

Sparer over én milliard på anbud

En rapport utarbeidet av Vista Analyse AS viser at fylkeskommunene sparer over én milliard kroner per år på anbudsutsetting av busstjenester. Dette bekrefter at anbud både kan være kostnadsbesparende og føre til en formålstjenlig tjenesteproduksjon i en samfunnsnyttig bransje.

Professor Ola Kvaløy og skribent Lina Aas-Eng har de siste dagene hatt meningsutveksling i Dagens Næringsliv om utførelse av offentlige tjenester. Uenigheten består i hvorvidt disse best kan produseres av det offentlige, ideelle organisasjoner eller private aktører basert på anbud. Svaret er antageligvis at noen bransjer og tjenester er bedre egnet for anbudsutlysning blant private tilbydere enn andre.

Busstjenester inngår i sistnevnte kategori, noe som bekreftes via en rapport Vista Analyse AS har utarbeidet for NHO Transport i 2018. Det er virksom konkurranse på leverandørsiden, anbud medfører lave transaksjonskostnader, oppdragsgiver har nødvendig styring, kvaliteten kan lett kontrolleres og denne ville neppe vært bedre om produksjonen skjedde i offentlig regi.

Hensynet til arbeidstakerne er også ivaretatt ved at reglene om virksomhetsoverdragelse kommer til anvendelse. Dette medfører at den enkelte arbeidstaker beholder både stilling og opprinnelige lønns- og arbeidsvilkår ved bytte av leverandør. Busselskapene kan heller ikke skaffe seg konkurransefordeler ved å endre lønns- og arbeidsvilkårene siden anbudene baseres på en felles tariffavtale med faste lønnstabeller basert på ansiennitet og kompetanse.

Arbeidstakerorganisasjonene vil nok på sin side hevde at kravet til effektivitet har økt, men det har vært en del av utviklingen både i offentlig og privat sektor de siste årene. Eksempelvis har det kommunalt eide selskapet Oslo Sporveier AS vært gjennom et omfattende effektiviseringsprogram, og det samme gjelder statlige NSB.

Ifølge Kollektivtrafikkforordningen må drift av kollektivtrafikk anbudsutsettes eller ivaretas gjennom kommunale driftsselskaper. Besparelsene er dermed estimert ut fra hva fylkeskommunal drift ville ha kostet. Vista Analyse AS har funnet at disse ligger på over 10 prosent. Beregninger basert på offentlige kostnader per passasjer og innbygger viser imidlertid at bransjen har hatt en kostnadsreduksjon på hele 17 prosent siden 2010, men opptil syv prosent av gevinsten kan ikke tilskrives anbud.

Transaksjonskostnadene anslås til én til to prosent og er fratrukket gevinsten på 10 prosent. Dette er kostnader til utvikling av anbudsgrunnlag, arbeid med tilbud og evalueringen av disse. Vista Analyse AS påpeker imidlertid at kostnader ved oppfølging av leveransen blir de samme om driften foregår i privat eller fylkeskommunal regi.

I de fleste anbudskontrakter har oppdragsgiver inntektsansvaret og får dermed billettinntektene. Inkludert disse kjøper fylkeskommunene busstjenester via anbud for rundt 11 milliarder kroner i året, og en effektiviseringsgevinst på over 10 prosent gir en årlig besparelse på godt over én milliard kroner. Dette beløpet kan brukes til å styrke det totale kollektivtilbudet via flere ruter og hyppigere avganger. Alternativt frigjøres midler til å styrke andre offentlige velferdstjenester eller redusere skatte- og avgiftstrykket.

Både Kvaløy og Aas-Eng er opptatt av hvor stor profitten kan og bør være blant private tjenesteleverandører, og sistnevnte synes å mene at overskudd er et angrep på fellesskapets midler. En analyse av busselskapenes resultater utført av Stakeholder AS viser at busselskaper med drift i

byområder de siste 10 årene har hatt en gjennomsnittlig driftsmargin på 2,1 prosent. For selskaper med trafikk utenfor byområdene lå marginene på 3,7 prosent. Den gjennomsnittlige driftsmarginen for norsk næringsliv er 12,8 prosent.

Så lave marginer er imidlertid et faresignal. Disse gjør det forholdsvis uinteressant å investere i bussbransjen, noe som kan medføre at det blir færre aktører på sikt. Dette kan igjen redusere konkurransen og gjøre anbudene dyrere, noe oppdragsgiverne bør ta hensyn til når fremtidige anbud skal utformes og evalueres.

Vista Analyse AS hevder at kostnadseffektiviteten kan ytterligere forbedres ved at oppdragsgiverne i større grad standardiserer bussmateriell, anbudsgrunnlag og kontrakter. I tillegg bør risikofordelingen mellom oppdragsgiver og leverandør vurderes. Arbeidstakersiden er også opptatt av økt medbestemmelse, noe som etter hvert blir imøtekommet i flere og flere fylker via jevnlig dialogmøter mellom oppdragsgiver, tillitsvalgte og arbeidsgiver.

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef

Jon H. Stordrange, administrerende direktør

Begge NHO Transport