

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
b/t. nefndarritari
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Reykjavík, 10. janúar 2019

Efni: Fimm ára samgönguáætlun 2020-2024 og Samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 (Mál nr. 434 og 435)

Viðskiptaráð þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum á framfæri um samgönguáætlanir til fimm og fimmtán ára. Ráðið hefur talað fyrir því, t.d. í fyrri umsögnum um samgönguáætlanir, að auka þurfi kraft í fjárfestingum í innviðum og því er jákvætt að framkvæmdum sé flýtt og meiri kraftur settur í uppbyggingu, einkum þar sem efnahaghorfur eru tvísýnar.¹ Í víðara samhengi er einnig jákvætt að stjórnvöld haldi áfram á þeirri vegferð að horfa til lengri tíma á uppbyggingu innviða þannig að henni sé forgangsraðað með sem hagkvæmustum hætti. Framfaraskref hafa orðið á því á undanförunum árum, t.d. með því að samgönguáætlun til fimm ára er fjármögnuð í fjármálaáætlun. Þó má gera enn betur í uppbyggingu samgangna og vill Viðskiptaráð þá benda á eftirfarandi:

Verður næg uppbygging næstu áratugi?

Þrátt fyrir að fjárfesting í samgöngum hafi aukist mjög á síðustu árum og verði sögulega séð mikil má enn velta því upp hvort þær verði nægilega miklar til lengri tíma. Í fyrsta lagi munu útgjöld samkvæmt fimm ára samgönguáætlun dragast saman og um 17% að raunvirði frá 2020 til 2024. Í öðru lagi munu meðalútgjöld hvers fimm ára tímabils í 15 ára samgönguáætlun aukast um 1,3% á ári. Það þýðir að í hlutfalli við landsframléiðslu munu útgjöldin lækka svo fremi sem hagvöxtur verði meiri en 1,3% að meðaltali. Meðalhagvöxtur á Íslandi síðustu 20 ár hefur verið 3,3% og til lengri tíma gerir Hagstofa Íslands ráð fyrir 2,5% hagvexti. Rættist langtímaspá Hagstofunnar þýðir það að hlutdeild ríkisframlaga til samgöngumála í landsframléiðslu lækki um 16% og jafnvel meira ef tekið er tillit til hversu mikil útgjöldin lækka á allra næstu árum. Það hlýtur því að teljast líklegt að til lengri tíma verði fjárfesting í samgönguinnsviðum að óbreyttu of lítil.

Fögnum og hvetjum til frekara samstarfs við einkaaðila með samvinnuleið

Svarið við ónægri uppbyggingu er ekki fólgið í enn meiri ríkisútgjöldum, enda stendur ríkið frammi fyrir mörgum öðrum brýnum verkefnum á sama tíma og skattar hér á landi eru með því hæsta sem gerist. Eins og Viðskiptaráð hefur margoft bent á er svarið fólgið í aðkomu og fjármögnun einkaaðila með samvinnuleið (PPP), sem hefur reynst vel víða á Norðurlöndunum.² Það er því fagnaðarefni að í samgönguáætlunum séu nú verkefni sem leitast verði við að fjármagna með slíkum hætti.

¹ Umsögn Viðskiptaráðs um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023:
https://vi.is/files/2018_10_26%20samg%C3%B6ngu%C3%A1%C3%A6tlun-vi%C3%B0skiptar%C3%A1%C3%B0.pdf

² Í Noregi eru nú í bígerð eða í framkvæmd að minnsta kosti þrjú stór PPP verkefni:
<https://www.vegvesen.no/en/professional/roads/Public+Private+Partnership+PPP>

Viðskiptaráð hvetur til þess að það verði að veruleika og að skoðað verði til hlítar hvort fleiri verkefni geti komið til greina í samvinnuleið.

Söknum greiningar á og forgangsroðun verkefna eftir þjóðhagslegri hagkvæmni

Ef landsmenn væru beðnir um að segja frá hvaða samgönguframkvæmdir væri brýnt að ráðast í væri eflaust hægt að koma með lista af vel rökstuddum verkefnum sem samtals myndu kosta margfalt á við það sem er ráðgert í samgönguáætlunum. Þar sem slíkt er óraunhæft þarf að forgangsraða og til að gera það blasir við að gera kostnaðar- og ábatagreiningu verkefna til að fjármunirnir nýtist sem best, eða kanna þjóðhagslega hagkvæmni með öðrum hætti. Í samgönguáætlun til 15 ára er t.d. kveðið á um að „...ná sem hagkvæmasti nýtingu fjármuna og þjóðhagslegum ábata“. Hvernig það er gert er þó vægast sagt óljóst og ekki að sjá að þær framkvæmdir sem ráðast eigi og eru tilteknar í áætluninni byggji á slíkri greiningu – í það minnsta er það mjög ógagnsætt.

Hér þarf verulega að bæta úr og sýna með skýrum, gagnsæjum og mælanlegum hætti hvernig verkefnum er forgangsraðað með þjóðhagslega hagkvæmni í huga, sem felur í sér að horft er á tímasparnað, notkun, kostnað, öryggi o.fl. Til mikils er að vinna þar sem 20 milljarða króna árleg fjárfesting í vegakerfinu getur haft mjög misjafnan ábata fyrir þjóðarbúið eftir því hvernig einstökum verkefnum er forgangsraðað. Að leggja meiri áherslu á forgangsroðun eftir þjóðhagslegri hagkvæmni rímar enn fremur vel við þá jákvæðu áherslu í 15 ára áætluninni að samgönguuppbygging auki samkeppnishæfni landsins og einstakra svæða með markvissum hætti.

Viðskiptaráð leggur til að horft verði til ofangreindra athugasemda við afgreiðslu og gerð samgönguáætlana.

Virðingarfyllst,



Konráð S. Guðjónsson

Hagfræðingur Viðskiptaráðs Íslands