

## Administrationens bemærkninger til Erhvervs- og Turismeudvalgets møde den 21-11-2022

Administrationen har på baggrund af drøftelserne på udvalgsmødet d. 9-11-2022 fremsendt spørgsmål til Trafikstyrelsen og Færgesekretariatet.

### Spørgsmål til Færgesekretariatet:

Udvalget vil meget gerne kende den aktuelle status for standardfærgeprojekterne i de øvrige medlemskommuner. Hvem forventer at indgå en indkøbsaftale i 2022 og hvad er deres status?

### Svar:

Følgende kommuner har aktive standardfærgeprojekter og arbejder frem imod at indgå en Indkøbsaftale i år:

- Faaborg/Midtfyn
- Kalundborg (2 færger)
- Odder
- Slagelse
- Svendborg
- Aalborg

Følgende kommuner har til hensigt at indgå indkøbsaftale i 2023:

- Ærø (prøver at komme med i første runde, men 2 store færger; kræver VVM-redegørelse etc)
- Lolland (prøver at komme med lige efter større udviklingsplan for alle tre øer)
- Holbæk (har indledt første sonderinger)
- Horsens (har indledt første sonderinger)

### Spørgsmål til Færgesekretariatet:

Der er behov for en yderligere uddybning af tallene i "Den to-fløjede oversigt" i bilag "Svendborg Kommune introduktion.pdf".

- 1) Der stilles spørgsmål til hvorfor punkt 1: "Tilpasning af færgedesign" er højere i Standardfærgeløsningen end ved et færgeprojekt anskaffet på individuelle markedsvilkår. Der undres over hvorfor stordriftsfordelene ikke slår igennem i estimatet.
- 2) Der stilles spørgsmål til hvorfor punkt 5: "Byggetilsyn, tilskrevne renter og bistand med levering" er højere i Standardfærgeløsningen end ved et færgeprojekt anskaffet på individuelle markedsvilkår. Der undres over hvorfor stordriftsfordelene ikke slår igennem i førortalte estimater.
- 3) Der stilles spørgsmål til punkt 8: "Udviklingsomkostninger til standardfærgekoncept samt standardiseret driftssupport-system med forudsætning om fordeling af udgifter på [syv] færger". Der undres over en udgift på i alt 27,3 mio.kr (3,9 mio.kr pr. færger x 7 færges). Det fremstår som et meget stort tal der ikke umiddelbart kan forklares.

### Svar:

Processen fra det politiske mandat til en underskrevet indkøbsaftale, vil omfatte en forhandling mellem de enkelte kommuner og Færgesekretariatets rådgiverteam på den ene side og Leverandørkonsortiet på den anden side. Det er rådgiverteamets klare overbevisning at det endelige projektbudget vil blive reduceret i forhold til Leverandørkonsortiets nuværende projektbudget.

Leverandørkonsortiets budgetposter indregner en række udgifter, der ikke er medregnet i de tilsvarende poster for en færge anskaffet på individuelle markedsvilkår (højre kolonne på s. 3). En del af årsagen hertil er, at konsortiets poster inkluderer udgifter til udvikling, dvs. til standardiseringen af færgerne.

Stordriftsfordele viser sig på forskellig vis i projektbudgettet. Det gælder især prisen på færgen, hvor konsortiet forventer en besparelse på 10 %. Denne besparelse begrundes med søsterskibseffekt ved indgåelse af skibsbygningskontrakt med værftet. Den begrundes også med, at leverandørkonsortiet vil forhandle fordelagtige kontrakter med leverandører af de kritiske komponenter på færgen (batteripakke m.m.), hvor mængdeindkøb erfaringsmæssigt medfører rabat.

**Ad. 1)** Leverandørkonsortiets budgetpost på kr. 6,9 mio. omfatter underliggende budgetposter, der enten er højt sat og som forventes at kunne forhandles ned inden indgåelse af en Indkøbsaftale, eller som retteligt hører under finansielle omkostninger. Hvis man tager højde herfor, så vil konsortiets budgetpost (venstre kolonne) ligge på nogenlunde samme niveau som budgetposten på kr. 5 mio. for sædvanligt færgekøb (højre kolonne).

Selv med denne forudsætning, så er det stadig en korrekt betragtning, at stordriftsfordele tilsyneladende ikke slår igennem for denne budgetpost, da beløbet i venstre kolonne jo ikke er lavere end beløbet i højre kolonne, hvilket ellers kunne forventes. Generelt kan dette dog begrundes med, at venstre kolonne omfatter udgifter til udvikling og standardisering, som kommunen ikke får eller skal betale for i højre kolonne. Med andre ord: Hvis beløbene i de to kolonner er nogenlunde lige store, så dokumenterer det blot, at stordriftsfordelene "betaler" for standardiseringen.

**Ad 2)** Denne post udgøres af omkostninger til byggetilsyn og bistand med levering på kr. 2,294 mio, samt tilskrevne renter på kr. 4,883 mio. Det reelle beløb, der bør sammenholdes med højre kolonne, er derfor relativt lavt på kr. 2,294 mio, hvilket afspejler stordriftsfordele. Renteposten kunne retteligt være lagt ind under de finansielle omkostninger. Ved et sædvanligt køb af en færge ville kommunen også skulle bære tilsvarende rentekomkostninger for beløb betalt under konstruktionsprocessen.

**Ad 3)** Leverandørkonsortiets budgetpost på kr. 3,9 mio. omfatter underliggende udgiftsposter, der enten er højt sat og som forventes at kunne forhandles ned inden indgåelse af en Indkøbsaftale, eller som retteligt hører under budgettet for færgedesign.

De samlede udviklingsomkostninger ligger fast på max. kr. 17,7 mio., hvilket svarer til kr. 2,528 mio. for Svendborg Kommunes færge. Hvis der (som forventet) anskaffes flere end 7 standardfærger indenfor de kommende ti år, så vil beløbet på kr. 2,528 mio. for Svendborg Kommunes færge blive reduceret, da udviklingsomkostningerne fordeles over alle standardfærger.

### **Spørgsmål til Trafikstyrelsen:**

...mulighederne for at fastholde støtten, såfremt vi ønsker at gennemføre et andet projekt end det der fremgår af vedhæftede Projektbeskrivelse (D439014).

### **Svar:**

Svar ikke modtaget ved udsendelse af dagsorden.