

Þjóðhagsleg hagkvæmni flutninga á ferskum fiski

2.11.2018

Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar 2018

Jónas Hlynur Hallgrímsson

Hagfræðingur

Böðvar Páll Ásgeirsson

Hagfræðinemi

Markmið og afmörkun rannsókna

- Markmiðið var að meta þjóðhagslega hagkvæmni á flutningi á ferskum fiski.
- Ábati flutninganna í núverandi vegakerfi er borinn saman við takmarkanalaust vegakerfi.
 - Þ.e. hægt að keyra afurðirnar allan ársins hring.
- Kostnaður við takmarkanalaust vegakerfi var ekki metinn.
- Einungis var skoðaður ábati seljenda fisks en ekki almennings og annarra í þjóðfélaginu af bættu vegakerfi.
- Einblínt á eldisfisk þar sem flutningar á þeim fiski eru einfaldir miðað við annan fisk og gögn aðgengilegri.
- Niðurstöðurnar heimfærðar á flutninga á ferskum fiski.

Flutningakeðja fersks eldisfisks

- Vegakerfið mikilvægur hlekkur í útflutningi fersks eldisfisks
- Einungis skoðaðir flutningar á vegum hérlendis
- Mikilvægt að koma fiskinum sem ferskustum á erlenda markaði
- Fiskurinn keyrður beint í útflutningshöfn
- Allur biðtími lágmarkaður í ferlinu
- Má kalla það „Just-in-time delivery“



Staðsetning framleiðslu og útflutningshafna árið 2017

Staðsetning framleiðslu:

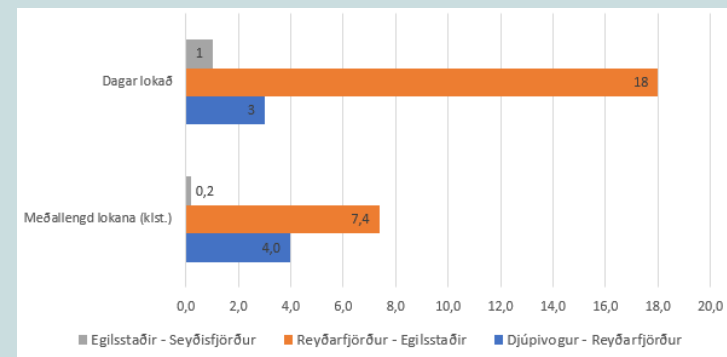
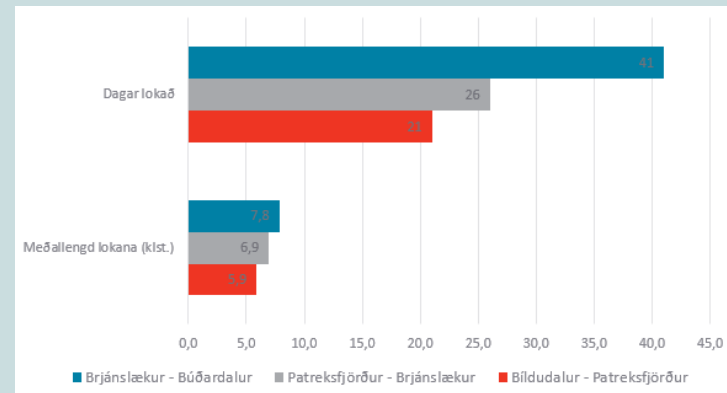
- Vesturbyggð (um 50%)
- Ísafjörður (um 10%)
- Djúpivogur (um 10%)
- Grindavík, Vogar, Öxarfjörður (um 20%)

Útflutningshafnir:

- Reykjavík (um 25%)
- Reyðarfjörður (um 10%)
- Þorlákshöfn (um 15%)
- Seyðisfjörður (um 15%)
- Keflavíkurflugvöllur (um 20%)

Akstursleiðir og lokanir

- Notast var við gögn frá Vegagerðinni yfir tveggja ára tímabil, 2016-2017.
- Lokanir á helstu leiðum frá framleiðslustað og Vestur- og Austfjörðum hamla flutningi á ferskum fiski og raska flutningakeðjunni
- Þungatakmarkanir einnig virkar á sumum leiðum.
 - Leiða af sér að aka þarf fleiri bílum með sama magn.



Afleiðingar lokana og tafa (1)

- Kaupendur fisks erlendis gera ráð fyrir að fá afurðina á fyrirfram ákveðnum tíma og með ákveðnum ferskleika.
- Kaupendur hafa gert ráðstafanir sem miða af því að hafa stöðugt og nægjanlegt framboð til sinna viðskiptavina.
- Ef óvissa um afhendingu erlendis má ætla að íslenskir framleiðendur fái lægra afurðaverð.
- Færeyingar hafa fengið um 9% hærra verð en Íslendingar og má m.a. nefna tvær mögulegar ástæður:
 - Einum degi skemur í siglingu til viðskiptavina.
 - Minni óvissa í afhendingu fisksins.

Afleiðingar lokana og tafa (2)

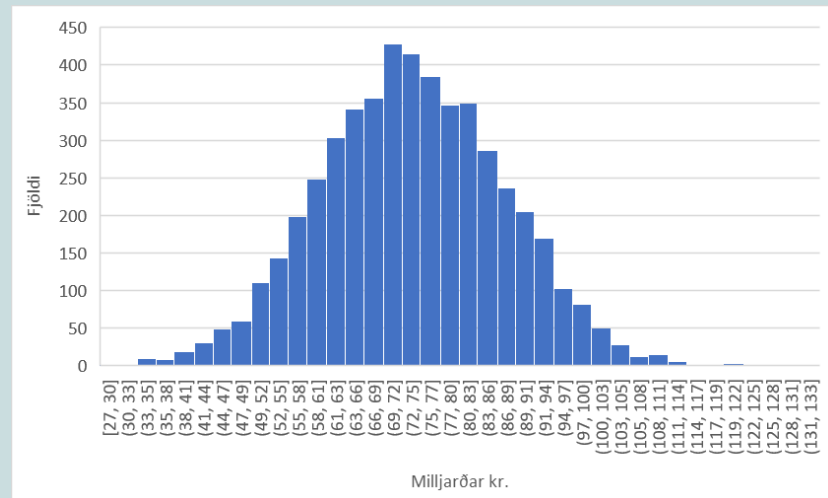
- Ef fiskurinn kemst ekki í útflutningshöfn á tilsettum tíma er oftast gripið til þess að frysta fiskinn.
- Töluvert tekjutap verður við slíkt þar sem afurðaverð fyrir frystan fisk er nokkuð lægra en fyrir ferskan.
- Verðaðgreining fyrir frystan fisk er mjög erfið sbr. við ferskan.
- Frystingin kostar sem og geymslan.
- Umpökkun og fleira tilstand.
- Aukalegt umstang að selja einstaka farma af frystum fiski.

Óvissa mismikil í forsendum

- Mikil óvissa:
 - Þrjár sviðsmyndir um framleiðslu lax/bleikju til ársins 2032
 - i) 90 þús. tonn, ii) 130 þús. tonn og iii) 170 þús. tonn.
 - Hærra afurðaverð til íslenskra framleiðenda vegna minni áhættu í flutningum metið 3,5% (u.þ.b. þriðjungur af umframverði Færeyinga)
- Minni óvissa:
 - Fórarkostnaður vinnuafls
 - Kostnaður við frystingu
 - Kostnaður vegna þungatakmarkana
 - 5% ávöxtunarkrafa og 30 ára líftími.
- Ekki metið m.a:
 - Kostnaður við umgámun (vegna þungatakmarkana)
 - Verðlækkun vegna umgámunar (vegna þungatakmarkana)

Niðurstöður (1)

- Núvirtur samanlagður ábati af takmarkalausum vegakerfi fyrir flutningi á ferskum fiski (eldisfiski og botnfiski) er um **73 ma.kr.**
- Tekið tillit til óvissu með Monte Carlo hermun.



Niðurstöður (2)

- Niðurstöður gefa til kynna að kostnaður við úrbætur til að ná takmarkalausum vegakerfi megi kosta allt að 73 milljarða króna.
- Ávinningur annarra í þjóðfélaginu ekki meðtalinn t.d.:
 - Flutningar á annarri vöru
 - Ferðaöryggi
 - Tímasparnaður
 - Eldsneytissparnaður
 - Umhverfiskostnaður
 - Byggðapróun

Takk fyrir