

har optaget igennem den sidste halve snes år, er det indlysende, at en eventuel olierørledning kun kan finansieres gennem optagelse af et nyt milliardlån i udlandet.

Dette lån skal som ethvert andet forrentes og afbetales over en årrække, hvilket vil sige, at et specielt anlægsarbejde som en olierørledning udover de elementære årlige driftsudgifter vil blive belastet med såvel renteudgifter til det optagne lån som en afskrivning af anlægget for at få lånet betalt. Disse omkostninger skal den transporterende olie bære, og spørgsmålet er da, hvorvidt olietransport ved hjælp af en således finansieret rørledning er billigere eller dyrere end transport med skib.

Tager man udgangspunktet i de undersøgelser herom, der foreligger i rapport af 15. august 1980 i bilagssamlingen til energiministerens redegørelse af 17. dec. 1980, så var dette ministerium og D.U.C. ikke enige om den lagertankkapacitet, som ville være nødvendig for et skibs tankning ved »Gorm«-feltet, men tager man den dyreste løsning, dén ministeriet kunne godkende, så andrager denne i anlægsudgift

125 mio. dollars for en lager-tank på 50.000 ton inkluderet procesudstyr m. m. og de årlige driftsudgifter har man fra energiministeriets side beregnet til 11,3 mio. doll.

Endelig vil skibstransporten af olie fra denne lagerenhed fordelt med løsning ved de tre raffinaderier i henholdsvis Fredericia, Stigsnæs og Kalundborg efter A. P. Møllers oplysning for en dagsproduktion på 50.000 td. olie/dag andrage 23,4 mio. doll. pr. år, — et beløb hvis storelse energiministeriet kunne godkende. Heroverfor står olierørledningsprojektet fra »Gorm«-feltet til et råolietankanlæg ved Fredericia, hvor der var enighed mellem D.U.C. og energiministeriet om, at det ville koste 283,7 mio. doll., og at de årlige driftsudgifter for en tilsvarende produktion, som for anført, ville kunne ansættes til 4,3 mio. doll.

Fra dette tankanlæg ved Fredericia skal de 2/3 af råolien derefter transporteres med skib til henholdsvis Stigsnæs og Kalundborg, hvilken transport af A. P. Møller er beregnet til at ville koste 12,1 mio. doll./år.

Her til anførte man fra energiministeriets side følgende:

»Staten mener, at installation af rørledning vil skabe et nyt udgangspunkt for prisfastsættelse af råolie i området, dvs. ved Fredericia-terminalen«.

Men dette standpunkt vil energiministeriets embedsmænd udelukkende være i stand til at indtage under den absolut givne forudsætning, at Shells raffinaderi i Fredericia vil aftage al olien fra »Gorm«-feltet.

Det kan imidlertid betragtes som fuldstændigt udelukket, thi det blev ved forhandlingerne jvf. rapporten af 15. august 1980 rent ud meddelt:

»Bevillingshaverne fastholder, at omkostningerne for videretransport af dele af olieproduktionen fra Fredericia til Kalundborg og Stigsnæs må adderes til omkostningerne for olierørledningen. —«

Af disse bevillingshavere er Shell, der ejer Fredericia-raffinaderiet, langt den største med en andel i D.U.C. på 40%, idet A. P. Møller har 30%, og Texaco henholdsvis Chevron hver har 15% af interesserne i D.U.C.

Det er altså på grundlag af

Shells standpunkt givet, at transportomkostningerne fra Fredericia til Stigsnæs henholdsvis Kalundborg skal lægges til driftsomkostningerne ved olierørledningen. I hosstående skema er da sideordnet foretaget en opstilling af omkostningerne ved olierørledningstransporten og tankskibstransporten.

Hertil kommer så de omkostninger, som låneoptagningen til de faste anlæg vil betinge, og med en effektiv forrentning på ikke under 12% for de af staten sidst optagne 10-årige dollar-lån, kan man roligt sætte forrentningen for 15—20 årige dollarlån til 12%.

Afviklingen af lånene indebærer en afskrivning af olierørledning henholdsvis lagertankanlæg over en periode svarende til lånenes løbetid. Sætter man denne eksempelvis til 15 år, vil dette indebære en afskrivning på 6,7% om året, hvilket opsummeret medfører, at omkostningerne ved transporten af olie baseret på et rørledningssystem m. m. årligt vil andrage: 69,4 mio. doll., medens en stationær lagertank + normal tankskibstransport vil koste 58,1 mio. doll. om året.

Anlægget af en olierørledning, hvis komponenter ikke kan fremstilles i Danmark, vil da udover en fordyrelse af den transporterende olie som en yderligere konsekvens indebære, at der vil blive anvendt 11,3 mio. doll. eller 73 mill. kr. hvert år til, hvad der kun kan betegnes som en grov diskrimination af dansk skibsfart. Man kan her ud fra kun drage den konklusion, at etableringen af en Nordseolierørledning på grundlag af de gældende vilkår på kapitalmarkedet vil være en fuldstændig fejlinvestering.

Olierørledning m.m.	Lagertank + tankskibstransport
Anlægssum : 283,7 mio.d.	Anlægssum : 125 mio.d.
Årlige omkostninger :	Årlige omkostninger :
Driftsudgifter: 4,3 mio.d.	Driftsudgifter: 11,3 mio.d.
Tilslut.sejlads: 12,1 mio.d.	sejlads: 23,4 mio.d.
	34,7 mio.d.
Renter:	Renter:
12,0 % af 283,7 mio.d.: ... 34,0 mio.d.	12,0 % af 125 mio.d.: ... 15,0 mio.d.
Afskrivning:	Afskrivning:
6,7 % af 283,7 mio.d.: ... 19,0 mio.d.	6,7 % af 125 mio.d.:... 8,4 mio.d.
Årlige omkostninger: 69,4 mio.d.	Årlige omkostninger: ... 58,1 mio.d.