



## **Organisering og finansiering af offentlige infrastrukturprojekter**

En vej til økonomisk vækst og udvikling  
af den danske velfærdsmodel

## Baggrund

- ▶ Pensionselskaberne ønsker at klarlægge fordele og ulemper ved OPP
- ▶ To lejre
  - For: OPP er en god måde at styre infrastrukturprojekter
  - Imod: Den dyrere finansiering gør organisationsformen uattraktiv
- ▶ Klarlægge fordele, ulemper og muligheder i OPP
- ▶ Arbejdsform:
  - Sekretariat: Ernst & Young
  - Derudover bidrag fra Bech-Bruun, Copenhagen Economics og Bent Flyvbjerg

atp=

**PFA**  
P E N S I O N


sampension

PensionDanmark

**pka**



# Forskellige organisationsformer

Model	Eksempel
Det offentlige som bygherre	Den Sorte Diamant, DR-byen
Offentligt selskab som bygherre/driftsoperatør/ejer	Metroselskabet, Sund & Bælt
 <b>OFFENTLIGT-PRIVAT PARTNERSKAB</b> PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS	Sønderborg-Kliplev, Rigsarkivet
Det offentlige som regulator	Land- og havvindmøller
Det private som bygherre	Private kontorbygninger



# Paradigme for offentlige infrastrukturprojekter

Vi anbefaler :

- ▶ at den offentlige bestiller benytter funktionskrav og konkurrencepræget dialog, når det er muligt
- ▶ at den offentlige bestiller konkurrenceudsætter projektets risici, således at risicienes omkostninger minimeres
- ▶ at den totale levetidsøkonomi anvendes som udvælgelseskriterium ved offentlige infrastrukturprojekter



# OPP

## Funktionskrav

- ▶ Den offentlige bestiller opstiller funktionskrav for projektets løsning og giver konsortiet ansvaret for udvikling af løsningen af projektet på baggrund af funktionskravene

## Risikooptimering

Konsortiet allokerer risici internt baseret på konsortie-deltagernes evner til at håndtere hver enkelt risiko

## Kontraktstruktur

- ▶ Der indgås én langsigtet kontrakt mellem den offentlige bestiller og det private konsortium, der dækker både anlæg og drift

## Levetidsøkonomi

Konsortiet optimerer totalomkostningerne over projektets levetid

**Konkurrencepræget dialog**

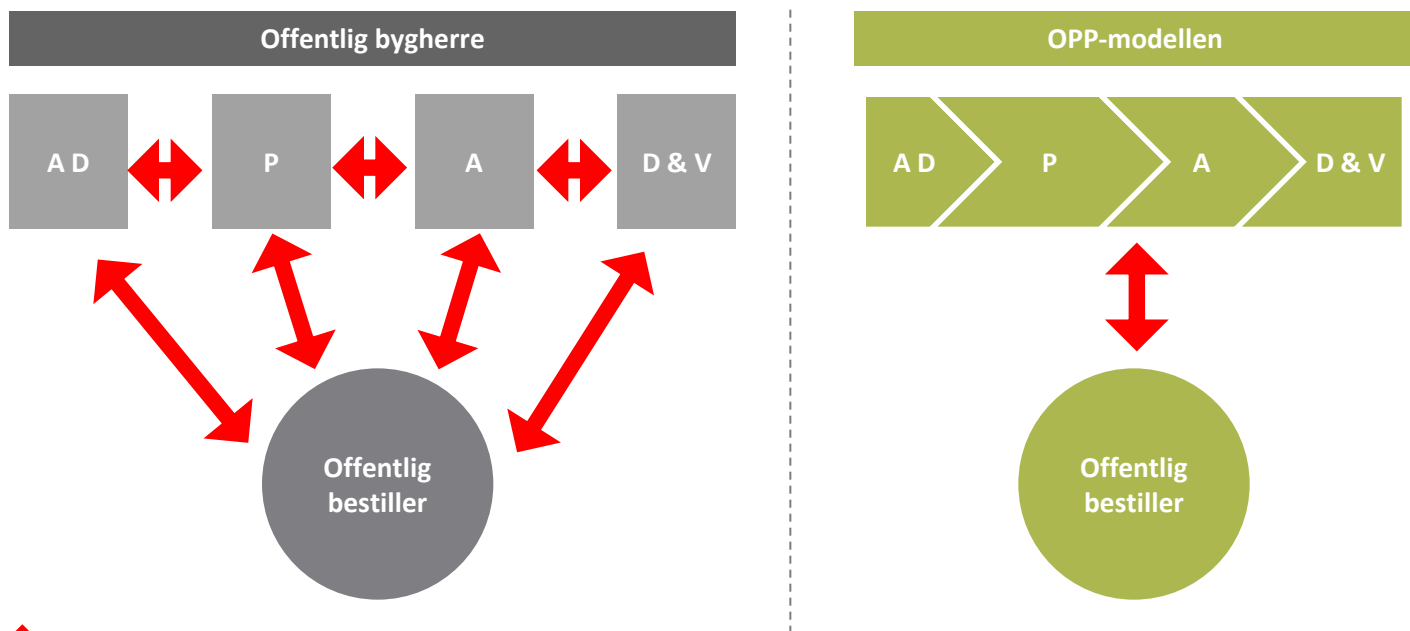


# 6 argumenter om OPP

- 1 OPP er en god måde at styre infrastrukturprojekter
- 2 Den dyrere finansiering ved OPP gør organisationsformen uattraktiv
- 3 Der bruges mange ressourcer i opstartsfasen
- 4 Der er svært ændre projektet undervejs
- 5 Hvordan får man design og æstetik med i projektet?
- 6 Det offentlige står med ultimative ansvar



# Interface risiko



↕ = Interface risiko, der tilfalder den offentlige bestiller

A D = Arkitekt design

P = Projektering

A = Anlæg

D & V = Drift og vedligehold



# Sammenhæng mellem finansieringsomkostningerne for Statselskabet og OPP

Pensionsselskaberne overtager A/S Storebælt.  
Hvilket afkast vil pensionsselskaberne forvente at få?

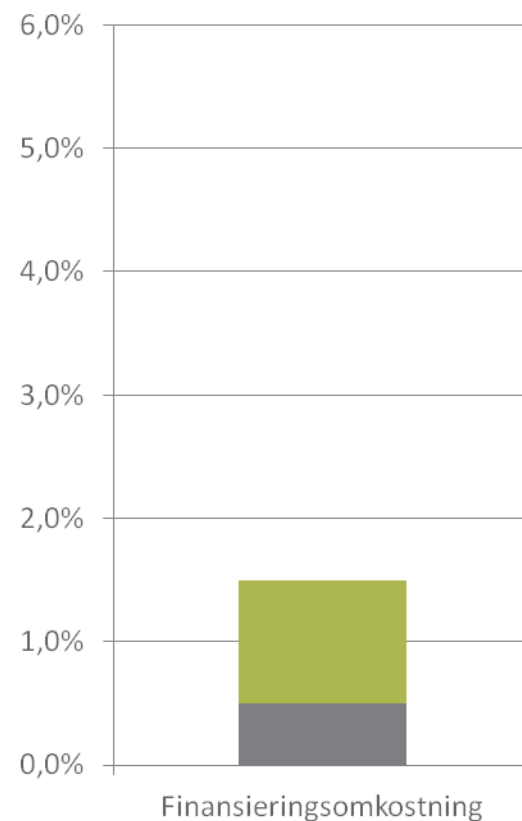
**Vilkår:** Pensionsselskaberne får samme vilkår som A/S Storebælt, 5-årig finansiering

**Forventet afkast:** Risikofri 5-årig rente (0,5 %) plus illikviditetspræmien (1 %), i alt 1,5 %.

## Hvorfor ikke 5 – 10 %?

Pensionsselskaberne kan – lige som A/S Storebælt – transformere risici på trafikmængden over i en længere tilbagebetalingsperiode.

■ Risikofri rente ■ Illikviditetstillæg ■ Risikopræmie





# Sammenhæng mellem finansieringsomkostningerne for Statselskabet og OPP

Pensionsselskaberne overtager A/S Storebælt.  
Hvilket afkast vil pensionsselskaberne forvente at få?

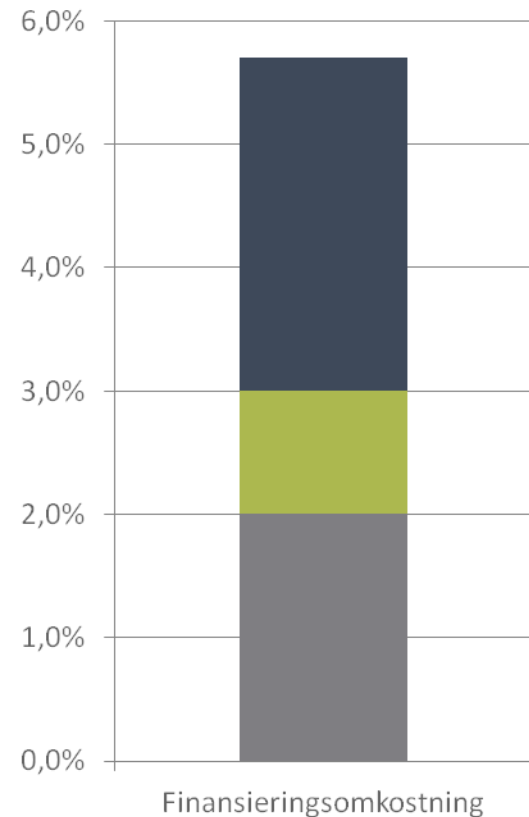
**Vilkår:** Pensionsselskaberne overtager en del af de risici som A/S Storebælt har påtaget sig.

**Forventet afkast:** Risikofri 30-årige rente (2 %) plus illikviditetspræmien (1 %) plus risikopræmie (2,7 %), i alt 5,7 %.

## Hvorfor?

Pensionsselskaberne vil være nødt til at stille egenkapital til rådighed som en stødpude mod risikoen i projektet

■ Risikofri rente ■ Illikviditetstillæg ■ Risikopræmie



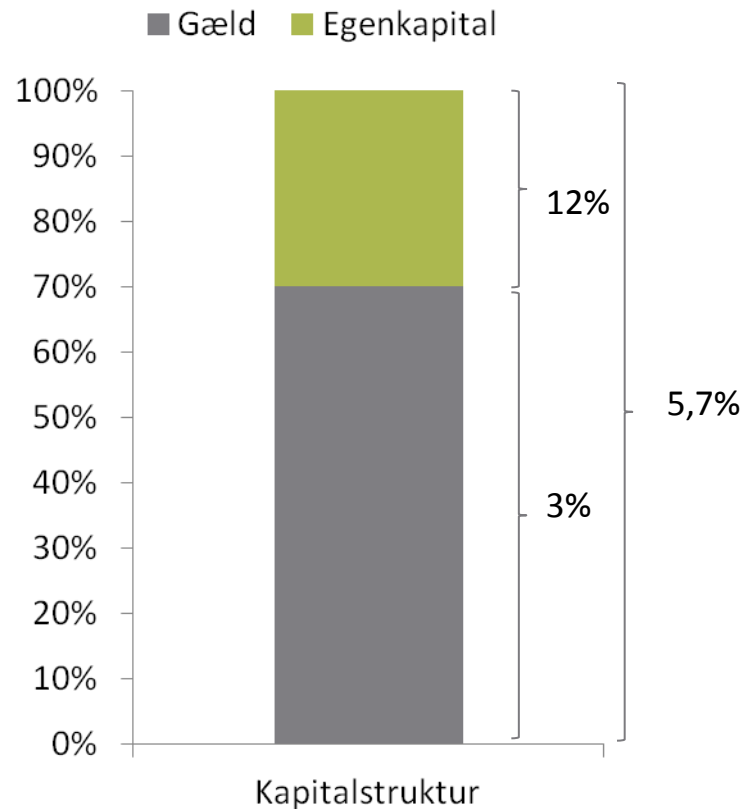
# Beregning af afkastkrav

► Total afkastkrav = Vægtet afkastkrav på gæld + vægtet afkastkrav på egenkapital

► Hvis vi forudsætter at

- Afkastkrav på gæld: 3%
- Gældsandel: 70%
- Afkastkrav på egenkapital: 12%
- Egenkapitalandel: 30%

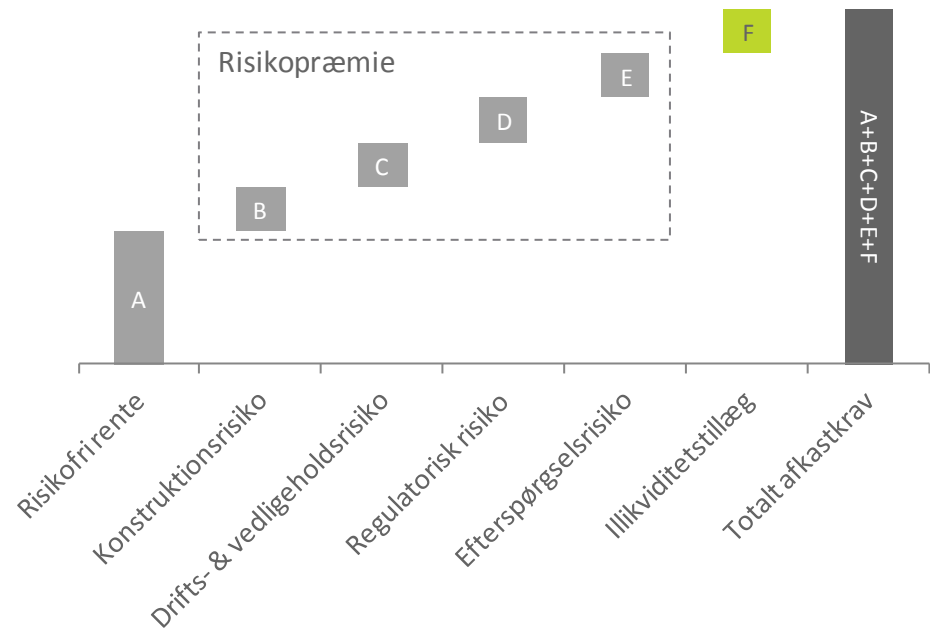
bliver det totale afkastkrav 5,7%



# Sammensætning af afkastkrav

- ▶ Afkastkravet er en funktion af den risiko, der overføres til den private part
- ▶ Som udgangspunkt vil en privat kapitalstiller altid kræve den risikofrie rente plus et illikviditetstillæg for at stille kapital til rådighed
- ▶ Andre tillæg fastsættes på baggrund af risikoen, der flyttes

Illustrativt eksempel:



# Havnetunnel i København

► Forventet omkostning: Ca. 30 mia. kr.

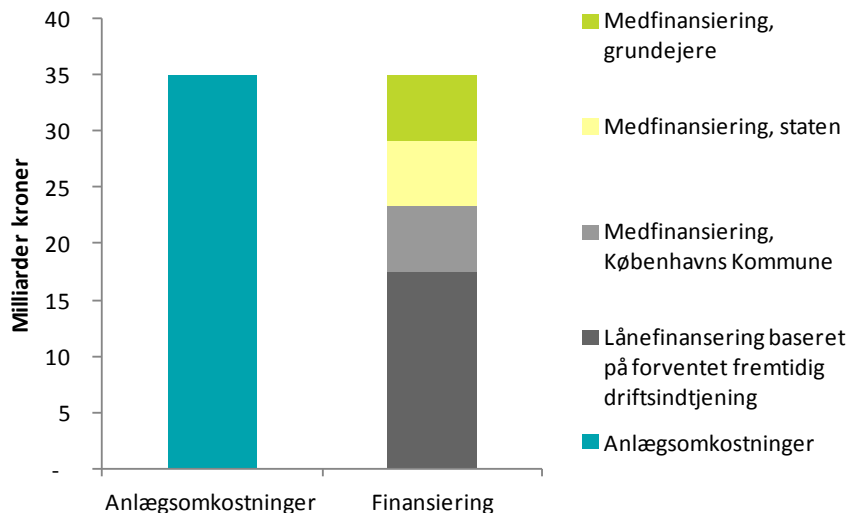
► Mange forskellige interessenter:

- Bilister
- Københavns Kommune
- Staten
- Grundejere
  - By & Havn
  - Pensionsselskaberne

► Alle, der får gavn af havnetunnelen, bør være interesseret i at medfinansiere den

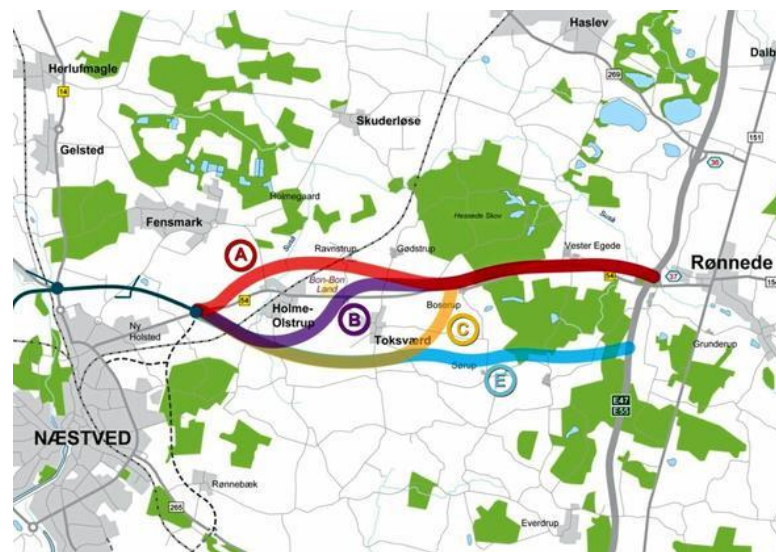
- Halvdelen kan finansieres af brugerne
- Halvdelen kan finansieres gennem "eksternaliteter"

► Den komplekse interessent-struktur kan håndteres godt gennem OPP



# Næstved-Rønnede motorvej

- ▶ Eksisterende vejnet tæt på kapacitetsgrænsen, med reduceret trafiksikkerhed til følge
- ▶ Etablering af en ny vej kunne ske gennem OPP
- ▶ At finansiere vejen gennem brugerbetaling vil dog vær en udfordring, da det eksisterende vejnet giver bilister et gratis (om end langsommere) alternativ
- ▶ En OPP-model for motorvejen bør i givet fald være en "availability"-model, på linje med Kliplev-Sønderborg motorvejen



A, B, C og E angiver mulige linjeføringer

Kilde: Transportministeriet & Rambøll

# Konklusion og næste skridt

## Konklusioner

- ▶ OPP finansieringsomkostninger fra pensionskasser vil være godt 1%point højere end statsfinansiering (illikviditetspræmien)
- ▶ Potentialet for en samlet større værdiskabelse ved at anvende OPP, når gevinsten fra den mere strukturerede proces medregnes, overstiger illikviditetspræmien
- ▶ Vi er overbeviste om, at modellen kan give værdi, såfremt den anvendes systematisk og struktureret på projekter, der egner sig til OPP
- ▶ Vigtigt at bestillere og leverandører bliver mere erfarne og komfortable med modellen

## Anbefaling

- ▶ Vi foreslår derfor, at OPP-modellen anvendes i udvalgte projekter for at sikre den nødvendige strukturerede erfaringsopsamling såvel i den private sektor som i den offentlige sektor

