



Nordøyvegen

Finansiell analyse – oppdatering/addendum til rapport av 28. august 2018

Oppdragsgivere: I.P. Huse AS, Rostein AS og over 50 bedrifter tilsluttet næringsforeningen (HNI) i Haram kommune

7. desember 2018

Innhold

Nordøyvegen	3
Oppsummering	6
Forutsetninger	9
Basis scenario	16

Ragnar Nesdal

Partner

Tel: +47 95 88 01 05

Email: rnesdal@deloitte.no

Henrik Struksnæs

Senior Consultant

Tel: +47 95 47 02 06

Email: hstruksnes@deloitte.no

Vi aksepterer intet ansvar eller forpliktelser for innholdet i rapporten overfor andre parter. Denne rapporten er utarbeidet med basis i de begrensninger og rammer som er angitt i bakgrunn og formål for gjennomgang på side 4. Dette dokumentet kan ha blitt gjort tilgjengelig for Dem både i fysisk og elektronisk format. Flere versjoner og kopier av dette dokumentet kan derfor eksistere i ulike medier. Kun den siste signerte versjonen skal ansett som endelig.



Nordøyvegen

Nordøyvegen	3
Oppsummering	6
Forutsetninger	9
Basis scenario	16

Nordøyvegen | Opprinnelig mandat

Grunnet en betydelig økning i forventet byggekostnad, har Deloitte blitt forespurt om å lage en oppdatert finansiell analyse av prosjektet

Bakgrunn og formål

- Haram og Sandøy kommuner har etablert veiselskapet Nordøyvegen AS («Selskapet»), med formål å realisere Fv. 659 Nordøyvegen.
- Nordøyvegen er et fylkeskommunalt fergeavløsningsprosjekt som vil gi fastlandsforbindelse til rundt 2 800 mennesker og knytte innbyggerne i nåværende Haram og Sandøy kommune nærmere sammen.
- Prosjektet ble godkjent for bompengefinansiering gjennom Prop. 140 S (2016-2017) og byggearbeidene startet september 2017.
- Ved anbudsåpning på hovedkontrakten ble det avdekket en betydelig utgiftsøkning i forhold til tidligere prosjektkalkyler/kostnads-grunnlag, noe som har medført en diskusjon om prosjektet skal skrinlegges.

Mandat

- Deloitte AS («Deloitte») gjennomførte på oppdrag av I.P. Huse AS og Rostein AS (sammen kalt «Oppdragsgiver») høsten 2016 en finansiell analyse av prosjektet.
- Hensikten med analysen var å gi en indikasjon på økonomien i prosjektet gitt de forutsetninger som er angitt av Nordøyvegen, Statens vegvesen og KS2-rapporten, jfr. rapport «Nordøyvegen – finansiell analyse» av 28. september 2016.
- Som følge av vesentlig høyere byggekostnader, men også endringer på inntektssiden (herunder mulige sparte kostnader knyttet til drift av nye ferger og et års kortere byggetid), ønsker oppdragsgiver en oppdatert finansiell analyse av prosjektet der nye og oppdaterte forutsetninger hensyntas.

Ansvarsbegrensning

- Gjennom vårt arbeid har vi basert oss på informasjon fremlagt av Selskapet, Statens vegvesen, Møre og Romsdal fylkeskommune, samt offentlig tilgjengelig informasjon. Vi har, innenfor rammen av vårt mandat, ikke foretatt noen form for uavhengig verifisering, revisjon eller bekreftelse av denne informasjonen.
- Vi forutsetter også at Selskapet ikke har unnlatt forhold av relevans for analysen. Slike mangler ville kunne påvirke våre konklusjoner. Vi påtar vi oss ikke noen form for økonomisk eller juridisk ansvar for fullstendigheten eller riktigheten av de opplysninger rapporten bygger på.
- Våre vurderinger avgis etter beste skjønn og på grunnlag av den informasjon som er gjort tilgjengelig for oss. Deloitte tar intet ansvar for mulige feil eller mangler i grunnlagsmaterialet eller konklusjonene, eller for at senere brukere av informasjon som vår analyse bygger på eventuelt kommer til andre konklusjoner enn oss.
- Opprinnelig rapport ble ferdigstilt 28.8.2018. Denne versjonen ble fullført 7.12.2018 og vi har ikke oppdatert rapporten etter denne dato.

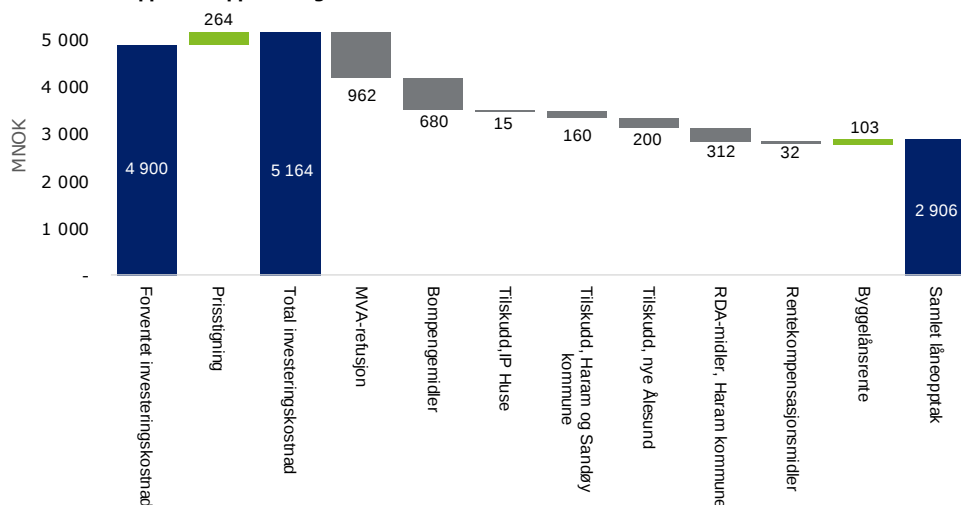
Nordøyvegen | Oppdatering desember 2018

Rapporten er oppdatert basert på ajourførte forutsetninger per desember 2018

Oppdatering desember 2018

- Endringer fra beregninger presentert i forrige rapport:
 - 1) Bompengemidler økt fra 515 MNOK til 680 MNOK
 - 2) KPI oppdatert i henhold til SSBs siste prognoser
 - 3) Prisvekst for investeringer i byggeperioden økt fra KPI til KPI+1%-poeng
 - 4) Renter og byggelånsrente er justert fra 3,1% til 3,2%
 - 5) Sparte utgifter hurtigbåt inkludert med 21,6 MNOK årlig fra 2022 (40 år)
 - 6) Lån på 160 MNOK fra Haram og Sandøy inntreffer (opptas) i 2019 og lån nye Ålesund kommune 200 MNOK inntreffer (opptas) i 2020.
- Endrede forutsetninger fra opprinnelig rapport medfører at samlet låneopptak reduseres fra 2 991 MNOK til 2 906 MNOK, og at netto besparelser økes fra 611 MNOK til 1 520 MNOK (2018-kroner).
- Vårt arbeid er fullført 7. desember 2018 og vi har ikke oppdatert rapporten etter denne dato.

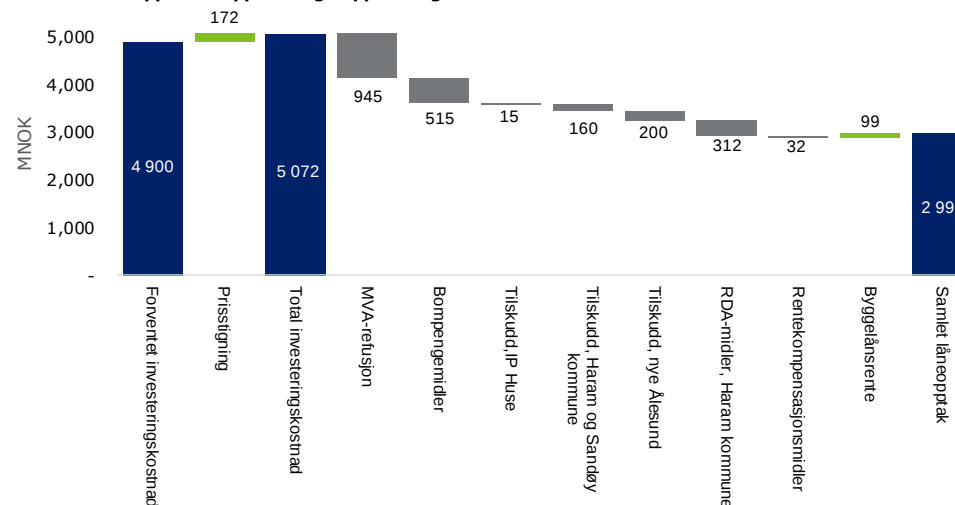
Samlet låneopptak - Oppdatering des-18



Sunk cost er inkludert i lånebehovet

- Analysen er gjort som en prosjektvurdering og inkluderer allerede påløpte prosjektutgifter (sunk cost). I vurderingen av lønnsomheten (og forskjellen mellom fortsatt ferge drift og bygging av vegen) må både dette og eventuelle avslutnings-/oppryddingskostnader hensyntas, jfr. figur øverst på side 7.

Samlet låneopptak - Opprinnelig rapport aug-18



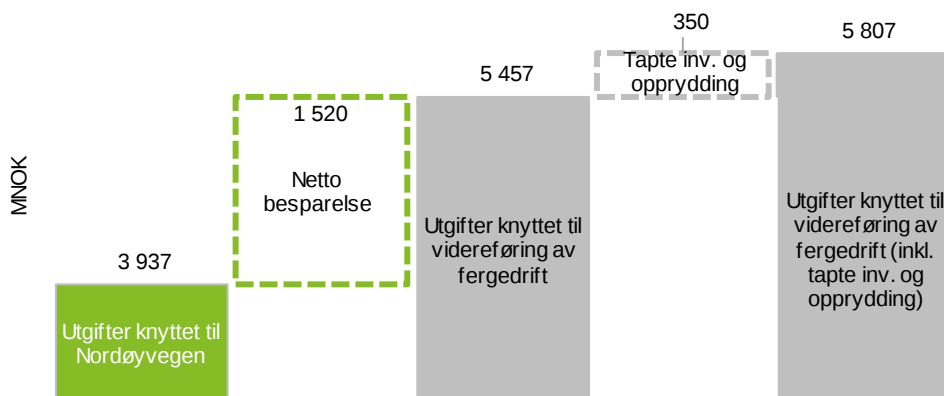
Oppsummering

Nordøyvegen	3
Oppsummering	6
Forutsetninger	9
Basis scenario	16

Oppsummering | Finansielle implikasjoner

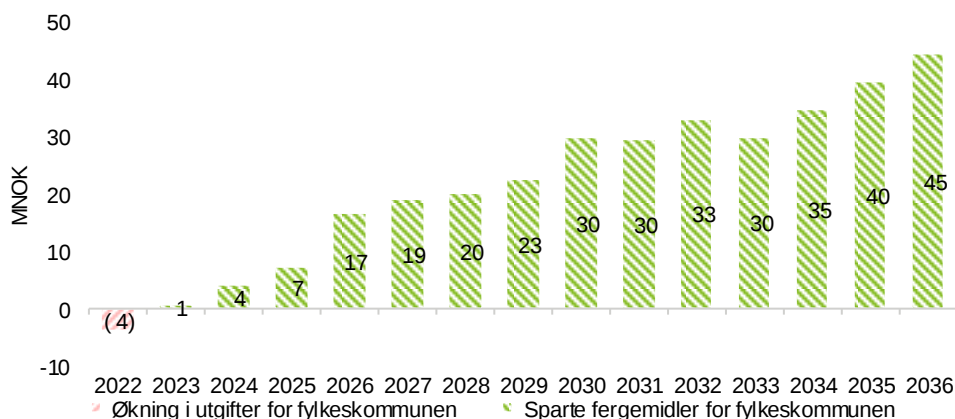
Nordøyvegen fremstår som et lønnsomt prosjekt for fylket. Netto utgiftsøkning utgjør 4 MNOK i 2022, mens netto besparelser over prosjektets levetid utgjør 1 520 MNOK (2018-kroner)

Utgifter for MRFK ved Nordøyvegen sammenlignet med videreføring av ferge drift (2018-kr)



Kilde: Nordøyvegen AS

Prosjektresultat Nordøyvegen 2022-36 (nominelle beløp)



Kilde: Nordøyvegen AS

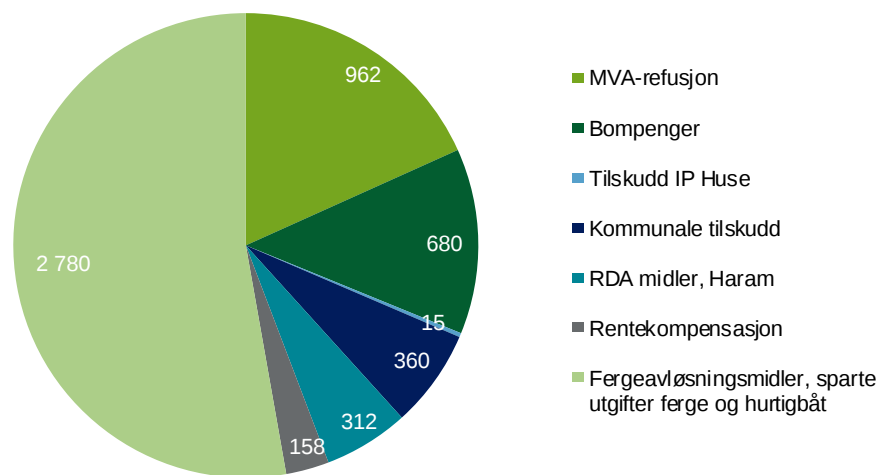
Nordøyvegens finansielle implikasjoner

- Nordøyvegen fremstår som et lønnsomt prosjekt. Fra grafen øverst til venstre ser vi at utgifter knyttet til bygging og drift av Nordøyvegen er langt lavere (1 520 MNOK) enn utgiftene som MRFK vil få dersom ferge driften videreføres. Merk at disse tallene er i 2018-kroner (forutsatt indeksjustering iht. SSBs prognoser 2018-2021 og deretter 2,0%) og ser på prosjektet over en 40-års driftsperiode.
- Det er rimelig å legge til grunn at vegen vil ha en bruksverdi ut over denne perioden, men at det i tilfelle vil måtte påregnes noe større vedlikehold/reinvesteringer. Disse vil i tilfelle måtte sammenstilles med sparte utlegg til drift av ferge- og hurtigbåt (fra år 41 og utover).
- I første år av Nordøyvegens driftsfase (2022) har prosjektet et finansieringsgap (årlig økt utgift for fylkeskommunen) som på 4 MNOK (2018-kroner), skravert i rødt.
- Fra 2023 er sparte ferge- og hurtigbåutgifter (inkl. fergekompensasjonsmidler) større enn kostnadene knyttet til finansiering (renter og avdrag) og drift- og vedlikehold av vegen.
- Netto overskudd fra 2023-2061 tilsvarer totalt 1 524 MNOK (2018-kroner), jamfør rapportens side 20. Netto besparelse blir dermed 1 520 MNOK (2018-kroner).
- Dersom prosjektet ikke gjennomføres vil MRFK sitte igjen med en tapt investering og oppryddingskostnader i størrelsesorden 350 MNOK. Dette utlegget må i tilfelle vurderes opp mot de 4 MNOK i økte utgifter som vi har beregnet at prosjektet vil kunne gi i 2022. Dersom prosjektet skrinlegges er det en risiko for at det kan komme eventuelle erstatningskrav. Et slikt krav er ikke hensyntatt i utgiften tallfestet over (350 MNOK).

Oppsummering | Finansiering

Nordøyvegen finansieres med MVA-kompensasjon, bompenger, private og kommunale tilskudd, rentekompensasjonsmidler og sparte utgifter til ferge- og hurtigbåt (inkl. fergeavløsningsmidler)

Finansiering av Nordøyvegen



Finansieringen av Nordøyvegen

- I basis scenario er investeringskostnaden estimert til 5 164 MNOK. Dette inkluderer forventet prisstigning i anleggsperioden (264 MNOK).
- Det er lagt til grunn at alle prosjektets kostnader knyttet til merverdiavgift blir refundert gjennom merverdiavgiftskompensasjonsordningen. Dette reduserer kostnaden som må finansieres med 962 MNOK.
- I henhold til Prop. 140 S (2016-2017) skal Nordøyvegen delfinansieres med bompenger og det er lagt opp til 20 års innkrevingsperiode. Det er i analysen lagt til grunn oppdatert estimat på bompengemidler på totalt 680 MNOK, mot 515 MNOK i forrige analyse.
- I tillegg har det kommet inn tilskudd før driftsstart fra det private og kommunale aktører da det er et stort lokalt ønske om å gjennomføre Nordøyvegen. Totalt utgjør dette 687 MNOK (2018-kr).
- Rentekompensasjon utgjør 31 MNOK i anleggsperioden og 127 MNOK i driftsperioden, totalt MNOK 158 (2018-kr).
- De resterende beløpet må lånefinansieres, men over tid (analyseperioden på 40 år) vil sparte driftstilskudd/-utgifter til ferge- og hurtigbåt (inkl. fergeavløsningsmidler og fergekaiinvesteringer) utgjøre betydelig mer enn det som betales i renter og avdrag på lånet.
- Dette vil på noe sikt gi tilgjengelige midler for fylket som kan brukes til andre formål.

Forutsetninger

Nordøyvegen	3
Oppsummering	6
Forutsetninger	9
Basis scenario	16

Forutsetninger | Generelle forutsetninger

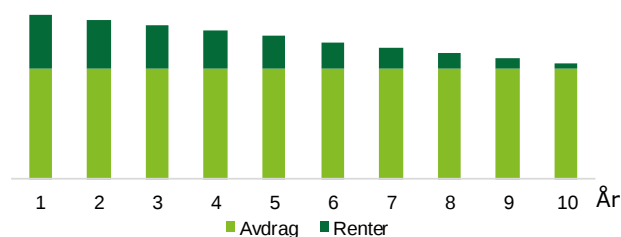
Kategori	Forutsetning	Kilde								
Driftsperiode	Bygge-/anleggsstart	01.10.2018								
	Driftsstart	01.01.2022								
	Prosjektslutt	01.01.2062								
	- Vi har forutsatt byggestart 01.10.2018, basert på siste notat fra Statens vegvesen. Det nyeste ferdigstillelsesestimatet er gitt under forutsetning at kontrakt signeres innen 07.09.2018. Arbeid som allerede er utført er ikke hensyntatt i byggestarttidspunktet. - Vi er kjent med at både oppstart av arbeid og ferdigstillelse kan bli noe forsinket, men for ikke å komplisere den finansielle modellen mer enn nødvendig har vi satt start av drift til 01.01.2022.	Nordøyvegen AS og Statens vegvesen								
Prisstigning og byggekostnadsindeks	For årene 2018 til 2021 er det lagt til grunn prisstigning iht. SSBs siste KPI/inflasjonsprognose per 04.09.2018. Fra og med 2022 legges det til grunn 2,0% årlig prisstigning.	Statistisk sentralbyrå (SSB)								
	<table><tr><td>2018</td><td>2,8 %</td></tr><tr><td>2019</td><td>1,7 %</td></tr><tr><td>2020</td><td>1,5 %</td></tr><tr><td>2021</td><td>2,0 %</td></tr><tr><td>2022-></td><td>2,0 %</td></tr></table> Investeringskostnader knyttet til byggerelaterte aktiviteter justeres årlig med SSBs KPI-prognose pluss 1 %-poeng påslag for å reflektere høyere observert vekst i byggekostnadsindeksen i 2018.		2018	2,8 %	2019	1,7 %	2020	1,5 %	2021	2,0 %
2018	2,8 %									
2019	1,7 %									
2020	1,5 %									
2021	2,0 %									
2022->	2,0 %									
Merverdiavgift (MVA)	- Vi har lagt til grunn at prosjektkostnader som er gjenstand for MVA vil ha MVA-sats på 25%. - Enkelte prosjektkostnader er ikke gjenstand for MVA, herunder grunnnerv og «interne kostnader» slik som byggeledelse (Statens vegvesen). - Vi har antatt at hele investeringskostnaden er gjenstand for MVA, med unntak av byggherrekostnader. Dette gir en gjennomsnittlig MVA-sats for prosjektets totale investeringskostnad på 22,9 %, noe som medfører at om lag 18,6% av brutto investeringskostnader vil bli refundert.									

Forutsetninger | Investeringskostnader

Kategori	Forutsetning	Kilde				
Totale investeringer	Basert på mottatte anbud er det gjort en oppjustering av hva den nye styringsrammen for investeringskostnadene skal være:	Nordøyvegen AS og Statens vegvesen				
	Byggherrekostnader		377			
	Forberedende entreprise K1-K4		64			
	Kontrakt K5 Skjeltene-Harøya		3 727			
	K6 Elektro		300			
	Sum før usikkerhet		4 468			
	Arbeid utført		0			
	Usikkerhet - SVV		425			
	Revidert styringsramme		4 893			
	Avrundet styringsramme		4 900			
Fordeling av investeringskostnader over tid	Vi har forutsatt at byggelånsrenter aktiveres og legges til sammen med investeringene i lånegrunnlaget. For dette scenarioet utgjør beregnede byggelånsrenter 103 MNOK.	Nordøyvegen AS og Statens vegvesen				
	Det er lagt til grunn følgende prosentvise fordeling av investeringskostnader over prosjekt-/byggeperioden					
			2018	2019	2020	2021
	Fordeling over byggeperioden		600	1000	1300	2000
	Prosentvis fordeling (%)		12 %	20 %	27 %	41 %
	I prognosene fra Statens vegvesen er det lagt til grunn at noe av investeringskostnaden vil komme i 2022. For enkelhetsskyld har vi valgt å inkludert disse investeringene i 2021 og dermed antatt at hele investeringskostnaden tas før driftsstart.					

Forutsetninger | Lånefinansiering

Kategori	Forutsetning	Kilde
Lånerente	Vi legger til grunn en langsiktig lånerente på 3,2%, basert på 10 års swap-rente og 0,6 prosent margin (margin fra vedlegg 2 til fylkestingssaken).	Nordøyvegen AS, DNB og fylkeskommunen
Nedbetalingstid	- Det er lagt til grunn en nedbetalingstid på 40 år. - Vi legger til grunn årlig betaling av renter og avdrag midt i året.	Nordøyvegen AS
Byggelånsrente	- Vi legger til grunn en byggelånsrente på 3,2 %, dvs. tilsvarende lånerenten. - Byggelånsrenter akkumuleres over anleggsperioden og legges til lånet. - Det betales ikke avdrag i anleggsperioden.	
Type lån	- Serielån; Avdragene er like store hvert år til lånet er innfridd, mens lånekostnaden (rente pluss avdrag) er minkende (se illustrativ graf nedenfor). - Dette er en endring fra forrige vurdering der lånestrukturer med stigende avdragsprofil ble lagt til grunn for den finansielle analysen. Videre undersøkelser har vist at regelverket og metoden som fylkeskommunen følger, tilsier at avdrag minimum skal være lik avskrivningen for eiendelen. - For veganlegg benyttes normalt 40 år og dette er derfor lagt til grunn her. Konsekvensen av dette er noe økning i de fylkeskommunale utbetalingene i starten, men dette mer enn oppveies av lavere lånebetalinger senere i analyseperioden.	



Forutsetninger | Finansieringstilskudd

Kategori	Forutsetning	Kilde
MVA-refusjon	Det er lagt til grunn at alle prosjektets kostnader knyttet til MVA blir refundert gjennom merverdiavgiftskompensasjonsordningen, og at total MVA-refusjon tilsvarer 18,6 % av prosjektets totale investeringskostnad.	Nordøyvegen AS
Bompengemidler	- I henhold til Prop. 140 S (2016-2017) skal Nordøyvegen delfinansieres med bompenger. - Det er i analysen lagt til grunn bompengemidler på totalt 680 MNOK (endelig/fast beløp i løpende kroner). Dette er basert på nye opplysninger/signaler på tidspunkt for oppdateringen. - Vi har antatt at bompengene blir utbetalt som fastsatt prosentandel av investeringer hvert år, inntil opprinnelig kostnadsramme (taket for bompenger) er nådd.	- Prop. 140 S (2016-2017) - Nordøyvegen
Tilskudd fra I.P Huse AS	Investeringstilskudd fra I.P. Huse på 15 MNOK (2018-kr og ikke tillagt rente).	Nordøyvegen AS
Tilskudd fra nye Ålesund kommune	Investeringstilskudd fra nye Ålesund kommune på totalt 360 MNOK (inkl. tidligere vedtak i Haram og Sandøy kommuner på totalt 160 MNOK). Beløpene betraktes som nominelle og antas å bli utbetalt/lånt opp i 2019 (MNOK 160) og i 2020 (MNOK 200). Samlet reell verdi i 2018-kr gitt forventet inflasjon er 351 MNOK. Vi har behandlet dette som redusert låneopptak	Nordøyvegen AS
RDA-midler	Det er lagt til grunn RDA-midler (kompensasjon for høy arbeidsgiveravgift) fra Haram kommune på 312 MNOK per 31.12.2018	Nordøyvegen AS
Rentekompensasjonsmidler	- Det er lagt til grunn at prosjektet vil motta rentekompensasjonsmidler som lagt til grunn da saken ble behandlet i Møre og Romsdals fylkesting. Beløpene tilsvarer (i hele MNOK): 31 MNOK i planleggings- og byggeperioden 127 MNOK i driftsperioden - Til sammen 158 MNOK, dvs. litt lavere enn sum i vedlegg 2 som utgjør MNOK 165	Vedlegg 2 til T 78/16 Finansiering - Nordøyvegen, i Fylkestinget i Møre og Romsdal (12.12.2016)

Forutsetninger | Finansieringstilskudd

Kategori	Forutsetning	Kilde
Fergeavløsningsmidler (sparte fergeutgifter)	- Der er lagt til grunn at prosjektet vil motta fergeavløsningsmidler fra staten og fylkeskommunen i henhold til tildelt vederlag for drift av fergesamband. - Dagens anbud i rute 21 og 22 går ut senest i 2022 og nytt anbud må være på plass fra 2023 dersom ikke Nordøyvegen blir bygget. - Fylkestinget har lagt inn miljøferje med nullutslipp/lavutslipp på blant annet Smølafergene, slik at det forventes (forutsettes i analysen) tilsvarende krav for «Nordøyvegfergene». - Med utgangspunkt i dette er fergekostnaden estimert til 100 MNOK (2018-kr) per år for de 3 fergene som bortfaller som en konsekvens av Nordøyvegen og inntreffer i kontantstrømmen fra 2022. - Det er lagt til grunn at prosjektet vil motta fergeavløsningsmidler i 40 år og at dette sammen med fylkeskommunenes sparte fergeutgifter utgjør til sammen 100 MNOK årlig (2018-kroner), tilsvarende 107 MNOK i 2022-kroner.	Nordøyvegen AS
Nye fergekaier	- Dersom prosjektet realiseres vil en spare investeringsutgifter til oppgradering/nye fergekaier i forbindelse med nytt fergeanbud og fylkestinget har tidligere vedtatt at kostnader knyttet til tre nye fergekaier for fergesambandet rute 21 og rute 22 skal tildeles Nordøyvegprosjektet. - Slik vi forstår det har ikke disse midlene blitt avsatt, men må lånefinansieres av fylkeskommunen. For fylkeskommunen representerer dette en spart utgift og i prosjektanalysen er dette medtatt som en inntekt for Nordøyvegprosjektet. - Investeringskostnadene er antatt å utgjøre i størrelsesorden 500 MNOK og er forutsatt lånefinansiert over 40 år til samme rente- og avdragsvilkår som hovedlånet for Nordøyvegprosjektet. - MRFK har satt som mål å gå over til null- eller lavutslippsteknologi på ferger (MFRK vedtak av 8. desember 2015, punkt 6, Sak T85/15 Regional transportplan - innspel til nasjonal transportplan) og dermed vil dette trolig føre til at dersom Nordøyvegen ikke bygges vil det bli satt inn el-ferger på rute 21 og 22. Investeringene som vil kreves for å installere lademuligheter for fergene i kaiene er ikke inkludert i investeringskostnaden på 500 MNOK.	Nordøyvegen AS

Forutsetninger | Finansieringstilskudd

Kategori	Forutsetning	Kilde
Drift av hurtigbåt	• Det går i dag en hurtigbåt som vil bli avviklet ved realisering av Nordøyvegprosjektet. • Hurtigbåten går med et underskudd på omlag 21,6 MNOK. En realisering av Nordøyvegprosjektet innebærer at hurtigbåten vil avvikles og fylkeskommunens eventuelle ansvar for å dekke underskuddet knyttet til hurtigbåten vil frafalle uten at dette forventes å påvirke tilskuddet fra staten. • Med utgangspunkt i dette er sparte utgifter estimert til 21,6 MNOK (2018-kr) per år for hurtigbåten som bortfaller som en konsekvens av Nordøyvegen. Dette inntreffer i kontantstrømmen fra 2022. • Det er lagt til grunn at prosjektet vil ha sparte utgifter knyttet til drift av hurtigbåt i hele 40 årsperioden og at midlene inflasjonsjusteres.	• Nordøyvegen AS

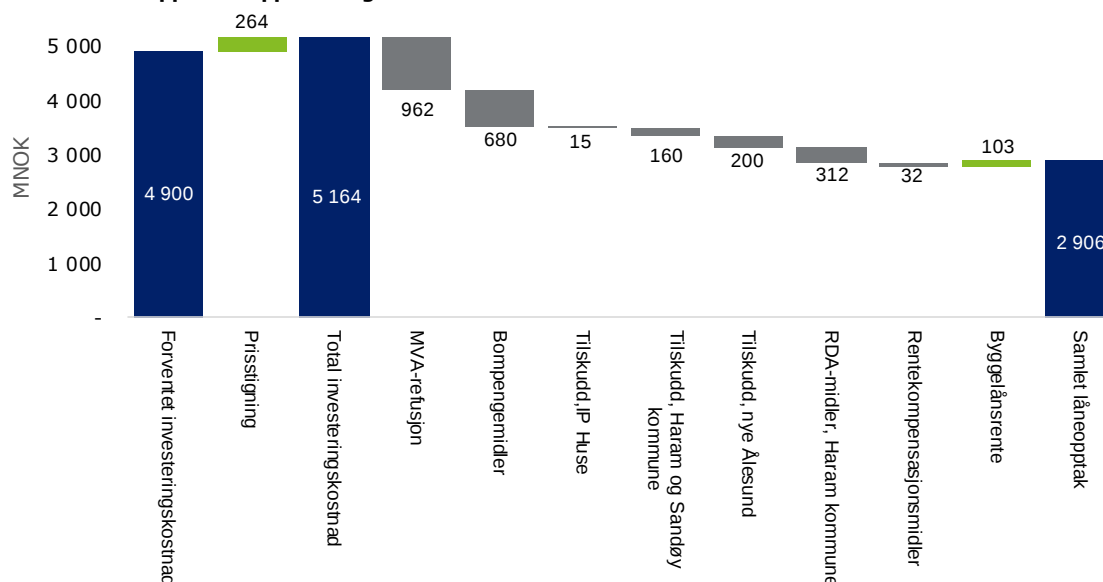
Basis scenario

Nordøyvegen	3
Oppsummering	6
Forutsetninger	9
Basis scenario	16

Basis scenario | Investeringer

Nordøyvegprosjektet har en forventet total investeringskostnad på 4 900 MNOK (2018-kr). Prosjektet finansieres med 2 361 MNOK i tilskudd og 2 906 MNOK i låneopptak (inkl. byggelånsrenter)

Samlet låneopptak - Oppdatering des-18



Investeringer og finansiering frem til driftsstart

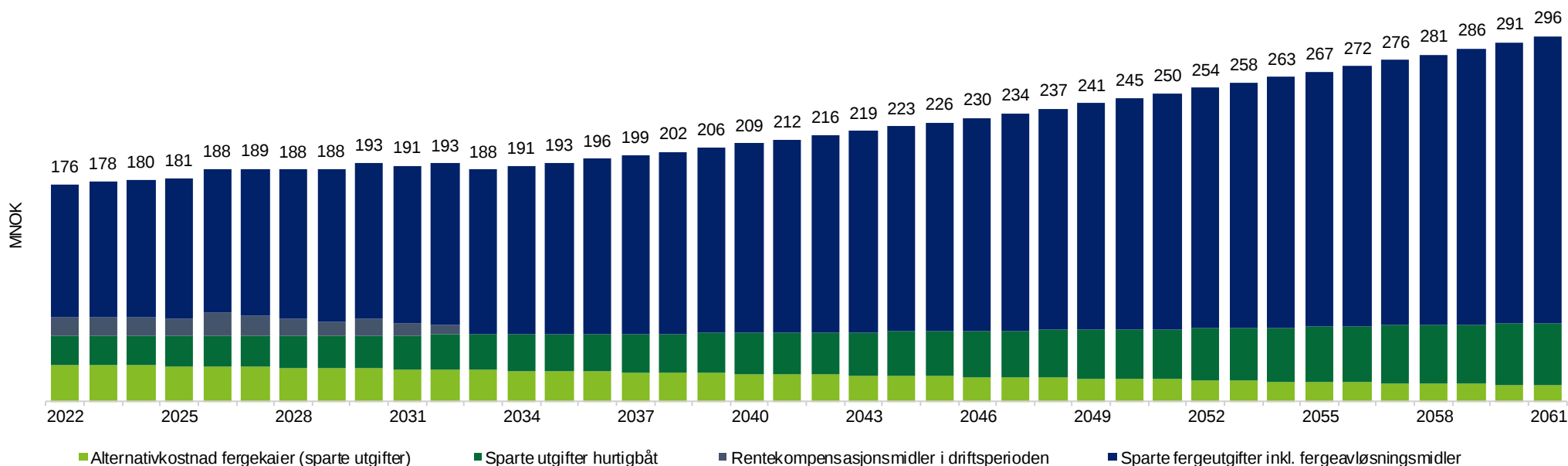
- Figuren øverst til venstre viser prosjektets samlede investeringskostnad og prosjektets finansiering frem til driftsstart, basert på de forutsetningene som er lagt til grunn fra Nordøyvegen AS.
- Tabellen nederst til venstre viser finansiering av Nordøyvegen frem til driftsstart over prosjekterings- og anleggsperioden (nominell verdi).
- Merk at det er antatt at bompengene blir utbetalt som en fastsatt prosentandel av investeringer hvert år, inntil opprinnelig kostnadsramme (taket for bompenger) er nådd.

Oversikt planlegging- og anleggsperioden		2018	2019	2020	2021	Totalt
Forventet investeringskostnad (2018-kroner)	MNOK	600	1 000	1 300	2 000	4 900
Prisstigning	MNOK	-	27	68	169	264
Totale investeringer (eks. byggelånsrenter)	MNOK	600	1 027	1 368	2 169	5 164
MVA-refusjon	MNOK	112	191	255	404	962
Bompenger	MNOK	106	182	242	150	680
Tilskudd fra IP Huse	MNOK	15				15
Tilskudd fra Haram og Sandøy kommune	MNOK		160			160
Tilskudd fra nye Ålesund	MNOK			200		200
RDA midler, videreføring av ordningen	MNOK	312				312
Rentekompensasjonsmidler	MNOK		10	9	13	32
Sum tilskudd frem til driftsstart (-> 2022)	MNOK	545	543	706	567	2 361
Låneopptrekk	MNOK	55	484	662	1 601	2 803
Aktiverte byggelånsrenter	MNOK	0	10	28	65	103
Låneopptrekk inkl. byggelånsrente	MNOK	56	493	691	1 667	2 906

Basis scenario | Prosjektinntekter

Inntekter består primært av tilskudd før driftsstart, bompenger, sparte investeringsutlegg til nye fergekaier samt sparte utgifter til drift av ferger og hurtigbåt (nominelle størrelser basert på 2,0 % KPI-justering)

Prosjektinntekter Nordøyvegen (nominelle beløp)



Kilde: Nordøyvegen AS

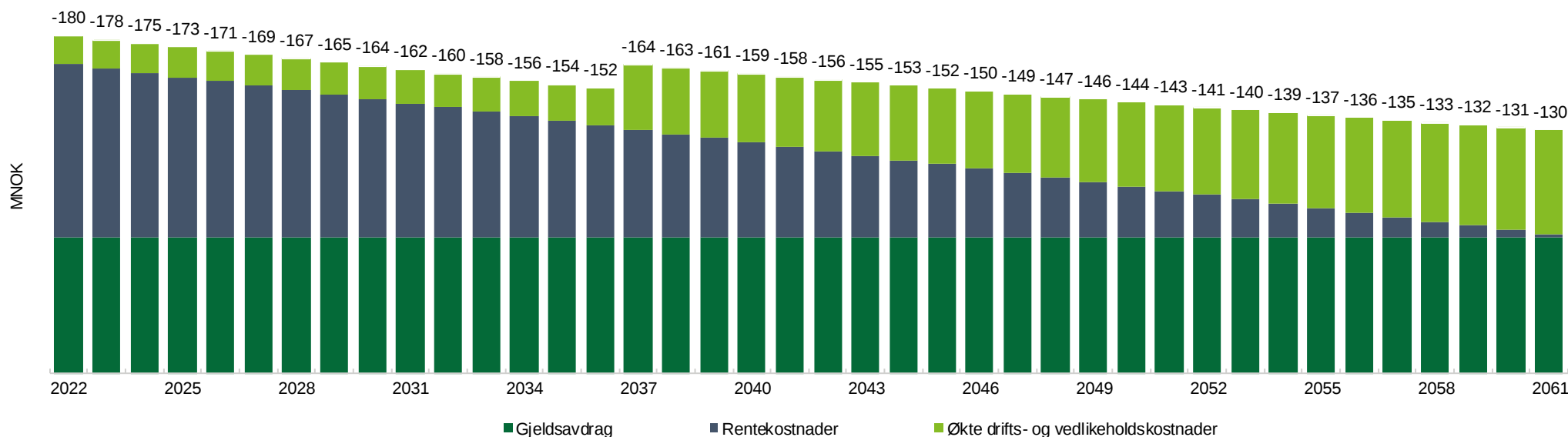
Prosjektinntekter

- Figuren over viser Nordøyvegens prosjektinntekter fra 2022 (driftsstart) til 2061. Merk at tilskudd i planleggings- og anleggsfasen er inkludert. Sparte driftsutgifter ved gjennomføring av Nordøyvegprosjektet er også inkludert som en prosjektinntekt.
- Alternativkostnaden av å investere i nye fergekaier er inkludert som årlig inntekt gjennom sparte lånebetalinger på et lån tilsvarende 500 MNOK nedbetalt over 40 år, dvs. samme nedbetalingstid og rentevilkår som vegprosjektlånet.

Basis scenario | Prosjektutgifter

Prosjektets driftsutgifter består av investeringer, avdrag og renter på låneopptak samt økte drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til Nordøyvegen (nominelle størrelser basert på 2,0 % KPI-justering)

Prosjektutgifter Nordøyvegen (nominelle beløp)



Kilde: Nordøyvegen AS

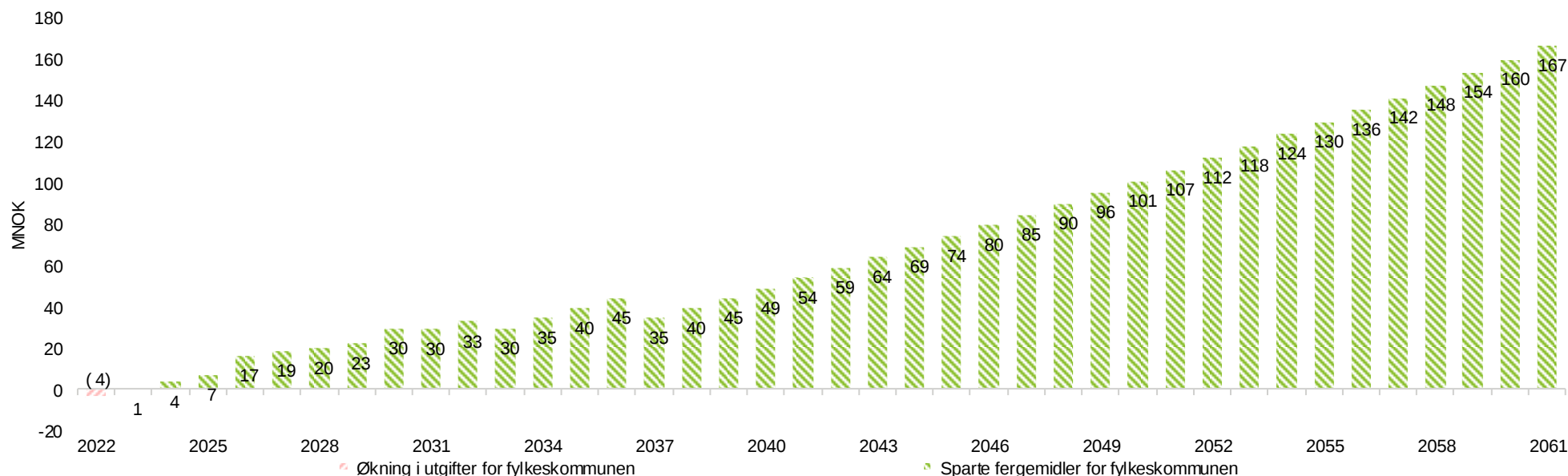
Prosjektutgifter

- Figuren over viser Nordøyvegens prosjektutgifter fra 2022 (driftsstart) til 2061.
- Det er lagt til grunn at lånet er et serielån med rente på 3,2% per år og 40 års nedbetalingstid.
- Det er lagt til grunn at veiprojektet vil føre til økte drift- og vedlikeholdskostnader på 14 MNOK de første 15 årene fra prosjektet driftsettes. Erfaringsmessig er drift- og vedlikeholdskostnader knyttet til veiprojekt lavere i første del av driftsfasen og høyere utover i perioden. Av forsiktighetshensyn har vi derfor valgt å øke årlige driftskostnader med 10 MNOK (2018-kr) etter 15 års drift. Dette forklarer utgiftsøkningen fra 2036 til 2037.

Basis scenario | Prosjektresultat

Nordøyvegen fremstår som et lønnsomt prosjekt for fylket. Samlet utgiftsøkning utgjør 4 MNOK i 2022, mens netto besparelser over prosjektets levetid utgjør 1 520 MNOK (2018-kroner)

Prosjektresultat - Nordøyvegen (nominelle beløp)



Kilde: Nordøyvegen AS

Prosjektresultat

- I første år av Nordøyvegens driftsfase, 2022, har prosjektet et finansieringsgap (årlig økt utgift for fylkeskommunen) på 4 MNOK (2018-kroner). Finansieringsgapet følger av at lånet nedbetales som et serielån over 40 år, hvilket innebærer at lånekostnadene er størst i starten av driftsperioden og deretter minkende. Prosjektinntektene (sparte fergeutgifter) vil være økende som følge av løpende prisjustering.
- Fra 2023 er sparte fergeutgifter og utgifter til hurtigbåt større enn kostnadene knyttet til finansiering, drift og vedlikehold. Det betyr at det er billigere for MRFK med Nordøyvegen enn med ferger. Det løpende overskuddet er skravert i grønt (nominelle størrelser); 1 524 MNOK i 2018-kr.
- Dersom prosjektet termineres vil MRFK sitte igjen med en tapt investering på om lag 350 MNOK (basert på om lag 280 MNOK i påløpte kostnader samt estimat på opprydding omlag 70 MNOK). Regnskaps- og likviditetsmessige effekter av dette må i tilfelle vurderes opp mot de 4 MNOK i økte utgifter som vi har beregnet prosjekt vil kunne gi i 2022. Dersom prosjektet termineres kan det også oppstå et kompensasjonskrav fra entreprenør, noe som ikke er hensyntatt i det angitte beløpet.



Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NWE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

Deloitte provides audit, consulting, financial advisory, risk management, tax and related services to public and private clients spanning multiple industries. Deloitte serves four out of five Fortune Global 500® companies through a globally connected network of member firms in more than 150 countries bringing world-class capabilities, insights, and high-quality service to address clients' most complex business challenges. To learn more about how Deloitte's approximately 245,000 professionals make an impact that matters, please connect with us on Facebook, LinkedIn, or Twitter.