

Tåler norsk økonomi økt satsing på samferdsel?

Foredrag på NHOs konferanse 26.1.2012

- Steinar Strøm, Universitetet i Torino og Vista Analyse

Svaret er

- Ja
- Men vi må satse på investeringer innen samferdsel som gir en positiv samfunnsøkonomisk avkastning
- Og handlingsregelen for bruk av oljepenger bør følges, dels av hensyn til vår konkurranseutsatte industri og dels av hensyn til fremtidige pensjonsforpliktelser

Hva vi ikke bør gjøre

- Vi bør ikke bygge høyhastighetsbaner mellom store norske byer.
- I Jernbaneverkets utredning av høyhastighetsbaner har det engelske firmaet Atkins, sammen med sine partnere Faithful &Gould, Ernst &Young og Significance laget
- anslag på etterspørselen etter reiser med høyhastighetstog (gitt de andre reisealternativene), utbyggings-, drifts-, vedlikeholds- og fornyingskostnader, skattefinansieringskostnader, kostnader knyttet til CO2 utslipp, nytten de reisende kan ha utover hva de betaler for en reise, mernytte ("wider economic benefits") og endringer i produsentoverskudd for alle transportører i markedet.
- Det er tatt hensyn til at kostnader og betalingsvillighet (verdien av tid) for å reise med tog kan øke over tid som følge av økonomisk vekst.
- Kalkulasjonsrenter på 2%, 4,5 % og 5,5 % er benyttet

Lyntogkonklusjon

- Konklusjonen er krystallklar:
- Ingen av de analyserte strekningene har en positiv nåverdi, verken med 2%, 4,5% eller 5,5% kalkulasjonsrente.
- Nåverdiene er ganske mye negative og skyldes at kostnader ved å bygge høyhastighetsbaner i fjell- og fjordlandet Norge er veldig krevende.
- Lyntogene er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomme. Nåverdiene med 2% rente er så lave at det betyr at investeringene gir en negativ avkastning.
- Oljelandet Norge bør ha større ambisjoner for avkastningen av investeringer innen samferdsel.

Negativ avkastning

- Med tillegg av mernytte ("wider economic benefits") blir nåverdiene bare litt mindre negative.
- Uten skattefinansieringskostnader blir fremdeles nåverdiene ganske mye negative.
- Med 2,5 % kalkulasjonsrente blir nåverdiene enda mer negative og skyldes at byggeperiodene er ganske lange, fra 6-10 år.
- Investeringer i høyhastighetstog, uansett strekning, har en negativ realavkastning!

Bedriftsøkonomisk lønnsom?

- Svaret er nei
- På alle strekninger, bortsett fra Bergen-Haugesund-Stavanger, dekker forventete billettinntekter forventete drifts- og vedlikeholdskostnader.
- Dette betyr **driftsøkonomisk** lønnsomhet
- **Bedriftsøkonomisk** lønnsomhet krever en viss positiv avkastning på investeringer. I lyntogtilfellene er den ganske mye negativ.
- Lyntogene er verken bedriftsøkonomisk eller samfunnsøkonomisk lønnsomme.
- Norge med sine fjorder og fjell og relativt få innbyggere egner seg for fly.

Hva vi bør gjøre

- En bør satse på investeringer i veg og bane i områder hvor folk flest bor.
- Det betyr først og fremst investeringer i intercity triangelet: Oslo retning Vestfold og Grenland, Oslo retning Østfoldbyene og Oslo retning Hamar.
- For jernbanen bør pendlertrafikk og arbeidsreiser, samt godstrafikk, være de viktigste oppgavene.

Godstrafikk

- Vi trenger en koordinert innsats som ser havn, veg og bane under ett
- Fremkommlighet, punktlighet, forutsigbarhet er stikkordene.
- Ikke lyntogfart

Helhetlig prosjektfinansiering

- Veg og jernbane bør ha en prosjektfinansiering.
- En kan da oppnå en sammenhengende og optimalisert utbygging av lange og kompliserte veg- og jernbanestrekninger
- Det er gode grunner til at utbygger og driftsoperatør er ett og samme firma. Utbygger tar da hensyn til hvordan kostnadene i driftsfasen blir.

Finansieringsmodeller

- Flerårige budsjetter
- OPS
- Statsgaranterte obligasjoner

Statlig infrastrukturselskap

- Selskapet gjennomfører nasjonale kalkyler over mulige prosjekter, utformer anbudsbetingelsene, legger ut anbud om bygging og drift av veger, samt sikrer løpende finansiering av prosjektene i byggefasen, eventuelt i klare samarbeidsformer med private aktører – gjennom det vi kjenner som OPS.
- SI-SF kan etableres som et statsforetak (eventuelt som et statlig-eid aksjeselskap), med initial egenkapital bevilget av Stortinget.
- Selskapet blir gitt fullmakter, etableres med eget styre, administrasjon og fagavdelinger, med ett mål for øye: Sikre langsiktig finansiering av samfunnsøkonomisk lønnsomme samferdselsprosjekter i byggefasen.
- For å få realisert et slikt mål, må selskapet motta årlige bevilgninger over statsbudsjett, uten at det stilles krav om at midlene brukes i løpet av bevilgningsåret. Samtidig må selskapet kunne inngå *flerårige* kontrakter med entreprenører og bompengeselskap for etterfølgende drift.
- De årlige bevilgningene må gis i henhold til en langsiktig plan, etter forhandlinger mellom SI-SF, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, der Stortinget holdes løpende informert.