

Assar Lindbeck i slutreplik om investeringar i infrastruktur

Dagens Nyheter den 16 september 2011

På DN Debatt 8/9 pekade jag på möjligheten att delvis finansiera statliga investeringar i infrastruktur med intäkter från försäljning av vissa statliga företag eller statliga andelar i privata företag. Ett huvudargument var att det är bättre att staten äger infrastruktur än vanliga produktionsföretag och banker.

In en replik (DN.se/debatt 8/9) menar Björn Hasselgren att jag skulle vara negativt inställd till att konsortier av stat och privata aktörer i samarbete skulle svara för finansieringen av infrastruktur. I själva verket pekade jag på att sådana arrangemang har ett par fördelar. Men jag tillade att "inte heller sådana konstruktioner är problemfria". För att tillgodose krav från privata ägare att förränta investeringar i exempelvis vägar, tågtransporter och broar skulle priserna ofta behöva sättas så högt att kapacitetsutnyttjandet av anläggningarna blir alltför lågt ur samhällsekonomisk synpunkt. Detta är en välkänd invändning i litteraturen mot privat finansiering av infrastruktur. Jag pekade på att detta problem i princip kan undvikas vid statligt ägd infrastruktur. Men visst kan man tänka sig en blandad statlig/privat finansiering i vissa fall då mycket stor efterfrågan på tjänsterna tillåter höga priser utan att detta leder till lågt kapacitetsutnyttjande.

Trots mitt försök till en balanserad bedömning av för- och nackdelar med blandade statlig/privata konsortier menar Hasselgren att jag skulle anse att "marknader är mest av ondo". Underlaget för den anklagelsen lyser med sin frånvaro i Hasselgrens inlägg. Det är nog första gången som jag blivit anklagad för att vara motståndare till marknader.

Carl Schlyter föreslår i en replik (DN.se/debatt 9/9) att investeringar i infrastruktur i stället bör finansieras med pengar från de statligt tillskapade pensionsfonderna. Men det är inte ett bra förslag. Investeringar i infrastruktur bör nämligen göras där den samhällsekonomiska avkastningen är hög. Och det förutsätter att priserna på de tjänster som infrastrukturen avkastar sätts så pass lågt att kapacitetsutnyttjandet blir högt, dock utan att skapa trängsel. Men det betyder att den privatekonomiska avkastningen på det investerade kapitalet ofta blir låg. Därmed skulle också pensionsfonderna få låg avkastning för sina investeringar i infrastruktur. Det är av just detta skäl som placeringar av pensionspengar i infrastruktur ofta är olämplig.

Nu finns det naturligtvis också problem med statlig finansiering av infrastruktur genom intäkter från försäljning av statliga företag – även när det är fråga om företag som lika gärna kan ägas av privata företag. Som jag påpekade i mitt inlägg undviker man en försämring av statens kassamässiga budgetsaldo och av den offentliga sektorns bruttoskuld, vilket är bra ur förtroendesynpunkt. Men jag borde också ha påpekat på att denna finansieringsmetod skulle minska den offentliga sektorns finansiella nettosparande och därmed också den offentliga sektorns finansiella nettofordringar, som i dag är ungefär 20 procent av BNP. Effekten på den offentliga sektorns finansiella sparande är av stor betydelse eftersom detta mått ingår i nu gällande finanspolitiska regelverk. Men det är inte

uppenbart om förtroendet för statsbudgeten främst beror just på detta mått eller på statens kassamässiga budgetsaldo och därmed på statens upplåningsbehov.

Assar Lindbeck