

Dato: 16.08.2013

INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR

Innledning

- Det er behov for omfattende investeringer i samfunnsmessig infrastruktur i Norge.
- Den norske staten er rik, men behovene er større enn det som lar seg finansiere over offentlige budsjetter.
- Norske livsforsikringsselskaper har mer enn 900 milliarder kroner i pensjonskapital, og har et økende behov for å investere i eiendeler som er tilpasset de langsiktige forpliktelsene de har påtatt seg. I det norske markedet representerer infrastruktur et gunstig plasseringsalternativ, både for livsselskapene og for samfunnet.
- Det offentlige bør nyttiggjøre seg privat sektors kompetanse til å prosjektere, bygge ut, eie og drive store prosjekter og anlegg. Livsforsikring og andre institusjonelle investorer har langsiktig kapital som med fordel kan benyttes til å finansiere investeringer i infrastruktur, bare forholdene legges til rette for det.
- Infrastrukturinvesteringer som har god samfunnsmessig lønnsomhet, vil også gi god avkastning til investorene, forutsatt god organisering, med priser og betaling for tjenestene.
- Det er betydelige gevinster å hente ved å koble pensjonskapital og annen langsiktig privat kapital sammen med behovene for investeringer i samfunnsmessig infrastruktur.

Hvilke investeringer

Norske flyplasser er allerede i dag markedsfinansiert gjennom at Avinor AS låner i obligasjonsmarkedet etter hvert som finansieringsbehovene oppstår. Et par mindre flyplasser er helt privat finansiert.

Telekommunikasjonsnett er markedsfinansiert ved at flere ulike aktører, både delvis og helt privateide, finansierer utbygging av nett med privat aksjekapital og lån i markedet.

Kraftverk og ledningsnett er markedsfinansiert via mange ulike selskaper, to statlige (Statkraft AS og Statnett SF), mange helt eller delvis kommunale og fylkeskommunale, og enkelte helt private. Energi Norge anslår et samlet investeringsbehov frem mot 2020 på 150 – 200 milliarder kroner. Forholdene bør legges bedre til rette for at forsikringsselskapene kan investere langsiktig kapital i slike selskaper.

Veier og jernbaner er i dag ikke markedsfinansiert, og dagens finansieringsform fører til uhensiktsmessige planer, fordyrelser og forsinkelser. Forholdene bør legges til rette for privat deltagelse og markedsfinansiering også av slike investeringer. Ny finansiering

sammen med organisatoriske endringer vil ha positive effekter, og mye av det som er gjort på de andre ovennevnte infrastrukturområdene kan tjene som eksempler til etterfølgelse. **Vann- og avløpsnett** er i dag kommunale eller fylkeskommunale. Investeringsbehovene er store, og det bør derfor vurderes ulike grep slik at privat investeringskapasitet (herunder forsikringsselskaper) kan benyttes.

Samfunnsmessig gevinst

Det er betydelige gevinster å hente ved å koble pensjonskapital og annen langsiktig privat kapital sammen med behovene for investeringer i samfunnsmessig infrastruktur. Da får infrastrukturselskaper den nødvendige finansieringen av sine prosjekter, samtidig som livsforsikringsselskaperne får en langsiktig og trygg plassering av pensjonskapital og andre ytelser. Med profesjonelle, langsiktige investorer som eiere og långivere kan man oppnå effektiviseringsgevinster og kostnadsgevinster ved gjennomføringen av de ulike prosjektene.

Forsikringstekniske reguleringer

Norske livsforsikringsselskaper har mer enn 900 milliarder kroner i pensjonskapital, og har et økende behov for å investere i eiendeler som er tilpasset de langsiktige forpliktelsene de har påtatt seg. Hovedårsakene til dette er det nye, felleseuropeiske solvensregelverket for forsikringsselskaper (Solvens II), som ventes å tre i kraft fra 2016. For livsforsikringsselskaperne vil en rasjonell tilpasning til Solvens II derfor være å investere i rentebærende papirer med lengre løpetider, som er tilpasset pensjonsforpliktelsene.

I det norske markedet representerer infrastruktur et gunstig plasseringsalternativ, både for livsselskaperne og for samfunnet. Investeringene gir lang og stabil avkastning i norske kroner og diversifisering i livsselskaperens porteføljer. Imidlertid er det i dag flere forhold som legger begrensninger for en aktiv utnyttelse av dette investeringsalternativet. Det er derfor et stort behov for å forbedre rammebetingelsene på området. Myndighetenes praktisering av forsikringsvirksomhetsloven begrenser på en uheldig måte handlingsrommet for denne type investeringer, som kapitalkravsforskriften for øvrig åpner for.

Endelig utforming av Solvens II vil også være avgjørende for hvilken form forsikringsselskaperens finansiering kan ta. Hvis Solvens II blir som det nå er forslag om, vil ikke egenkapitalinvesteringer i infrastruktur være et reelt alternativ til lange obligasjoner. Plasseringer i langsiktige obligasjoner utstedt for å finansiere infrastrukturinvesteringer (fremmedkapital), vil derimot være aktuelt.