

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

Reykjavík, 26. október 2018

Efni: Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 (Mál 172)

Viðskiptaráð þakkar fyrir tækifærið til að koma á framfæri sjónarmiðum um samgönguáætlun. Jákvætt er að sjá þá framsýni sem tillagan endurspeglar og að hún sé í samhengi við fjármálaáætlun. Það eykur líkur á að áætluninni verði fylgt eftir með góðum árangri. Viðskiptaráð tekur á þessu stigi ekki efnislegrar afstöðu til þess sem fram kemur í tillögunni.

Það þýðir þó ekki að Viðskiptaráð telji að forgangsröðunin og annað sem þar kemur fram skipti ekki máli. Stjórnvöld eiga að kappkosta við að framkvæmdir í samgöngumálum, og í hvítetna, skuli hagkvæmni og góð nýting skattfés vera höfð af leiðarljósi. Það þýðir m.a. að verkefnum sé forgangsraðað þannig að þau hafi sem jákvæðust áhrif á líf sem flestra einstaklinga og fyrirtækja með sem minnstum tilkostnaði.

Margt bendir til þess að þörf sé á meiri framkvæmdum í samgöngumálum en áætlunin gerir ráð fyrir, á sama tíma og ríkisfjármál leyfa það ekki endilega. Því vill Viðskiptaráð leggja til að aðkoma einkaaðila fái meira vægi í samgönguáætlun og þannig verði hægt að byggja upp innviði landsins hraðar og hagkvæmar. Hér væri skynsamlegt að horfa til samvinnuleiðar (PPP eða *Public Private Partnership*) og tækifæri til slíks er afar hentugt núna. Athuga skal að það sem fram kemur hér á allt eins við um samgönguáætlun 2019-2033.

Hvað er samvinnuleið?

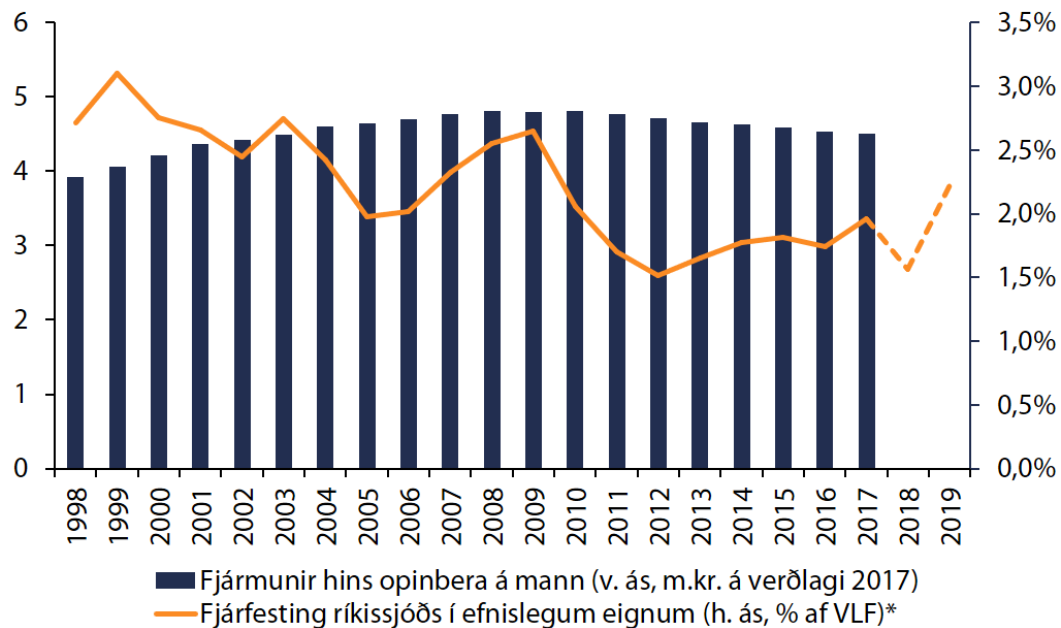
Samvinnuleið (PPP) er þegar einkaaðilar og hið opinbera eiga samstarf um langtímaverkefni, oftast innviði. Samgönguinnviðir falla vel undir slík verkefni eins og þekkt víða erlendis, t.d. á Norðurlöndunum. Algengasta mynd PPP verkefna er 20–25 ára samningar þar sem verkefnið er í 100% eigu einkaaðilanna. Í slíkum samningi er hönnun, framkvæmd, rekstur og viðhald á herðum einkaaðila. Að samningstíma loknum er eignin afhent hinu opinbera, ýmist gjaldfrjálst eða gegn fyrirfram ákveðnum skilmálum. Dæmi um slíkt verkefni eru Hvalfjarðargöngin, sem ríkið fékk afhent nýlega, 20 árum eftir að þau voru opnuð. Nánar má lesa um PPP í skoðun Viðskiptaráðs: [Tækifæri í opinberum framkvæmdum — samvinnuleið \(PPP\)](#).

Þurfum auknar fjárfestingar – samvinnuleið til bjargar?

Í kjölfar fjármálakreppunnar fyrir 10 árum dró verulega úr fjárfestingum ríkissjóðs. Þar sem öflugir innviðir og fjárfestingar varða leiðina til hagsældar í framtíðinni er þess vegna jákvætt að skv. samgönguáætlun skuli meiri fjármunum forgangraðað í þágu innviða. Þar sem fjármunir hins opinbera í innviðum, samgöngumannvirkjum og byggingum á mann hafa rýrnað um 6% frá 2010 (sjá mynd 1) og álag vegna aukningar í ferðaþjónustu hefur einnig sagt til sín er þó einfalt að færa rök fyrir því að mun meira þurfi til. Þar sem svigrúm til aukinna ríkisútgjalda er lítið sem ekkert er því nærtækt að horfa til samvinnuleiðar.

Mynd 1

Fjárfesting ríkissjóðs og fastafjármunir hins opinbera Hlutfall af vergri landsframleiðslu og á mann



*Samkvæmt fjárlögum 2018 og fjárlagafrumvarpi 2019

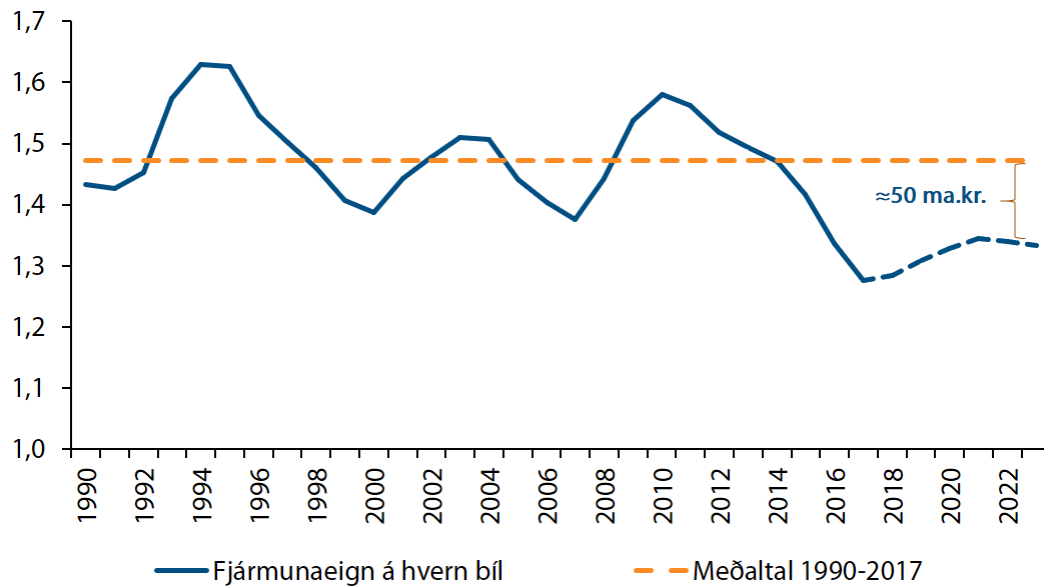
Heimildir: Hagstofa Íslands, Alþingi.

Þessi staða á ekki síst við í vegakerfinu. Miðað við fjármálaáætlun og ákveðnar forsendur um bíla og efnahagsþróun, virðist sem enn verði vanfjárfest í vegakerfinu árið 2023 og skv. einföldum mælikvarða mun vanta 50 milljarða króna upp á. Viðskiptaráð hefur ekki áætlað hvort niðurstaðan breytist við það að miða frekar við sjálfa samgönguáætlun, en þar sem samgönguáætlunin byggist á fjármálaáætlunin má gera ráð fyrir að niðurstaðan væri sú sama í meginatriðum. Því eru sterkar vísbendingar um að gera þurfi meira í samgöngumálum og því eru rökin fyrir aðkomu einkaaðila með samvinnuleið, afar sterk.

Mynd 2

Fjármunaeign í vegum og brúm á hvern bíl*

M.kr. Þróun síðustu áratug og sviðsmynd**



*Fólksbífreidar, hópbífreidar, sendibífreidar og vörubífreidar í árslok. Árið 2017 áætlað með nýskráningum bífreida.

** Gert ráð fyrir að bílum fjölgi í takt við hagvöxt og fjárfesting þróist skv. fjármálaáætlun 2019-2023

Heimild: Hagstofa Íslands, Alþingi, útreikningar Viðskiptaráðs.

Gott tækifæri núna

Tíminn til að ráðast í framkvæmdir með samvinnuleið gæti verið tilvalinn um þessar mundir. Lágt vaxtastig í þróuðum ríkjum undanfarin ár hefur reynst krefjandi fyrir þá sem vilja fjárfesta til lengri tíma en fá trausta ávöxtun á fé sitt. Lífeyrissjóðir eru gott dæmi um slíka fjárfesta og þá er nærtækast að hugsa til íslenskra lífeyrissjóða þegar kemur að fjármögnun innviða hér á landi.

Staðan er þó sú að íslensku sjóðirnir vinna í því að auka vægi erlendra eigna sem birtist í því að árið 2017 fjárfestu sjóðirnir erlendis fyrir 119 milljarða króna og á fyrstu 9 mánuðum ársins um 92 milljarða króna skv. Seðlabankanum. Til þess að þeir geti haldið því áfram, án þess að það ógni stöðugleika á gjaldeyrismarkaði og skapi veikingarþrýsting á krónuna, þarf annað hvort að vera nægur viðskiptaafgangur eða innflæði erlends fjármagns. Viðskiptaafgangur fer hratt minnkandi svo augljóst virðist að gjaldeyrinn þarf að koma annars staðar frá, t.d. frá erlendum fjárfestum.

Með því að laða til landsins erlenda fjárfesta með langtímasjónarmið í huga, t.d. erlenda lífeyrissjóði til að fjármagna innviðauppbyggingu, er því hægt að slá tvær flugar í einu höggi: Fjármagna innviðauppbyggingu og tryggja betri eignadreifingu lífeyris Íslendinga án þess að það ógni gengisstöðugleika. Um væri að ræða beina erlenda fjárfestingu til lengri tíma sem er allt annars eðlis en vaxtamunarviðskipti sem eru sveiflukennd og geta í miklu óhófi ógnað stöðugleika.

Viðskiptaráð leggur til að tekið verði tillit til ofangreindra athugasemda við gerð samgönguáætlana. Að lokum áskilur Viðskiptaráð sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum.

Virðingarfyllt,

Konráð S. Guðjónsson

Hagfræðingur Viðskiptaráðs Íslands