

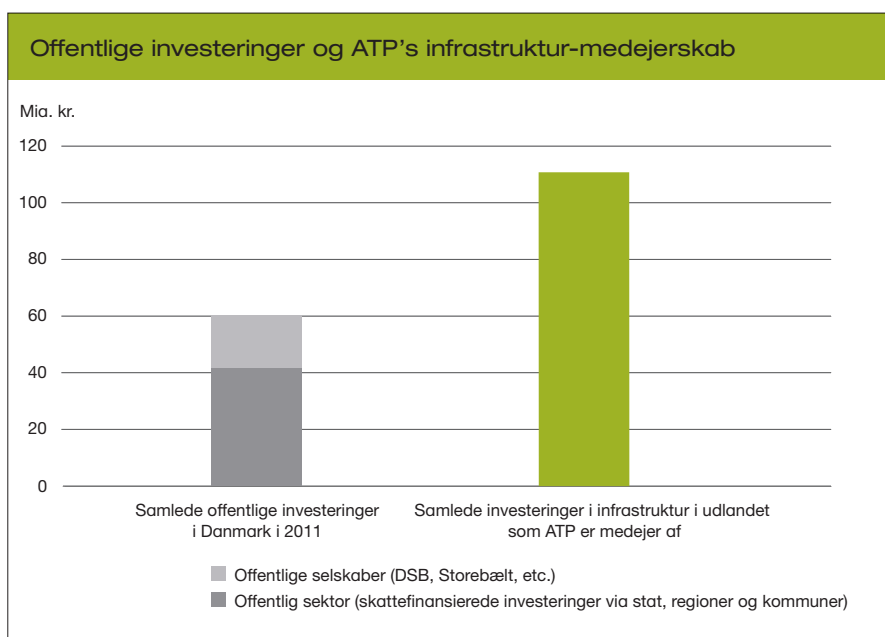
ATP er medejer af infrastruktur for over 110 mia. kr. i udlandet

Investering i infrastruktur skal give ATP et stabilt og inflationssikkert afkast

Mens ATP i dag har investeret 8,6 mia. kr. i udenlandske infrastrukturprojekter – veje, broer og vandforsyning – er pensionselskabet ikke involveret i lignende projekter i Danmark. ATP's andele i udenlandske projekter spænder fra få procent til 30 procent. Den totale værdi af de udenlandske infrastrukturprojekter, ATP har andele i, er i alt på over 110 mia. kr. Det viser en aktuel opgørelse over ATP's involvering i infrastruktur verden over.

ATP investerer i infrastruktur i Australien, USA, Storbritannien, Spanien, Frankrig, Mexico, Tyskland, Schweiz med flere – ofte i et tæt samarbejde med myndighederne i såkaldte Offentlige Private Partnerskaber (OPP).

De mere end 110 mia. kr., som ATP sammen med sine partnere allerede har investeret i infrastruktur, er et betydeligt beløb i dansk sammenhæng. I 2011 forventes de samlede offentlige investeringer – inklusiv investeringer foretaget af de offentlige selskaber DSB, Storebælt og Metroselskabet – at udgøre omkring 60 mia. kr. Omfanget af de projekter, ATP



ATP har store investeringer i infrastruktur i udlandet – ofte i et samarbejde med det offentlige – i såkaldte Offentlige Private Partnerskaber (OPP).

Note: For offentlige selskaber er i skønnet for 2011 benyttet regnskabstal for 2009, som er de senest tilgængelige data.
Kilde: ATP og Finansministeriet.

er medejere af, svarer altså til mere end halvdanet års offentlige investeringer i Danmark.

Begrebet Offentlige Private Partnerskaber favner bredt. ATP deltager oftest i OPP-samarbejder, hvor partnerskabet fører til, at ATP sammen med en eller flere partnere ejer og driver

infrastrukturen over en lang koncessionsperiode.

Ikke med i danske OPP-projekter

Når ATP endnu ikke har investeret i dansk infrastruktur, er det bestemt ikke, fordi man ønsker at gå uden om Danmark. Forklaringen er derimod, at muligheden for den type investeringer ►

► simpelthen ikke er til stede i Danmark. Det siger Ulrik Dan Weuder, der er underdirektør og chef for ATP's investeringer i infrastruktur:

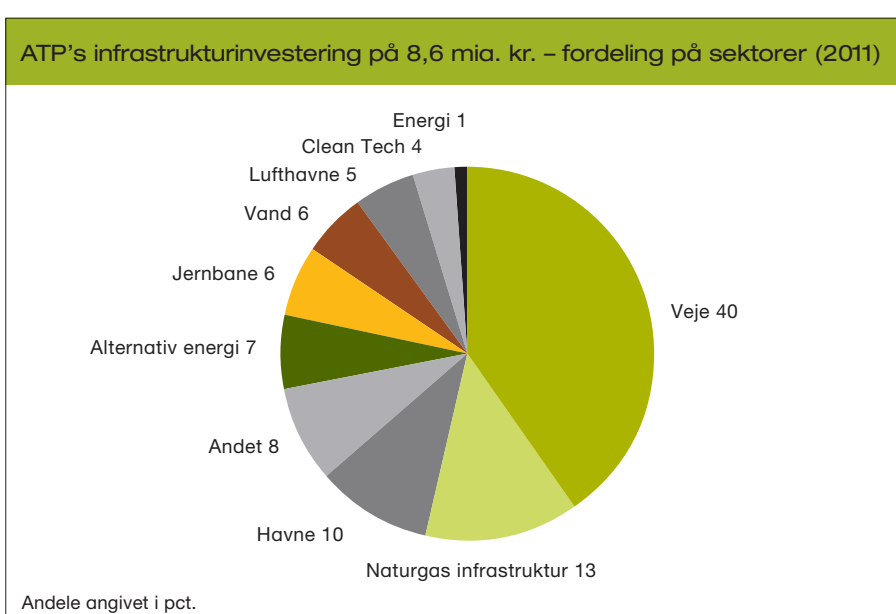
»Hvis man ikke betragter det at vinde en entrepris på eksempelvis at anlægge en vej som OPP, har der historisk set været meget få OPP-projekter i landet. De mest kendte OPP-projekter i Danmark er nok Kliplev-Sønderborg-motorvejen, Rigsarkivet i København og en skole i Vildbjerg.«

»I udlandet ejer vi ofte infrastruktur i et tæt samarbejde med offentlige myndigheder. I Danmark kan det være en barriere for investorer, hvis de ikke har en forventning om det kommende markeds størrelse og ikke oplever et bredt og langsigtet politisk ønske om OPP,« siger Ulrik Dan Weuder og understreger, at der i OPP som i enhver anden investering skal være et afkast til ATP's medlemmer, som afspejler risikoen i investeringen.

Debatten om OPP i Danmark handler oftest om prisen for at låne. De effektivitetsgevinster, der kommer af innovation, effektivitet og løbende drift og vedligeholdelse af anlæggene, som den private sektor netop mestrer, nævnes sjældent.

OPP kan aflaste det offentlige

Så længe private er klar til at træde til, skal gode infrastrukturprojekter ikke forkastes, blot fordi det offentlige har problemer med at få budgettet til at slå til. Det mener Professor Emeritus i finansiering, Bob Officer fra University of Melbourne. Bob Officer har i en lang årække arbejdet – blandt andet for ATP – med OPP-projekter i Australien og råd-



givet regeringen i Victoria om, hvordan man bedst inddrager private investorer. »Den erkendelse er man kommet til i Australien, hvor mange OPP-projekter er gennemført, fordi det offentliges egne budgetmuligheder var begrænsede,« siger han.

Ud over, at OPP-projekter kan aflaste statsfinanserne, er der, ifølge Bob Officer, andre gode grunde til, at staten bør gå ind i den slags projekter. Han peger på, at det offentlige både bør lade de private tage den finansielle byrde og yderligere inddrage de private i planlægningen af infrastrukturen, fordi de ofte har en planlægningshorisont, der matcher levetiden på investeringen.

»Pensionsselskaber, der skal tænke på pensionister mange år ud i fremtiden, er meget velegnede som partnere i infrastrukturinvesteringer, som typisk har en lang levetid. Inddragelsen af private kan derfor sikre, at infrastrukturprojekter bli-

ver gennemført, uanset om der er begrænsninger i de offentlige budgetter,« siger Bob Officer.

Risikoen kan flyttes

»En anderledes måde at fordele rollerne på kan skabe innovation og effektivitet i OPP-projekter. Vigtigt er det, at den offentlige udbyder sætter klare mål for, hvad der skal opnås med et projekt. Hvordan målet kan opnås, er typisk det, de private kan bidrage med i OPP-partnerskabet, og dermed kan de private leve med risikoen i løsningen,« siger Ulrik Dan Weuder. Han understreger, at de mest frugtbare resultater opnås, hvis man fordomsfrit bruger det bedste fra begge parter i partnerskabet og skaber værdi for både samfund og investorer.

Hvis der for eksempel skal bygges en ny kollektiv trafikforbindelse, kan den optimale OPP-løsning være, at det offentlige definerer, hvor mange passagerer forbindelsen skal kunne klare, og ►

- hvor hurtigt de skal kunne transporteres – frem for en detaljeret kravspecifikation, som kan hæmme dynamikken og innovationen.

»Ved at bestemme løsningen i detaljer påtager staten sig risikoen for, at der ikke er valgt rigtigt. Er der valgt forkert, står staten med hele regningen. Det offentlige vil formentlig få en bedre og billigere løsning, hvis myndigheden i stedet definerer en række tydelige leverancekrav, for eksempel at en ny forbindelse skal kunne transportere 20.000 personer i døgnet med en gennemsnitsfart på 80 kilometer i timen og en defineret kundetilfredshed. Myndigheden kan så overlade det til private investorer at finde ud af, om tog, sporvogn, metro eller bus økonomisk set er den mest attraktive model. Dermed flytter de risikoen fra sig selv til os,« siger Ulrik Dan Weuder.

Ifølge Ulrik Dan Weuder er det netop det at få lov at tage risikoen, der sammen med innovation og optimering gør OPP attraktivt for pensionskasser. De private investorer lever af at vurdere risiko, og det betyder, at de kan gøre en god forretning.

Debatten om OPP drejer sig også til om mulige problemer med forsynings- og driftssikkerheden ved, at private driver infrastruktur. I de fleste kontrakter vil der blive indført driftskrav til den private part, og lever denne ikke op til kravene, kan sanktionen være, at infrastruktura-

Ekstra vejbaner skaber større indtjening og færre køer

Omkring Washington D.C. ejer ATP sammen med partnere motorvejen Capital Beltway Hot Lanes. Her ønskede de lokale myndigheder, at motorvejens otte spor skulle udvides, så der blev garanteret kørsel med en hastighed på mindst 72 km/t. Når vejen er færdigbygget i slutningen af 2012, vil der blive opkrævet brugerbetaling for biler med mindre end tre personer.

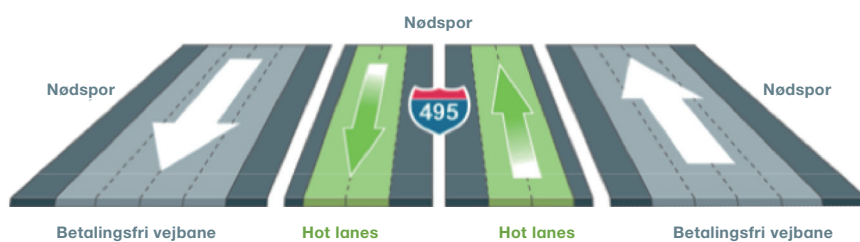
ATP-konsortiet valgte en løsning, der betød fire ekstra vejbaner og et elektronisk betalingssystem, som bidrager til en mere glidende afvikling af trafikken.

De fire nye vejbaner – kaldet hot lanes – er forbeholdt busser, udrykningskø-

retøjer og biler med mindst tre personer, som alle har gratis adgang.

Andre bilister kan derimod købe sig adgang til hot lanes. Prisen er variabel, så der hele tiden er plads til de prioriterede køretøjer. Falder hastigheden i hot lanes på grund af trængsel, stiger prisen. Det betyder færre brugere, hvorefter trængslen falder igen, og hastigheden stiger.

Modellen betyder, at vejen bliver udnyttet mere effektivt, og at trængslen i de otte gratis kørebaneer er mindre, end den ville have været uden betalingssystemet.



ren skal leveres tilbage til den offentlige part. Sikkert er det, at når infrastrukturen er opført, så kan den ikke flyttes, og den private part leverer blot en service, som kan tages tilbage, hvis kontrakten misligholdes.

»Hvis vi alene skal finansiere et forud-

defineret projekt, bliver vi en simpel långiver, og det er ikke specielt attraktivt for os som investor. Vi vil langt hellere ind i billedet som en innovativ partner, så vi kan drage nytte af vores ekspertise i risikostyring og opnå et højt risikostyret afkast til gavn for ATP's medlemmer,« siger Ulrik Dan Weuder.