



24. marts 2021
DOKNR-9-746
E-mail: hg@frinet.dk
Side 1 af 5



Att.: Transportminister Benny Engelbrecht
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København

Cc:
Folketingets Transportudvalg
Peter Jonasson, Viceadministrerende direktør, Banedanmark

Svar på Banedanmarks insourcinganalyse

Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI har med stor interesse læst Banedanmarks "Insourcinganalyse – Perspektiver og muligheder". FRI kan konstatere, at Banedanmark adresserer en række af de grundlæggende udfordringer, som Danmark står overfor ift. at styrke jernbanen og dermed den økonomiske aktivitet gennem høj mobilitet af passagerer og gods samt indfrielse af jernbanens klimapotentiale ift. CO₂-reduktion.

Det er FRI's vurdering, at flere af de foreslåede tiltag vil have en god effekt. Men det er også FRI's vurdering, at bl.a. Banedanmarks planer om øget brug af insourcing af kritiske ressourcer vil risikere at få den omvendte effekt. I nedenstående uddybes FRI's vurdering og kommentarer.

Flaskehalse på sikrings-/valideringsområdet primær årsag til manglende modernisering af jernbanen

De danske jernbaner er afgørende for at øge den økonomiske aktivitet i samfundet gennem høj mobilitet for såvel passagerer som gods. Herudover rummer jernbanen et væsentligt potentiale, når det kommer til at indfri CO₂-reduktioner og sikre den grønne omstilling.

Indfrielsen af jernbanens potentiale er flere gange blevet forsinket af flere komplekse problemer. Det primære problem har været flaskehalse på sikrings-/valideringsområdet, og dette har pågået siden 2016. Det har forsinket og udskudt samfundskritiske baneprojekter, og som konsekvens heraf har jernbanen ikke gennemgået den nødvendige og ønskede modernisering og dermed ikke formået at øge passagertallene.

På sikrings-/valideringsområdet har FRI tidligere forslået en række tiltag for at forbedre situationen, herunder:

- Virksomhedsordning
- Mål om fordobling af valideringskapacitet
- Moderniseret normgrundlag
- Styrkelse af kvalitetssikring før validering
- Brug af IT-system til automatisering af identifikation af sikringsfejl og mangler

- Samlet proces for projektering og validering herunder tidlig afklaring af grundlag
- Gennemsigtighed omkring ressourcebehov

Senest har Banedanmark igangsat en uddannelsesindsats for at øge antallet af validatorer, hvilket FRI hilser velkomment.

I FRI mener vi, at markedet vil kunne geare sig til at løfte fremtidens baneprojekter gennem en konstruktiv og handlingsorienteret dialog om behov og forventninger.

Insourcing reducerer samlet kapacitet og risikerer at skabe modsatte effekt

I Banedanmarks ”Insourcinganalyse – Perspektiver og muligheder” peges der på, at manglende in-house kapacitet på en række kritiske funktioner, som det private marked i dag varetager og har gjort siden udskillelsen af Banestyrelsens rådgivningsdivision tilbage i 2001, har været med til at forsinke moderniseringen af jernbanen.

Banedanmark sammenligner sin egen organisation med Vejdirektoratets og henviser til, at sidstnævnte har haft større succes med rettidighed i deres projekter. Det er med udgangspunkt i denne sammenligning, at Banedanmark argumenterer for, at man ved at insource en række kritiske ressourcer fra det private marked, kan gennemføre sine opgaver billigere og bedre samtidig med, at man fastholder et aktivitetsniveau i det private rådgivermarked, da man stadigvæk vil trække på specialistressourcer. I den henseende er det FRI's vurdering, at jernbaneprojekter ofte har flere grænseflader som f.eks. kørestrøm, immunisering, sikring og ikke mindst CSM (Common Safety Methods), hvilket ofte øger kompleksiteten sammenlignet med mange af Vejdirektoratets projekter. Der er dermed behov for flere specialistkompetencer til et stort jernbaneprojekt sammenlignet med et stort vejprojekt, hvorfor det er vigtigt at rådgivermarkedet stadig er en del af de fremtidige jernbaneprojekter indenfor flere fagområder.

Det er FRI's vurdering, at Banedanmark planlagte insourcing kan svække de private rådgivere i en sådan grad, at konsekvensen vil være en reduktion og kan føre til lukning af jernbanemiljøer hos de private rådgivere i Danmark. Den overordnede kapacitet på baneområdet vil blive reduceret, og det vil ikke være muligt at fastholde og udvikle jernbanefaglige specialistmiljøer, som Banedanmark giver udtryk for, at man stadigvæk vil trække på.

Som konsekvens af en reduceret efterspørgsel vil det private rådgivermarked sandsynligvis reducere uddannelsesaktiviteten af egne medarbejdere i denne retning og i stedet prioritere ressourcer mod andre markeder. Dette kan betyde, at Banedanmark vil få sværere ved at rekruttere efterspurgte specialistkompetencer, da udbuddet af private specialister vil være begrænset, og de resterende medarbejdere, der vil udgøre kapaciteten, typisk er tilknyttet andre

baneprojekter hos andre baneaktører i såvel Danmark som udlandet, og derfor ikke nødvendigvis vil stå til rådighed for Banedanmark. En svækkelse af rådgiverbasen vil betyde, at rådgivermarkedet ikke hurtigt nok kan "skrue" op for kapaciteten i tilfælde af en ny 10-årig infrastrukturplan, med styrkede ambitioner for baneområdet, skulle blive besluttet.

Derudover vil de private rådgivere i Danmark, som følge af insourcingen, indstille eller nedtone rekrutteringen af udenlandske specialister internt i deres internationale organisationer og eksternt i det internationale arbejdsmarked, da man ikke længere vil kunne tilbyde tilstrækkelige opgaver til denne type kompetencer. Dermed går Banedanmark glip af specialistressourcer med udenlandsk viden og erfaring fra lignende, relevante projekter i udlandet, da Banedanmark ikke på samme måde som de private rådgivere, har mulighed for, på samme fleksible vis, at inddrage udenlandske eksperter.

I insourcinganalysen slår Banedanmark på risikoen for tab af stordriftsfordele, og denne risiko er FRI enig i. FRI anslår, at muligheden for stordriftsfordele reduceres markant, hvis kompetencerne flyttes til Banedanmark. Konsekvensen vil være udskydelse/forsinkelse af andre samfundskritiske infrastrukturprojekter, da andre jernbaneinfrastrukturejere ikke kan trække på hverken insourcete specialistressourcer i Banedanmark, eller opnå tilstrækkeligt med ressourcer fra et reduceret udbud af specialistressourcer i det private rådgivermarked. I dag er det private rådgivermarked med til at flytte og dele viden blandt de danske infrastrukturejere, men det kræver et vist marked for at kunne fastholde kapaciteten.

I insourcinganalysen fremhæves også lønnen som et parameter, hvor Banedanmark argumenterer for, at det giver mening at insource de samme ressourcer. En del af argumentet bygges op omkring løn, og en del af argumentet omkring timepriserne/raterne for private rådgivere.

Ift. raterne, så gælder det, at specialistressourcerne på Signalprogrammet, som er datagrundlag i insourcinganalysen, har været højere end på andre nationale projekter. Det skyldes et stort behov for tiltrækning og flytning af internationale eksperter til Danmark – en opgave som netop kan løftes af de private rådgivere, til gavn for Banedanmark.

Ift. Lønniveauet, så henvises der i insourcinganalysen specifikt til, at gennemsnitslønnen for en privat rådgiver, med de rette kompetencer, er ca. 65.000 kr./mdr. sammenlignet med 52.800 kr./mdr. for ingeniører i Banedanmark. FRI kan ikke genkende gennemsnitslønniveauet. PwC udarbejder hvert år en lønstatistik for de tolv største medlemsvirksomheder i FRI, og sammenlignes lønniveauerne fra Banedanmarks analyse for en privat rådgiver med FRI's lønstatistik er der en difference på ca. 4.000 kr./mdr. Gennemsnitslønnen for ingeniører i en FRI-virksomhed er på ca. 61.000 kr./mdr. Forskellen mellem gennemsnitslønnen for ingeniører ansat i Banedanmark og ingeniører fra en privat rådgivervirksomhed kan yderligere forklares med, at ansatte i

Banedanmark har betalt frokost som en del af arbejdstiden (svarer til ca. 7% højere løn) hertil kommer, at en ansættelse i det offentlige oftest anses som en større jobsikkerhed, og en ansættelse med mere attraktive arbejdstider, sammenlignet med det private arbejdsmarked.

I insourcinganalysen fokuseres hertil alene på lønnen og ikke på den nødvendige overhead. Erhvervsministeriet skønner, at der som minimum skal tillægges 25% af lønnen til overhead.¹ Herved lander løn + overhead for ingeniører i Banedanmark i gennemsnit på 66.000 kr. Her er ikke taget højde for, at det vil være Lønramme 37-stillinger. I FRI er vi derfor reelt bekymret for, at Banedanmark gennem insourcing vil presse lønniveauet i hele branchen, hvilket kan føre til en forkert, opadgående lønspiral.

Hertil kommer, at overhead indeholder ikke de afledte produktionsomkostninger, i form af supportpersonel m.v. der er en følge af, at der ansættes flere ingeniører. Banedanmark arbejder selv med begrebet Indirekte Produktionsomkostninger (IPO)², men de fremgår ikke af notatet. På en kortere tidshorisont vil Banedanmark givetvis opnå en besparelse, da IPO'en frigiver økonomi til finansiering af Banedanmarks interne udgifter. Men, flere interne projekteringsmedarbejdere vil medføre mere intern administration, hvilket over en længere tidshorisont vil føre til en øget administration og deraf øgede afledte omkostninger.

Den økonomiske difference for den danske stat, ved at anvende ingeniører ansat i Banedanmark til projektering, frem for at købe projekteringsopgaver fra ingeniører ansat i det private rådgivermarked, ender dermed let som en meromkostning, men uden fleksibiliteten eller den internationale ekspertise, som der er adgang til i dag.

FRI's anbefalinger

FRI vurderer, at der er brug for en stærk banebranche, hvis man skal indfri ønsket om at modernisere jernbanen i den ønskede takt. En stærk banebranche består af Banedanmark som infrastrukturejer og bestiller, samt rådgivere og entreprenører som leverandører. Svigter et af disse tre led, så forsinkes eller stoppes moderniseringen af jernbanen.

FRI mener, at Banedanmark bør arbejde for en stærk banebranche med sig selv i spidsen, som ejer og bestiller. FRI mener samtidig, at Banedanmark bør gå i dialog med resten af banebranchen om at finde effektive løsninger på de problemer, som Banedanmark oplever og skitserer i insourcinganalysen.

¹ Erhvervsministeriet, Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger, 2015:

<https://em.dk/media/10118/vejledning-om-erhvervsøkonomiske-konsekvensvurderinger.pdf>

² Banedanmark har, med Finansudvalgets tiltrædelse af akt. 77 af 29. november 2005, fra 2004 og frem fået adgang til at afløfte indirekte produktionsomkostninger (IPO) til infrastrukturprojekter. IPO'en beregnes på baggrund af faktiske omkostninger fra foregående finansår.

FRI støtter fuldt op om, at Banedanmark ønsker en mere vidende bygherreorganisation, der kan skabe ensartede projekter hos Banedanmark. FRI mener dog, at det er muligt gennem dialog med markedet og uden at insource projekteringsopgaver.

FRI vil meget gerne indgå i dialog med ministeren og med Folketinget Transportudvalg, om, hvorfor insourcing ikke er den mest effektive og samfundsgavnlig løsning.

Med venlig hilsen



Henrik Garver
Adm. direktør