

DnBNOR

ER DET ROM FOR ØKT SATSING PÅ INFRASTRUKTUR? Hvorfor blir veiutbygging en salderingspost?

Diagrammer til innlegg
av
Konsernøkonom Nils Terje Furunes, DnB NOR

Bygg- og anleggskonferansen "BYGGARENA-VEST 2008"
arrangert av HaugesundRegionensNæringsforening på Rica Maritim Hotel,
Haugesund, 2. oktober 2008

- Veien ristet gebisset i to

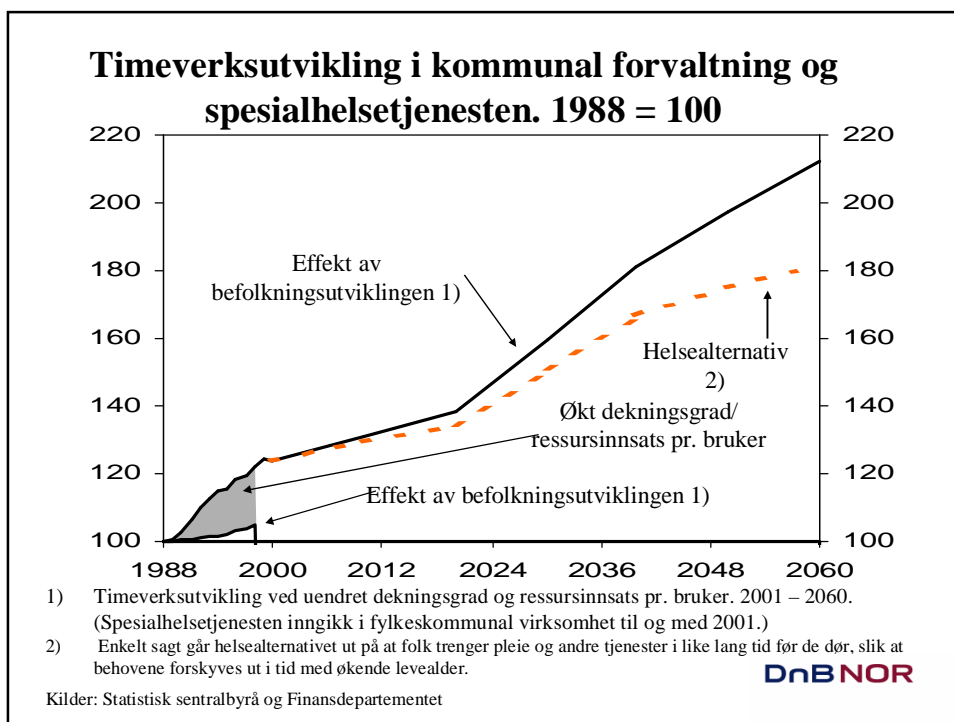
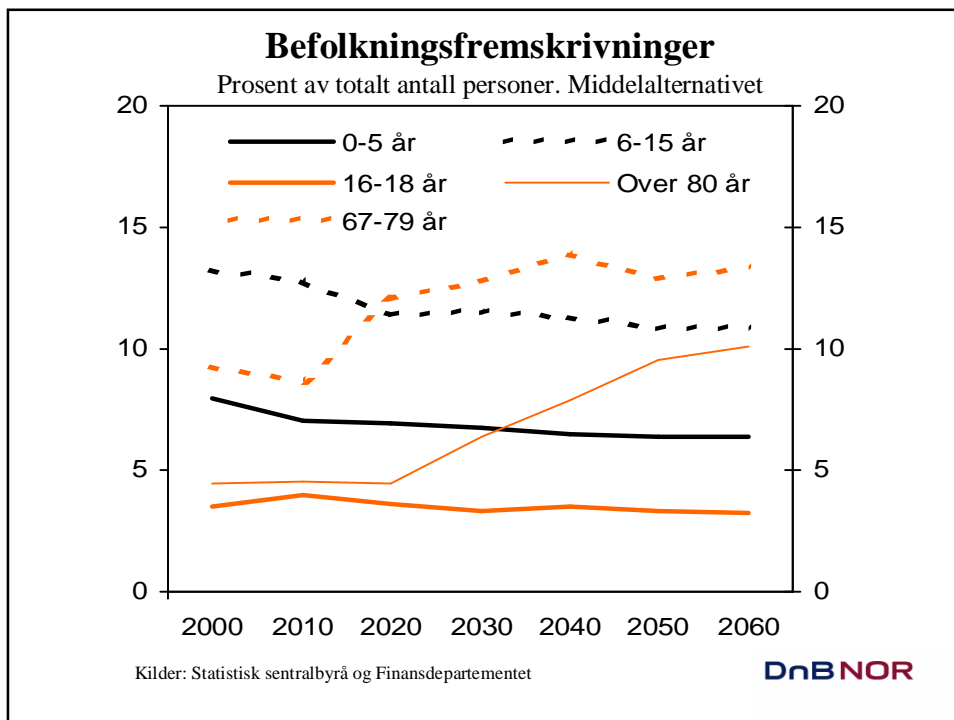
Av **Mads A. Andersen** 27.02.2008 kl. 07:37 Kilde: VG NETT

**(VG Nett) Nå flekker bilføreren tenner til myndighetene og raser
over dårlig vedlikehold av Fylkesvei 217.**



"Det er en menneskerett å kjøre bil uten å putte løstennene i lomma."
Eindrude Edvang (76), bilfører Engerdal

DnBNOR



Utfordringer for offentlig sektor I

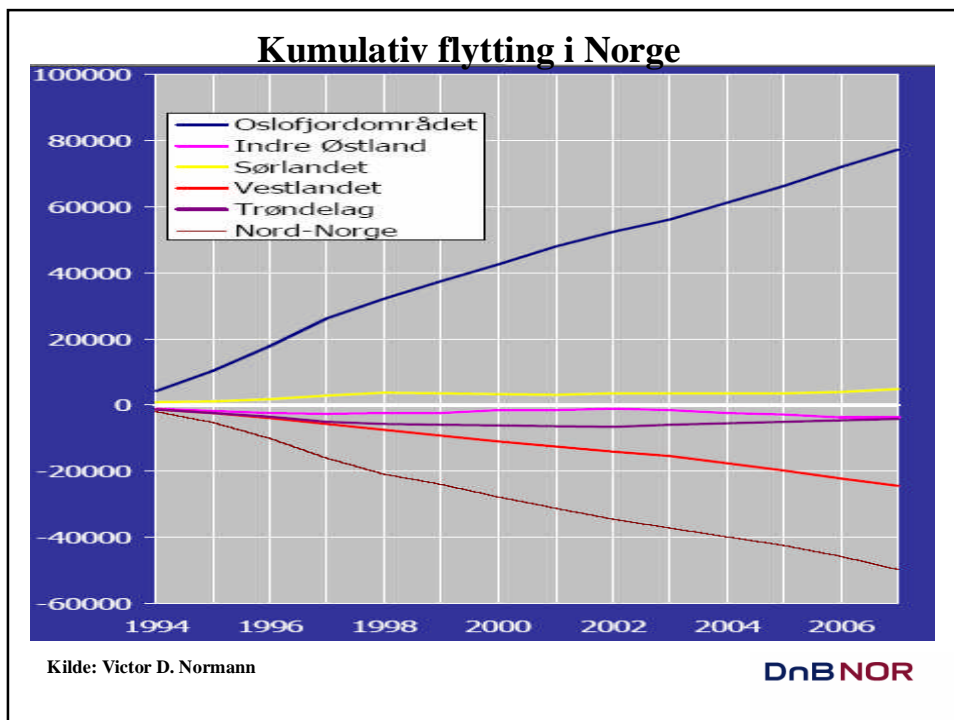
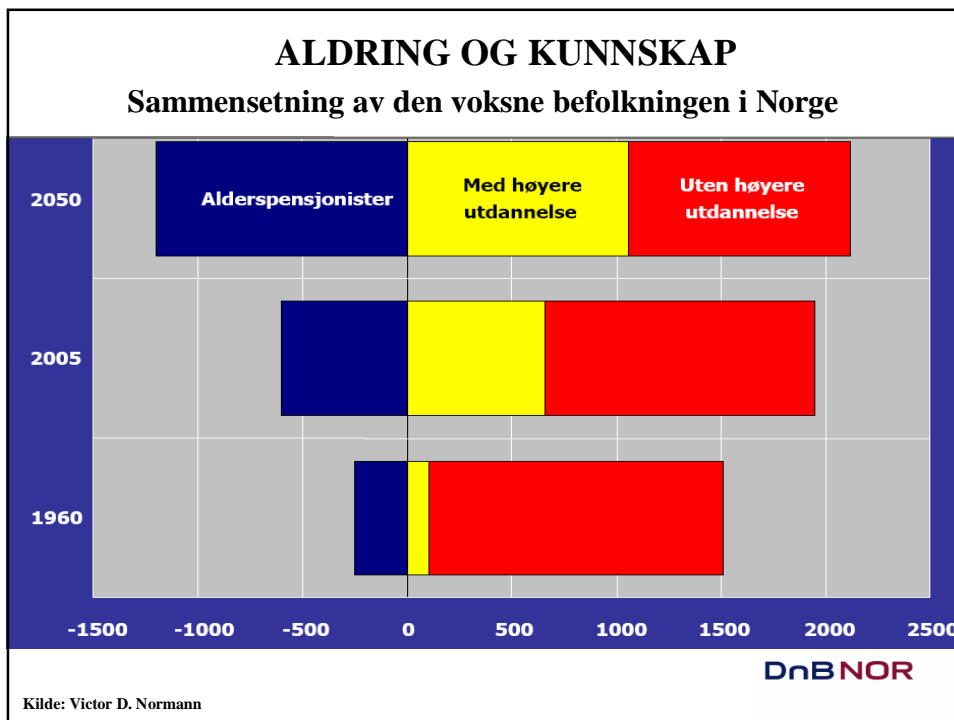
- En beregning fra Statistisk sentralbyrå basert på middelalternativet i den siste befolkningsfremskrivningen viser at **sysselsettingen i kommunene og statlige helseforetak må øke med 75 prosent** – fra 450 000 personer til 800 000 personer - frem til 2060 for å opprettholde den samme dekningsgraden og ressursinnsatsen per bruker som i dag.
- I perioden 1988 – 1998 vokste timeverksinnsatsen i kommunesektoren med 2 pst. per år utover det som fulgte av befolkningsutviklingen med uendret dekningsgrad og ressursinnsats per bruker. Med tilsvarende utvikling frem til 2060 vil timeverksinnsatsen i kommunene og de offentlige helseforetakene tilsvare det totale beregnede arbeidstilbud i Norge.
- I 2003 omfattet de **sykdomsrelaterte inntektsoverføringene 510 000 personer i yrkesaktiv alder**. De siste ti årene har det vært en jevn vekst i antall personer i disse ordningene. Endringer i befolknings sammensetningen trekker i retning av ytterligere økning i dette tallet.

DnBNOR

Utfordringer for offentlig sektor II – Baumol-effekten

- Baumol-effekten (etter den amerikanske økonomen William J. Baumol) betegner det fenomen at produktivitet utviklingen innen tjenesteproduksjon, for eksempel i kommuner og helseforetak, er svakere enn innen vareproduksjon og privat sektor for øvrig, samtidig som etterspørselen etter den førstnevnte kategori av goder vokser mest når velstandsnivået øker. Ved skattefinansiering av slike goder må skatten som andel av BNP, stige med økende velstand, for å hindre "privat velstand og offentlig fattigdom" - alt annet likt.
- **Sterkere produktivetsvekst i privat sektor vil øke inntektsgrunnlaget, men ikke automatisk løse utfordringene** for offentlig sektor. Det skyldes at lønns- og pensjonsutgiftene langt på vei følger produktivetsutviklingen i økonomien, slik at ikke bare skatteinntektene, men også offentlige utgifter øker når produktiviteten øker.
- Bedre produktivitet og ressursbruk i offentlig finansiert tjenesteproduksjon vil hjelpe.
- Innføring eller utvidelse av **brukerbetaling** vil kunne redusere etterspørselen etter offentlig finansierte tjenester og redusere finansieringsproblemene.

DnBNOR



Konklusjon så langt

- Vi har **knapphet på arbeidskraft og knappheten vil øke** i årene fremover. Samtidig har vi verdens høyeste lønnskostnader for lite faglært arbeidskraft .
- Det er **svært viktig nå å investere i infrastruktur og humankapital** for å bidra til høy produktivitetsvekst og effektiv bruk av arbeidskraften.
- Vi trenger ikke en næringspolitikk som bidrar til å holde unødige mye arbeidskraft i næringer som trenger ytterligere omstilling.

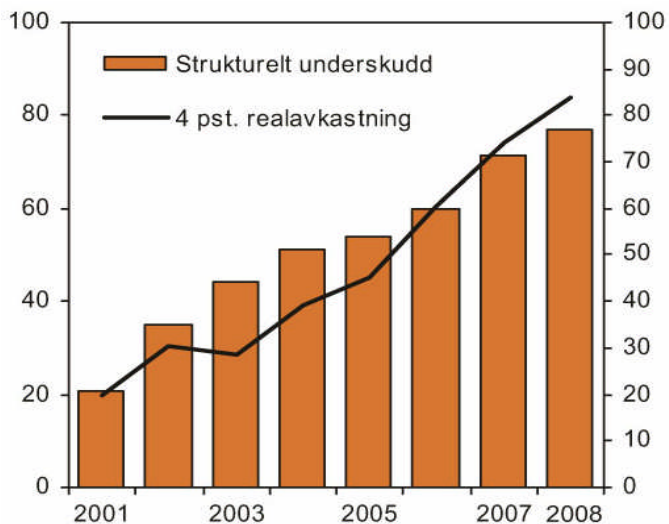
DnBNOR

BRUK AV OLJEPENGER

- Våren 2000 gikk undertegnede og et par kolleger i Gjensidige NOR ut offentlig og sa at det var greit å bruke noe mer oljepenger – eksemplifisert med **3 mrd. kroner ekstra hvert år i 10 år**.
- Første reaksjon: **Ramaskrik** om uansvarlighet fra daværende finansminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og en rekke økonomer.
- Senere reaksjon: Schjøtt-Pedersen satte ned sitt **samråd** av økonomer vinteren 2000/2001.
- Resultat: **Handlingsregelen** ble innført den 29. mars 2001 sammen med omlegging av pengepolitikken til inflasjonsmål.

DnBNOR

Oljepengebruken har vært mange ganger høyere enn vi foreslo

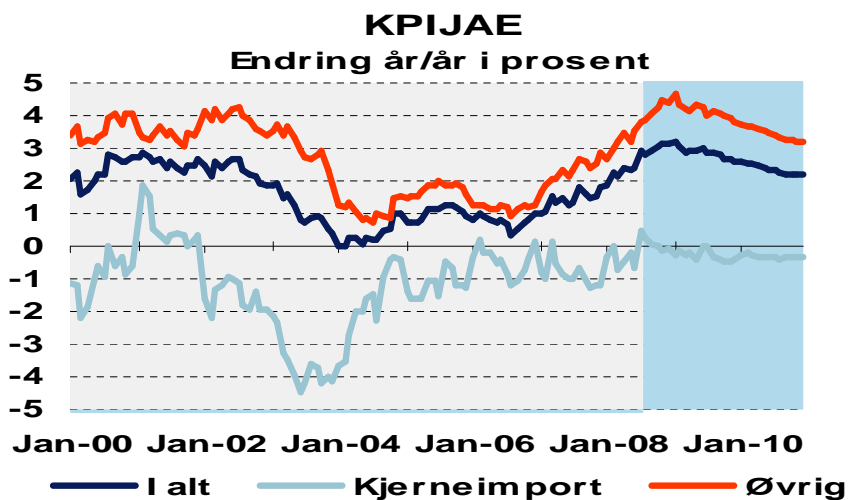


Figur 3.2 Forventet realavkastning av Statens pensjonsfond – Utland og strukturelt, oljekorrigert underskudd. Mrd. 2008-kroner

Kilde: Nasjonalbudsjettet 2008

DnBNOR

Likevel gikk inflasjonen ned, men har tatt seg noe opp det siste året

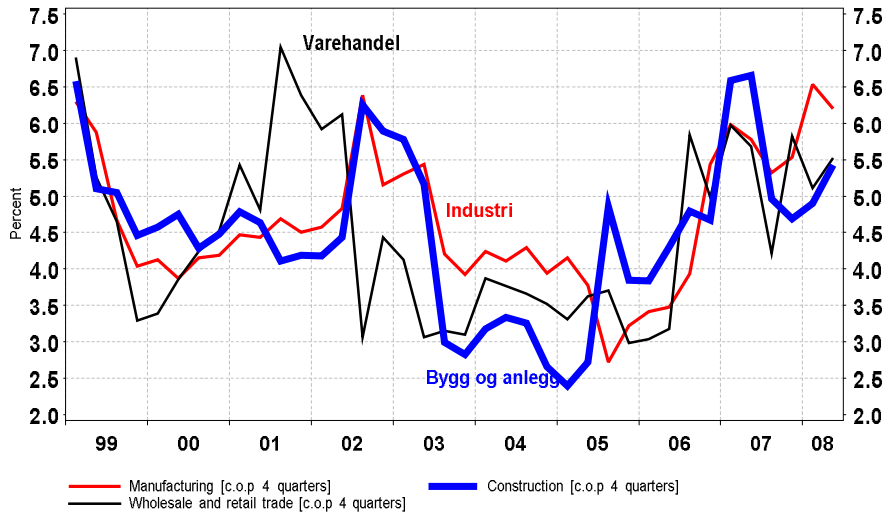


Historiske tall og anslag fra DnB NOR Markets

DnBNOR

Lønnsvekst

Prosentvis økning siste 12 måneder



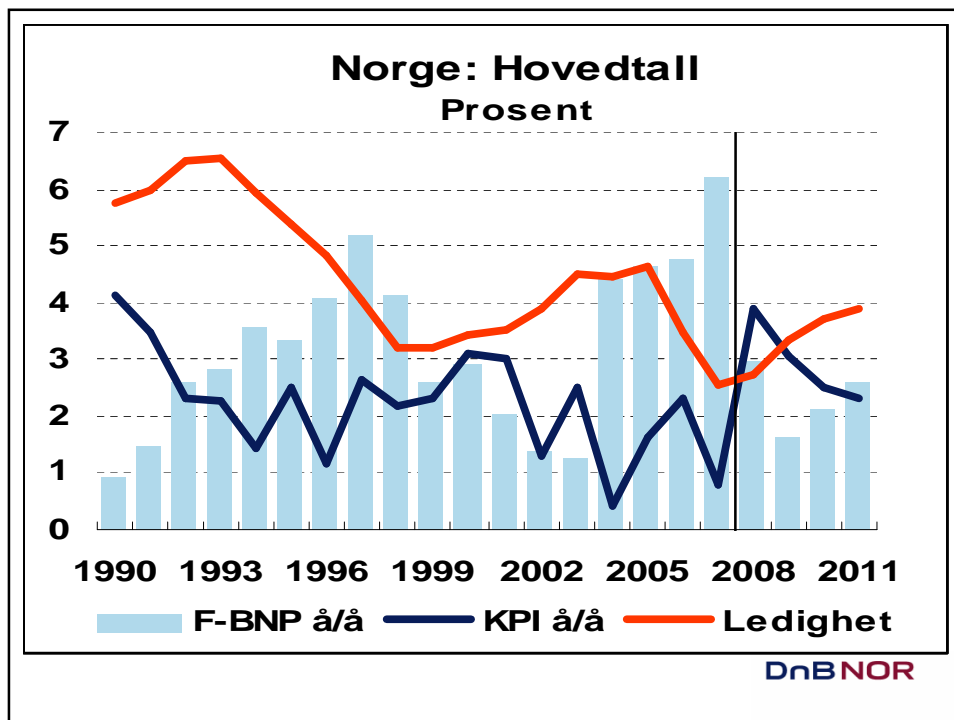
Source: Reuters EcoWin

DnBNOR

NORGE

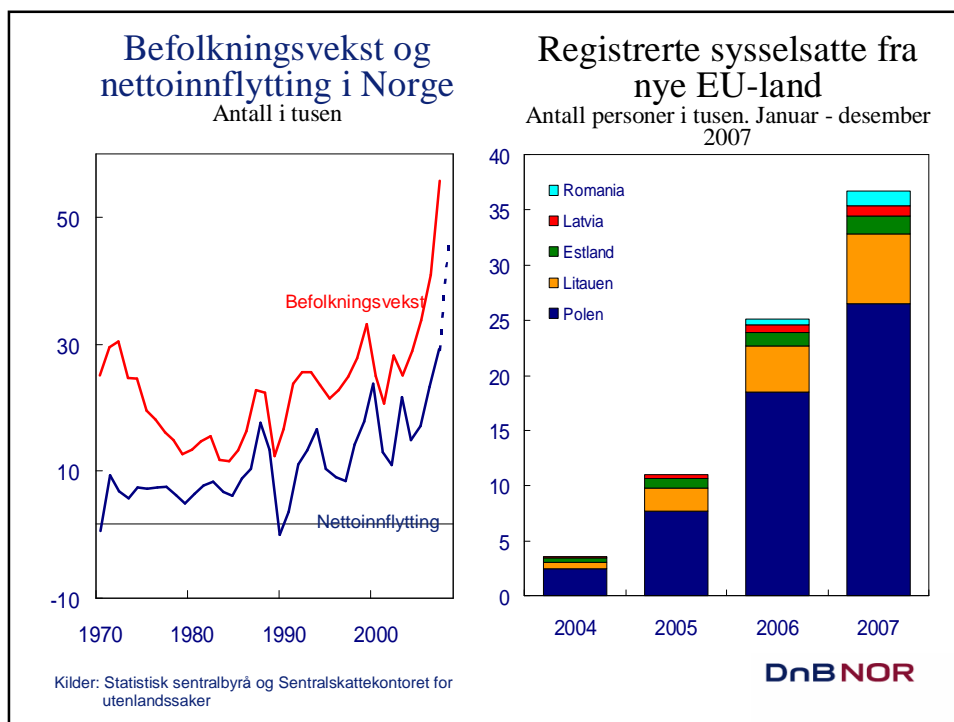


DnBNOR



Endret arbeidsmarked i Norge

- Folketallet i Norge økte med 40 900 personer i 2006 og 56 100 i fjor – de største økningene noensinne. I første kvartal i år var økningen 16 200 personer.
 - Sysselsettingen økte med 81 000 personer i 2006 og om lag 98 000 i fjor – de største økningene noensinne. I første halvår økte sysselsettingen med 48 000.
 - Arbeidsledigheten gikk ned med 37 000 personer i 2006 – den største nedgangen noensinne. Ledigheten gikk ned med ytterligere 6 000 i fjor og har deretter endret seg lite
 - 55 000 arbeidstillatelser ble gitt til arbeidstakere fra nye EØS-land i 2006 og 76 000 i fjor – de høyeste tallene noensinne.
 - "Den sterke økningen i arbeidstilbudet som følge av innvandring (fra nordeuropeiske land for Norges vedkommende, min tilføyelse), gjør at myndighetene, både i Norge og andre land, vil måtte revurdere de inflatoriske konsekvensene av høy vekst i økonomien."
- (Kilde: Økonomisk Utsyn over 2006 fra Statistisk sentralbyrå) DnBNOR



Vi har ikke brukt av arvesølvet siden vi innførte handlingsregelen, tvert om. Vi har akkumulert verdier i høyt tempo.

	Tall i mrd. kroner	
	1.1.2001	1.1.2008
Statens pensjonsfond – Utland	386,4	2094**
Nåverdi av gjenværende petroleumsformue, statens andel	2325*	3210**

I alt, statens petroleumsformue 2711,4 5304

*Kilde: Langtidsprogrammet 2002 – 2005 (Langsiktig oljepris 135 kroner per fat i 2001-kroner)

**Kilde: Nasjonalbudsjettet 2008 (Oljeprisen gradvis ned til 290 kroner per fat i 2011 målt i 2008-kroner)

- Memo: Dagens oljepris er over 550 kroner per fat.
- Ut fra Finansdepartementets tall gir handlingsregelen brukt på hele den statlige oljeformuen 212,2 mrd. oljekroner til disposisjon i år, mens brukt på Statens pensjonsfond – Utland alene, blir tallet 83,8 mrd. kroner.
- Det er altfor forsiktig kun å hensynta finansaktiva (toppen av isfjellet) når man skal bestemme oljepengebruken og se helt bort fra verdiene av petroleumsreservene.
- Statens pensjonsfond – Utland vokser med over 1 mrd. kroner per dag.

DnBNOR

Investering er ikke forbruk

Det kan være hensiktsmessig å skjelne mellom tre ulike anvendelser av offentlige midler:

- **Overføringer** (f.eks. heving av grunnbeløpet i Folketrygden)
- **Offentlige driftsutgifter** (til f.eks. lønninger i Forsvaret)
- **Investeringer** (f. eks. til utvidelser eller forbedringer av veinettet)

I den offentlige debatt omtales ofte de tre ovenstående kategorier som én graut: **Bruk av oljepenger.**

Når man investerer – for eksempel bygger tunnel under Korgfjellet eller bygger en ny taxebane på Værnes - **braker man ikke opp pengene**, man omplasserer formue.

Stikkordsmessig: Når man pumper opp petroleum og plasserer verdier i Pensjonsfondet konverterer man fra realformue (i petroleum) til finansformue (i utenlandske aksjer og obligasjoner). Når man tar midler fra Pensjonsfondet og bygger veier for, konverterer man verdier fra finansaktiva tilbake til realaktiva igjen, men i en annen form en man startet ut fra.

DnBNOR

Forvaltning av petroleumsformuen

▪ Gitt at vi ønsker å bevare arvesølvet er oppgaven **på lang sikt** å balansere mellom realinvesteringer i Norge og plasseringer i utlandet. Spissformulert: **Er vi best tjent med et godt utbygd land og noe mindre på bok i utlandet - eller et noe svakere utbygd land og mer på bok i utlandet?**

▪ Siden verden som helhet ikke kan drive finanssparing, kun real-sparing, innebærer å plassere ute at vi bygger opp realkapital der i stedet for i Norge.

▪ **På kort sikt** er spørsmålet **hvor store påkjenninger** i form av omstillinger vi er villig til å akseptere.

▪ Utsatte nødvendige omstillinger nå, kan lett innebære bortkastede penger, og kan føre til større omstillinger senere.

DnBNOR

Økte infrastrukturinvesteringer – har vi bæreevne til mer?

- Svaret på spørsmålet i overskriften er ingen eksakt vitenskap.
- Det er ingen finansielle beskrankninger.
- Vi har tålt godt de investeringer som er foretatt til nå. Lønns- og prisveksten har ikke tatt av og renten er moderat. Sysselsetting og aktivitetsnivå er økt.
- Globalisering og import av arbeidskraft har fjernet/reduert kapasitetsskanker og dempet relevansen av størrelser som produksjonsgap, likevektsledighet og pengemengdevekst.
- Infrastrukturinvesteringer bidrar over tid til å øke produksjonskapasiteten.
- Omprioritering mellom formål gjør det mulig å bruke mer til infrastruktur.
- Man kan tillate seg mer hvis man kjøper varer og tjenester med høyt importinnhold.
- Man bør utnytte slakk i konjunktorene – som nå er i ferd med å utvikle seg. Ideelt bør man ha en liste over høyt prioriterte prosjekter som kan settes i gang på kort varsel (Nasjonal transportplan).
- For å redusere pressproblemer er det viktig med stor grad av import- og annen type konkurranse.

DnBNOR

- Desto sterkere beskatning av boliger og eiendom og desto mindre rentefradrag, desto større mulighet får vi til å investere i infrastruktur.

- Desto mer handelslekkasje vi har til Sverige ("Harry-turer") og desto flere feriebølger vi kjøper i utlandet, desto større kapasitet får vi til å bygge ut Norge.

Importandeler 2003	Andel av sluttleveringene	Direkte	Indirekte	Totalt
Samlede sluttleveringer	1,000	9,7	12,2	21,9
Konsum	0,535	11,6	7,9	19,5
Konsum i husholdn. og ideelle org. ¹	0,363	16,3	8,1	24,4
Nærings- og nytelsesmidler	0,061	7,5	14,1	21,6
Energivarer med mer.	0,025	9,0	3,7	12,7
Egne Transportmidler	0,020	40,9	0,8	41,7
Div. varer	0,076	31,2	6,6	37,8
Bolig	0,057	0,3	5,0	5,3
Andre tjenester	0,115	1,3	12,2	13,5
Nordmenns konsum i utlandet	0,019	100,0	0,0	100,0
Offentlig konsum	0,172	1,7	7,5	9,2
Nyinvesteringer	0,140	20,7	14,0	34,7
Etter art:				
Bygninger og anlegg	0,064	0,6	15,9	16,5
Skip	0,007	44,3	16,1	60,4
Øvrige arter	0,068	37,2	11,8	49,1
Etter næring:				
Utvinnning og rørttransport	0,035	20,6	16,5	37,1
Utenriks sjøfart	0,006	44,0	15,9	59,9
Fastlands-Norge	0,099	18,3	13,3	31,6
Industri	0,010	34,8	12,2	47,0
Andre vareproduserende næringer	0,006	29,7	13,2	42,9
Off. forvaltning	0,020	10,3	15,5	25,8
Boliger	0,028	0,6	15,9	16,5
Andre tjenesteytende næringer	0,035	29,9	11,5	41,4
Eksporert	0,325	1,9	18,4	20,3
Trad. varer	0,097	6,3	23,8	30,1
Olje og gass	0,156	0,0	5,5	5,5
Andre varer	0,002	0,0	24,6	24,6
Utenriks sjøfart med mer	0,044	0,0	53,6	53,6
Andre tjenester	0,027	0,4	15,3	15,7

¹ Husholdningenes konsum er regnet inklusiv korleksjonspostene nordmenns konsum i utlandet samt utlandingers konsum i Norge. Sistnevnte blir derfor trukket ut av sluttleveransens eksport. Selg av brukt realkapital er også tatt bort fra eksporten.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Utenrikshandel

DnBNOR

Gir økte investeringer økte driftskostnader?

- Vanlig innvending: Økte investeringer krever mer til drift og vedlikehold. Det krever ressurser som kan gi press.
Svar: Innvendingen er feilaktig som et generelt utsagn. Påstanden kan være riktig ved investeringer i noe som ikke fantes før – for eksempel et kommunalt svømmebasseng. Der det dreier seg om investeringer til oppgradering av en vei eller til effektivisering vil svært ofte driftsutgiftene gå ned. Det er ofte selve hensikten med investeringen. Er det slik at driftskostnadene ved Det Nye Rikshospitalet er større enn det gamle? Hva med investeringer i IT? Det krever utgifter til drift, men grunnen til investeringene er at de forventes å gi innsparinger på annet hold.

- I min tidlige barndom hadde vi verken vannklosett, vaskemaskin eller kjøleskap, men det var alt i alt svært ressursbesparende å få slike hjelpemidler.

DnBNOR

Andre momenter

- Anta at en investering i en vei gir økte driftskostnader, fordi trafikken øker. Investeringen kan selvsagt likevel alt i alt være meget lønnsom. Flere nytter veien, for eksempel fordi arbeids- og næringsområder utvides og at næringslivet trenger færre anlegg og lagre for å betjene en gitt region osv.
- Med våre høye arbeidskraftkostnader bør vi satse på kapitalintensiv virksomhet. Over tid bidrar investeringer til å fjerne flaskehalser og øke produksjonskapasiteten. En mulig fremtidig ulempe som følge av mer press i økonomien må veies opp mot sikre fordeler av økte realinvesteringer i dag.
- Når oljeprisen går opp er den kontraktive virkningen av inndraging av kjøpekraft gjennom prisstigningen sterkere enn den ekspansive effekten av at handlingsregelen tillater mer oljepengebruk. Et konjunkturnøytralt opplegg i en slik situasjon innebærer derfor en noe større økning i oljepengebruken enn handlingsregelen tilsier.

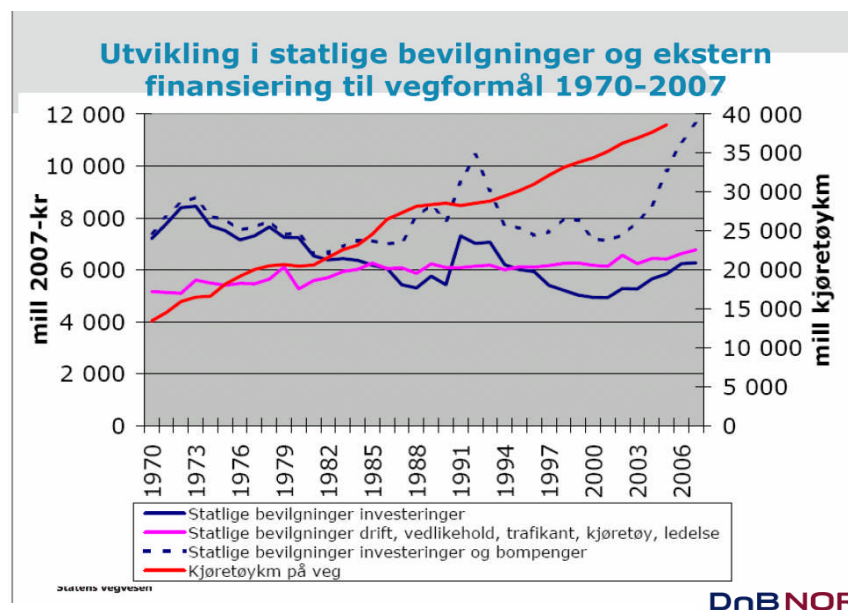
DnBNOR

Andre momenter forts.

- Å påstå at vi "stjeler fra sparegrisen til barna" når vi bruker oljepenger til realinvesteringer i Norge, bommer helt på poenget. Det er det samme som å si at det er bedre å arve en fet bankkonto enn et hus – i dette tilfellet et godt utbygd "norsk hus".
- Reelt sett er fornuftige utgifter til utdanning og forskning minst like gode investeringer for å trygge fremtiden som realkapitalinvesteringer.
- Ikke alle er enig i at oljepengene tilhører barna. Statens petroleumsfond er nå omdøpt til Statens pensjonsfond – Utland, for øvrig uten binding til at pengene skal brukes til pensjoner. Minst like viktige fremtidige forpliktelser som til pensjoner, for eksempel til helse, omsorg og utdanning er ikke fondert, men basert på pay-as-you-go. Folketrygden var opprinnelig basert på pay-as-you-go, og vi bør, som hovedregel, holde fast på det – med nødvendige justeringer. Å reservere det meste av oljeformuen kun til fremtidige pensjoner synes ikke jeg er fornuftig.

DnBNOR

Bompenger finansierer nå like mye veiinvesteringer som staten



Utkast til Nasjonal Transport plan 2010 – 2019

Lave ambisjoner for stamveinettet

Tabell 7.1: Reisetidsgevinster i minutter på utvalgte strekninger på stamvegnettet (måleindikator F2.1)

Rute	Planramme	Plan +20%	Stamveg- utredning 1)	Dagens reisetid i minutter 2)
E18 Oslo–Kristiansand	10	10	25	301
E39 Kristiansand–Stavanger	0	13	35	241
E39 Stavanger–Bergen	0	0	65	289
E39 Bergen–Ålesund	8	9	50	440
E39 Ålesund–Trondheim	0	0	30	367
E6 Trondheim–Bodø	10	15	40	682
E6 Bodø–Tromsø	7	34	45	561
E6 Tromsø–Alta	0	17	15	381
E6 Alta–Kirkenes	0	0	2	468
E6 Oslo–Trondheim	13	27	55	502
E6/rv. 3 Oslo–Trondheim	10	16	65	460
E6/E136 Oslo–Ålesund	13	37	35	530
E16 Oslo–Bergen	3	9	45	503
E16/rv. 7/52 Oslo–Bergen	2	22	60	491
E134 Oslo–Haugesund	3	31	50	446
E18 Oslo–Ørje (Sverige)	4	8	10	88

1) Reisetidsgevinst med alle stamvegutbygginger i Statens vegvesens stamvegutredning, 2006
2) I følge www.visveg.no

DnBNOR

Halvert satsing på store stamvegprosjekter

Tabell 2.9 Forslag til rammefordeling av årlige rammer til ulike typer stamvegtiltak sammenlignet med handlingsprogrammet for perioden 2006–2009. Mill. 2007-kr.

	HP 2006–2009	NTP 2010–2019	Endring (mill. kr)	Endring (%)
Store investeringsprosjekter	2 550	1 350	-1 200	-47
Mindre investeringstiltak	680	1 340	660	97
Mindre utbedringer 1)	100	290	190	190
Gang- og sykkelveger	110	220	110	100
Trafikksikkerhetstiltak	310	450	140	45
Miljø- og servicetiltak	30	100	70	233
Kollektiv trafikktiltak	25	120	95	380
Planlegging	100	150	50	50
Grunnerverv mm	5	10	5	100
Sum post 30.1 Stamveger	3 230	2 690	-540	-17
Tunnelsikring (sentral pott)	110	50 2)	-60	-55
Rassikring (post 31)	100	30 2)	-70	-70
Sum post 30/31 Stamveger	3 440	2 690	-750	-22

1) Inklusive rassikring
2) Inngår i mindre utbedringer

DnBNOR

Kostnader for utvikling av stamveinettet

(utgjør 30 prosent av riksvegnettet)

- Minst 230 mrd. kr for å nå målene
- 25 prosent er knyttet til utbedring av veier med årsdøgntrafikk < 2 800 kjøretøyer (= 65 prosent av stamveiene)

Hvor lang tid vil det ta?

- **50 år** med dagens investeringstakt
- 230 mrd. kr på 30 år innebærer 7,5 mrd. kr per år
- Det er 3mrd. kr per år mer enn i dag

Kilde: Vegdirektoratet

DnBNOR

Nedsatt kalkulasjonsrente øker lønnsomheten

Samferdselsdepartementet har satt ned kalkulasjonsrenten ved veiinvesteringer fra 8 til 4,5 prosent realrente – altså fortsatt et høyere avkastningskrav enn til plasseringer i Statens pensjonsfond – Utland. Resultat: mange nye veiprojekter er blitt lønnsomme.

Eksempler på nåverdier:

- E-6 Svingenskogen – Årum. Før -130 mill. kr. Nå: 295 mill. kr.
- Riksveg 39 Eiganestunnelen. Før: -6 mill. kr. Nå : 44 mill. kr.
- Riksveg 519 Finnfast. Før: – 63 mill. kr. Nå: 244 mill. kr.
- **Nytteverdien av alle prosjektene i Nasjonal transportplan er økt med anslagsvis 15 mrd. kroner.**

Nytteanslagene er for lave. Viktige elementer er ikke verdsatt. Som nytte er i hovedsak regnet besparelser i form av redusert forventet transporttid og lavere ulykkeskostnader. Mange fordeler, for eksempel for næringsvirksomhet, eiendomsverdier, lokalsamfunn og miljø er ikke med. Eksempelvis er Bjørvika-tunnelen bare marginalt lønnsom, bl.a. fordi frigjøring av verdifulle tomtearealer ikke er medregnet.

DnBNOR

Hva bør gjøres?

- Siden "oljeepoken" ser ut til å vare mye lenger enn vi forestilte oss da dagens forvaltningsregime ble innført og det blir mange ganger så mange penger til disposisjon bør vi **gjennomgå hele opplegget for pengebruken på nytt**.
- Arbeid må igangsettes for å **klassifisere offentlige utgifter og kostnader i ulike kategorier**. Særlig er det viktig å få skilt ut investeringsutgiftene, for å kunne skjelne mellom det å **bruke opp** oljeressursene og det å **omdisponere** dem. I første omgang kan man skille ut de investeringer som gir minst 4,5 prosent realavkastning. (Fordi om Liv Signe Navarsete får mer å rutte med til veibygging, så behøver ikke Dag Terje Andersen automatisk få disponere til fattigdomsbekjempelse.) Det er en avgjørende forskjell mellom de midler som reinvesteres i bedriften og hva som tas ut til forbruk. Næringsdrivende som ikke vet det, har gjerne ikke noen stor fremtid.
- Det er ingen tvil om at det er mange investeringsprosjekter innenlands (innenfor samferdsel og annen infrastruktur) og også investeringer i humankapital (forskning og utdanning) som kan forventes å gi langt høyere avkastning enn finansplasseringer i utlandet. Blant annet har veitrafikkveksten i år etter år vesentlig oversteget de prognoser som er lagt til grunn for veiinvesteringene.

DnBNOR

Innfasing av infrastrukturinvesteringer (I)

- Store utbyggingsprosjekter i petroleumsvirksomheten – bl.a. Snøhvit og Ormen Lange - er på det nærmeste avsluttet. (Digresjon: Det var aldri noe tema å utsette ovennevnte kjempeprosjekter av frykt for press i økonomien.) Opptrapping av vei- og andre infrastrukturinvesteringer i etterkant av disse prosjektene kan være gunstig, siden det i stor grad er samme type ressurser som trenges.
- **Snekkere bygger ikke veier**. Selv om det til tider har vært mangel på bygningsarbeidere har det vært og er ledig kapasitet innen anlegg – ikke minst hvis vi ser utenom landets grenser. Antall ansatte i bygg og anlegg i Tyskland er redusert med over en million personer siden midten av 90-tallet til om lag to og en kvart million nå.
- Ifølge Byggebransjen utgjør offentlige oppdrag 40 prosent av aktiviteten i næringen. Bekymring for press i økonomien skulle i dagens situasjon tilsi lavere tempo i utbygging av barnehaver, sykehus, boliger og hytter, mens mer til veier er mindre problematisk. Fremover er det imidlertid mindre grunn til bekymring for overoppheting.

DnBNOR

Innfasing av infrastrukturinvesteringer (II)

- **Veier kan importeres.** Motorveistrekningen Grimstad – Kristiansand bygges av et tysk firma, som bl.a. bruker polsk arbeidskraft. Eiksundforbindelsen i Møre og Romsdal ble prosjektert av et selskap i Bangkok. Alle større norske selskaper som driver veiprosjektering er kjøpt opp av utlendinger. Innen prosjektering er det i praksis ingen kapasitetsskranker.
- Er det fornuftig at svært lønnsomme offentlige investeringer i infrastruktur, av frykt for press i økonomien, skal fortrenses av plasseringer i Statens pensjonsfond – Utland med lavere avkastningskrav? Skal hvilke private investeringer som helst – i hytter og hus – uansett lønnsomhet også gå foran offentlige investeringer i humankapital og realkapital for å trygge fremtiden?
- I valg av utbyggingsrekkefølge for samferdselsprosjekter er det viktig å prioritere i samsvar med samfunnsøkonomisk lønnsomhet – som svensker og dansker har vært flinke til – og ikke i samsvar med involverte politikeres hjemsted – slik vi har hatt som vane. Å få skikk på veikrysset Oslo er kanskje det viktigste distriktpolitiske tiltak i dagens Norge og samtidig et vesentlig bidrag for trygging av fremtidig vekst og velferd.

DnBNOR

Mer fleksibilitet i anbud og prosjektgjennomføring

Anbudsinvitasjoner må tilpasses slik at vi får størst mulig konkurranse og dermed lavest mulig kostnader. Spesielt:

- Gjennomføringsperiodene må gjøres mer romslige. Flere maskinentreprenører kan gi anbud ved lengre prosjektperioder enn ved korte.
- Anbudene må utformes med sikte på å bringe utenlandske konkurrenter på banen. (Det er for eksempel lite sannsynlig at tyske entreprenører vil delta i små spredte anbudskonkurranser. Skal maskinpark og folk sendes til Norge må det være utsikter til aktivitet av en viss størrelse og varighet.)
- Anbud må utformes med sikte på at også mindre og mellomstore norske selskaper kan delta.

DnBNOR

I Norge skal kost-nyttebetraktninger ikke styre veiinvesteringene

- 10. desember 1968 vedtok Stortinget at **veiinvesteringene ikke skulle fordeles etter kost-nytteberegninger**. Resultatet frem til midten av 1980-tallet var bygging av ulønnsomme smalsporede veier med «brukbar» fremfor «fullgod standard» (dvs. som ikke er i henhold til vegnormalenes krav til vegkapasitet, trafiksikkerhet og miljøstandard) til avsidesliggende områder.
- Bygging av lønnsomme stamveier med fullgod standard mellom landsdelene og i og rundt de største byene ble forsømt. På denne måten lurte distriktpolitikere både seg selv og sine egne velgere. De smalsporede veiene var lite egnet for busser og trailere.
- I løpet av 1980-tallet ble de største byene flaskehalser i veisystemet.
- Som et av Europas mest bilavhengige land mangler Norge fortsatt moderne stamveier mellom landsdelene - til tross for et stort antall bompengeprojekter. På dette området ligger vi minst 30 år etter Sverige og Danmark, hvor veibyggingen i langt høyere grad har vært styrt av kost-nytteanalyser.

Kilde: Knut Boge, førsteamanuensis, Høyskolen i Akershus (doktorgradsavhandling i form av en komparativ historisk studie av dansk, svensk og norsk veipolitikk i det 20. århundre)

DnBNOR

BOMPENGEFINANSIERING (I)

- Bompengefinansiering, med eller uten samarbeid med private (OPS), er lansert en rekke steder i landet for å få fart på veiutbyggingen og andre samferdselstiltak. Veibevilgningene er i større grad gått til ulønnsomme veiprojekter hvor bompengefinansiering ikke er mulig.
- Siden den inndragende effekten av bompengene skjer i ettertid – gjerne over 25 år – fører slike prosjekter til tilsvarende presstendenser i økonomien i utbyggingsfasen som finansiering over offentlige budsjetter.
- På grunn av vår fastlåste og uhensiktsmessige budsjettstruktur med sammenblanding av utgifter til investeringer, drift og inntektsoverføringer kan slike prosjekter være en nestbestelsning for å få gjennomført lønnsomme samferdselsprosjekter som ellers ikke ville blitt prioritert og til effektiv gjennomføring av prosjektene.
- En tilsvarende nestbestelsning vil være fondsavsetninger hvor avkastningen øremerkes lønnsomme veiprojekter. Både fondsløsninger og bompengeprojekter vanskeliggjør konjunkturstyringen.

DnBNOR

BOMPENGEFINANSIERING (II)

- Ideen med bompengefinansiering med eller uten (OPS) har slått an i land i Eurosonen som kjemper for å greie Maastrichtkriteriene om at underskuddet på offentlige budsjetter skal holdes innenfor minus tre prosent av BNP og at offentlig bruttogjeld ikke skal overskride 60 prosent av BNP.
- Norge har ikke slike problemer. Tvert imot, statsfinansene er bunnsolide.
- Fordeler: OPS innebærer gjerne effektiv prosjektgjennomføring og minimal kostnadsrisiko for offentlig sektor
- Ulemper: OPS innebærer unødvendig og dyr finansiering og fastlåst kontraktsstruktur – vanskelig og dyrt å forbedre veinettet i avtaleperioden.
- Vanlig bompengefinansiering er å foretrekke fremfor OPS.
- **Bompengefinansiering er avbetaling. Det er fattigfolks måte å gjøre opp på og dyrere enn kontant betaling. Norge er ikke fattig!**

DnBNOR

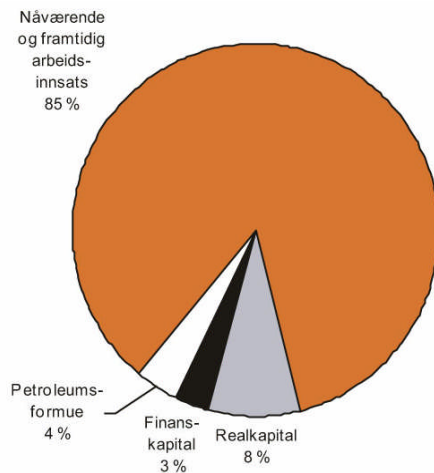
FOKUS PÅ FINANSIERINGSLØSNINGER ER ET SKINNNPROBLEM

- Hovedproblemet er politisk: Hvorfor blir ikke samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer gjennomført?
- Svar 1: Vi har valgt uselvstendige politikere som har for stor respekt for økonomene i Finansdepartementet og/eller i utilstrekkelig grad har skjønt betydningen av å bygge opp landets langsiktige konkurransekraft eller som ikke prioriterer samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Bør de få fornyet tillit?
- Svar 2: Vi har et uhensiktsmessig og fastlåst statlig budsjettssystem som ikke skjelner mellom utgifter til overføringer, drift og investeringer, slik alle andre aktører i økonomien er nødt til.
- Henvisninger til at veiinvesteringer skaper press i økonomien impliserer at slike investeringer er lavest prioritert. Hvorfor skal svært lønnsomme samferdselsprosjekter representere salderingsposter?
- Henvisninger til ugunstig konjunktursituasjon er ikke holdbare argumenter. Nasjonal transportplan gjelder for ti år og vil normalt omfatte både opp- og nedgangskonjunkturer. Det siste kan også gjelde store veiprojekter. De nærmeste årene er konjunkturerne gunstig for økt satsing på vei, med økende ledig kapasitet i bygg og anlegg.

DnBNOR

God produktivitetsvekst er avgjørende for velstandsutviklingen

NASJONALFORMUE PER INNBYGGER 2006. PROSENT



Kilder: Finansdepartementet og Statistisk sentralbyrå

DnBNOR

Fortidens spådommer har ikke alltid truffet

(selv om presumptive eksperter på området har fremsatt dem)

Noen eksempler:

- **"Hesten er kommet for å bli – bilen er bare noe pjatt, et motelune."**
- Direktøren for Michigan Sparebank til Fords forretningsfører i 1903
- **"Det går ikke sønn, du må heller begynne å kjøre lastebil igjen."**
- Jim Denney, sjefen for Grand Ole Opry i Nashville, til Elvis Presley i 1954
- **"100 mill. dollars is way too much to pay for Microsoft."**
- IBM, ca. 1981
- **"Who the hell wants to hear actors talk?"**
- H.M. Warner, 1928

DnBNOR



Nils Terje Furunes

Konsernøkonom

Tlf: 22 94 93 94 Mobil: 909 84 417

Fax: 22 48 28 80

E-post: nilsterje.furunes@dnbnor.no

Post: NO-0021 Oslo

Kontor: Stranden 21, Aker Brygge Oslo

DnBNOR