

INFRASTRUKTURDEPARTEMENTET - DIARIENUMMER I2021/02391

Remissvar ABB Marine

Remiss av Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

ABB Marine tackar för möjligheten att inkomma med remissvar på Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland.

Sjöfarten har, sin relativt låga miljöpåverkan till trots, ett betydande koldioxidavtryck. För att möta dessa krävs användning av den absolut senaste gröna tekniken, och vår erfarenhet inom marina verksamheter är att allt fler privata aktörer som inte begränsas av offentlig upphandling har lättare att använda sig av de mest innovativa lösningarna för att begränsa sin miljöpåverkan.

Vi kan konstatera att näringslivet visar vägen i att introducera den gröna teknologin, och i flera fall etablerar gränsöverskridande samarbeten för att få tillgång till nödvändig spetskompetens. Exempel på svenska marina företag i framkant kan nämnas är Stena, Wallenius Marine och Industrigruppen Svenska och Finska Isbrytare.

Vi uppfattar att det är utmanande att under Lagen om offentlig upphandling (LOU) bjuda in till konkurrens på en förfrågan som inkluderar även fartygsanskaffning för Gotlandstrafiken då fartygen behöver en framtidssäker design med senaste gröna tekniken. Denna teknik går inte att köpa "från hyllan". Vid LOU med konkurrensutsatt upphandling riskerar man därmed köpa teknik som är daterad redan vid upphandlingstillfällena, med sämre prestanda och högre miljöpåverkan än vad nyare teknik medger. Innovationsupphandling skulle möjligen öppna upp för att få ombord den senaste gröna tekniken.

Baserat på ovanstående föreslår vi modell 1 alternativt Innovationsupphandling för fartygsanskaffningen.

Bästa hälsningar,

Jörgen Karlsson

Head of ABB Marine Sweden

Marcus Höglom

Vice President
Global Segment Manager
Passenger and Short Distance Shipping

Kommentarer på Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Kapitel

2.9: Varv

Här rekommenderar en ingående dialog med teknikleverantörerna för att bygga framtidssäker avseende fossilfri framdrift, elektrisk ryggrad, hög energieffektivitet, bättre bryggdesign än vad som vanligen efterfrågas då en bryggdesign medför ökad säkerhet samt öppnar digitaliseringens möjligheter. Denna spetskompetens finns vanligen inte hos varven utan hos teknikleverantörerna med "human factors"-kompetens.

3: Ägande & drift

Inga synpunkter.

4.1 + 4.2: Krav + Upphandling

Man bör överväga förslagsvis innovationsupphandling istället för LOU för att säkerställa bästa möjliga lösning som möter framtiden och redo för fossilfrihet.

Byggnation av fartyg sker på varv men design och driftsättning av grön teknik sker av systemintegratör/teknikleverantör.

9.2 Kostnad för fossilfritt

Vi förväntar oss att kostnaden för allt fossilt drivmedel kommer på sikt att bli betydligt dyrare än fossilfria alternativ då man kommer att skattebelägga efter miljöpåverkan.

Elektricitet är det energislag som rimligen består som billigast. El har bäst verkningsgrad och dessutom lägsta underhållskostnaderna, något som bilindustrins serviceverkstäder börja se effekterna av.

Vi vet att dagens batterier inte räcker för Gotlandsöverfarten men att maximera denna andel är ändå rätt väg att gå, särskilt givet den snabba utveckling vi ser vi ser kring batteriutveckling med ökad energitäthet.

Sammanfattningsvis menar vi att kostnaden för att köra på fossila drivmedel kommer att vara högre, långt före fartyget skall tas ur drift dvs. skrotas.

13:1 Hamnarna

Här rekommenderar vi att genomföra en studie/dialog för helautomatiska laddlösningar, energilager på kaj för att stärka upp elnätet för snabbladdning.

ABB deltar i en studie på Gotland där målet är designa ett optimerat elsystem på land med rätt storlek på bland annat solpark och energilager - ett så kallat "smart elnät". Detta elnät skall ladda dagens LNG-drivna fartyg vilka skulle bestyckas med batterilager för att driva "hotellet" ombord.

Vi rekommenderar innovationsupphandling för hamnarnas laddlösning (smart elnät) jämfört med att skriva en detaljerad specifikation som styr tekniklösningen som skall levereras 3 till 4 år senare vilken riskerar att köpa daterad teknik med sämre prestanda och högre miljöpåverkan än vad nyare teknik medger.

Övrigt

Man bör ta med i övervägande att kunna erbjuda laddning av elfordon under överfart men som ett absolut minimum åtminstone laddning vid terminalen då vi ser en snabb ökning av elfordon.

SWOT	Modell 1 Upphandling	Modell 2 Äga fartyg	Modell 3 Hyra fartyg	Modell 4 Egen regi
Styrkor	• Det finns erfarenhet av modellen, och den kan vidareutvecklas. • Vi kan tidigarelägga anbudprocessen och ge tillräckligt med tid för rederier att producera fartyg samt möjlighet till fler anbud. • Risker kan flyttas till operatören. Modellen kräver lägre engagemang och resurser i förvaltning av avtal. • Statens förvaltningskostnad blir stabil. • Det är relativt enkelt att förvalta avtalet. • Marknaden antas kunna ligga i framkant i teknikutveckling /innovation • Enklare kravställning på fartyget avseende möta miljökraven eftersom redare inte begränsas av LOU och kan därmed välja senaste tekniken o hög innovationsnivå • Enklare kravbild därmed lägre kostnader att ta fram upphandlingsunderlag såväl som att genomföra upphandlingen • Vi låser inte fast oss tekniskt i fartyg och vi kan följa teknikutvecklingen.	• Om staten äger fartygen finns möjlighet att fler lämnar anbud på driften. • Staten kan betraktas som en stabil avtalspart. Det finns möjlighet till lägre lånekostnader och lån från Riksgälden. Staten har inget vinstintresse på samma sätt som en privat aktör, och kostnaden för fartygen kan i princip baseras på en "självkostnadsprincip". Modellen ger lång avskrivningstid på fartygen. • Driftsupphandlingar kan göras med kortare eller längre intervall, och staten kan successivt justera mellan kostnad, klimatprestanda och servicegrad	• Modellen öppnar för aktörer som bara är intresserade av driften. • Modellen öppnar för rederier och andra aktörer som bara vill finansiera/äga fartyg. • Modellen ger möjlighet att flytta risker till operatören. • Statens förvaltningskostnad blir stabil. • Modellen ger ekonomiska fördelar med längre avskrivningslängd. • Staten kan betraktas som en betrodd avtalspart.	• Det finns möjlighet till lägre lånekostnader, genom lån från Riksgälden. Staten har inget vinstintresse på samma sätt som en privat aktör, och kostnaden för fartygen skulle i princip kunna baseras på en "självkostnadsprincip". Modellen ger lång avskrivningstid på fartygen. • Det blir i högre grad möjligt att styra och följa upp kostnader när vi har hela verksamheten i egen regi. • Staten har full rådighet över fartygen. • Egen regi kan anses bra ur ett beredskapsperspektiv.

Svagheter	• Konkurrens uteblir, och vi får inte tillräckligt många anbud. • Den fria konkurrensen kan medföra att intäkterna kan bli mindre än förväntat för kontrakterad operatör, och trafik kan bedrivas vid sidan om statens upphandlade färjetrafik. • Vi har inte insyn i driften och kostnaderna fullt ut. • Det är svårt att ta fram en kravbild på rätt nivå. • Upphandlingen kan dra ut på tiden. • Svag innovation, klimatkraven leder inte till önskat resultat	• Det finns risk för bristande acceptans hos allmänheten, lokalt, regionalt, nationellt, (EU). • Det blir kompetensbrist och stort beroende av extern kompetens (initialt). Staten saknar egen erfarenhet av såväl byggande som rederiverksamhet. • Det blir svårt att ta fram en kravbild för upphandling. Upphandlingen kan dra ut på tiden. • Oförutsedda saker dyker upp i upphandlingsunderlag (varv och/eller operatör). • Myndigheter omfattas av LOU, vilket inte ger samma förutsättningar vid upphandling som för en privat aktör. • Ett långsiktigt åtagande kan vara kostsamt att komma ur vid felsatsningar. • Bunkerprisrisk, finansieringsrisk, regeländringsrisk, stålprisrisk.	• Kapitalkostnaden blir högre än om staten finansierar fartyget. • Det kan uppstå ett mer komplicerat upphandlingsförfarande och avtalsförhållande med flera avtalsparter. • Det finns risk för att trafiken blir dyrare, jämfört med en ensam anbudsgivare, eftersom eventuellt två olika företag ska göra en tillfredsställande vinst på trafiken. • Det blir svårt att komma överens om vad som är normal förslitning, att sköta fartyget enligt god underhållspraxis, eftersom det påverkar fartygets driftsmässiga standard långsiktigt. • Vi låser fast oss tekniskt i fartyg och vi kan inte följa teknikutvecklingen.	• Finansieringslösningar är inte klara i tid. • Det blir kompetensbrist och stort beroende av extern kompetens (initialt). • Staten saknar erfarenhet av såväl byggande och rederiverksamhet samt övriga delar som ska startas. Det finns många funktioner som kräver noggrann koordinering. • Det är svårt att ta fram en kravbild för upphandling. Upphandlingen kan dra ut på tiden. • Oförutsedda saker dyker upp i upphandlingsunderlag (både för upphandling varv och vid upphandling av operatör). • Att starta ett rederi med endast tre fartyg medför risk för att de skalfördelar som finns i ett större rederi med 10-12 fartyg leder till att vi får en dyrare och mindre flexibel verksamhet, och vi har ingen redundans om ett fartyg havererar/råkar ut för olycka. • Myndigheter omfattas av LOU, vilket inte ger samma förutsättningar vid upphandling som för en privat aktör. • Ett långsiktigt åtagande kan vara kostsamt att komma ur vid felsatsningar. • Bunkerprisrisk, finansieringsrisk, regeländringsrisk, stålprisrisk.
------------------	--	---	---	---

Hot	• Det kan bli utmanande att få ökad konkurrens (flera anbud).	• Ett krav på att använda statens fartyg är diskriminerande och därmed otillåtet. • Byte av modell kan skapa oro och missnöje från allmänhet, boende och näringsliv på Gotland.	• Kapitalförsörjningsförordningen. • Det blir en nackdel för företag som endast är intresserade av hela affären. • Byte av modell kan skapa oro och missnöje från allmänhet, boende och näringsliv på Gotland.	• Byte av modell kan skapa oro och missnöje från allmänhet, boende och näringsliv på Gotland.
Möjligheter	• Modellen är mer accepterad av allmänheten.	• Modellen skapar flexibilitet för hur staten ska hantera trafiken.	• Modellen kan vara ett alternativ under en övergångsperiod vid ett byte av modell.	• Modellen skapar flexibilitet för hur staten ska hantera trafiken.