



# Offentlig-Private Partnerskaber – en genvej til nye anlæg?

“Investeringer i kollektiv trafik”

10. oktober 2008

 **ERNST & YOUNG**  
*Quality In Everything We Do*

[www.ey.com/dk/opp](http://www.ey.com/dk/opp)

---

# Uddrag af infrastrukturkommissionens kommissorium

---

- ▶ “...Det gælder spørgsmålet om **omkostnings-effektiv organisering** og **styring** af anlægsprojekter...
  
- ▶ ...[at] kommissionen først og fremmest fokuserer på den statslige vej- og baneinfrastruktur, som regeringen forvalter, og som Folketinget træffer beslutninger om gennem **anlægslove** og de **årlige finanslove**...”

---

# Nogle antagelser om offentlige infrastrukturinvesteringer

---

- ▶ Betydeligt behov for ny- og reinvesteringer
- ▶ Statsligt budgetoverskud → intet økonomisk betinget behov for privat finansiering
- ▶ Overskridelser af økonomi og tid konstateres hyppigt
- ▶ Det er allerede private, der leverer ydelserne, så det handler reelt om organisering og risikodeling

# “Traditionel organisering” af infrastrukturinvesteringer indebærer bl.a....

- ▶ Bestiller bærer betydelige anlægs- og driftsrisici, som er vanskelige at styre – såvel praktisk som økonomisk
- ▶ Fragmenterede kontraheringsmodeller → koordineringsrisici
- ▶ Utilstrækkelige vurderinger af risici relateret til økonomi, tid og koordinering af de enkelte entrepriser
- ▶ Uklarhed om tid og økonomi → usikre politiske prioriterings- og beslutningsgrundlag

 *er det omkostningseffektiv organisering og styring?*

# Offentlig-Privat Partnerskab i få ord

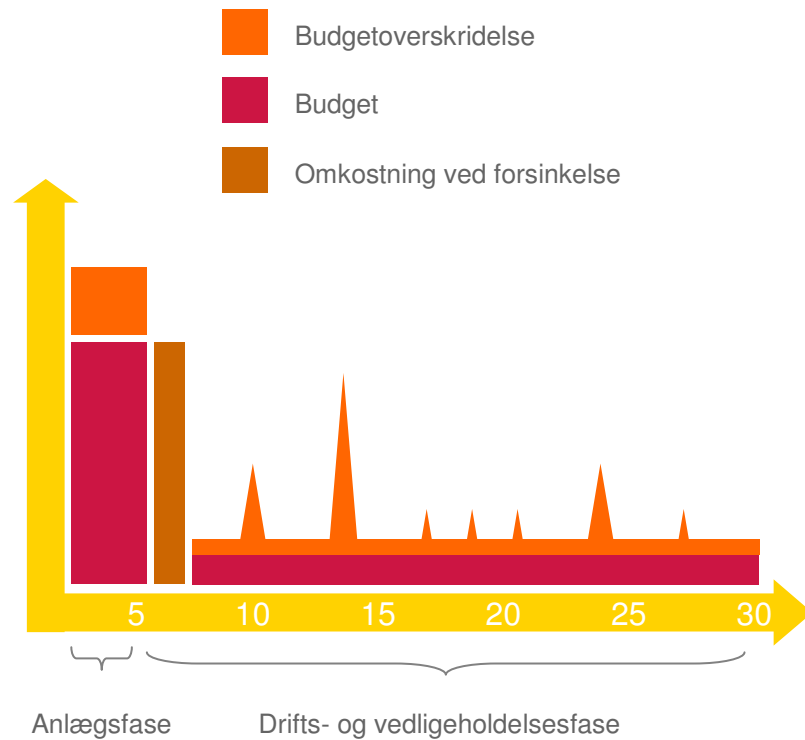
---

- ▶ Privat dedikeret selskab indgår aftale med bestiller
- ▶ Partneren forestår projektering, anlæg, drift og vedligehold samt finansiering af et sædvanligvis offentligt aktiv
- ▶ Lang tidshorisont ofte 25-30 år
- ▶ Forhandlingsbaseret deling af risici
- ▶ Totaløkonomi: forud aftalt løbende betaling dækker alle elementer – en slags værn mod merkrav
- ▶ Bestiller overtager normalt aktivet ved aftaleudløb

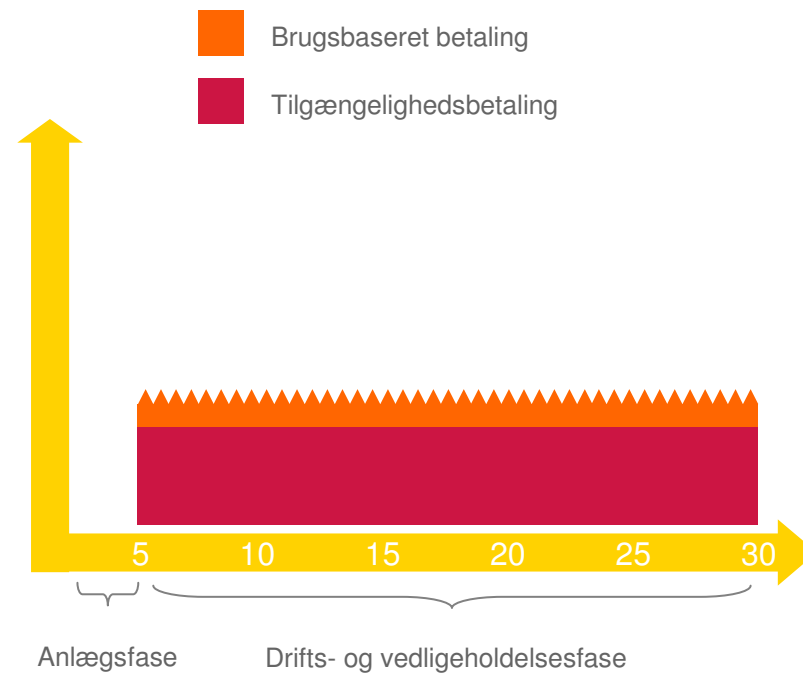
 *Aktivet er mere en investering end en leverance!*

# Betalingsstrømme i OPP og traditionel organisering er meget forskellige

”Traditionel organisering”



”Offentlig-Privat Partnerskab”



---

# Navnlig tre forhold ved OPP gør en forskel

---

- ▶ **Udbuds-, kontraheringsform og OPP-kontrakt**
  - ▶ Processen øger forståelsen mellem bestiller og leverandør
  - ▶ Hele leverancen har klare aftalemæssige rammer (kontrakten)
  - ▶ Forhandlingsbaseret aftale om risikodeling (betalingsmekanisme)
- ▶ **Totaløkonomisk ansvar hos leverandør**
  - ▶ Ikke blot en leverance, men en langsigtet investering
  - ▶ Privat finansiering er basis for risikodeling og overdragelse af et reelt økonomisk ansvar
  - ▶ Bank og bestiller har sammenfaldende interesser
- ▶ **Skabe rammer for innovation**
  - ▶ Konkurrencepræget dialog giver mulighed for innovativ i anlæg, drift og vedligehold
  - ▶ Funktionsudbud gør ”nytænkning” til en konkurrenceparameter

# Statslige og kommunale vejprojekter

---

- ▶ OPP som organiseringsmodel – ikke for at opnå finansiering
- ▶ Baseret på rådighedsbetaling – ikke overdragelse af trafikrelaterede kommercielle risici
- ▶ Problem, at der er relativt få ydelser relateret til drift- og vedligehold i de første mange år
- ▶ Sideanlæg kan rumme kommercielt potentiale
- ▶ Se på mulighed for at bundte nye anlæg med genopretning, drift og vedligehold af eksisterende vejanlæg



*Nok begrænset innovationspotentialet, hvorfor fokus bliver på budgetoverholdelse og rettidighed?*

# Statslige person- og godsjernbanenet

## ▶ **Infrastruktur – jernbane, signal- og sikringsanlæg**

- ▶ Jernbane – eks. København-Ringsted
  - ▶ Begrænsede driftsopgaver (uden operatørrollen!)
  - ▶ Overveje bundtning med vedligehold af eksisterende anlæg
- ▶ Signalprojektet - IT-projekt men med stor anlægsopgave
  - ▶ Baseret på en markedsstandard (ERMTS level 2/3)
  - ▶ Opretholde trafik under udskiftning, øge implementeringshastighed
  - ▶ Betale for løbende funktionalitet – ikke up-front!

## ▶ **Trafikydelsen – operatørrollen**

- ▶ Er påbegyndt konkurrenceudsat på 8-10 årige kontrakter
- ▶ Marked for operationel leasing af standardiseret togmateriel



*Potentielt stort indhold af drifts- og vedligeholdelses-ydelser, men komplekse strukturer!*

# Statsligt/kommunale baneprojekter

## ▶ Integrerede systemer

- ▶ Infrastrukturejer ejer både bane og rullende materiel
- ▶ Integration i etablerede takstsamarbejder

## ▶ Metro

- ▶ Organiseret i erfaren dedikeret statslig/kommunal bestillerorganisation "Metroselskabet"
- ▶ Ny Cityring organiseres sammen med etape 1-3
  - ▶ Formodentlig udbud i 2 entrepriser – anlæg og tog/baneteknik

## ▶ Letbaner – endnu på idé/forberedelsesstadiet

- ▶ Ring 3
- ▶ Århus
- ▶ Odense



*Mange drifts- og vedligeholdssydelsler, men sammensatte bestillerkredse er en udfordring!*

---

**? ...nok snarere på sporet af  
bedre beslutningsgrundlag,  
budgetsikkerhed, rettidighed  
og et værn mod nedslidning!**