



DYNAMISKE EFFEKTER 3. juli 2021

DEBATINDLÆG

Skrevet af

Lars Andersen

Direktør

Milliarder til infrastruktur skaber værdi og velstand – mere end vi taler om

Når Finansministeriet regner på effekterne af skattelettelser, er det standardpraksis at indregne dynamiske effekter. Men når det kommer til offentlige investeringer i infrastruktur, medregner vi ikke de dynamiske effekter af investeringerne – selvom de er åbenlyse.

Kontakt

Direktør

Lars Andersen

📞 40 25 18 34

✉️ la@ae.dk

Kommunikationschef

Jesper Kirkbak

📞 50 73 71 34

✉️ jk@ae.dk

Regeringen og alle Folketingets partier kunne forleden præsentere en historisk stor [aftale](#) om ny og forbedret infrastruktur i hele landet. Med aftalen igangsætter de frem mod 2035 en lang række projekter – fra Rute 11 i vest til S-togsnettet i øst.

” *Når det kommer til offentlige investeringer i infrastruktur, medregner vi ikke de dynamiske effekter af investeringerne – selvom de er åbenlyse*

Direktør Lars Andersen

Nogle fik måske kaffen i den gale hals over udskrivningen fra fælleskassen. 164 milliarder. Men målt på vækst og velstand er den enorme infrastrukturplan en rigtig positiv nyhed. Faktisk er de positive økonomiske effekter af investeringerne noget, vi taler alt for lidt om.

For selv om det er bredt anerkendt, at investeringer i infrastruktur er af afgørende betydning for den økonomiske vækst i samfundet, medtages de økonomiske gevinster ikke, når vi opgør, hvor meget projekterne reelt koster.

Bag offentlige investeringer gemmer der sig nogle økonomiske gevinster, som ikke bliver tillagt nogen værdi i Finansministeriets regnemodeller. De dynamiske effekter af offentlige investeringer bliver ikke opgjort og medregnet, og det betyder, at vi konsekvent undervurderer værdien af sådanne investeringer. Det forholder sig omvendt med klassisk borgerlig skattepolitik, hvor skattelettelse antages at have positive dynamiske effekter.

” *Skævheden i debatten om den økonomiske politik er graverende. Når man ikke indregner dynamiske effekter af offentlige investeringer, kommer udgifterne til disse til at fremstå dyre uden afledte gevinster. Omvendt fremhæves gevinsterne på BNP og arbejdsudbud ved enhver skattelettelse.*

Direktør Lars Andersen

Når Finansministeriet regner på effekterne af skattelettelser, er det standardpraksis at indregne dynamiske effekter. Man regner med, at folk vil arbejde mere, når man sænker en skat eller afgift. Det betyder, at man med Finansministeriet i ryggen kan fremlægge, hvordan skattelettelserne positivt påvirker økonomiske nøgletal som arbejdsudbud og BNP.

Men når det kommer til offentlige investeringer i infrastruktur, medregner vi ikke de dynamiske effekter af investeringerne – selvom de er åbenlyse.

For eksempel kan bedre jernbaner og veje medføre, at pendlere omsætter en del af den sparede rejsetid til arbejdstid, mens virksomhederne oplever en positiv produktivitetseffekt og sparer tid, når de skal bruge færre ressourcer som følge af bedre og hurtigere godstransport. Samtidig øges mobiliteten i samfundet.

” *Når udbudsbetingelserne for de mange projekter skal udfærdiges, bør man derfor stille krav til virksomhederne om at indtænke uddannelse af lærlinge og ufaglærte*

Direktør Lars Andersen

Skævheden i debatten om den økonomiske politik er graverende. Når man ikke indregner dynamiske effekter af offentlige investeringer, kommer udgifterne til disse til at fremstå dyre uden afledte gevinster. Omvendt fremhæves gevinsterne på BNP og arbejdsudbud ved enhver skattelettelse.

Manglende beregninger skyldes ikke manglende viden, men vilje

Når Finansministeriet ikke regner med dynamiske effekter af infrastrukturprojekter, skyldes det ikke manglende viden. For alle infrastrukturprojekter bliver der foretaget såkaldte cost-benefit-analyser. Men de bliver ikke omsat til ”hård valuta” i form af effekter på arbejdsudbud, BNP og selvfinansieringsgrad på de offentlige finanser – sådan som det er tilfældet, når der ses på skattelettelser eller dagpengeforringelser.

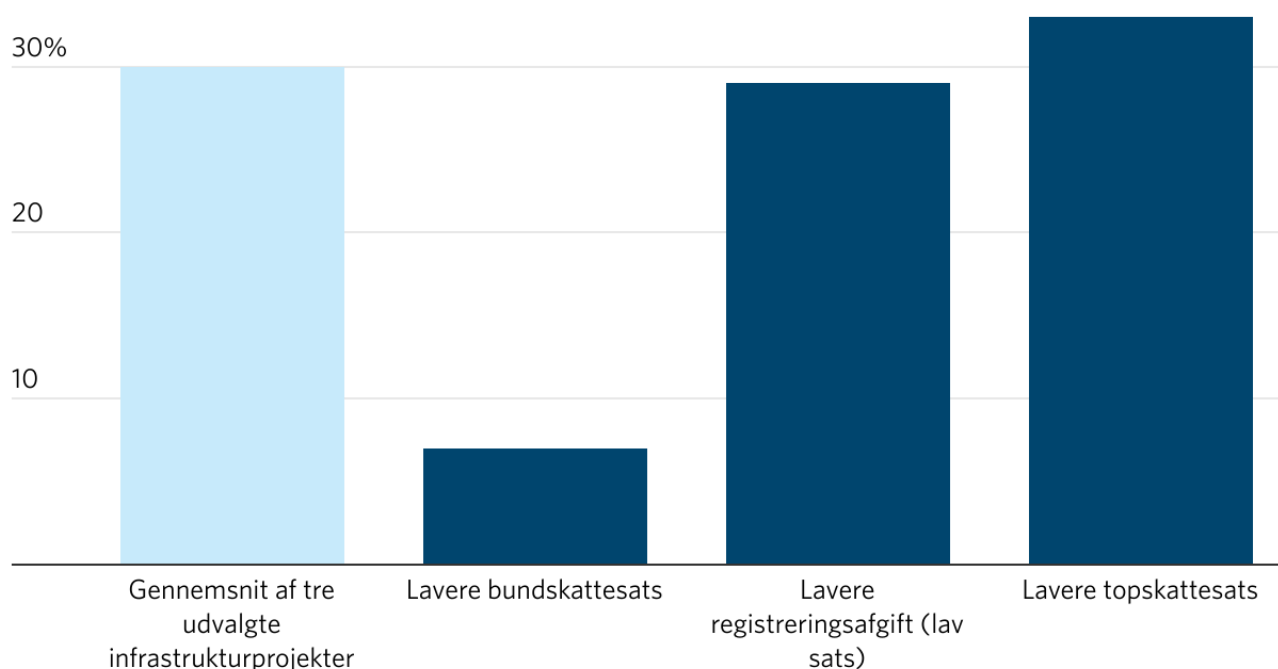
I en [analyse](#) har vi i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd beregnet de positive afkast på BNP, arbejdsudbud og selvfinansieringsgrad på de offentlige finanser for tre konkrete infrastrukturplaner. Og de viser selvfinansieringsgrader på gennemsnitligt cirka 30 procent.

Det er næsten samme selvfinansieringsgrad som en topskattelettelse, der har en selvfinansieringsgrad på 33 procent, mens en bundskattelettelse har en selvfinansieringsgrad på 7 procent.

FIGUR

Investering i infrastruktur giver penge tilbage i statskassen

Figuren sammenligner selvfinansieringsgraderne for udvalgte politiske tiltag. De tre infrastrukturprojekter i den røde søjle dækker over den tredje Limfjordsforbindelse, Kalundborgmotorvejens tredje etape og Frederikssundmotorvejens tredje etape.



Anm.: Selvfinansieringsgraderne for de anførte skattetiltag er beregnet af Skatteministeriet (Skatteøkonomisk Redegørelse 2019 og 2018)

Grafik: Arbejderbevægelsens Erhvervsråd • Kilde: AE på baggrund af Transportministeriet, Skatteministeriet, Finansministeriet og Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Brug lejligheden til at skabe flere lærepladser

Infrastrukturplanen frem mod 2035 består af store projekter, der skal føres ud i livet over en længere tidshorisont. Det betyder, at vi står med en unik mulighed for at bruge projekterne til at løse nogle af de kendte uddannelsesudfordringer, vi har.

Fremskrivninger af arbejdsmarkedet viser, at vi kommer til at mangle [99.000 faglærte i 2030](#), hvis vi ikke aktivt gør noget ved mismatchet mellem arbejdsmarkedets efterspørgsel og antal hoveder og hænder, vi uddanner. En væsentlig del af udfordringen er, at der er for få lærepladser til de unge ude i virksomhederne. Et andet problem er, at vi ikke er gode nok til at opkvalificere ufaglærte voksne til faglært niveau.

Når udbudsbetingelserne for de mange projekter skal udfærdiges, bør man derfor stille krav til virksomhederne om at indtænke uddannelse af lærlinge og ufaglærte.