødvendige jernbaneanlæg på den danske tilslutning udgjorde 774 mill kr som et årligt gennemsnitsbeløb for hele projektets levetid.

Indtægterne var baseret på en trafikprognose udarbejdet af Femern a/s med bistand fra tyske konsulenter. Indtægtsprognosen indeholdt skøn over årlige vækstprocenter samt et trafikspring ved åbningen af den faste forbindelse.

LR Consulting har gennemført simuleringer af ændringer i anvendte parametre for at se om projektets økonomi fortsat var robust når væsentlige ændringer i de opstillede forudsætninger indtraf.

Som udgangspunkt for simuleringerne er der blevet opstillet en regnemodel som resulterer i en tilbagebetalingstid på 32 år ud fra de forudsatte størrelser af anlægsinvesteringerne, drift og vedligeholdelsesomkostninger, en realrente på 3%, trafikspring og en forudsætning om at Scandlines ophørte med at besejle ruten når den faste forbindelse åbnede.

Der er herefter ændret på en parameter af gangen for at kunne aflæse hvor meget tilbagebetalingstiden ændrede sig som følge af den individuelle korrektion af forudsætningen.

Ændringer i tilbagebetalingstiden for følgende parametre er blevet belyst:

1. Annoncerede reserver på 6,7 mia kr er blevet tillagt investeringen
2. Realrenten er blevet øget til 3,5 % i overensstemmelse med Finansministeriets krav til minimal afkastningsgrad for offentlige projekter opgjort i faste priser
3. Billetindtægten for border shop trafikken er blevet korrigeret til den faktisk opkrævede størrelse på 299 kr for en returbillet eller 150 kr på enkeltbilletbasis i stedet for den anvendte fulde pris som blev benyttet i base case beregningerne
4. Trafikspringet er blevet nedsat til 25 % for personbiler i stedet for de anvendte 66% som er en helt udokumenteret størrelse
5. Det er forudsat at Scandlines fortsætter sin færgedrift med markedsandele på 80% for bordershop trafikken, 20% af trafikken for fuldt betalende personbiler og 40% af lastbiltrafikken.
6. En kombination af alle de 5 nævnte faktorer

Resultaterne af de gennemførte simuleringsberegninger er vist i rapportens bilag.

Der er blevet fundet følgende ændring i tilbagebetalingstiden for hver af de valgte parametre:

Annoncerede reserver på 6,7 mia kr er blevet tillagt investeringen

Ændring i den pågældende parameter medfører en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 7 år

Realrenten er blevet øget til 3,5 % i overensstemmelse med Finansministeriets krav til minimal afkastningsgrad for offentlige projekter opgjort i faste priser.

Ændring i den pågældende parameter medfører en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 6 år

Billetindtægten for border shop trafikken er blevet korrigeret til den faktisk opkrævede størrelse på 299 kr for en returbillet eller 150 kr på enkeltbilletbasis i stedet for den anvendte fulde pris som blev benyttet i base case beregningerne

Ændring i den pågældende parameter medfører en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 12 år

Trafikspringet er blevet nedsat til 25 % for personbiler i stedet for de anvendte 66% som er en helt udokumenteret størrelse

Ændring i den pågældende parameter medfører en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 12 år

Det er forudsat at Scandlines fortsætter sin færgedrift med markedsandele på 80% for bordershop trafikken, 20% af trafikken for fuldt betalende personbiler og 40% af lastbiltrafikken.

Ændring i den pågældende parameter medfører rentedød. Dvs at projektet aldrig vil kunne tjene nok til at kunne påbegynde en tilbagebetaling af gælden

En kombination af alle de 5 nævnte faktorer

Samtidig ændring i de pågældende parameter medfører rentedød

De fundne resultater af simuleringerne stemmer ikke overens med de resultater som Femern a/s selv har offentliggjort om følsomhedsberegninger.

De gennemførte beregninger er vist i deres helhed i en bilagsrapport mens det ikke har været muligt at få adgang til Femern a/s' detaljerede beregninger

En konklusion af de gennemførte simuleringberegninger viser at projektet ikke besidder den robusthed som det foregives at have over for offentligheden