



VIÐSKIPTARÁÐ ÍSLANDS
ICELAND CHAMBER
OF COMMERCE

SKOÐUN VIÐSKIPTARÁÐS 15. JÚNÍ 2006

EINKAÆÐILAR Á OKKAR VEGUM

Á síðustu árum hefur aukin umræða farið fram í samfélaginu um mikilvægi einkaframkvæmda á ýmsum sviðum. Í þessu augnamiði hefur Viðskiptaráð bent á mikilvægi þess að hið opinbera færi verkefni í auknum mæli yfir á hendur einkaaðila, hvort sem það er á sviði fasteignaumsýslu, skólamála, húsnæðislána, heilbrigðismála eða öðrum sviðum samfélagsins. Eins og sakir standa er ríkið einn stærsti framkvæmdaaðili landsins og af öllum útgjöldum til framkvæmda er um 65% þeirra varið til vegaf framkvæmda af ýmsum toga. Viðskiptaráð veltir upp möguleikum á aukinni aðkomu einkaaðila að rekstri samgöngumannnvirkja.

... reynsla þjóðarinnar er góð af einkaframkvæmdum í samgöngumálum og full ástæða er til að kanna frekar kosti hennar...

Einstaklingsframtakið hefur um árabíl notið sín vel í samgöngumálum og er svo komið að allar meðalstórar og stærri framkvæmdir eru unnar af einkaaðilum að undangengnu útboði. Hins vegar er sá ljóður á vegaf framkvæmdum ríkisins að fjármögnun þeirra og rekstur er á höndum opinberra aðila í stað þess að einkaaðilum sé falið að sjá um alla anga slíkra verkefna. Reynsla þjóðarinnar er hins vegar góð af einkaframkvæmdum í samgöngumálum og full ástæða er til að kanna frekar kosti hennar.

EINKAREKSTUR HEFUR GEFIÐ GÓÐA RAUN

Árið 1998 voru Hvalfjarðargöng opnuð fyrir umferð en kostnaður við gerð þeirra nam 4,6 milljörðum króna sem var fjármagnaður af einkaaðilum með láni án ríkisábyrgðar. Í upphafi var gert ráð fyrir því að það tæki um 20 ár fyrir göngin að borga sig upp en ljóst er að það mun taka skemmri tíma. Mikil ánægja hefur verið með göngin og er fyllsta öryggis vegfarenda gætt í þeim. Verður því ekki annað sagt en að reynsla af þessu einkarekna samgöngumannvirki hafi verið góð eins og í öðrum tilvikum einkarekstrar.

... hraða megi frekari samgöngubótum með því að fela einkaaðilum fleiri slík verkefni...

Þannig er full ástæða til að ætla að hraða megi frekari samgöngubótum með því að fela einkaaðilum fleiri slík verkefni. Í þessu samhengi er rétt að benda á tillögur félagsins Norðurvegar um uppbyggingu heilsársvegar um Stórasand í einkaframkvæmd og tillögur Sjóvar um tvöföldun Suðurlandsvegar. Í nýlegu viðtali nefndi samgönguráðherra að við endurskoðun vegaáætlunar ætti

... í krafti sérhæfingar geti einkaaðilar sýnt meira kostnaðaraðhald við vegaf framkvæmdir en ríkið þar sem hvatinn að aukinni arðgjöf verkefnis hvílir á hagkvæmni þess...

... reynslan frá nágrannalöndum sýnir okkur að einkaframvæmd í samgöngumálum er síður en svo ný af nálinni...

að kanna hvort bæði Suðurlandsveg og Sundabraut megi vera framkvæmdar af einkaaðilum.

Viðskiptaráð fagnar þessum yfirlýsingum ráðherrans og væntir þess að kostir einkaframkvæmdar fái að njóta sín við gerð þessara mannvirkja.

Að mati Viðskiptaráðs er einsýnt að í krafti sérhæfingar geti einkaaðilar sýnt meira kostnaðaraðhald við vegaf framkvæmdir en ríkið þar sem hvatinn að aukinni arðgjöf verkefnis hvílir á hagkvæmni þess. Að sama skapi fer því fjarri að aðeins sé hagkvæmt að fela einkaaðilum framkvæmdir ef umtalsverð áhætta er fólgin í fyrirhuguðum verkefnum, enda hafa einkaaðilar náð miklum árangri og náð að lækka stórlega meðalkostnað, t.a.m. við byggingu skólahúsnæðis þar sem fáir ef einhverjir óvissuþættir eru til staðar.

ALGENG LEIÐ Í NÁGRANNALÖNDUM OKKAR

Talsverð þróun hefur átt sér stað í þessum eignum í nágrannalöndum okkar á síðustu árum. Nýlega var lögð hraðbraut með einkaframkvæmd til Turku frá Helsingfors í Finnlandi og fyrir nokkrum árum var Lahti-vegurinn í Finnlandi lagður og rekinn af einkaaðilum, en hann tengir saman borgirnar Lahti og Helsingfors. Norræni fjárfestingabankinn (NIB), sem er að hluta til í eigu íslenska ríkisins, hefur t.a.m. komið að fjármögnun þriggja vega í Noregi auk þess sem bankinn hefur fjármagnað vegaf framkvæmdir einkaaðila í Póllandi, Eistlandi og Lettlandi. Flest eiga þessi verkefni það sammerkt að lagning þeirra er að jafnaði unnin í samstarfi ríkis og einkaaðila á meðan áætlanir gera ráð fyrir að rekstur samgöngumannvirkjana verði í höndum einkaaðila.

Reynslan frá nágrannalöndum sýnir okkur að einkaframvæmd í samgöngumálum er síður en svo ný af nálinni og er eðlilegt að íslensk stjórnvöld gefi þessari þróun aukinn gaum í náinni framtíð.

EINKAREKSTUR EKKI SAMA OG EINKAVÆÐING

Kostir einkarekstrar í vegamálum eru ýmsir. Það verður að teljast heppilegt fyrirkomulag að menn greiði fyrir kostnað sem hlýst af eigin akstri um samgöngumannvirki, í stað þess að aðrir greiði fyrir það í gegnum skattkerfið. Viðskiptaráð sér fyrir sér að á næsta áratug verði lungi allra nýrra og stærri samgöngumannvirkja byggður, fjármagnaður og rekinn af einkaaðilum.

Í framhjálaupi má geta þess að nú renna um 50% - 60% af verði eldsneytis til ríkisins. Hugsunin var í upphafi sú að þessi gjaldtaka væri til þess að greiða niður hluta kostnaðar við vegakerfi landsins. Eðlilegt verður að teljast að samfara aukinni aðkomu einkaaðila að fjármögnun og rekstri samgöngumannvirkja dragi verulega úr

... slíkt gæti skapað svigrúm til umtalsverðrar lækkunar á eldsneytisverði....

... þannig má tryggja að arðbærustu framkvæmdirnar komist á legg og að komið verði í veg fyrir að skattfé sé sett í misráðnar aðgerðir í samgöngumálum ...

... til mikils er að vinna við að ná niður kostnaði enda eru útgjöld til málaflokksins ærin...

sértækri gjaldtöku af þessu tagi. Slíkt gæti skapað svigrúm til umtalsverðrar lækkunar á eldsneytisverði.

EINFÖLD ÁÆTLUN

Það er í raun tiltölulega auðvelt að reikna út hvort borgi sig fyrir einkaaðila að reisa tiltekið samgöngumannvirki. Áætla þarf framkvæmdakostnað, rekstrarkostnað, bílafjölda og veggjöld. Áætla má framkvæmda- og rekstrarkostnað með hliðsjón af öðrum sambærilegum framkvæmdum rétt eins og gert er þegar boðnar eru út framkvæmdir af hálfu hins opinbera. Veggjöld mættu ekki vera hærri en sparnaður fólks af því að fara um mannvirkið í stað annar leiðar. Ef núvirði framtíðarhagnaðar er meira en byggingakostnaður borgar framkvæmdin sig, annars ekki.

LÁTUM ARÐBÆRAR FRAMKVÆMDIR GANGA FYRIR

Viðskiptaráð telur heppilegt að aðhald í ríkisrekstri sé náð með aðkomu einkaaðila að fleiri rekstrarsviðum. Reglan í stórum framkvæmdum í vegamálum ætti að vera einföld: Ef einkaaðilar hafa ekki áhuga á að taka hana að sér þá er framkvæmdin tæpast arðbær og eðlilegt að hún víki fyrir arðbærari framkvæmdum. Þannig má tryggja að arðbærustu framkvæmdirnar komist á legg og að komið verði í veg fyrir að skattfé sé sett í misráðnar aðgerðir í samgöngumálum sem tæpast standa undir eðlilegri arðsemiskröfu. Þannig verða stórvægilegar ákvarðanir í vegamálum teknar á viðskiptalegum forsendum, sem verður að teljast til bóta fyrir skattgreiðendur í landinu.

NIÐURSTAÐA

Það er óumdeilt að einkarekstur er til þess fallinn að auka kostnaðarvitund og það er ærin ástæða til að áréttá mikilvægi hennar í rekstri hins opinbera. Sem dæmi má nefna að samkvæmt áætlunum fjármálaráðuneytis er kostnaður við hvern nýjan kílómetra bundins slitlags milli fimm og tíu milljónir króna og nýr vegur með bundnu slitlagi kostar að jafnaði meira en 25 milljónir á kílómetra. Þessar fjárhæðir eru þó hjóm eitt í samanburði við kostnað á hvern kílómetra við gerð jarðgangna, en samkvæmt mati fjármálaráðuneytis má ætla að hver kílómetri af jarðgöngum kosti tæpar 700 milljónir króna. Til mikils er að vinna við að ná niður kostnaði enda eru útgjöld til málaflokksins ærin. Viðskiptaráð hvetur til þess að ítarleg umræða fari fram um kosti aukinnar aðkomu einkaaðila að vega- og samgöngubótum í landinu. Sú umræða verður landsmönnum öllum til hagsbóta.

Nánari upplýsingar veita Halldór Benjamín Þorbergsson, hagfræðingur Viðskiptaráðs Íslands, og Davíð Þorláksson hjá Viðskiptaráði Íslands í síma 510 7100.