

# Ríkisábyrgð Icelandair

Eftir Hauk Viðar Alfreðsson

Eftir Hauk Viðar Alfreðsson: "Fljótt á litið virðist þessi ríkisábyrgð vera fyrst og fremst byggð á tilfinningu en ekki ígrunduðum rökum, útreikningum og sterkum fyrirsjáanlegum stefnum."

Nú hefur komið í ljós að ríkið hyggst veita Icelandair ríkisábyrgð á lánalínu sem nemur allt að 16,5 milljörðum króna. Með öðrum orðum hefur ríkið ákveðið að gerast ábyrgðarmaður fyrir einkafyrirtæki. Hvers vegna? Í orðum Katrínar Jakobsdóttur forsætisráðherra er ástæðan „...meðal annars að okkur finnist mikilvægt að hér á landi sé flugfélag með höfuðstöðvar á Íslandi, starfandi á íslenskum vinnumarkaði. Að hér á landi sé flugfélag sem geti tekið þátt í efnahagslegri viðspyrnu að loknum faraldri en líka með það að markmiði að við værum að gera þetta með þeim hætti að það væri sem minnst áhætta hvað varðar almannafé...". Án þess að fara út í umræðuna hvort ríkið eigi yfir höfuð nokkurn tímann að gerast slíkur ábyrgðarmaður fyrir einkaaðila eða ekki þykir mér tilefni til þess að spyrja hvers vegna það sé ákveðið nú að veita Icelandair slíka ríkisábyrgð og þá sérstaklega hvers vegna ríkið hafi ekki á öllum stundum lista yfir þau fyrirtæki sem það telur svo þjóðhagslega mikilvæg að þau eigi ekki að lúta hinum hefðbundnu leikreglum markaðarins og þeim þurfi að bjarga séu þau á barmi gjaldþrots. Ljóst er að þegar ríkið tekur slíka ákvörðun ætti það að vera gert til þess að hámarka velferð þeirra sem standa að baki ríkinu, almenningi. Samhliða vakna ýmsar spurningar svo sem:



Haukur Viðar Alfreðsson

Til þess að tryggja að ríkið sé raunverulega að hámarka velferð þjóðarinnar hljóta að þurfa standa að baki útreikningar sem sýna að það að missa fyrirtækið sé þjóðinni dýrkeyptara en að aðstoða fyrirtækið með ríkisábyrgð. Eru nokkrir slíkir útreikningar til staðar í tilfelli Icelandair?

Hvenær verða fyrirtæki svo þjóðhagslega mikilvæg að ríkið þarf að vera tilbúið að hlaupa undir bagga? Varð Icelandair þjóðhagslega mikilvægt eftir fall Wow air? Það hlýtur eiginlega að vera að Icelandair hafi talist þjóðhagslega mikilvægt á þeim tímamarki eða fyrr, ef það telst þjóðhagslega mikilvægt í dag.

Hvaða önnur fyrirtæki, sem ef til vill eru ekki komin að barmi gjaldþrots, eru svo þjóðhagslega mikilvæg að þeim mun þurfa að veita ríkisábyrgð ef til þess kemur? Er nokkur stofnun innan ríkisins sem heldur utan um þau félög og setur fram útreikninga og sviðsmyndir um hvað þurfi að gerast til þess að þessi félög verða ríkinu áhættu- eða kostnaðarsöm?

Hvers vegna fá fyrirtæki að haga starfsemi sinni eftir eigin höfði ef þekkt er að þau séu svo þjóðhagslega mikilvæg að ríkið muni hlaupa undir bagga með þeim ef hlutirnir fara illa?

Það að veita ríkisábyrgð er ígildi þess að gefa peninga. Í tilfelli Icelandair er ríkið tilbúið til að greiða allt að 90% af 120 m. USD-lánalínu ef Icelandair getur ekki staðið við skuldbindingar sínar. Þessi ábyrgð þýðir að Icelandair fær núna ódýrari fjármögnun en ella þar eð fjárfestar upplifa Icelandair sem tryggari fjárfestingu. Þetta er forskot sem einkafyrirtæki er að fá fram yfir aðra á markaðnum en áhætta sem ríkið er að taka á móti. Er hér verið að hámarka velferð almennings? Ríkið segist ekki ætla að stefna að því að eignast hlut í fyrirtækinu og ekki er að sjá að ríkið sé að nýta stöðu sína til fulls líkt og einkaaðili myndi gera og reyna að fá sem mest fyrir þær skuldbindingar sem það er að taka á hendur sér. Hvers vegna?

Fljótt á litið virðist þessi ríkisábyrgð vera fyrst og fremst byggð á tilfinningu en ekki ígrunduðum rökum, útreikningum og sterkum fyrirsjáanlegum stefnum. Það virðist nokkuð augljóst að fá fyrirtæki verða skyndilega þjóðhagslega mikilvæg eða ómissandi alveg óvænt og sannarlega ekki í tilfelli Icelandair. Því sætir furðu að slíkum fyrirtækjum séu ekki settar skorður um starfsemi sína, fyrst líkur eru á að þau velti hluta eigin áhættutöku yfir á ríkið. Þá er furðulegt að ríkið sé ekki tilbúið með lista yfir slík fyrirtæki, staða þeirra sé ríkinu mjög ljós og þau áhættumetin. Það er nefnilega mjög dýrt að taka ákvarðanir í skyndi byggðar á hugboðum eða útreikningum á seinustu stundu, þá sérstaklega þegar þær ákvarðanir eru taldar í milljörðum. Það er almenningi ekki bjóðandi að ríkið viðhafi slík vinnubrögð og bjóði hættunni heim fremur en að hafa örfáa sérfræðinga í vinnu sem væru með puttann á púlsinum árið um kring. Til að fá mjög grófa útreikninga má áætla að sérfræðingur með grunnlaun upp á 800 þ.kr. kosti ríkið um 12 m.kr. á ári með launategnum gjöldum. Jafnvel teymi af fjórum slíkum sérfræðingum sem myndu ekki vinna að neinum öðrum verkefnum myndi kosta ríkið um 50 m.kr. á ári eða 500 m.kr. á áratug. Þessi eina ríkisábyrgð á hendur Icelandair getur kostað ríkið á annan tug milljarða og það er ekki eins og þetta sé eina skiptið sem tal um ríkisábyrgð eða aðstoð fyrir einkafyrirtæki skjóti upp kollinum síðastliðin ár. Munurinn á þessum tölum er ófá Braggamál að stærð.

Höfundur er viðskiptafræðingur og doktorsnemi í hagfræði.