

Slagelse Kommune

Standardfærgeprojekt – internt og fortroligt



Alternativ løsning for standardfærgeprojektet

Siden december 2023 er der opstået udfordringer for standardfærgeprojektet, bl.a. grundet betydelige stigninger i projektbudgetterne. Færgesekretariatets forhandlingsgruppe har indgået i dialog med leverandørkonsortiet om at udforme en acceptabel, alternativ løsning for pionér-kommunerne.

Løsningen kan opsummeres som følger:

- Udbuddet af skibsbygningskontrakterne gennemføres ihht. de udarbejdede design-specifikationer.
- Hvis Slagelse Kommune vælger at indgå en skibsbygningskontrakt baseret på det vindende tilbud, så vil kommunen selv blive ejer af færgen. Konsortiet vil ikke eje færgen, og leasingaftalen vil bortfalde.
- PensionDanmarks deltagelse i projektet stopper, når udbuddet af skibsbygningskontrakterne er afsluttet. Indtil da finansieres kommunens projektomkostninger af PensionDanmark. Herefter skal kommunen selv finansiere skibsprisen samt betalinger til konsortiet. Finansiering kan opnås fra Kommune Kredit til dette formål.
- Byggetilsyn og bistand med designarbejde under konstruktionsfasen leveres af OMT som planlagt.
- Driftssupportsystemet færdigudvikles parallelt hermed i samarbejde med konsortiet.

Hvis Slagelse Kommune indgår en skibsbygningskontrakt efter udbudsprocessens afslutning, så vil kommunen kunne opnå lånefinansiering til standardfærgeprojektet hos Kommune Kredit. Finansieringen vil blive forrentet med Kommune Kredits rentesats, der for tiden ligger omkring 3,2%. Kommunen vil stadig kunne vælge at udtræde efter udbudsprocessens afslutning imod betaling af udtrædelsesomkostninger til konsortiet.

Der vil blive opnået betydelige besparelser ved den alternative løsning i forhold til den eksisterende løsning. Besparelserne vil bringe det årlige afdrag på lånefinansieringen for standardfærgen markant ned, på trods af betydelig inflation og markante prisstigninger på værftsmarkedet i den mellemliggende periode. Desuden vil konsortiet ikke have krav på en andel af færgens residualværdi efter 20 år. Den totale besparelse er estimeret til DKK 63,1 mill. over 20 år (svarende til en nutidsværdi på DKK 42,15 mill.).

Skemaet på næste side sammenholder de forskellige budgetposter for den alternative løsning, set i forhold til det oprindelige budget for standardfærgen fra slutningen af 2022 og det nuværende budget, samt budgettet for den alternative løsning.

Standardfærgeprojektet – sammenligning mellem eksisterende og alternativ løsning

Omkostningselement	Projektbudget under den alternative løsning	Projektbudget under eksisterende løsning	Oprindeligt projektbudget 2022
1. Projektering, design, udbud af skibsbygningskontrakt og byggetilsyn samt udvikling af driftssupportløsning	DKK 25,39 mio.	DKK 25,39 mio.	DKK 19,7 mio.
2. Købesum til værft inkl. stordriftsbesparselse på 10%	DKK 113,45 mio.	DKK 113,45 mio.	DKK 82,4 mio.
3. Risikotillæg på 10%	-	DKK 11,35 mio.	DKK 8,24 mio.
4. Fratrullet støtte fra grøn transportpulje	(DKK 28,7 mio.)	(DKK 28,7 mio.)	(DKK 28,7 mio.)
5. Projektudviklingsomkostninger til konsortiet	DKK 6 mio.	-	-
6. Samlet projektsum (udgjort af ovenstående poster)	DKK 116,14 mio.	DKK 121,49 mio.	DKK 81,64 mio.
7. Årligt afdrag på lånefinansiering	DKK 7,95 mio.	DKK 10,51 mio.	DKK 7,06 mio.
8. Årlig betaling for driftssupport-system	DKK 0,2 mio.	DKK 0,2 mio.	DKK 0,3 mio.

Under den alternative finansieringsløsning forventes Slagelse Kommune at spare **DKK 63,1 mio.** over en 20-årig periode i forhold til den eksisterende løsning under standardfærgeprojektet (jf. midterste kolonne). Omregnet til nutidsværdi svarer besparelsen til **DKK 42,15 mio.**

Besparselserne opnås da konsortiets risikotillæg på 10% vil bortfalde ved den alternative løsning, og da Kommune Kredits rentesats på 3,2 % er lavere end konsortiets rentesats på 5,9%. Disse to ændringer vil bringe det årlige afdrag på lånefinansieringen for standardfærge ned på DKK 7,95 mio.

Desuden vil kommunen eje færgen under den alternative løsning. Færgens residualværdi efter 20 år er foreløbigt vurderet til ca. DKK 20 mio, og heraf ville 60% tilfalde konsortiet under den eksisterende løsning. Denne andel af residualværdien på DKK 12 mio. vil i stedet tilfalde kommunen under den alternative løsning. Dette beløb er medregnet i den samlede besparelse på DKK 63,1 mio. (DKK 42,15 mio. i nutidsværdi), men ikke i det årlige afdrag på lånefinansieringen for standardfærge, som derfor kommer ned på niveau med det oprindelige budget som vedtaget i 2022.

Noter til tabellen på foregående side

Note 1 – Projektering, design, udbud af skibsbygningskontrakt og byggetilsyn samt udvikling af driftssupportløsning

Omkostninger jf. projektbudgettet: Projekteringsfase pkt. 1.2.0-1.2.4, pkt. 3.3 IMO risk assessment, pkt. 3.10 Royalty fee for design, pkt. 3.6 Basic design pakke, pkt. 3.9 Klassegodkendelse af basic design, pkt. 3.8 Tegningsgodkendelse, pkt. 3.7 Computational Fluid Dynamics og modelforsøg, pkt. 3.5 leverandørens rådgiveromkostninger + kommunerådgiveromkostninger fra 2023 til nu (0,972) + OMT ekstraarbejder for projekteringsfasen (0,547). Udbudsspecifikation pkt. 2.0-2.3, A-komponenter, pkt. 2.4. udbud af skibsbygningskontrakt pkt. 2.5.1 og 2.5.2, leverandørens rådgiveromkostninger (inkl. ekstra estimat på 1,15 mio vedr. den alternative løsning). Byggetilsyn pkt. 4.0, 4.1, kommissionering og myndighedsgodkendelse, pkt. 4.4. Omkostninger: Innovationspartnerskabsomkostninger pkt. A1 og pkt. 3.11, K&S-fee pkt. 1.1.1 og pkt. 3.12 og pkt. 4.7, leverandørrådgiveromkostninger pkt. 1.1.2, udviklingsomkostninger pkt. B1 og pkt. 3.13. Desuden forrentning af beløb betalt under projektets forløb frem til levering af færgen. Forskellen mellem det oprindelige budget og det nuværende budget skyldes hovedsageligt budgetoverløb for udvikling af driftssupportløsning, samt indeksregulering af konsortiets timepriser.

Note 2 – Købesum til værft

Baseret på den oprindeligt estimerede pris i projektbudgettet af ultimo 2022, fremskrevet med udvikling i værftspriser med 15% fra primo 2023 til primo 2024, og derefter estimeret med 17,5% fra primo 2024 til Q1 2025, hvor skibsbygningskontrakter forventes at kunne indgås. Konsortiet har desuden budgetteret med at opnå en stordriftsbesparelse på estimeret 10% ved anskaffelse af flere færger samt konkurrenceudsættelse af A-komponenter. Besparselsen lader indtil videre til at kunne realiseres som forventet og er medtaget i denne post. Ladeanlæg på land er omfattet af prisen, men ikke tilslutning af ladeanlæg til elnet. Desuden er budgettet justeret med pris for fremdriver-løsning (Schottel) baseret på status i forhandlingerne med A-komponentleverandørerne. Omkostninger jf. projektbudgettet: pkt. 3.1 Skibsbygningskontrakt, pkt. 3.0 Projektledelse.

Note 3 – Risikotillæg

Under den oprindelige løsning påtog leverandørkonsortiet risikoen for konstruktionen herunder risiko for værftskonkurs. Risikopræmien på 10% er den garanterede maksimale prisoverskridelse på uforudsete omkostninger, og som svarer til en forventet mulig budgetoverskridelse ved større anlægsprojekter som dette. Denne risiko påtages af kommunerne under den alternative løsning, hvorfor risikotillægget bortfalder. Risikoen vil i stedet blive håndteret via udbudsprocessen og skibsbygningskontrakterne, hvor der vil blive stillet krav til værfternes finansielle stabilitet.

Note 4 – Projektudviklingsomkostninger til konsortiet under den alternative løsning

Under den alternative løsning vil konsortiet ikke levere finansiering efter udbudsprocessen for skibsbygningskontrakterne er afsluttet. Derfor vil konsortiet miste en renteindtægt over 20 år af sin investering. I stedet for at betale konsortiet for projektudvikling m.m. over fremtidige afdrag, så vil kommunen under den alternative løsning skulle betale projektudviklingsomkostningerne til konsortiet, når udbudsprocessen for skibsbygningskontrakterne er afsluttet. Den samlede betaling er på DKK 30 mill., som fordeles over alle kommuner, der har eller senere måtte indkøbe en færge under standardfærgeprojektet.

Note 5 – Årligt afdrag på finansiering

Konsortiets finansieringsmodel er baseret på en forrentning på 5,9%, som er anvendt ved beregningen af den årlige betaling. Under den alternative løsning vil kommunerne kunne opnå finansiering fra Kommune Kredit. For den alternative løsning er der anvendt en rentesats 3,2% ved beregningen af de årlige betalinger.

Note 6 – Årlig betaling for driftssupport-system

Estimeret årlig betaling for driftssupportsystemet, der forventes at medføre besparelser og synergieffekter, som overstiger den årlige betaling. Baseret på konkurrenceudsættelsen af A-komponenter vurderes betalingen at kunne reduceres i forhold til det oprindeligt budgetterede beløb.

Fremadrettet proces for anskaffelse af ny standardfærge under den alternative løsning

Juni/august 2024:

Indgåelse af aftale om alternativ løsning samt igangsættelse af udbudsproces for skibsbygningskontrakt.

Februar/marts 2025:

Udbuddet af skibsbygningskontrakterne afsluttes for pionérkommunerne, som kan vælge at indgå skibsbygningskontrakterne, eller at udtræde af projektet.

- Hvis en kommune vælger at udtræde af standardfærgeprojektet, så vil kommunen skulle betale udtrædelsesomkostninger til konsortiet. Under den alternative løsning kræver konsortiet DKK 10,65 mill. i udtrædelsesomkostninger. Dette beløb er højere end de oprindeligt aftalte udtrædelsesomkostninger, hvilket bl.a. skyldes, at kommunen ved udtræden vil købe retten til at anvende standardfærgekonceptet til at anskaffe en ny færge på anden vis.
- Hvis en eller flere kommuner vælger at udtræde, mens de øvrige kommuner indgår skibsbygningskontrakter, så vil de førstnævnte kommuners udtræden ikke påvirke projektbudgetterne for de sidstnævnte kommuner.

Marts 2025 - slutningen 2026 / starten af 2027:

Færgekonstruktion og levering af færge inkl. ladestander.