

Talemanuskript til brug for samråd om tilbagebetalingsplanerne for gælden i Metroselskabet og By & Havn

Samrådsspørgsmål F

Mener ministeren, at de nuværende tilbagebetalingsplaner for gælden i Metroselskabet I/S og By & Havn I/S er realistiske, og hvordan vil ministeren sikre, at regningen for den ophobede gæld i selskaberne ikke fremadrettet vil betyde merudgifter for de københavnske borgere, jf. kronikken "Kandidat til borgerrepræsentationen i København: Byudviklingen tager demokratiet som gidsel" den 17. november 2017 på politiken.dk?

Indledning

Tak for samrådsspørgsmålet.

Først og fremmest vil jeg sige, at ministeriet følger udviklingen i økonomien i både Metroselskabet og By & Havn nøje.

Ministeriet følger løbende op i forhold til selskabernes indmeldinger om økonomien, og jeg deltager som udgangspunkt selv i kvartalsmøderne med selskaberne, hvor økonomi er et fast punkt.

Dernæst er det vigtigt at være opmærksom på, at der er stor forskel på de to selskaber, som omtales i den nævnte kronik, Metroselskabet og By & Havn.

Metroselskabet

Lad mig starte med Metroselskabet.

Metroselskabet er sat i verden for at projektere og anlægge og efterfølgende drive og vedligeholde metroen. Den oprindelige metro er sidenhen blevet udvidet med en beslutning om en Cityring, metro til Nordhavn og senest metro til Sydhavnen.

Metroselskabet er således i gang med at skabe et historisk løft af den kollektive transport i hovedstaden.

Og der er næppe nogen, der kan være i tvivl om, at den nuværende metro har været en gevinst for væksten og udviklingen af Danmarks hovedstad. Sidste år valgte over 60 mio. passagerer at benytte metroen, og de faktiske passagertal overstiger de aktuelle passagerprognoser.

Det er selvfølgelig ikke uden omkostninger at bygge metro. Der er tale om store infrastrukturinvesteringer, som lånefinansieres og afdrages via brugerbetaling.

Metroselskabets gæld har i 2017 passeret 14 mia. kr. og gælden forventes frem mod 2025 at stige yderligere til omkring 30 mia. kr. Ud fra selskabets gældende langtidsbudget er tilbagebetalingstiden på selskabets gæld sat til 2065, hvor

Cityringen, metro til Nordhavn og Sydhavn vil være tilbagebetalt.

Det er klart, at en gæld på den størrelse også vil være meget følsom over for udsving på renten. Selskabet har derfor indgået en række aftaler om rentedækning, som låser 2/3 af selskabets gæld. Dette flugter med de retningslinjer, Nationalbanken udstikker.

Udover renten er Metroselskabets langtidsøkonomi baseret på en række forudsætninger om bl.a. passagertal og anlægsudgifter. Metroselskabet opdaterer løbende sit langtidsbudget med udgangspunkt i bl.a. aktuelle og opdaterede passagerprognoser.

Langtidsbudgettet er dermed efter selskabets opfattelse udarbejdet så realistisk som muligt med udgangspunkt i kendte faktorer om forventninger til bl.a. de fremtidige indtægter.

Når noget er baseret på forventninger, vil udgangspunktet naturligt nok kunne ændre sig over tid.

I den forbindelse, er det klart, at selskabet – og også ejerne – konstant skal være opmærksom på, om budgetlægningen rummer den fornødne viden om fremtiden.

Når vi taler om projekter af denne størrelse med et langtidsbudget, så er der selvsagt tale om mange variable størrelser, der kan påvirke den samlede økonomi.

Der vil derfor fra tid til anden være behov for at efterprøve antagelserne, som langtidsbudgettet er bygget op om. Det betyder konkret, at der vil være behov for at efterprøve budgettets følsomhed overfor væsentlige faktorer, som kan påvirke den samlede økonomi. Det kan være udsving i for eksempel renten, passagerprognoser eller anlægsudgifter. Jeg redegjorde nærmere for dette i min besvarelse ultimo december sidste år af nærværende udvalgs spørgsmål 145.

Jeg har på nuværende tidspunkt ikke nogen grund til at tro, at Metroselskabets budget ikke er lagt på fornuftig vis. Men ministeriet vil fortsat efter behov stille spørgsmål og også om nødvendigt lade efterprøve de forskellige faktorer, der kan påvirke selskabets evne til at tilbagebetale gælden.

By & Havn

For så vidt angår By & Havn er selskabets primære opgave at forestå udvikling og salg af selskabets arealer.

Selskabets overordnede målsætning er størst mulig værdiskabelse. Denne værdiskabelse skal bruges til at nedbringe selskabets gæld.

By & Havns nettogæld udgør ca. 17,7 mia. kr., og selskabet sørger ligesom Metroselskabet for at renteafdække en stor del af selskabets gæld for at minimere risikoen. Ultimo 2016 var 2/3 af gælden fastforrentet.

Selskabets gæld nedbringes dels via salg af selskabets arealer, dels gennem det løbende overskud fra primært udlejning, parkering, havnedrift og deponering af jord.

Nedbringelse af selskabets gæld er dog ikke et isoleret mål i sig selv. By & Havn er således et udviklingselskab og hermed følger også et incitament til at investere i den løbende byudvikling, der er nødvendig for at værdiforøge arealerne inden salg.

Også de kommende mange år vil selskabet skulle investere i infrastruktur i fx Nordhavnstunnellen, i yderligere metrostationer i Nordhavn, i havneanlæg og byudvikling. Dette betyder, at selskabets gæld i perioder vil stige, inden indtægterne fra salg af selskabets arealer kommer i hus.

Da selskabets gældsposter således består af en række forskellige investeringsposter, der gennemføres over flere år, er det ikke hensigtsmæssigt at tale om tilbagebetalingstiden for selskabets gæld, som det f.eks. gælder for større infrastrukturinvesteringer, fx metroen. I disse tilfælde er der tale om en initial investering, der skal hentes hjem over de kommende års driftsindtjening.

By & Havn tager i stedet udgangspunkt i selskabets løbende driftsindtjening, og hvornår denne kan dække de løbende renteudgifter fra selskabets gæld. I den løbende driftsindtjening ses der bort fra indtægterne fra salg af selskabets arealer. Det betyder så, at indtægterne fra salg kan anvendes til at nedbringe gælden opgjort i faste priser. Hermed forbedres balancen.

Selskabet har i sin forretningsstrategi et mål om, at egenkapitalen skal forbedres med 1 mia. kr. i perioden 2016-2019. Selskabet har desuden et mål om, at den løbende pengestrøm fra driften mindst skal svare til realforrentningen af selskabets gæld inden udgangen af 2019.

Selskabet skal bl.a. opnå disse mål ved, at selskabet inden udgangen af 2019 skal opnå salgsindtægter på netto 2,9 mia. kr.

Ministeriet følger tæt disse mål. Det er fortsat selskabets forventning, at de kan indfries indenfor strategiperioden – dvs. med udgangen af 2019.

I forhold til By & Havns langtidsbudget har jeg således heller ikke her nogen grund til at tro andet, end at budgettet er lagt på fornuftig vis. Men også her gælder det, at jeg forbeholder mig retten til at stille spørgsmål og til om nødvendigt at lade efterprøve de forskellige faktorer, der har indvirkning på selskabets økonomi.

Økonomien i Københavns Kommune

I forhold til spørgsmålet om, hvordan jeg vil sikre, at regningen for den ophobede gæld i selskaberne ikke fremadrettet vil betyde merudgifter for de københavnske borgere, har jeg følgende at bemærke.

I Danmark har vi kommunalt selvstyre, så hvordan Københavns Kommune forvalter kommunens penge, er grundlæggende op til Københavns Kommune. Så spørgsmålet må rettes til Københavns Kommune.

Tak for ordet.