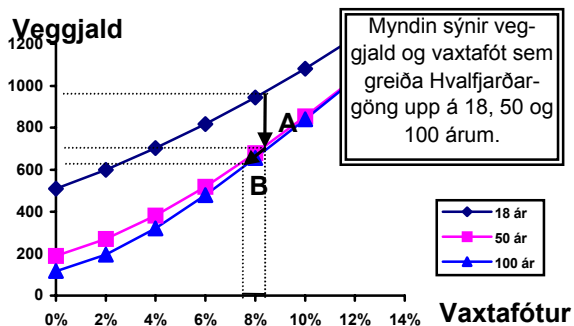


Gjaldtaka í Hvalfjarðargöngum

Grein birt í Morgunblaðinu 28. ágúst 1998.

Nú hafa margumrædd Hvalfjarðargöng verið opnuð. Ennþá heyrast háværar raddir sem telja veggjaldið um þau of hátt. Er hægt að lækka veggjaldið án þess að ávöxtunarkrafa hluthafa og lánadrottna sé skert?

Það er einkum tvennt sem vert er að nefna. Í fyrsta lagi mætti lengja endurgreiðslutíma ganganna. Það eru allar líkur á því að Hvalfjarðargöngin verði nothæf um langan tíma. Átján ára endurgreiðslutími er stuttur í því samhengi. Með lengingu endurgreiðslutímans mætti lækka veggjaldið, fjölga með því notendum fyrstu 18 árin og fá fleiri kynslóðir til að greiða fyrir þá þjónustu sem þeim verður veitt. Með þessu móti aukast samfélagsleg áhrif þessarar samgöngubyltingar auk þess sem líklegt er að forsendur fyrir gjaldtöku verði hvort eð er fyrir hendi eftir 18 ár. Þá mun þjóðin verða fjölmennari og ökutækjæign landsmanna þ.a.l. meiri, með auknum líkum á umferðarhnútum við göngin. Veggjaldi hefur verið beitt til þess að losa um umferðarhnúta af þessu tagi með góðum árangri. Með hærri verði er skilið á milli umferðar sem hefur meiri þörf fyrir göngin og þeirrar sem hefur minni þörf fyrir þau.



Í öðru lagi mætti endurfjármagna þann hluta lánanna sem fengin voru snemma á framkvæmdatímanum. Í upphafi framkvæmda var mikið um óvissuþætti sem nú hefur verið rutt úr vegi. Lánadrottinn Spalar hafa augljóslega þurft að taka mið af því þegar samið var um lánakjör. Við endurfjármögnun á fjárfestingu sem hefur langt um færri óvissuþætti ætti því að vera hægt að komast að hagstæðari kjörum.

Útreikningar byggðir á gögnum Spalar ehf. sýna hvað veggjaldið þarf að vera við gefinn vaxtafót (*discount rate*) og endurgreiðslutíma. Meðal forsendna má nefna 1500 bíla umferð á

dag fyrsta árið sem vaxa myndi með um 2,3% á ári að jafnaði út endurgreiðslutímamann, 97 milljóna króna rekstrarkostnað á ári og 14% ávöxtunarkröfu hluthafa. Ef vaxtafótur byggir á samsetningu lána og eigin fjár þá er hann 8,38%. Myndin sýnir samband vaxtafótar og veggjalds fyrir þrjú mismunandi endurgreiðslutíma. Á myndinni sést að við lengingu endurgreiðslutímans úr 18 árum í 50 má lækka meðaltals veggjald um 259 krónur eða úr 969 í 710 (píla A). Það er 27% lækkun. Þetta myndi gefa okkur 730 kr. veggjald fyrir fólksbíla sem hefðu ekki nein afsláttarkjör. Myndin sýnir einnig að frekari lenging endurgreiðslutíma um 50 ár myndi ekki skila neinni verulegri lækkun til viðbótar.

Ef vaxtafótur byggir á samsetningu lána og eigin fjár þá getur endurfjármögnun ganganna haft áhrif á hann til lækkunar. Sjá má á myndinni að lækkun vaxtafótar myndi lækka lágmarks veggjald enn frekar. Þess ber þó að geta að fjármagnsmarkaðurinn kynni að krefjast hærri ávöxtunar fyrir lengri endurgreiðslutíma en draga má í efa að það vegi upp lækkun af fyrrgreindum sökum vegna þess að áður en borun hófst var um töluvert áhættusama fjárfestingu að ræða. Á myndinni sést að við lækkun vaxtafótar um 1 prósentustig, úr 8,38% í 7,38 má lækka meðaltals veggjald um 83 kr. eða úr 710 í 627 (píla B). Það er frekari lækkun um tæp 12%. Þetta myndi gefa okkur 645 kr. veggjald fyrir fólksbíla sem hefðu ekki nein afsláttarkjör.

Bent hefur verið á tvo þætti sem renna stoðum undir töluverða lækkun veggjalds Hvalfjarðarganga án þess að ávöxtunarkrafa hluthafa skerðist. Það eru lenging endurgreiðslutíma og endurfjármögnun í ljósi minni áhættu. Hér hafa aðeins tveir þættir verið reifaðir. Nefna mætti fjölda samfélagslegra kostnaðarliða sem lækka ef vegfarandi velur göngin í stað fjarðar. Hér má nefna minni slysatíðni, mengun og slit á vegum og ökutækjum. Hér er því upplagt tækifæri til þess að færa fjölda fólks verðmæti án þess að nokkur gjaldi fyrir það.

Höfundur er hagfræðingur og lektor við Samvinnuháskólann að Bifröst.