



Sund & Bælt
Sund & Bælt

Fra Storebælt til Kattegat

Statsgarantimodellen

Mikkel Hemmingsen CEO Sund & Bælt

”Det ville ikke have været muligt at realisere disse projekter, hvis de skulle have været finansieret med midler fra de offentlige budgetter i Danmark og (for Øresundsforbindelsens vedkommende også) Sverige.”

Rapport om Den Danske Statsgarantimodel, september 2014



FIRE POLITISK / ØKONOMISKE UDFORDRINGER

Det at bygge en fast forbindelse er en ekstremt stor opgave på flere fronter – selv for et land.

- Det er dyrt. Storebæltsbroen kostede 38,1 milliarder kroner at bygge (2019-priser). Det er omtrent lige så meget, som det hvert år koster at drive den danske folkeskole eller fem gange mere end alle regionernes samlede anlægsbudgetter i 2019 inklusive de nye supersygehuse. Så store beløb er svære at finde i de offentlige budgetter i konkurrence med sundhed, skoler, ældrepleje osv.
- Det tager lang tid. Storebæltsbroen blev besluttet i 1986, og vejforbindelsen blev indviet i 1998 – 12 år senere. Der går med andre ord lang tid, fra pengene bruges til indtægterne kommer - og endnu flere år, før de er betalt tilbage. Verden kan ændre sig meget undervejs.
- Ikke alle borgere har direkte interesse i en fast forbindelse. Selvom Storebæltsbroen giver trafikale fordele i alle landsdele, føles den mere nærværende for fynboer og sjællændere end for eksempelvis nordjyder. Et flertal af danskerne gik ikke ind for Storebæltsforbindelsen ved åbning.
- Det er en kompleks og stor opgave, både anlægget hvor det kan være svært at forudse alle de tekniske udfordringer på forhånd og trafikberegninger, hvor der vil være en usikkerhed på indtægtsgrundlaget.

KLARE ROLLER – KLART ANSVAR

Samfundet

Ejer anlægs- og driftsselskabet
og dermed forbindelsen

Bærer risikoen gennem
statsgarantier for lånene

Garantierne udløses kun, hvis
hvis projektet kører af sporet

Har politisk kontrol

Det offentligt ejede A/S

Optager lånene

Bygger forbindelsen

Driver og vedligeholder som en
forretning

Har en synlig ledelse og et
offentligt regnskab

Betaler lånene tilbage

Kapitalmarkederne

Stiller penge til rådighed

Giver på grund af garantien
samme lave rente som på
statslån

Får penge og renter retur

DEN OPTIMALE ROLLEFORDELING

Samfundet Den optimale ejer

Modsat en pensionskasse eller en kapitalfond, der har finansielt afkast som eneste mål, opnår samfundet dobbelt gevinst ved at bære risikoen.

1. Bedre infrastruktur.
2. Finansielt afkast, der kommer fællesskabet til gode.

Det offentligt ejede A/S Den optimale driftsform

Ansvar i anlægs- og driftsfasen et helt entydigt placeret i det offentligt ejede A/S samtidig med, at der er politisk kontrol.

Selskabsformen – med en ansvarlig direktør og et regnskab med en bundlinje – fungerer på samme måde som en privat virksomhed og sikrer effektiv drift.

Kapitalmarkederne Den optimale finansieringskilde

De private kapitalmarkeder gør det, de er bedst til: Stiller kapital til rådighed mod betaling.

Det er deres eneste rolle her.

Med staten i ryggen bliver renteudgiften lavest mulig.

STATSGARANTIMODELLEN I REGI AF SUND & BÆLT

Helt overordnet har både Storebælt og Øresund været succeser. Begge forbindelser har øget integrationen og dermed skabt vækst.

Samtidig har de været med til at gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig i forhold til biler og lastbiler. Femern vil yderligere styrke godstransporten på jernbanen.

- Storebælt: Statsgarantimodellen startede på Storebælt, hvor den finansierede både en vejforbindelse og en jernbaneforbindelse. Begge dele brugerbetalte, men de politisk fastsatte priser favoriserer jernbanedriften og pendlere. Efter udlodning af udbytte i 2021 vil Sund & Bælt Holding A/S samlet have udloddet 9.821 mio. kr. til staten. Forbindelsen forventes tilbagebetalt 2032.
- Øresund: Øresund var en viderudvikling af modellen, da der er to ejere, der begge stiller garantier, og forbindelsen betaler for landanlæg i begge lande via udbytte. Det delte ejerskab betyder, at broafgiften fastsættes af bestyrelsen, der skal sikre, at indtægterne kan betale for de nødvendige renter, afdrag og udbytte til ejeren. I DK skal udbyttet betale for Øresundsmotorvejen og jernbanen. Dog er der sat maksimalt beløb ind for jernbanen, der ligesom på storebælt favoriseres. Broen forventes tilbagebetalt 2050.
- Femern: Med Femern udvikles modellen yderligere, da der betales for jernbaneopgradering på jernbanen Ringsted-Rødby, og der samtidig fastsættes en garantiprovision fra forbindelsen, der som et udbytte skal finansiere jernbaneopgraderingen.

FEM FORDELE VED STATSGARANTIMODELLEN

Belaster ikke velfærden

Modellen gør det muligt at realisere store anlægsprojekter uden at skulle konkurrere med velfærden i de årlige forhandlinger om offentlige budgetter.

Det er muligt, fordi staten "kun" stiller garantier. Regningen bliver reelt betalt af brugerne og belaster ikke finanslove.

Tværtimod kan staten opnå et afkast for at tage risikoen.

Friholder skatteyderne

Brugerbetaling sikrer at regningen ender hos dem der bruger broerne – også for den udenlandske trafik, der f.eks. Ved Femern og ØSB bidrager med over 50% af indtægterne.

Dem som ikke bruger broen, betaler ikke.

Gør finansieringen og passagen billigere

Det kræver store og langvarige lån at bygge en bro. Med statsgarantimodellen bliver finansieringen billigere end ellers.

Det er muligt, fordi staten bærer risikoen og stiller garanti for de nødvendige lån i både anlægs- og driftsfasen.

Det giver brugerne den laveste pris – fremfor hvis en privat investor med krav om profit stod bag finansieringen

Sikrer demokratisk kontrol

Broer er kritisk infrastruktur, og modellen sikrer en klar rollefordeling og en god balance mellem demokratisk kontrol og effektiv drift.

Det er muligt, fordi staten ejer anlægs- og driftsselskabet – Sund & Bælt – der samtidig har frihed til at træffe beslutninger vedr. driften.

Modellen er stabil på tværs af valg og skiftende regeringer.

Fremmer bæredygtighed

Modellen fremmer bæredygtig drift.

Det gør den, fordi anlægs- og driftsselskabet har økonomisk interesse i, at broen holder længst muligt og altid er åben for kunderne.

Siden Storebæltsbroen blev bygget, har forbedret vedligeholdelse øget levetiden fra 100 til 200 år.

Udover økonomisk gevinst, giver det en CO2 gevinst

STATSGARANTIEN OG KATTEGAT

En statsgaranti, hvor man fordeler en risiko men er en forsikring, skal bruges med omtanke, så den ikke udløses. Er risikoen for stor og afkastet for lille, bør et projekt ikke igangsættes. Garantien vil dog altid have aktivet "En fast forbindelse".

Kattegat skønnes at give en produktivetsgevinst i BNP på linje med Storebælt, bl.a. ved at rejsetiden kan nedbringes til en time i tog mellem Aarhus-København og 2 timer ml. Aalborg-København. Bilisterne vil kunne spare 40 min. Forbindelsen vil samtidig sikre forsyningssikkerhed ml. Øst- og Vestdanmark, som i dag er sårbar med kun en fast forbindelse - Storebælt.

Nettoindtægterne skal med en vis usikkerhedsmargin kunne dække omkostningerne. Hvis forbindelsen produceres i Rødby, vil det være kendt teknologi og kunne rummes indenfor 30% reserver. Trafikken på 25.000 køretøjer og 29.000 togpasagerer i døgnet vil komme fra færger, indenrigsfly og Storebælt samt vækst i samfundet/nye rejsemønstre. Så længe det er den samme, der sætter priserne på Storebælt og Kattegat er indtægtsrisikoen begrænset. På finansieringssiden skal der tages udgangspunkt i FM renteprognose.

- Teknisk er det bestemt muligt at bruge statsgarantien, men beslutningen om at sætte i gang er politisk!

