

29. maj 2013

Notat

Resumé af medlemsmøde i Dansk Vejforening 22/5 2013 om OPP og pensionselskaberne

På Dansk Vejforenings årsmøde d. 22. maj, talte Anders Eldrup og tidligere transportminister Hans Christian Schmidt (V) om mulighederne for OPP-projekter i fremtiden. Hvor Anders Eldrup fortalte om den praktiske og finansielle baggrund for OPP-projekter, forklarede Hans Christian Schmidt om de politiske udfordringer for gennemførelsen af projekterne.

Anders Eldrup har netop, sammen med Peter Schütze, offentliggjort en rapport, udarbejdet for fem pensionselskaber, hvor de beskriver mulighederne for at lade pensionselskaberne investere i dansk infrastruktur, og som resumeres i det følgende.

Der er ikke mange tilfælde af OPP i Danmark, og de nationale erfaringer er derfor begrænsede. Men de 18 projekter, der er gennemført, har generelt været succes'er, der overholdt både tidsplan og økonomisk ramme.

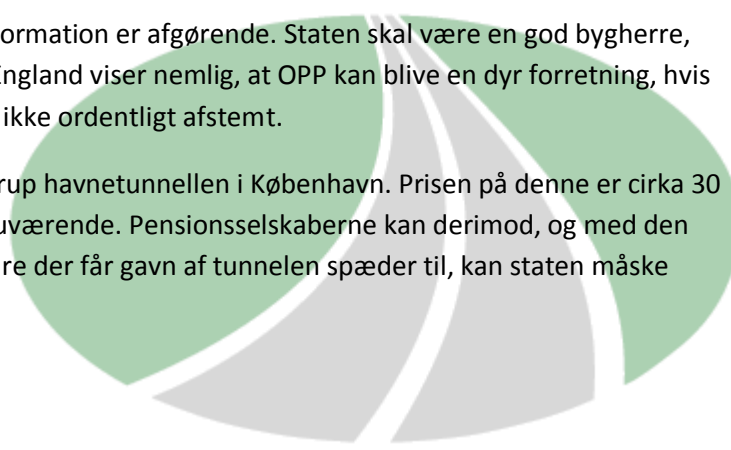
En af myterne i forbindelse med OPP og offentlig finansiering er, at staten kan låne langt billigere, og private investeringer derfor vil være meget dyre for det offentlige. Men her har der været en tendens til at sammenligne æbler og pærer. For når staten investerer, påtager den sig som udgangspunkt også den fulde risiko. Hvis pensionselskaberne derimod investerer i offentlig infrastruktur, er der mulighed for, at staten kan overdrage risikoen til selskaberne.

Når projekterne derfor bliver dyrere ved private investeringer, er det altså fordi staten samtidig overdrager risiko. Sammenligner man en offentlig investering og en privat investering, med den fulde risiko påhvilende staten, vil den reelle økonomiske forskel være nede omkring 1 procent – og ikke de 6-7 procent, der har floreret i debatten på området.

Derudover har pensionselskaberne midlerne til at gennemføre nye infrastrukturprojekter. Staten kan på nuværende tidspunkt ikke finansiere dem, og valget står derfor mellem private investeringer eller ingenting. Derfor vil det umiddelbart heller ikke have negativ påvirkning på andre statslige projekter, da etableringen af store infrastruktur anlæg ikke kan sammenlignes med den almindelige anlæg og drift staten udøver.

En anden vigtig pointe er, at planlægning og information er afgørende. Staten skal være en god bygherre, hvis OPP skal være en succes. Erfaringer fra fx England viser nemlig, at OPP kan blive en dyr forretning, hvis kontrakter er dårligt udført og forventningerne ikke ordentligt afstemt.

Som eksempel på projekter nævnte Anders Eldrup havnetunnelen i København. Prisen på denne er cirka 30 mia. kr., en udgift staten ikke kan afholde for nuværende. Pensionselskaberne kan derimod, og med den rette finansieringsmodel, hvor brugerne og andre der får gavn af tunnelen spæder til, kan staten måske slippe med halvdelen.



Hans Christian Schmidt kvitterede for, at Dansk Vejforening tog emnet op på sit årsmøde og tilføjede, at der er behov for at netop organisationer som Dansk Vejforening blander sig i debatten, så erhvervslivet også kommer på banen.

Hans Chr. Schmidt baserede bl.a. sit oplæg på egne erfaringer fra kommunalbestyrelsesarbejdet og pegede på, at der er en grundlæggende modvilje i det offentlige system, som kan lamme mulighederne for OPP-projekter.

Især har der i det kommunale styre været en tendens til, at udbuddene ikke blev gennemført og den sædvanlige entreprenør blev valgt. Det har i mange år sikret kommunerne alt for dyre projekter, og derfor er der en særlig mulighed her.

Tingene skal prøves af, for at skabe erfaring omkring metoden. Derfor kunne man starte med mindre projekter, og netop lade kommunerne forsøge sig med metoden.

Danmark skal i gang med at udbrede OPP. Arbejdet er slet ikke gennemført endnu. OPP har været undervejs længe, og er først nu ved at blive stuerent. Men det kræver en stor indsats fra virksomheder og interesseorganisationer, for at skabe en praksis for metoden i Danmark.

