

## MINNISBLAÐ

### SKJALALYKILL

2970-294-MIN-001-V01

### DAGS.

30.10.2018

### SENDANDI

Jónas Hlynur Hallgrímsson  
Böðvar Páll Ásgeirsson

### VERKHEITI

Flutningar á ferskum fiski

### VERKKAUPI

Vegagerðin

### DREIFING

Pórir Ingason

### MÁLEFNI

Hagfræði, flutningar á ferskum fiski, þjóðhagsleg hagkvæmni.

## Samantekt

Flutningar á ferskum fiski á vegum landsins hafa vaxið umtalsvert síðustu ár, bæði vegna aukningar í ferskfiskvinnslu á veiddum botnfiski en einnig vegna aukningar í fiskeldi. Öflugt vegakerfi frá vinnslu til útflutningshafnar er mikilvægt þar sem tímalengdin frá því að fiskinum er slátrað og þar til varan er komin fyrir sjónir neytenda hefur mikil áhrif á afurðaverð. Í mörgum tilfellum þarf að flytja fiskinn frá vinnslustöðum á landsbyggðinni þar sem flutningar geta reynst erfiðir vegna ófærðar, öxulþungatakmarkana, mikilla vinda o.s.frv. sem skapa vandræði fyrir framleiðendur og flutningsaðila.

Framleiðsla og þar með flutningar á ferskum eldisfiski, aðallega laxi, eru í miklum vexti hér á landi og framtíðarhorfur gera ráð fyrir gríðarlegri aukningu á næstum árum og áratugum. Vinnsla á eldisfiski fer oft fram á afskekktum stöðum þar sem flutningar til útflutningshafnar geta verið vandasamir. Þar setur vegakerfið greininni ákveðnar skorður. Afleiðing ábótavants vegkerfis er m.a. almennt lægra verð en annars væri hægt að ætlast til vegna óvissu í flutningum sem gerir framleiðendum erfiðara fyrir að mynda góð viðskiptasambönd. Önnur afleiðing er að flutningabílar missa í einhverjum tilfellum af skipi eða flugi í útflutningshöfn sem veldur því að frysta þarf afurðina sem leiðir til verðmætataps ásamt því að ýmis kostnaður fellur til. Að lokum valda öxulþungatakmarkanir því að ekki er hægt að fullferma flutningabíla sem leiðir til þess að keyra þarf fleiri ferðir með tilheyrandi kostnaði.

Markmið þessarar skýrslu er að meta þjóðhagslega hagkvæmni flutninga á ferskum fiski. Það er gert með því að bera saman ábata flutninganna miðað við núverandi ástand vegakerfisins og miðað við takmarkanalaust vegakerfi, þ.e. að hægt sé að keyra á hámarkshraða á vegum landsins allan ársins hring án nokkurra takmarkana. Þar sem flutningar á ferskum botnfiski eru flóknir og viðamiklir var einblínt á flutninga á eldisfiski í mati á ábata og niðurstöður svo heimfærðar á alla flutninga á ferskum fiski.

Nauðsynlegar var að setja fram spá fyrir um ýmsa þætti eins og framleiðslu fiskeldisfyrirtækja og verðhækkun á erlendum mörkuðum vegna minni áhættu í flutningum innanlands. Þessir þættir hafa mikil áhrif á niðurstöður greiningarinnar en eru á sama tíma þónokkurri óvissu háðir. Einnig var lagt mat á ýmsar aðrar forsendur sem greiningin byggir á. Greiningin var afmörkuð við ábata af flutningum, þ.e. ekki var farið út í verkfræðilega greiningu á kostnaði þess að bæta og breyta rekstri vegakerfisins sem samsvarar takmarkanalausum vegakerfi. Einnig var

aðeins skoðaður ábati framleiðendanna sjálfra en ekki almennings og þjóðfélagsins í heild og niðurstaðan því skuggavirði framleiðenda á bættu vegakerfi.

Niðurstaða ábatagreiningar miðað við 5% ávöxtunarkröfu, 30 ára arðsemistíma og líklegustu spá er 73,3 ma. kr. Þ.e. þjóðhagslegur ábati af bættu vegakerfi næstu 30 árin er 73,3 milljarðar króna. Ef kostnaður við að gera vegakerfið takmarkanalaut og viðhalda því næstu 30 árin er lægri en þessi upphæð er hægt að rökstyðja að þjóðhagslega hagkvæmt væri að fara út í slíkar framkvæmdir. Til að gera grein fyrir óvissu í mati forsenda var framkvæmd Monte Carlo greining og voru niðurstöður hennar eftirfarandi.

<b>Meðaltal</b>	73,2 ma. kr.
<b>Staðalfrávik</b>	13,5 ma.kr.
<b>Lægsta gildi</b>	26,9 ma.kr.
<b>Hæsta gildi</b>	132,3 ma.kr.
<b>Miðgildi</b>	73,0 ma.kr.
<b>Fjórðungsmörk</b>	
<b>25%</b>	63,8 ma.kr.
<b>75%</b>	82,4 ma.kr.

Eins og sést er mikill breytileiki í niðurstöðum eftir því hvaða gildi forsendur sem innihalda óvissu taka sem bendir til þess að taka þurfi niðurstöðunum með varkárni og grundvöllur sé fyrir því að gera frekari greiningu á málinu.