



Samvinnuverkefni

Innviðafjárfestingar á Íslandi

Unnið af Reykjavík Economics
fyrir Íslandsbanka

REYKJAVÍK ECONOMICS
— NÓNG EHF —



Formáli

- Skýrsla þessi sem er unnin að frumkvæði Íslandsbanka hf. er hugsuð sem innlegg í samtal hagaðila um hvernig samvinnuverkefni geti stuðlað að framförum og aukinni hagsæld hér á landi.
- Nýleg löggjöf um samvinnuverkefni sýnir vilja löggjafans til að nýta sér leiðir samvinnuverkefna í vegaframkvæmdum.
- Lögin eru grunnforsenda þess að einkaaðilar og hið opinbera geti starfað saman að slíkum verkefnum.
- Æskilegt er að almennari lög um samvinnuverkefni verði lögfest sem grunnur til áframhaldandi samstarfs einkaaðila og hins opinbera.
- Slík lög og heppilegt stofnanaumhverfi getur leyst úr læðingi krafta sem yrðu til hagsbóta fyrir samfélagið allt.



Fjárfesting er grunnur velferðar til framtíðar

Verði ekki nægilega fjárfest í innviðum hér á landi á næstu árum þá dregur það úr hagsæld og leiðir til verri líf skjara. Ísland er enn í dag í fremstu röð þjóða hvað varðar líf skjör. Til að haldast í þeim hópi þarf að huga að því að innviðir samfélagsins séu traustir. Það þarf framsýni og djörfung ásamt því að horfa til lengri tíma frekar en láta skammtímasjónarmið ráða og reka á reiðanum hvað varðar fjárfestingar í innviðum.



Innviðir eru allt um kring...

...af ýmsum toga og stundum ósýnilegir

- Innviðir eru að mörgum gerðum og oftar en ekki sjást þeir vel í umhverfi okkar en stundum ekki. Dæmi um innviði eru:
- Vegakerfið, þar með talið brýr, jarðgöng, lýsing, umferðarljós o.s.frv.
- Flugvellir og uppbygging þeirra.
- Veitukerfi, eins og hitaveitulagnir, kaldavatnslagnir, fráveitur o.fl.
- Fjarskipti, sbr. ljósleiðarar, fjarskiptaturnar, gagnaver o.s.frv.
- Orkumiðlun, þ.e. flutnings- og dreifikerfi raforku.
- Raforkuframleiðsla, t.d. vatnsaflsvirkjanir, jarðvarmavirkjanir, vindmyllur o.fl.
- Lestir og grænar samgöngulausnir, sbr. Borgarlína.
 - Einnig má nefna hugmyndir um grænar samgöngulausnir milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar.
- Sorpbrennslustöðvar.
- Bifreiðastæði og bílastæðahús.
- Sjúkrahús og hjúkrunarheimili.
- ...og svo lengi mætti telja.



Mikil uppsöfnuð fjárfestingarþörf

Dæmi um verkefni sem þarf að ráðast í á næstu árum og áratugum

- Orkuskipti ásamt aukinni orkuþörf heimila og atvinnulífsins kalla á umtalsverða fjárfestingu. Í dag er raforkuframleiðsla Íslands um 2.500 MW eða um 20 TWst á ári.
 - Á næstu 10 árum er gert ráð fyrir að þurfi um 5 TWst vegna orkuskipta.
 - Á sama tíma þarf einnig mikla fjárfestingu í flutningsneti raforku.
 - Fjárfesting vegna raforku gæti numið 400-500 milljörðum króna næstu 15 árin.
- Viðhald og frekari uppbygging fráveitukerfa.
- Frekari þróun hitaveitukerfa og aukin uppbygging. Fjárfesting í endurnýtingu varma frá hitaveitum, þ.e. bakrásarvatns.
- Innviðaupbygging vegna losunar úrgangs og þróun hringrásarhagkerfisins.
 - Orka úr úrgangi.
- Fjárfesting í grænum samgöngulausnum milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar sem nýtist til fólks- og fraktflutninga, t.d. lest knúinn á grænni orku.
 - Húsnæðisuppbygging, t.d. hjúkrunarheimila, skólahúsnæðis eins og uppbygging rannsóknarhúss Háskólans á Akureyri, nýs Tækniskóla o.fl.
 - Samgönguáætlun gerir ráð fyrir 909 milljarða króna fjárfestingu til næstu fimmtán ára.
 - Tvöföldun Reykjanesbrautar og framkvæmdir við Suðurlandsveg og Kjalarnesveg.
 - Allt að 14 jarðgöng á næstu 30 árum.
 - Uppbygging og endurbætur flugvalla.
 - Uppfærsla og uppbygging hafnarmannvirkja.
 - Framkvæmdir við Sundabraut eiga að hefjast árið 2026.
 - Tvöföldun Hvalfjarðargangna
 - Ölfusárbrú
- ISAVIA áætla að fjárfesta fyrir um 100 milljarða króna á Keflavíkurflugvelli næsta áratuginn.
 - Áætluð fjárfesting vegna samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins er um 311 milljarðar króna.
 - Þar af er fjárfesting í Borgarlínu áætluð um 130 milljarðar króna.
 - Framkvæmdir við stofnvegi (Miklubrautargöng, Sæbrautarstokkur ofl.) eru sömuleiðis um 130 milljarðar króna.





Tækifæri geta legið í samstarfi hins opinbera, fjárfesta og einkaaðila

Löggjafinn hefur opnað á þennan möguleika í samgöngum með sérstakri lagasetningu um samvinnuverkefni (e. public private partnership) á því sviði. Margt bendir til að útvíkka megi lagarammann til að hægt sé nýta samvinnuverkefnaformið til uppbyggingar annarra innviða. Slíkt fyrirkomulag er þekkt í löndunum í kringum okkur.



Góðir innviðir er forsenda velferðar til framtíðar

Hvaða kraftar útskýra mismunandi velsæld í ólíkum löndum?

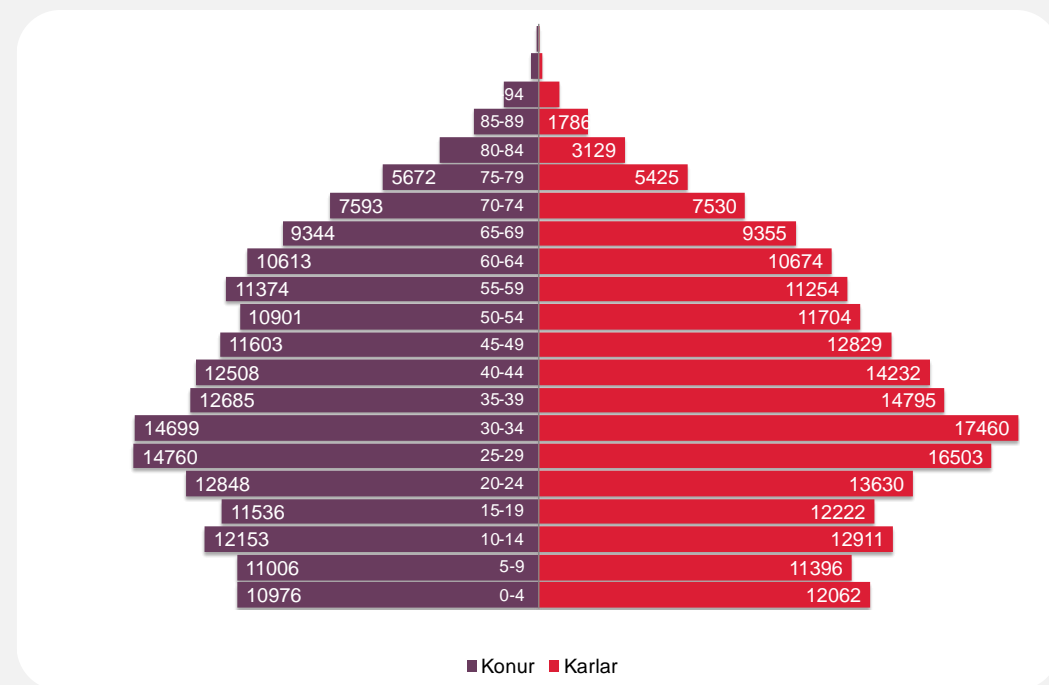
- Nútímavæðing atvinnuhátta hófst mun síðar á Íslandi en í þeim löndum sem við berum okkur saman við.
- Frá lokum seinna stríðs hefur efnahagsuppgangur á Íslandi leitt til þeirrar velsældar sem við búum við dag.
- Velsæld þjóða er nátengd efnahagsþáttum sem aftur grundvallast á samkeppnishæfni.
- Samkeppnishæfni Íslands hefur verið með ágætum á undanförunum árum, m.a. á mælikvarða IMD viðskiptaháskólans í Sviss.
- Til að viðhalda samkeppnishæfni þarf margt að koma til og spila saman, m.a.:
 - Góðir almennir innviðir, m.a. fjarskiptainnviðir, orkuinnviðir, samgöngur í lofti, láði og legi, o.s.frv.
 - Gott aðgengi að mörkuðum.
 - Traust stofnana- og lagaumhverfi.
 - Gott mennta- og heilbrigðiskerfi.
 - Skynsamleg auðlindastýring.
 - Ábyrg efnahagsstjórn.
 - Framleiðni.
- Fjöldi fræðimanna hefur ritað um samkeppnishæfni og mikilvægi innviða í því sambandi.



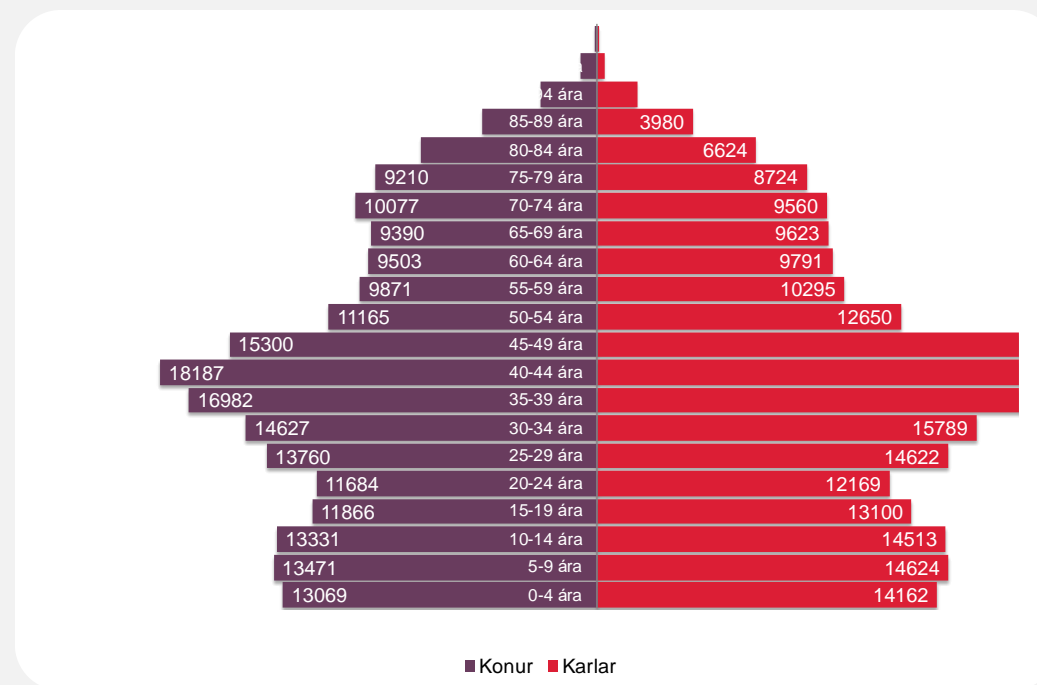
Tækifærið er núna en ekki seinna

Aldursdreifing íbúa er hagstæð í dag en ekki eftir áratugi. Eftir 15 ár verða færri á vinnumarkaði til að greiða fyrir innviði

Aldurspýramíðinn árið 2023



Aldurspýramíðinn háspá fyrir árið 2038





Framfarir og innviðafjárfesting

Samvinnuverkefni geta hraðað framkvæmdum og stuðlað að efnahagslegum framförum og nýsköpun á ákveðnum svæðum. Hér má nefna að frumkvöðlar Hvalfjarðagangna hafa skapað mikil þjóðhagsleg verðmæti með styttingu hringvegarins ásamt því að stuðla að því að Akranes og höfuðborgarsvæðið er nú eitt atvinnusvæði. Því ber að horfa jákvæðum augum á slík verkefni og slíkt frumkvæði. Einkaaðilar í samvinnu við hið opinbera geta oft náð mun betri árangri í innviðauppbýggingu en þar fer saman fjárhagslegur styrkur ríkissjóðs og hugmyndaauðgi og rekstrarþekking atvinnulífsins.



Arðbærar fjárfestingar auka velsæld og hagvöxt

Samvinnuverkefni veita fagfjárfestum tækifæri að efla hagkerfið til langs tíma og skila þannig tryggari og betri arðsemi en ella

- Rannsóknir í hagvaxtarfræðum hafa greint þá þætti sem eru forsendur hagvaxtar og velsældar til lengri tíma. Samhljómur er um að eftirtaldir þættir hafi mikið að segja um hagfellda þróun þjóðarbúsins:
 - Tæknistig og tæknibreytingar. Íslendingar hafa upplifað gríðarmiklar tæknibreytingar á öllum sviðum. Hér má t.d. nefna tæknibreytingar í fjarskiptum og sjávarútvegi sem hafa knúið fram gríðarlega framleiðniaukningu í þeim geira.
 - Stofnana-, laga- og dómskerfi. Hér er t.d. átt við tryggan
- eignarétt og skilvirkt kerfi við úrlausn deilumála sem lágmarkar viðskiptakostnað.
- Mannauður. Menntunar- og tæknistig vinnuafis.
- Arðbærar fjárfestingar af ýmsu tagi.
- Sparnaður. Án sparnaðar eru lánveitingar til stórra verkefna ekki mögulegar. Hér t.d. átt við lífeyrissparnað.
- Arðbær samvinnuverkefni hafa oft mikinn samfélagslegan ávinning í för með sér, til viðbótar við hinn efnahagslega.





Útfærsla samvinnuverkefna

Hvað er samvinnuverkefna fjármögnun?

Samstarf einkaaðila og hins opinbera

- Samvinnuverkefna fjármögnun er fyrst og fremst nýtt til fjármagnsfrekra innviðafjárfestinga.
- Samvinnuverkefnaformið byggir á samstarfi opinberra aðila og einkaaðila sem hefur það að markmiði að aðilar komi í sameiningu að uppbyggingu stórra innviða. Í slíkri samvinnu skilgreinir hinn opinberi aðili sérleyfissamning (e. concession) sem getur verið tvenns konar:
 - Einkaaðilinn kemur að uppbyggingu mannvirkis sem er nýtt beint af ríki eða sveitarfélagi. Sá aðili greiðir svo afgang fyrir.
 - Dæmi um slíkt er uppbygging spítala, skóla og fangelsa.
 - Sérleyfi er úthlutað af opinberum
- aðila til uppbyggingar mannvirkis þar sem varan/þjónustan er seld beint til almennings. Einkaaðilinn fær annars vegar rekstrartekjur og hins vegar, í sumum tilfellum, beint framlag eða styrk frá hinu opinbera til að endurgreiða fjárfestinguna.
 - Dæmi um samvinnuverkefni af þessu tagi eru gjaldskyldir vegir, göng, símkerfi og vatns- og fráveitur.
- Reynslan sýnir að með þessu móti má flýta stórverkefnum ásamt því að mögulegt er að ná hagkvæmari niðurstöðu hvað varðar fjárfestingu og rekstur innviða en ella ef áhætta og hvatar eru stilltir rétt af.
- Einnig geta myndast skilyrði til betri stjórnunar á fjárfestingum hins opinbera og þar getur aðild einkaaðila aukið verulega við slagkraft hins opinbera. Ríkiskaup og aðrar innkaupastofnanir geta einnig leikið mikilvægt hlutverk í að afla tilboða í framkvæmdir á innviðum í samvinnuverkefnum.



Samvinnuverkefni voru leidd í lög á Íslandi árið 2020

Heimilt er að fela einkaaðilum hlutverk í uppbyggingu, rekstri og viðhaldi samgönguinnviða

- Í lögum nr. 80/2020 eru samvinnuverkefni skilgreind með eftirfarandi hætti:
 - „Verkefni þar sem einkaaðili annast fjármögnun opinbers mannvirkis, í heild eða að hluta, eða tekur með öðrum hætti áhættu af gerð og rekstri þess, eftir atvikum með heimild til gjaldtöku fyrir notkun mannvirkisins á rekstartíma. Samvinnuverkefni felur að jafnaði í sér samvinnu um eftirtalið: fjármögnun, áætlanagerð, hönnun, uppbyggingu mannvirkja, viðhald, rekstur og annað sem nauðsynlegt er til að ljúka megi framkvæmd og reka mannvirki í tiltekinn tíma.“
- Í frumvarpinu kom eftirfarandi fram:
 - „Álag á vegi landsins hefur aukist mikið á undanförunum árum, meðal annars vegna fjölgunar ferðamanna. Á sama tíma hafa framlög til vegagerðar verið óvenjulega lág sem hlutfall af landsframleiðslu og því ekki staðið undir viðhalds- og framkvæmdaþörf vegakerfisins...“
 - ... var að í þeim tilvikum þar sem forsendur væru til að fara af stað með vegaf framkvæmdir sem samvinnuverkefni á grundvelli samnings við einkaaðila yrði sú aðferð fyrir valinu. Helstu kosti þeirrar leiðar taldi starfshópurinn vera að með færslu á áhættu, m.a. af fjármögnun, framkvæmdum og rekstri, losnaði hið opinbera undan lántökum og þar með mögulegum áhrifum á afkomu og efnahag ríkisins...“
 - ...Þar að auki veiti þessi aðferð sterkan hvata til nýsköpunar og vandaðra vinnubragða einkaaðila í hönnun, framkvæmdum og rekstri...“
 - ... Miðað við núverandi stöðu í ríkisfjármálum er því nauðsynlegt, ef ráðast á í auknar samgönguframkvæmdir, að fela þær aðilum utan hins opinbera sem geta þá endurheimt kostnað sinn í formi veggjalda eða eftir atvikum með reiðugreiðslum sem fjármagnaðar eru með veggjöldum.“



Heildaráætlun um samvinnuverkefni þarf að liggja fyrir

Gagnsæi er mikilvægt

- Um er að ræða fastmótað ferli, reglur og skilgreind ábyrgðasvið einstakra stofnana í stjórnkerfinu sem lýtur að því hvernig stjórnvöld velja, útfæra og stjórna samvinnuframkvæmdaverkefnum.
- Sett fram í þeim tilgangi að:
 - Stjórna verkefnum, lágmarka áhættu ríkisins sem þjónustukaupanda og tryggja samfellu.
 - Tryggja fyrirsjáanleika eftir því sem kostur er.
 - Skapa grundvöll fyrir samkeppni um slík verkefni og aukin gæði í innkaupum til hagsbóta fyrir almenning.
 - Lög nr. 80/2020 um samvinnuverkefni í samgöngum er ákveðinn grunnur sem hægt er að byggja á.
- Markmiðin:
 - Skilgreina nákvæmlega hvaða markmiðum verkefninu er ætlað að ná.
 - Meta á seinni stigum hvernig til tókst.
 - Skapa markaðsumgjörð um samvinnuframkvæmdir.
 - Halda utan um skráningu verkþátta og ákvörðunartökuferils.
 - Leita ráðgjafar jafnt innanlands sem erlendis. Það er til þeirra er hafa þekkingu og reynslu af samvinnuverkefnum.
 - Meta virði fjárfestingar.
 - Stuðla að nýsköpun og nýta skilvirkni einkaaðila.
 - Æskilegt er að ágreiningur sé leystur í gerðardómi.
- Stærð verkefna:
 - Vegna hlutfallslegs háa viðskiptakostnaðar ætti aðeins að leggja út í samvinnuverkefni sé verkefnið nægilega umfangsmikið. Viðmiðunarupphæðir eru háar í samvinnuverkefnum. Oft er miðað við um €50 milljónir, eða um 7 milljarða króna þótt yfirleitt sé um miklu hærri fjárhæðir að ræða í stærri verkefnum erlendis.
 - Mælt er með því að áætlun um samvinnuverkefni taki til nokkurra verkefna í einu, t.d. 5-10 (e. bundling) og nái yfir 10 til 15 ár. Slíkt skapar fyrirsjáanleika fyrir hið opinbera og markaðinn.
 - Fyrirsjáanleiki stuðlar að uppbyggingu á þekkingu innanlands.



Hugsanlega ætti að koma á fót sérstakri stofnun um samvinnuverkefni

Hlutverk hennar væri margþætt

- Kortleggja, auðvelda og veita ráðgjöf um samvinnuverkefni.
- Að tryggja að rétt skref séu stigin í þróun slíkra verkefna.
- Tryggja að verkefni séu hönnuð í samræmi við nauðsynlegar greiningar, úttektir, greiningu valkosta og innkaupaheimildir.
- Að þróa og uppfæra samvinnuverkefni í áætlunum, t.d. samgönguáætlun.
- Kynna samvinnuframkvæmdir innan stjórnáætlunar.
- Veita stuðningsstofnunum ráðgjöf varðandi innleiðingu slíkra verkefna.
- Stofnunin gæti haldið utan um og miðlað upplýsingum um slík verkefni innan stjórnáætlunar og gagnvart almenningi og öðrum hagaðilum.
- Utanumhald um alla samningagerð.
- Upplýsingagjöf til fjárfesta um möguleg fjárfestingartækifæri og framtíðarverkefni.
- Eftirlit og umsjón samninga eftir lok innkaupa- og fjármögnunarferlis (e. Financial close).
- Samræma hlutverk ólíkra stofnana og leysa úr hugsanlegum hagsmunaágreiningi.



Samvinnuverkefni virðast víða fýsilegur kostur hér á landi

Samspil og samvinna margra aðila er forsenda vel heppnaðra verkefna

- Sé pólitískur vilji fyrir hendi er mögulegt að nýta kosti samvinnuverkefna.
 - Sá vilji virðist vera til staðar frá hendi löggjafans þar sem Alþingi hefur þegar samþykkt lög um samvinnuverkefni. Innviðaframkvæmdir hafa í för með sér bæði samfélagslegan sem og efnahagslegan ábata sem geta verið svæðisbundnir eða komið landinu í heild til góða.
- Nýta má samvinnuverkefni til að létta á með ríkissjóði og jafnframt hraða framkvæmdum sem að öðrum kosti tækju mun lengri tíma.
 - Hér væri hægt að draga úr miklum stofnkostnaði hins opinbera og nýta reynslu og fjármögnunarmöguleika einkaaðila. Aðkoma einkaaðila getur orðið til þess að önnur verkefni á vegum hins opinbera komast fyrir á legg en annars hefði orðið. Hér má nefna græn verkefni sem þarf nauðsynlega að hraða.
 - Einnig má nefna lestarsamgöngur milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar, Borgarlínu og margt fleira.
 - Mikilvægt er að verkefni verði valin eftir arðsemi frekar en eftir pólitískri forgangsörðun.
 - Arðsömustu verkefnin yrðu fjármögnuð fyrst.
 - Stofnanafjárfestar vilja horfa til langtímafjárfestinga en innviðafjárfesting telst til slíkra verkefna.
- Arðsemi verkefnanna þarf hins vegar að vera viðunandi.
 - Kostnaður verkefna yfir líftíma þeirra byggir oft á góðri hönnun og skipulagningu.
 - Samvinnuverkefni þurfa að vera þess eðlis að hönnun, arðsemi og skilvirkni fari saman.
 - Hönnunarfrelsi (e. freedom of design) getur dregið verulega úr áhættu verkefnisins út frá mörgum þáttum eins og framkvæmdaáhættu, fjárhagslegri áhættu, viðhaldsáhættu o.s.frv.
- Samvinnuverkefnaleiðin tryggir oft að vandað sé til verka þar sem smávægileg mistök í áætlanagerð geta breytt fjárhagslegri niðurstöðu verkefnisins.



Almenn skilyrði þurfa að vera uppfyllt

Samvinnuverkefni henta ekki alltaf

- Almenn skilyrði samvinnuverkefna eru:
 - Að þekkt tækni sé nýtt við uppbygginguna.
 - Gjaldskylda sé til staðar vegna notkunar innviðanna.
 - Fjárfestingin sé áþreifanleg og á stórum skala. Einnig að áhættan við uppbyggingu mannvirkisins sé þekkt og tæknin sem nýtt er sé ekki ný af nálinni.
- Verkefnafjármögnun sem þessi er ekki alltaf hentugur kostur. Hún nýtist t.d. ekki við fjárfestingar í rannsóknum og þróun, vörubrúun, auglýsingaherferðir eða aðrar óefnislegar fjárfestingar.
- Mikilvægt er að þeir beri þá hluta áhættunnar sem hafa tækifæri til að draga úr henni. Nánar tiltekið lúkningu verkefna og rekstraráhættu, tekju- og verðáhættu ásamt stjórnmalalegri áhættu t.d. inngrip stjórnmalamanna eða eignarnám. Eignarnám á frekar við í löndum þar sem stjórnmalaleg áhætta er mikil. Sú áhætta er hverfandi hér á landi.
- Mótaðili í verkefnum sem þessum er fyrst og fremst fyrirtæki og stofnanir í eigu ríkisins en einnig sveitarfélög. Verkefni sem þessi eru yfirleitt fjármögnuð innan sérstaks félags (e. Special Purpose Vehicle). Þá er átt við lögaðila sem hefur skilgreindan líftíma á grunni hverrar nýfjárfestingar.
- Fjármálastofnanir leika stórt hlutverk í samvinnuverkefnum.
 - Þær búa yfir reynslu þess að leiða saman fagfjárfesta og frumkvöðla samvinnuverkefna.
 - Í samvinnuverkefnum þarf að verjast ýmsum áhættum. Fjármálastofnanir geta m.a. aðstoðað vegna gjaldmiðla- og vaxtaáhættu.
- Reynolds fjármálastofnanna af framkvæmdafjármögnun er mikilvæg í þeim fasa samvinnuverkefna.
- Tryggja þarf að fjármagnskostnaður sliði ekki verkefnið og sé langt úr takti við fjármögnunarkjör ríkisins.
- Varast ber þó afdráttarlausan samanburð við vaxtakjör ríkisins. Hvert samvinnuverkefni léttir á beinni fjármögnunarbörf ríkisins eða gerir því kleyft að ráðast í fleiri verkefni en ella.
- Fjármagnskostnaðurinn þarf samt sem áður að tryggja hag lánveitenda ásamt því að girða fyrir þekkta og óþekkt verkefnaáhættu með því að lána til langs tíma þar sem lánið/skuldbréfið gæti verið illseljanlegt (e. illiquid).



Vörður á leið samvinnuverkefna

Vanda ber undirbúning





Samvinnuverkefni

Ólíkar útfærslur ráðast af efnahagslegum, rekstrarlegum sem og stjórn mála legum þáttum

- Hanna, byggja og reka.
(DBO – Design-build-operate.)
- Hanna, fjármagna, byggja og reka.
(DBFO – Design-build-finance-operate.)
- Hanna, fjármagna, byggja og viðhalda.
(DBFM – Design-build-finance-maintain.)
- Hanna, fjármagna, byggja, reka og viðhalda.
(DBFOM – Design-build-finance-operate-maintain.)
- Byggja, reka og afhenda.
(e. BOT – build, operate and transfer.)
- Byggja, eiga, reka og afhenda.
(Spölur)
(e. BOOT – build, own, operate and transfer.)
- Byggja, reka og eiga. (Míla)
(e. BOO build, operate and own.)



Kostir og gallar

- **Kostir:**
 - Aðferðafræðin er líkleg til að leiða fram nýjungar í hönnun, þjónustu og rekstri og þar með lækkað framkvæmda- og rekstrarkostnað.
 - Getur skapað svigrúm í fjármögnun og gert aðilum kleift að hefja framkvæmdir fyrr.
 - Stuðlar að langtímahugsun í meðferð opinberra fjármuna.
 - Alþjóðleg stórfyrirtæki og fjármálastofnanir geta í einhverjum tilfellum fjármagnað sig á betri kjörum en í hið opinbera. Það fer eftir lánshæfi viðkomandi lands.
- **Gallar:**
 - Getur orðið að pólitísku bitbeini þar sem ólík sjónarmið um skyldur og hlutverk hins opinbera takast á.
 - Mistök í áætlanagerð og vanfjármögnun getur leitt til þess að kostnaður lendir á almenningi.
 - Fjármögnunarkjör verkefnisins gætu verið óhagfelld.

Hver er kostnaðurinn við framkvæmdatöf?

Saga Sundabrautar – verður það sagan endalaus?

- Fyrstu hugmyndir um Sundabraut voru settar fram árið 1975 í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 1975-1995 og var staðfest í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 1985-2005.
- Sundabraut var sett meðal þjóðvega árið 1995 og hófst undirbúningur að gerð hennar í lok þess árs.
- Síðan þá hefur undirbúningi að verkefninu verið sinnt með hléum.
- Allar úttektir á hagkvæmni Sundabrautar hafa sýnt fram á að um mjög hagkvæma framkvæmd er að ræða.
- Í nýjustu úttektinni, sem framkvæmd var af COWI og Mannviti, kemur fram að núvirtur ábati af framkvæmdinni, að gefnum forsendum um 30 ára líftíma, notkun o.fl., er á bilinu ríflega 185 til 235 milljarðar króna. Það er mælt á verðlagi ársins 2021 og fer eftir því hvaða útfærsla er valin (Brú I, Brú II eða göng).
- Enn á ný eru uppi áform um að byggja Sundabraut. Slíkt stórvirki tekur tíma uppbyggingu.
- Af þessu má ætla að hefði Sundabraut komist í gagnið árið 1996 og íbúar landsins fengið að nýta brautina allt til ársins 2025, þá hefði þjóðin fengið að njóta fyrrgreinds ábata á þessum 30 árum, þ.e. 185 til 235 milljarða króna.
- Þetta má einnig orða sem svo að þjóðin hafi orðið af þessari upphæð vegna tafanna. Þetta jafngildir ríflega 6-7,8 milljörðum á ári.
- Hér verður að líta til þess að hugsanlega hefur þeim fjármunum sem ekki var varið til byggingar Sundabrautar farið í aðrar ábatasamar fjárfestingar en í því samhengi má nefna að samkvæmt útreikningum COWI og Mannvits eru innri vextir fjárfestingarinnar eru metnir 11,5-12,2%.
- Þetta endurspeglar fórnarkostnað fjármuna og undirstrikar þörfina að forgangsraða arðbærustu fjárfestingum fyrst.



Ruðningsáhrif og stórframkvæmdir

Forgangsráða þarf framkvæmdum og huga að mögulegum ruðningsáhrifum

- Í litlu hagkerfi í stóru landi eins og á Íslandi þarf að huga að mögulegum ruðningsáhrifum þar sem ein framkvæmd getur komið í veg fyrir aðrar.
- Opinberar stórframkvæmdir geta rutt einkaframkvæmdum úr vegi vegna áhrifa hækkandi vaxta og takmarkaðs lánsfjármagns.
- Samvinnuverkefni tekur að hluta til á þessum vanda þar sem einkafjármagn er nýtt til fjárfestingarinnar.
- Hér einnig átt við beina erlenda fjárfestingu. Erlent lánsfjármagn hefur að miklum hluta verið nýtt til uppbyggingar landsins. Þar má nefna orkuinnviði o.fl.
- Draga þarf úr sveiflum í fjármunamyndun og framkvæma jafnt og þétt. Það á sérstaklega við um stór verkefni og skipulagningu þeirra.



Fjármögnun samvinnuverkefna

Persónur og leikendur – ólík fjármögnun verkefna

- Stofnfjárframlag frá t.d.
 - Einkaaðilum.
 - Lífeyrissjóðum.
 - Verktökum.
 - Fagjáfrestum.
- Framkvæmdafjármögnun frá innlendum og erlendum bankastofnunum.
- Lán frá langtímalánveitendum.
 - Hér má nefna fjármálastofnanir, lífeyrissjóði og sjóði í eigu einstakra landa, Norðurlanda, Evrópulanda auk alþjóðlegra lánveitenda.
 - Útgáfa skuldabréfa að ýmsum gerðum.
 - Umbreytanleg og/eða víkjandi lán (e. mezzanine).
 - Huga þarf að tryggingum og forgangi kröfuhafa.



Norðmenn hafa nýtt sér samvinnuverkefnaformið með góðum árangri

Sotra Link er nýlegt dæmi um stóra vegaf framkvæmd í Vestland fylki. Það samstendur af brúm, göngum og vegum

- Sotra samvinnuverkefnið er eitt stærsta samvinnuverkefni sem Norðmenn hafa ráðist í á sviði vegagerðar.
- Innviðunum er ætlað að bæta vegasamband milli Bergen og eyjunnar Sotra á vesturströnd Noregs.
- Verkefnið samanstendur af 900 metra langri og 30 metra breiðri kaplabrú. Turnar brúarinnar verða 145 metra háir.
 - 12,5 km af göngum, 14 km af göngu- og hjólastígum, 22 minni brúm og 19 undirgöngum.
- Vegagerð Noregs er verkkaupi og er áætlaður kostnaður við verkefnið á tímabili þess eru áætlaðir rúmir €1,7 milljarðar. Það samsvarar tæpum 250 milljörðum íslenskra króna. Vegagerðin samdi við Sotra Link hópinn.
- Byggingarkostnaður er áætlaður um €1 milljarður.
- Samningurinn um samvinnuverkefnið var stærsti sinnar tegundar í Evrópu árið 2021.
- Verkefnið er í eigu:
 - Macquarie Group frá Ástralíu (70%).
 - SK Ecoplant frá S-Kóreu (20%).
 - Webuild frá Ítalíu (10%).
- Eigendur munu byggja, viðhalda og reka verkefnið í 25 ár. Áætlað að Sotra Link verði komin gagnið þann 1. júní 2027.
 - Rekstur og viðhald Sotra innviðanna er í höndum Intertoll Europe vegtollafyrirtækisins. Fyrirtækið innheimtir einnig vegtolla.
- Fjölmarginir koma að fjármögnun verkefnis af þessari stærðargráðu.
- Helstu lánveitendur verkefnisins eru:
 - Bank of China, Kína.
 - Caixa Bank, Spánn.
 - Credit Agricole, Frakkland.
 - DZ Bank, Þýskaland.
 - KDB, S-Kórea.
 - Kexim, S-Kórea.
 - KfW-IPEX Bank, Þýskaland.
 - Santander, Spánn.
- Útflutningsábyrgðir voru í höndum:
 - Korean Trade Insurance Corporation (KSure) – 31%
 - Export-Import Bank of Korea (Kexim) – 13%
- Að auki komu fjármála- og lögfræðiráðgjafar að verkefninu. Jafnt til ráðgjafar verkkaupa, framkvæmdaaðila af lánveitenda.



Samvinnuverkefni virðast víða fýsilegur kostur hér á landi

Samvinnuverkefni eiga sér mjög langa sögu



Severn brúin í Wales.

Samvinnuverkefni á vegum John Laing Group.

© mattbuck



Vegaframkvæmdin RV 555 Sotra Connection í Noregi (PPP). Samvinnuverkefni á vegum Sotra Link.



Arlanda fluglestin í Stokkhólmi. Samvinnuverkefni.



TGV hraðlestarkerfið í Evrópu.



Klett-Bardshaug þjóðvegurinn í Noregi. Verkefnið samanstóð af 22 km af nýrri veglagningu, 5 km af uppgerðum vegum, 10 km af jarðgöngum og 12 brúm.



Brunkebergsgöngin og Stadsgårdslyftan í Stokkhólmi. Yfir 100 ára gamalt verkefni.



REYKJAVIK ECONOMICS

— NÓNO EHF —

Skýrsluhöfundar eru: Magnús Árni Skúlason, Gunnar Haraldsson og Stefán Jón Friðriksson

Lagalegur fyrirvari

Skýrsla þessi er unnin af Reykjavík Economics ehf. í samstarfi við Íslandsbanka hf. Aðalhöfundar eru: Magnús Árni Skúlason, Gunnar Haraldsson og Stefán Jón Friðriksson.

Upplýsingar í skýrslu þessari eru upprunnar frá innlendum og erlendum upplýsinga- og fréttaveitum, sem taldar eru áreiðanlegar, ásamt opinberum upplýsingum, eigin úrvinnslu skýrsluhöfunda og mati á hverjum tíma. Upplýsingarnar hafa ekki verið kannaðar sjálfstætt af skýrsluhöfundum og ábyrgjast þeir ekki nákvæmni upplýsinganna, áreiðanleika eða réttmæti þeirra.

Skýrslan er einungis birt í upplýsingaskyni og ber ekki að nota sem ráðleggingu/ráðgjöf um að ráðast eða ráðast ekki í tiltekna fjárfestingu eða sem grundvöll til fjárfestinga. Brynt er fyrir lesendum að leita sér sérfræðilegrar ráðleggingar og kynna sér vel hina ýmsu fjárfestingarkosti sem í boði eru. Fjárfestingum fylgir ávallt fjárhagsleg áhætta og ber m.a. að hafa í huga áhættu vegna alþjóðlegra fjárfestinga og gengisflökts gjaldmiðla. Fjárfestingamarkmið, fjárhagsstaða og skattalegar aðstæður fjárfesta er mismunandi. Bent skal á að árangur í fortíð er ekki trygging um árangur í framtíð.

Fyrir hönd Íslandsbanka komu eftirfarandi að skýrslunni: Sölvi Sturluson og Hjörtur Þór Steindórsson.