

Sent frá efni- og viðskera.  
7.12.2011

371. mál

Alþingi  
Erindi nr. P 140/719  
komudagur 7.12.2011

# Lækkun flutningskostnaðar Jöfnun húshitunar

Minnispunktur vegna fundar sveitarfélaga á  
Vestfjörðum með  
ríkisstjórn Íslands  
á Ísafirði 5. apríl 2011

Elías Jónatansson  
bæjarstjóri í Bolungarvík  
tók saman



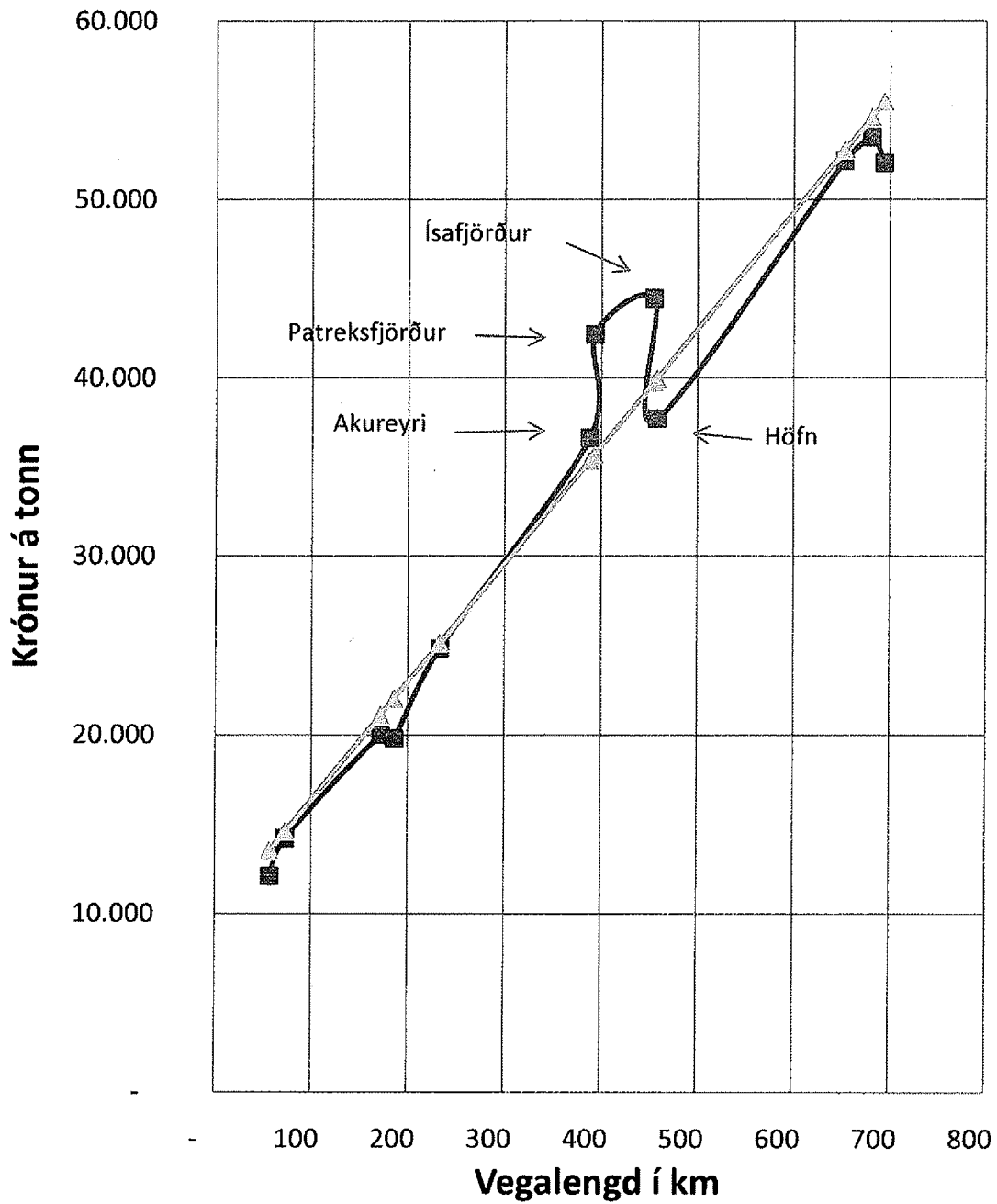
# Lækkun flutningskostnaðar

- Hár flutningskostnaður er ein höfuð orsök þess að erfitt er að fá ný framleiðslufyrirtæki til að setja sig niður á Vestfjörðum.
- Vestfirsk fyrirtæki hugleiða að útvíkka sína starfsemi annarsstaðar vegna mikils flutningskostnaðar.
- Ætla má að stærri sjávarútvegsfyrirtækin á svæðinu þurfi að greiða á bilinu 50 til 100 milljónir í flutningskostnað á milli Vestfjarða og Reykjavíkur umfram sambærileg fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu.
- Fyrirtækin á landsbyggðinni þyrftu að eiga aðgang að útflutningshöfn í innan við 150 km fjarlægð frá aðsetri sínu. Að öðrum kosti þarf að finna leiðir til að létta á flutningskostnaði umfram 150 km flutnings-vegalengd.
- Skipaflutningar hafa orðið óhagstæðari en áður var, m.a. vegna þess að fastur kostnaður við rekstur skips vegur alltaf meira og meira með minna flutningsmagni. Flutningsmagnið minnkar með fækkun íbúa og fyrirtækja. Fyrirtækjunum fækkar svo enn vegna versnandi rekstrarskilyrða og vítahringur myndast.

**Þennan vítahring verður að rjúfa !**

**Flutningskostnaður í krónum á tonn skv. töxtum  
hjá flutningafyrirtækjunum tveimur**  
Ísafjörður og Patreksfjörður skera sig úr  
ef rauntaxti er borinn saman við útreiknaða taxtann

■ Rauntaxti      ▲ Útreiknað  $Y = 9.788 + 65,86 \text{ Kr/km}$





## Tafla yfir tölur á grafi

**Kostnaðarfall sem notað er til útreiknings**

<b>Grunnverð (0 km)</b>	<b>9.788</b>	<b>Kr</b>
<b>hallatala</b>	<b>65,86</b>	<b>Kr/km</b>

	<b>Vegalengd</b>	<b>Rauntaxi</b>	<b>Reiknaður</b>	<b>Rauntaxti m.v.</b>
	<b>Km</b>	<b>Kr. pr. tonn</b>	<b>taxti</b>	<b>reiknaðann</b>
<b>Selfoss</b>	57	12.098	13.542	89%
<b>Borgarnes</b>	73	14.216	14.596	97%
<b>Stykkishólmur</b>	172	20.010	21.116	95%
<b>Vík í Mýrdal</b>	186	19.809	22.038	90%
<b>Hólmavík</b>	233	24.831	25.133	99%
<b>Akureyri</b>	388	36.660	35.342	104%
<b>Patreksfjörður</b>	393	42.445	35.671	119%
<b>Ísafjörður</b>	455	44.468	39.754	112%
<b>Höfn</b>	458	37.731	39.952	94%
<b>Egilsstaðir</b>	653	52.203	52.795	99%
<b>Seyðisfjörður</b>	681	53.531	54.639	98%
<b>Þórshöfn</b>	694	52.079	55.495	94%



# Lækkun flutningskostnaðar

- **Flutningskostnaður til og frá Vestfjörðum sker sig úr.**

Jafnvel þótt flutningskostnaður á Austurlandi sé hærri til Reykjavíkur en frá Vestfjörðum í þessum samanburði þá segir það ekki alla söguna, þar sem Reyðarfjörður er útflutningshöfn til Evrópu og mun styttra þangað fyrir austfirsk fyrirtæki en til Reykjavíkur.

- Finna þarf leið til að jafna þennan aðstöðumun fyrirtækja á Vestfjörðum m.v. aðra landshluta og þá sérstaklega suðvestur hornið.
- Ekki verður framhjá því litið að nánast öll vörugjöld af inn og útflutningi frá Vestfjörðum fara til hafna á stór-Reykjavíkursvæðinu en það hefur bein áhrif á tekjur hafnanna á Vestfjörðum.
- Ljóst er að ná mætti verulegum árangri með því að greiða niður flutningskostnað hjá fyrirtækjum sem flytja þurfa afurðir lengra en 150 km til útflutningshafnar. Þannig væri hlúð að þeim fyrirtækjum sem fyrir eru, um leið og létt yrði undir með nýjum aðilum að hefja starfsemi á svæðinu.
- Gera þarf áætlun sem tryggir lægri flutningskostnað a.m.k. nokkur ár fram í tímann og stuðla þannig að frekar uppbyggingu framleiðslufyrirtækja á Vestfjörðum.

Það er hluti þess fórnarkostnaðar sem er óhjákvæmilegur eigi að snúa við íbúapróuninni.



# Jöfnun húshitunarkostnaðar

- Eitt sinn var baráttumálið jöfnun símakostnaðar.
- Nú er tími til kominn að „langlínugjöldin“ í húshitunarkostnaði heyri sögunni til.
- Þetta er ein einfaldasta leiðin sem stjórnvöld hafa til að að jafna búsetuskilyrði á milli landshluta.
- Tryggja þarf að hæsta orkuverð í húshitun fari undir 125% af meðalorkuverði til húshitunar. Það er ósanngjarnt að 10-12% landsmanna á köldum svæðum þurfi að greiða tvöfaldann orkukostnað í samanburði við meginþorra þjóðarinnar.
- Niðurgreiðslur til jöfnunar húshitunar eru nú nálægt 1 ma á ári. Til að tvöfalda niðurgreiðslurnar þyrfti hvert heimili í landinu líklega að greiða að meðaltali nálægt kr. 1000,- á mánuði í orkujöfnunargjald af hitaveitu og rafmagnsnotkun.
- Tökum dæmi um 200 m<sup>2</sup> einbýlishús sem eyðir 600 kWh af rafmagni í ljós á mánuði og jafngildi 4.124 kWh/mánuði í hitun (Unnið úr uppl. frá Akureyrarsetri Orkustofnunar)

Kostnaður hjá Orkuveitu Reykjavíkur (eftir hækkun) er 17.958 kr/mánuði 100%  
Kostnaður í dreifbýli (Súðavík) hjá Orkubúi Vestfjarða er 37.924 kr/mánuði 211%

Heimilið í Reykjavík greiðir þar af í virðisaukaskatt og orkuskatt : 2.483 kr  
Heimilið í Súðavík greiðir þar af í virðisaukaskatt og orkuskatt : 3.231 kr

Súðavíkurheimilið greiðir 748 kr á mánuði eða 30% meira í skatt til ríkisins, en heimilið í Reykjavík fyrir nákvæmlega jafn mikla vistvæna innlenda orkunotkun. Ef öll heimili í landinu greiddu jafn mikið í þessa skatta þá væri næstum hægt að tvöfalda niðurgreiðslur til húshitunar með skatttekjunum.

- Það er athyglisvert að sjávarútvegurinn (landsbyggðarauðlindin) er að greiða 3 milljarða í auðlindagjald á meðan niðurgreiðslur til húshitunar eru nálægt því að vera 1 milljarður.
- Miðað við 16 GWh raforkuvinnslu á Íslandi (tölur frá Orkustofnun) þá þyrfti að leggja u.þ.b. 6 ára gjald á kWst til að mæta hverjum einum milljarði í niðurgreiðslur, eða um 0,5 % af venjulegum heimilistaxta fyrir rafmagn.
- **Húshitunarkostnað verður að jafna þannig að mismunurinn eftir búsetu verði innan við 25%.**



# Niðurstaða

- Brýnt er að grípa til aðgerða strax í þessum tveimur málaflokkum er varða Vestfirðinga svo miklu.
  - Ýmsar mótvægisaðgerðir sem felast t.d. í nýsköpun og aukinni áherslu á menntun mega sín lítils ef rekstrargrundvöllur fyrirtækja er ekki til staðar og grunnþjónusta við heimilin of dýr.
1. Húshitunarkostnað þarf að jafna þannig að hann verði hvergi hærri en 125% af vegnum meðalkostnaði hitaveitna landsins.
  2. Flutningskostnað vegna vöru sem flytja þarf lengra en 150 km þarf að greiða verulega niður ef ekki á að tapa framleiðslufyrirtækjunum af Vestfjörðum.
  3. Gera þarf áætlun um jöfnun flutningskostnaðar nokkur ár fram í tímann til að hún nýtist til atvinnuuppbyggingar í fjórðungnum eða þar til flutningsmagn hefur aukist og flutningar verða hagkvæmari.





# Greinargerð um flutningskostnað

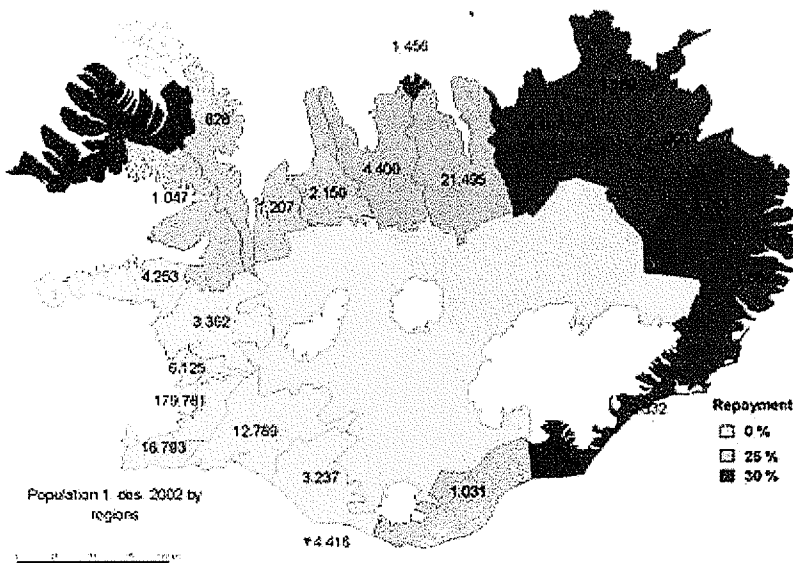


2005

## Inngangur

Ísland er 103.000 km<sup>2</sup> og fjöldi íbúa er 290.570. Landið er afar strjálbýlt með um 3 íbúa á km<sup>2</sup>. Utan höfuðborgarsvæðisins búa 108.600 eða 1,1 íbúi á km<sup>2</sup>. Yfir 60% íbúa býr á höfuðborgarsvæðinu og um 75% íbúa innan klukkustundaraksturs frá því. Íbúum hefur fjölgað verulega á höfuðborgarsvæðinu á undanförunum árum og áratugum, en á sama tíma hefur verið umtalsverður brottflutningur af landsbyggðinni. Mynd 1 sýnir íbúafjölda á svæðum sem gerð er tillaga um að endurgreiða hluta flutningskostnaðar. Á svæði í 150-399 km fjarlægð frá Reykjavík (25% endurgreiðsla) búa um 32.000 eða um 11% íbúa landsins. Á svæði í meira en 400 km fjarlægð frá Reykjavík (30% endurgreiðsla) búa um 30.000 manns eða rúmlega 10% íbúa landsins. Þéttleiki byggðar er langt undir 12,5 íbúum/km<sup>2</sup>.

Markalínur svæðanna miða við 150 km og 400 km fjarlægð frá Reykjavík. 150 km mörkin taka mið af því að fyrirtæki í innan við 150 km geta nýtt sér markaðssvæði höfuðborgarsvæðisins með tiltölulega auðveldu aðgengi. Að auki eru samgönguáðstæður sem afmarka þetta svæði að hluta, t.d. fjallvegir milli sunnanverðs og norðanverðs landsins og vegur um sandana á Suðurlandi. Hins vegar þótti eðlilegt að hafa hærra endurgreiðsluhlutfall fyrir byggðarlög sem eru mjög fjarri höfuðborgarsvæðinu og eyjar. Á þessum svæðum er byggð afar dreifð og flutningar því kostnaðarsamir. Meðfylgjandi kort sýnir skiptingu landsins miðað við endurgreiðslusvæðin. Kortið sýnir þó ekki nákvæmlega hvar mörk svæðanna liggja, þar sem það byggir á stjórnsýslueiningum.



Mynd 1: Fólksfjöldi 2002 eftir endurgreiðslusvæðum.

## I. Flutningakerfi landsins

Íslenskt hagkerfi er mjög háð inn- og útflutningi og þar með flutningi á aðföngum og afurðum til og frá inn- og útflutningshöfnum. Áður fyrr var veruleg strandflutningaþjónusta, bæði á vegum einkarekinna skipafélaga og Skipaútgerðar ríkisins, sem var lögð niður í byrjum 10. áratugar

síðustu aldar. Fimm skip þjónustuðu 30 hafnir á þeim tíma, en í dag er rekið eitt skip sem hefur viðkomu á 10 höfnum, en aðrir flutningar á aðföngum og afurðum eru með landflutningum.

Innflutningur var í mörgum tilvikum beint til hafna á landsbyggðinni, en nú er langstærstur hluti hans til hafna á höfuðborgarsvæðinu og síðan dreift þaðan með landflutningum. Engar járnbrautarsamgöngur eru á landinu og eru 2/3 allra flutninga mælt í tonn-km með vöruflutningabílum.

Fram til ársins 1994 voru vöruflutningar undir verðlagsákvæðum, en frá þeim tíma hefur verðlagning verið frjáls. Ákveðin jöfnun á flutningskostnaði var við lýði, en frá þeim tíma hefur þjónustan í vaxandi mæli verið verðlögð miðað við kostnað hennar.

Árið 2000 voru meira en 85 % af innflutningi og 71 % af útflutningi um hafnir á suðvesturhorni landsins. Tvö flutningafyrirtæki sjá um stóran hluta landflutninganna og eru þau að hluta í eigu stærstu skipafélaga landsins.

Hluti skýringarinnar á þessum hækkunum er að fyrst eftir að flutningakerfið breyttist, það er að skipaflutningar lögðust af nema á fáar hafnir og vöruflutningar færðust yfir á vegina, jöfnuðu skipafélögin flutningskostnaðinn að verulegu leyti milli viðskiptavinanna. Í raun var lítill eða enginn viðbótarkostnaður rúkaður fyrir að flytja vörur út á land sem verið var að flytja inn frá útlöndum. Hið sama gilti um vörur utan af landi sem verið var að flytja út.

Þegar frá leið fór svo krafan um að flutningataxtar endurspegluðu raunverulegan kostnað að koma fram. Nú er svo komið að líklegt er að flutningataxtarnir séu farnir að innifela þann kostnaðarmun sem í fjarlægð og meðhöndlun vörunnar felst. Þessi kostnaðarmunur er, eins og rakið verður hér á eftir, mjög mikill og er farinn að hafa áhrif á staðarval fyrirtækja.

Á síðustu árum er einnig innheimt sérstakt gámagjald (um 60.000 ISK fyrir 40 feta gám), auk kostnaðar við flutning vörunnar. Ofan á flutningskostnað leggst síðan virðisaukaskattur. Nýleg rannsókn sýnir að flutningataxtar hafa hækkað verulega meira en almennt verðlag.

## II. Athugun á flutningskostnaði fyrirtækja á Íslandi

Vegna fámennis íslensku þjóðarinnar og þess hversu markaðurinn er lítill er ákaflega óhægt um vik með að gera tölfræðilega marktæka athugun á mismunandi flutningskostnaði sambærilegra fyrirtækja. Þarna spilar líka inn í að fiskiðnaðurinn, þar sem um mörg sambærileg fyrirtæki er að ræða, mun ekki fá niðurgreiddan flutningskostnað og er því ekki tækur í samanburð. Einnig er ástæða til að benda á að vegna smæðar markaðarins er algengt að aðeins eitt framleiðslufyrirtæki sé í hverri framleiðslugrein og því ekki um samanburð að ræða.

Það reyndist torvelt að afla upplýsinga um flutningskostnað fyrirtækja á höfuðborgarsvæðinu til samanburðar við fyrirtæki á landsbyggðinni. Þetta stafar væntanlega af því að endurgreiðsla flutningskostnaðar myndi í raun bitna á samkeppnisstöðu þeirra gagnvart fyrirtækjum á landsbyggðinni. Leitað var til stærstu landflutningafyrirtækjanna varðandi upplýsingar um flutningskostnað. Annað fyrirtækið taldi sér ekki heimilt að veita umbeðnar upplýsingar, en frá hinu bárust engin svör.

Í ljósi framgreindra aðstæðna var farin sú leið að afla upplýsinga um flutningskostnað eftir nokkrum mismunandi leiðum sem verður nú lýst.

- 1) Með viðtölum við 4 fyrirtæki sem eru með starfsemi bæði á höfuðborgarsvæðinu og á fyrirhuguðu endurgreiðslusvæði.

- 2) Tölfræðilegt úrtak 5 fyrirtækja á svæði sem er innan 150 km frá höfuðborginni, 5 fyrirtækja í 150-400 km fjarlægð og 5 fyrirtækja í yfir 400 km fjarlægð frá höfuðborginni.
- 3) Fengnar voru upplýsingar um flutningskostnað fyrirtækis á landsbyggðinni sem framleiðir byggingarefni sem notað er um allt land. Þetta fyrirtæki þarf að flytja stóran hluta hráefna að og langstærstan hluta framleiðsluvara til Reykjavíkur ýmist á markað þar eða til útflutnings.
- 4) Aflað var upplýsinga frá óháðum aðila um flutningskostnað ýmissa vörutegunda.

## 1. Viðtöl við fyrirtæki

Heimsótt voru fyrirtæki sem vitað var að eru með starfsemi bæði á höfuðborgarsvæðinu og utan þess. Þessi fyrirtæki voru beðin um að greina niður flutningskostnað annars vegar vegna starfseminnar á höfuðborgarsvæði, en hins vegar utan þess.

Starfsemi	Starfsstöð	Magn fullunninna vara í tonnum	Heildar flutningskostnaður	Kostn kr/tonn	Flutn.kostn sem hlutf. veltu
<b>I.</b>					
Drykkjarvöru-framleiðsla.	höfuðborgarsvæðið	34.298	119.946.763 kr.	3.497 kr.	4,2%
Drykkjarvöru-framleiðsla	389 km fjarlægð	9.393	68.980.136 kr.	7.344 kr.	7,0%
<b>II.</b>					
Matvæla-framleiðsla	höfuðborgarsvæðið	400	4.000.000 kr.	10.000 kr.	2,4%
Matvæla-framleiðsla	389 km fjarlægð	400	7.000.000 kr.	17.500 kr.	4,1%
<b>III.</b>					
Hreinlætis-vörur	höfuðborgarsvæðið	5.000	37.500.000 kr.	7.500 kr.	6,8%
Hreinlætis-vörur	389 km fjarlægð	5.000	75.000.000 kr.	15.000 kr.	13,6%
<b>IV.</b>					
Matvæla-framleiðsla	höfuðborgarsvæðið	200	2.500.000 kr.	12.500 kr.	1,5%
Matvæla-framleiðsla	480 km fjarlægð	200	4.000.000 kr.	20.000 kr.	2,4%

*Hér kemur í ljós umtalsverður munur á flutningskostnaði fyrirtækja á höfuðborgarsvæðinu og fyrirtækja utan þess. Er flutningskostnaður starfseminnar á landsbyggðinni frá því að vera 60% hærri og upp í að vera 100% hærri en á höfuðborgarsvæðinu.*

## 2. Tölfræðilegt úrtak

Fyrirtækjum á landsbyggðinni var sent eyðublað og þau beðin um að greina flutningskostnað á aðföngum annars vegar, en á afurðum hins vegar. 211 fyrirtækjum voru send eyðublað og svöruðu 70. Tekið var úrtak úr þessum svörum og þannig valin 5 fyrirtæki í nágrenni höfuðborgarinnar (í innan við 150 kílómetra fjarlægð), 5 í 151-400 km fjarlægð og 5 í yfir 400 km fjarlægð frá höfuðborginni. Flutningskostnaðurinn er sýndur sem hlutfall af veltu fyrirtækjanna.

## **2.1 Fimm fyrirtæki innan 150 km frá höfuðborg**

Í nágrenni höfuðborgarinnar voru skoðuð 5 fyrirtæki. Þau eru með lágan flutningskostnað sem hlutfall af veltu eða 3,27 % að meðaltali. Þetta eru fyrirtæki sem eru að framleiða ýmis konar vöru bæði fyrir heimamarkað og að einhverju leyti fyrir fjarlægari markaði.

## **2.2 Fimm fyrirtæki á svæði 151-400 km frá höfuðborg**

Að stærstum hluta eru þetta fyrirtæki sem voru sett á stofn þegar forsendur um flutningskostnað voru aðrar en síðar varð. Flutningskostnaður þessara fyrirtækja er tiltölulega hár, eða að meðaltali 9,42 % af veltu. Þetta eru fyrirtæki sem eru að framleiða markaðsvöru fyrir höfuðborgarmarkaðinn og fyrir erlenda markaði. Þetta eru einkum lítil framleiðslufyrirtæki á þröngum markaði, en einnig eitt stórt framleiðslufyrirtæki á byggingarvörumarkaði.

## **2.3 Fimm fyrirtæki á svæði meira en 400 km frá höfuðborg**

Hér er um að ræða fyrirtæki sem eru að hluta í útflutningsframleiðslu, en einnig fyrirtæki sem staðsettu sig þar sem þau eru þegar forsendur um flutningskostnað voru aðrar en nú. Flutningskostnaður er lægri en í fyrirtækjum í milliflokknum eða 6,36 % að meðaltali. Ein af ástæðum lægri flutningskostnaðar sem hlutfall af veltu er að fyrirtæki á þessu svæði hafa hætt starfsemi eða flutt nær markaðnum og ekki hefur þótt raunhæft að setja niður framleiðslufyrirtæki á þessu svæði sem ætla sér einkum markað á höfuðborgarsvæðinu eða erlendis vegna þess hversu hár flutningskostnaður er. Þau fyrirtæki sem eru starfandi í dag eru því einkum að framleiða fyrir lítinn heimamarkað.

*Samkvæmt þessari aðferð er flutningskostnaður fyrirtækja í 151-400 km fjarlægð verulega meiri en þeirra sem eru nær borginni. Hins vegar er flutningskostnaður fyrirtækja sem eru enn lengra frá höfuðborginni lægri sem hlutfall af veltu. Þetta kann að stafa af því að vegna hækkanði flutningskostnaðar sé starfsemi síður til staðar þar, sem framleiðir vörur til að selja á neytendamarkaði höfuðborgarinnar. Reyndar er vitað um nokkur fyrirtæki sem hafa hætt starfsemi á landsbyggðinni eftir að flutningskostnaður tók að hækka verulega.*

### 3. Flutningskostnaður fyrirtækis á landsbyggðinni borið saman við staðsetningu á höfuðborgarsvæðinu

Skoðaður var flutningskostnaður fyrirtækis á Sauðárkróki (318 km frá Reykjavík) sem framleiðir byggingarefni sem selt er bæði innanlands og erlendis. Langstærsti hluti innlenda markaðarins er á höfuðborgarsvæðinu en töluvert er einnig flutt út. Stór hluti hráefna fyrirtækisins er einnig fluttur um Reykjavík. Borinn var saman annars vegar kostnaður við flutninga miðað við núverandi staðsetningu og hins vegar ef fyrirtækið væri staðsett á höfuðborgarsvæðinu (í útjaðri þess í Straumsvík).

#### Flutningskostnaður á hráefnum.

##### Skeljasandur

Frá Reykjavík (Sundahöfn) til Sauðárkróks	
Flutningskostnaður á tonn miðað við heilan skipsfarm	1.364 kr.
Frá Reykjavík (Sundahöfn) til Straumsvíkur	420 kr.

Flutningskostnaður fyrirtækisins á landsbyggðinni er því 225% hærrí en flutningskostnaður sambærilegs fyrirtækis sem staðsett er á höfuðborgarsvæðinu (Straumsvík).

Til grundvallar þeim tölum sem hér liggja fyrir eru annars vegar ljósrit reikninga og hins vegar tilboð í flutninga.

#### Umbúðaplast

Frá Reykjavík (Fossháls) til Sauðárkróks.	
Flutningskostnaður á tonn með bíl að teknu tilliti til 40% afsláttar	7.617 kr.
Frá Reykjavík (Fossháls) til Straumsvíkur	0 kr.

Flutningskostnaður innan höfuðborgarsvæðisins er enginn því verksmiðjan ekur vöru frá framleiðslustað og til kaupanda frítt.

Til grundvallar þeim tölum sem hér liggja fyrir eru annars vegar ljósrit reikninga og hins vegar tölvupóstur frá framleiðanda umbúðaplats.

#### Flutningskostnaður á framleiðsluvörum

Flutningskostnaður á m <sup>3</sup> miðað við 40 feta gám.	
Flutningskostnaður með flutningabíl frá Sauðárkróki til Reykjavíkur	1.000 kr.
Flutningur með flutningabíl frá Sundahöfn til Straumsvíkur	207 kr.

Flutningskostnaður fyrirtækis á landsbyggðinni er því 383 % hærrí en fyrirtækis á höfuðborgarsvæðinu.

Til grundvallar þeim tölum sem hér liggja fyrir eru samningar við flutningafyrirtæki.

Flutningskostnaður með flutningaskipi til Evrópu frá Sauðárkróki með strandflutningi til Reykjavíkur.	2.196 kr.
Flutningskostnaður frá Reykjavík til Evrópu (meðtalið Straumsvík til Sundahafnar)	1.314 kr.

Flutningskostnaður fyrirtækis á landsbyggðinni er því 67 % hærrí en fyrirtækis á höfuðborgarsvæðinu.

Til grundvallar þeim tölum sem hér liggja fyrir eru samningar við flutningafyrirtæki.

Eins og fram kemur í þeim dæmum sem hér eru rakin og tekin eru beint upp úr fyrirliggjandi samningum og útgefnum reikningum þá er mjög mikill munur á flutningskostnaði eftir því hvort fyrirtæki eru staðsett á höfuðborgarsvæðinu eða á landsbyggðinni.

#### 4. Flutningskostnaður ýmissa vörutegunda

Verkfræðistofa var fengin til að gera könnun á flutningskostnaði til tveggja staða á landsbyggðinni og innan höfuðborgarsvæðisins til samanburðar.

Niðurstöður eru eftirfarandi:

Akstur með léttavöru, sem nýtir ekki burðargetu bílsins, t.d. plaströr eða plastker sem vega 2-5 tonn en taka upp allt rými á palli bílsins. Reiknað er með að lestun og losun taki 2 klst:

• Rvk – Kópavogur	6 km	2.168 kr/km	13.011 kr/ferð
• Rvk – Sauðárkrókur	318 km	275 kr/km	87.507 kr/ferð
• Rvk – Egilsstaðir (N)	654 km	223 kr/km	145.955 kr/ferð

Akstur með þyngri vöru, sem nýtir 20 tonna burðargetu bílsins, t.d. steipt rör, eykur olíukostnað, dekkjaslit, viðhald o.þ.h um 3 – 5 %. Reiknað er með að lestun og losun taki 4 klst:

• Rvk – Kópavogur	6 km	3.479 kr/km	20.894 kr/ferð
• Rvk – Sauðárkrókur	318 km	303 kr/km	96.739 kr/ferð
• Rvk – Egilsstaðir (N)	654 km	238 kr/km	156.269 kr/ferð

Samkvæmt þessu er flutningskostnaður léttavöru 573 % hærrí frá Sauðárkróki og 1.022 % hærrí frá Egilsstöðum, en ef flytja þyrfti sömu vöru innan höfuðborgarsvæðisins. Flutningskostnaður þungavöru er 363 % hærrí frá Sauðárkróki og 648 % hærrí frá Egilsstöðum, en ef flytja þyrfti sömu vöru innan höfuðborgarsvæðisins.

#### Almenn samantekt varðandi flutningskostnað fyrirtækja

Af því sem að framan hefur verið rakið fer ekki á milli mála að flutningskostnaður framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni er miklu hærrí en hjá sambærilegum fyrirtækjum á höfuðborgarsvæðinu. Hann er í öllum tilvikum hærrí og munar jafnvel hundruðum prósentu. Þetta stafar af sjálfsögðu af því hvernig flutningakerfið á Íslandi er upp byggt þar sem nær allur almennur inn- og útflutningur fer í dag um hafnir á höfuðborgarsvæðinu. Þar til viðbótar hagar svo til á Íslandi að langstærsti markaður bæði neyslu- og fjárfestingarvara er á höfuðborgarsvæðinu. Fyrirtæki utan þess verða því að bera viðbótar flutningskostnað bæði á hráefnum og afurðum miðað við sambærileg fyrirtæki sem staðsett eru á höfuðborgarsvæðinu.

Það segir sig svo sjálfst að flutningskostnaðurinn fer hækkandi með aukinni fjarlægð.

#### III. Niðurstaða

Í ljósi þeirra kannana sem vísað er til hér að framan er ljóst að flutningskostnaður framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni er verulegur útgjaldaliður í rekstri þeirra. Í því rekstrarumhverfi sem fyrirtækin búa við í dag þar sem krafa um hagnað og hagkvæmni í rekstri er allsráðandi segir sig sjálfst að þegar munur á flutningskostnaði er talinn í nokkrum prósentustigum af veltu þá skiptir sá mismunur flutningskostnaðar sem gerð hefur verið grein fyrir hér að framan jafnvel sköpum um hvort fyrirtæki er rekið með hagnaði eða tapi.

Ljóst er að flutningskostnaðurinn hefur leitt til þess að allmörg fyrirtæki hafa hætt starfsemi á landsbyggðinni. Í sumum tilvikum hafa þau hætt starfsemi, í öðrum tilvikum flutt starfsemi sína til höfuðborgarsvæðisins og í enn öðrum tilvikum hafa þau sameinast fyrirtækjum á höfuðborgarsvæðinu og hefur þá framleiðslan undantekningarlítið verið flutt þangað. Það kom skýrt fram í viðtölum við stjórnendur fyrirtækja að verði ekki að gert nú á næstunni má búast við að enn fleiri framleiðslufyrirtæki á landsbyggðinni annað hvort hætti starfsemi eða flytji á höfuðborgarsvæðið eða í næsta nágrenni þess.

Það hefur komið fram áður að á ákveðnum landssvæðum sem liggja fjærst höfuðborgarsvæðinu og búa jafnframt við lélegustu samgöngurnar eru nær engin framleiðslufyrirtæki eftir nema í fiskvinnslu. Þessarar þróunar mun einnig, gæta í sífellt meiri mæli á þeim svæðum sem nær liggja höfuðborgarsvæðinu, ef ekkert verður að gert. Það mun svo leiða til enn frekari fækkunar starfa og fólksflutnings til höfuðborgarsvæðisins með þeim kostnaði sem slíkt hefur í för með sér fyrir einstaklingana og samfélagið.

**Lagt er til að tekin verði upp niðurgreiðsla á hluta flutningskostnaðar til að sporna við þessari þróun. Er lagt til að endurgreiðsluprósentan verði mishá eftir flutningsvegalegd vöru.**

**Gerð er tillaga um að fyrirtæki á þeim svæðum þar sem ESA kortið heimilar ekki byggðastyrki og fyrirtæki á svæðum sem eru í innan við 150 kílómetra fjarlægð frá Reykjavík eigi ekki rétt á styrkjum.**

**Framleiðslufyrirtæki utan þessa svæðis fái endurgreidd 25 % af flutningskostnaði vöru ef flutningsvegalegd er 150 til 399 kílómetrar og 30 % ef flutningsvegalegd er 400 kílómetrar eða meira.**



## “Stytting strax”

### Greinargerð um lækkun flutningskostnaðar á milli Reykjavíkur og þéttbýlisstaða á Vestfjörðum

Höf.: Elías Jónatansson, iðnaðarverkfræðingur.  
Jóhann Guðmundsson, skrifstofustj. í samgönguráðuneyti.

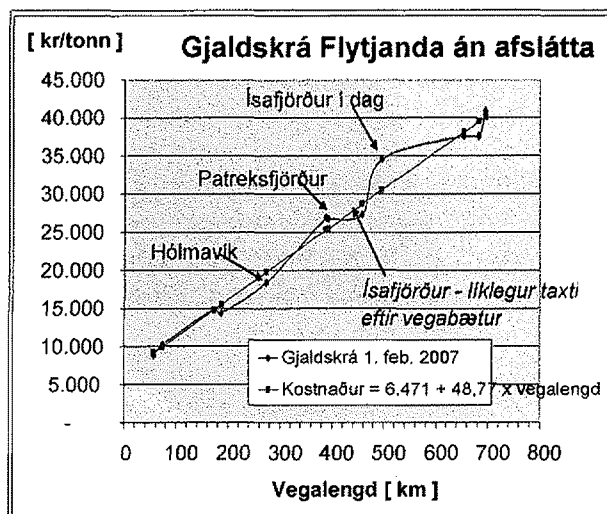
#### Niðurstaða

Í minnisblaði þessu er sýnt fram á sérstöðu Vestfjarða hvað varðar flutningskostnað, m.v. aðra staði á landinu. Einnig er sýnt fram á að sjálfkrafa ætti verulegur árangur að nást í lækkun flutningskostnaðar þegar nýir og endurbættir vegir verða teknir í notkun.

Því er lagt til að þessi mismunur verði leiðréttur tímabundið, eða þar til samgöngubótum er lokið og Vestfirðir sitja við sama borð og aðrir landshlutar. Þetta er að mati höfunda mjög mikilvægt skref í að snúa vörn í sókn, hvað varðar hagvöxt á svæðinu.

Glögg má sjá á myndinni hér að neðan hvernig flutningskostnaður til Ísafjarðar sker sig úr miðað við aðra staði á landinu, þar sem flutningskostnaður almennt er nálægt því að vera línulegur sem fall af vegalengd nema til Ísafjarðar. Eins og sjá má í töflunni hér á eftir eru gjaldskrár flutningafyrirtækjanna afar keimlíkar og gildir því einu hvaða taxtar eru notaðir til grundvallar. Leiddar eru að því líkur að flutningstaxti, án afsláttar, á milli Ísafjarðar og Reykjavíkur breytist úr 34.657 kr/tonn í 28.500 kr/tonn, sem er 18% lækkun þegar að samgöngubótum er lokið. Það er því eftir miklu að slægjast með bættum samgöngum.

Staður	Fjarlægð frá Reykjavík	Flytjandi Verðskrá 1.2.2007	Landfl. Verðskrá 1.2.2007
Selfoss	57	8.822	8.755
Borgarnes	73	10.250	10.286
Stykkishólmur	172	14.881	14.485
Vík í Mýrdal	186	14.460	14.340
Hólmavík	273	18.468	17.994
Akureyri	388	26.933	26.723
Patreksfjörður	393	26.822	26.544
Ísafj.e.breyt.	451	28.500	28.500
Höfn	458	27.402	27.353
Ísafjörður	496	34.657	34.144
Egilsstaðir	653	37.643	37.854
Seyðisfjörður	681	37.643	38.814
Þórshöfn	694	41.065	41.314



Tillaga höfunda gengur út á það að greiða niður flutning til og frá Vestfjörðum tímabundið um ákveðna krónutölu á hvert flutt kg. Samið verði við flutningafyrirtækin um að lækka alla taxta samsvarandi sem taki mið af meginsvæðunum þremur, Ströndum, norðanverðum Vestfjörðum og sunnanverðum

Vestfjörðum. Um er að ræða tímabundna niðurgreiðslu, sem nemur 150 milljónum króna á ári, eða 0,7 til 2,8 krónum á kg, eftir svæðum. Niðurgreiðslan yrði viðbótarafsláttur við þau kjör sem fyrirtæki kunna að njóta í dag. Endurgreiðslan yrði til flutningafyrirtækjanna en ekki einstakra viðskiptavina þeirra og kæmi þannig öllum viðskiptavinum, sem á annað borð nýta sér flutninga, til góða. Rétt er að geta þess að flutningstaxtar til Hólmavíkur gefa ekki sérstakt tilefni til niðurgreiðslu. Ef hins vegar er vilji til að láta Hólmvíkinga og nærsveitir njóta þeirrar styttingar sem verður af vegi um Arnkötludal strax, þá er ástæða til tímabundinnar niðurgreiðslu eins og fram kemur í næsta kafla. Jafnframt er rétt að geta þess að gagnvart sunnanverðum Vestfjörðum koma til greina tvær leiðir. Annars vegar niðurgreiðsla með sambærilegum hætti og á norðursvæði og hins vegar niðurgreiðsla á fargjöldum með flóabátnum Baldri. Höfundar telja að skoða þurfi nánar hvor leiðin sé heppilegri.

---

## Greinargerð

Samgönguráðherra ákvað í kjölfar mikillar umræðu um háan flutningskostnað fyrirtækja á Vestfjörðum að kalla saman sérstakan hóp til þess að fjalla um þetta málefni. Tilgangurinn var fyrst og fremst sá að staðreyna hvort flutningskostnaður til og frá Vestfjörðum væri hærri en gerðist annars staðar og í því tilviki að leita leiða til lækkunar hans.

Hópnum voru gefnar nokkuð frjálssar hendur með úrræði, en áhersla var lögð á að ná fram árangri fljótt. Honum var sérstaklega falið að kanna hvort Vestfirðingar stæðu höllum fæti gagnvart öðrum stöðum á landsbyggðinni eins og áður sagði, í hverju sú sérstaða eða mismunun væri fölgín og hvernig mætti ná árangri í að leiðrétta þann mismun. Elías Jónatansson, formaður starfshópsins, ásamt Jóhanni Guðmundssyni unnu þessa greinargerð sem byggð er á ýmsum gögnum sem vitnað er jafnóðum til í henni. Jafnframt var haft samband við hagsmunaaðila, þjónustuaðila og aðra þá sem hugsanlega gætu veitt gagnlegar upplýsingar. Hlutverk annarra í starfshópnum var því fyrst og fremst ráðgjafarhlutverk og er greinargerð þessi eingöngu á ábyrgð Elíasar og Jóhanns.

### Staðan í dag

Með bættum samgöngum á landi hafa flutningar á milli höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar í auknum mæli færst af sjó. Vestfirðir búa nú við það að þangað eru nánast engir skipaflutningar til eða frá, nema í því tilfalli að heilir skipsfarmar eru fluttir óreglulega með löngu millibili. Engir gámaflutningar eru þess heldur á sjó. Flutningar með flugi eru óverulegir og því ekki til umfjöllunar hér. Í skýrslu sem Eggert Kjartansson hefur unnið fyrir Sjávarútvegsklasa Vestfjarða kemur fram að áætlað magn vöru til Vestfjarða er 25 þús. tonn, en 45 þús. tonn frá Vestfjörðum, þannig að talsvert ójafnvægi er í flutningunum. Þetta veldur slakri nýtingu á flutningatækjum inná svæðið en reikna má með góðri nýtingu út af svæðinu.

### Leiðir til úrbóta

Óhætt er að fullyrða að sitt sýnist hverjum, hvernig eigi að ná árangri í lækkun flutningskostnaðar. Það er þó ljóst og þarf varla frekari skoðunar við, að flutningar eingöngu á sjó myndu leiða til of mikillar skerðingar á þjónustu til að hægt sé að tala um þá sem raunhæfan kost. Því eru aðeins tveir kostir sem koma til skoðunar.

1. Blönduð leið, þ.e. „stórflutningar” á sjó, en jafnframt daglegir flutningar á landi.
2. Flutningar eingöngu á landi, eins og nú tíðkast.

## 1. Skipaflutningar í bland við flutninga á landi.

Sýna má fram á að sjóflutningar geti verið mjög hagkvæmir í samanburði við landflutninga, að því gefnu að ákveðnu flutningsmagni verði náð. Óvissan liggur hins vegar í magninu.

Í fljótu bragði má rökstyðja að vænlegt sé að koma á flutningum með skipi sem tekið gæti að mestu leyti yfir flutning í heilum gámum a.m.k. að því marki að jafnvægi yrði í vöruflutningum á landi, að og frá svæðinu. Eigi flutningar með skipi hins vegar að vera hagkvæmnir þarf lágmarksmagn. Það lágmarksmagn er ekki tryggt að mati höfunda m.v. stöðuna eins og hún er í dag. Í skýrslu sjávarútvegsklasa Vestjarða er hinsvegar bent á að magnið geti breyst verulega á næstu árum, m.a. með tilkomu kalkþörungaverksmiðju á Bíldudal. Það liggur í hlutarins eðli að þau flutningafyrirtæki sem ætla sér að vera í samkeppni um viðskiptavinum og vera samkeppnisfær í verði munu þurfa að velja upp þeim möguleika að taka upp skipaferðir um leið og slíkt gerist.

Ekki ber öllum heimildum saman um rekstrarkostnað á skipi sem væri í strandsiglingum milli Vestfjarðahafna og Reykjavíkur. Í áðurnefndri skýrslu Eggerts er reiknað með að lágmarkskostnaður sé u.þ.b. 180 til 190 milljónir króna á ári. M.v. að flutningsmagn verði 40 þús. tonn samtals, þá væri kostnaðurinn u.þ.b. 4,5 kr/kg „eða mjög svipaður og með bílum, ef bílaflutningskerfið er í jafnvægi.” eins og segir í skýrslunni (bls. 9). Ofan á þetta verð leggst kostnaður við dreifingu og söfnun heilla gáma, sem reiknað er með að sé 1,10 kr/kg. Samtals er þá kostnaðurinn vegna heilla gáma orðinn 5,60 kr/kg sé miðað við flutning með skipi.

Í skýrslunni segir ennfremur (bls.8). „Fram til þessa hefur flutningur sjávarafurða að vestan verið verðlagður á milli kr 5,5, og 6,0 kr/kg.” Af þessum samanburði má vera ljóst að flutningar á sjó gera ekki betur en að kosta jafnmikið og flutningar á landi m.v. óbreytt magn. Ef sjóflutningar ættu að verða ódýrari en flutningar á landi þyrfti því annaðhvort að greiða þá niður til frambúðar, eða magnið að aukast talsvert. Munnlegar heimildir hjá flutningafyrirtækjunum gera ráð fyrir meiri kostnaði við rekstur skips og nefna tölur sem eru eitthvað á þriðja hundrað milljónir á ári. Hér er fyrst og fremst átt við Vestfirði en höfundum hefur verið tjáð að þetta dæmi breytist sáralítið fjárhagslega þótt Norðurland sé tekið með í þennan reikning.

## 2. Flutningar eingöngu á landi

Færa má fyrir því rök að flutningskostnað á landi megi lækka:

1. Með því að stytta vegalengdir og draga þannig úr öllum breytilegum rekstrarkostnaði.
2. Með því að bæta vegi og gefa þannig færi á auknum meðalhraða og þar með styttri ferðatíma auk þess sem viðhald ökutækja yrði minna.
3. Með því að draga úr álögum / gjöldum.
4. Með því að leyfa meiri heildarþunga og lengri vagnlestir t.d. 60 tonn og fækka þannig ferðum.

Höfundar telja það ekki í sínum verkahring að skoða valkosti 3 og 4 þar sem um almennar aðgerðir er að ræða, sem eiga mundu við landið allt. Hafnar eru framkvæmdir sem miða að því að bæta síðustu kafla leiðarinnar á milli Reykjavíkur og norðanverðra Vestfjarða þannig að þeir verði með bundnu slitlagi. Þessar framkvæmdir eru nýr vegur um Arnkötuladal, þverun Mjóafjarðar og aðrar vegabætur í Djúpinu Jafnframt mun leiðin styttest um ríflega 40 km. Þessum framkvæmdum á að ljúka s.hl. ársins 2008, ef allt gengur að óskum, en aldrei síðar en á árinu 2009. Miklar framkvæmdir eru einnig fyrirhugaðar í Barðastrandarsýslum á leiðinni Flókalundur – Vatnsfjörður. Þeim framkvæmdum mun þó í fyrsta lagi verða lokið 2009.

Kannað var sérstaklega hvernig ná mætti að brúa bilið sbr. tölul. 1 og 2 þangað til samgönguleiðir eru komnar í eðlilegt horf og ná fram áhrifum vegabóta og styttinga strax og verður hér gerð grein fyrir hugmynd sem hefur það að markmiði.

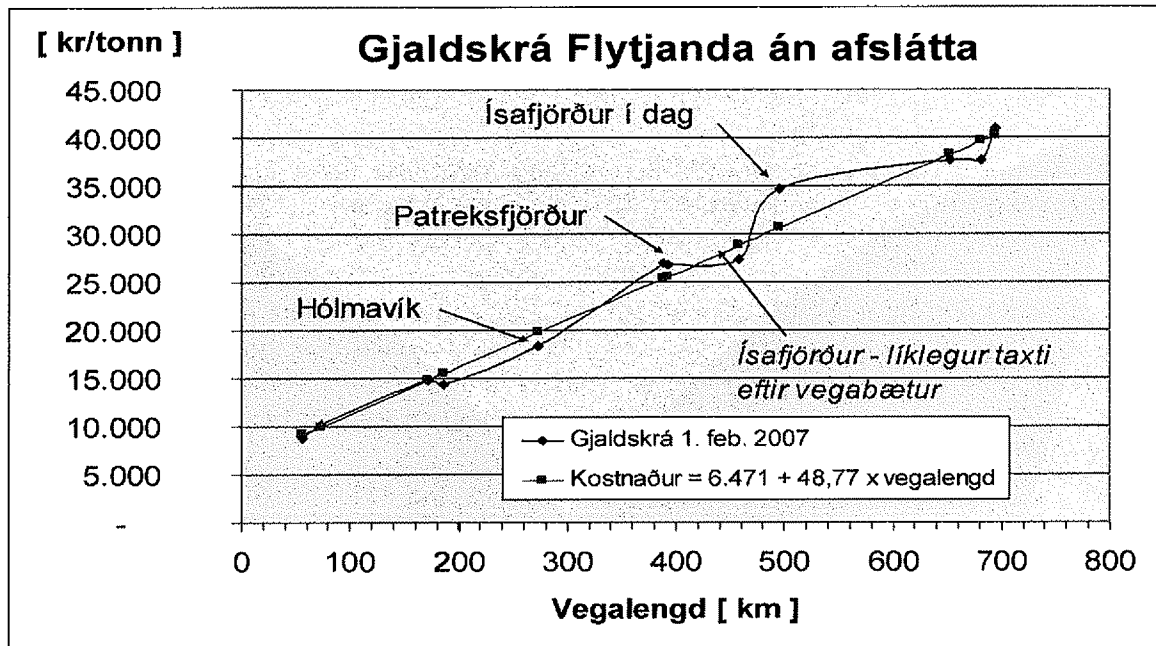
Aðgerðina mætti kalla „Styttingu strax“. Áður en sú hugmynd er sett fram, er þó rétt að skoða hver sé sérstaða Vestfjarða í samanburði við aðra landshluta.

### Sérstaða Vestfjarða

Kannað var sérstaklega hvort það gæti átt við rök að styðjast að Vestfirðingar sætu við annað borð en aðrir á landsbyggðinni hvað varðar flutningskostnað og var því gerður samanburður á töxtum flutningafyrirtækjanna Landflutninga og Flytjanda til nokkurra staða á landinu. Á meðfylgjandi mynd (Mynd 1) má sjá flutningskostnað m.v. taxa Flytjanda, til nokkurra staða teiknaðan sem punkta á línuriti. Sambærileg mynd fyrir taxa Landflutninga er keimlík. Upplýsingar um staðina sem um ræðir er að finna í töflu 1. Hér er m.v. kostnað skv. taxa. Sjá má að flutningskostnaðurinn er tiltölulega línulegur sem fall af vegalengd, en með ákveðinn grunnkostnað sem marka má af skurðpunkti línunnar við Y-ásinn. Það vekur þó strax athygli að kostnaður við flutning til Ísafjarðar skv. taxa er utan og ofan við ímyndaða línu eða um 34 þús. kr/tonn. Ætla má að ef vegirnir væru bættir án styttingar þá ætti kostnaðurinn að vera á línunni beint undir punktinum fyrir Ísafjörð, u.þ.b. 30 þús. kr./tonn. Ef styttingin er svo tekin með til viðbótar, ætti kostnaðurinn að liggja á línunni en beint upp af vegalengdinni 450 km. í stað 495 km. eða u.þ.b. 28 þús. kr./tonn. Ekkert bendir til annars en að þetta verði taxtinn eftir að vegabætur og stytting eru orðin að veruleika þótt engar aðgerðir aðrar kæmu til af hálfu ríkisins. Það er því nokkuð ljóst að taxtalækkun sem nemur u.þ.b. 18% er í farvatninu þegar að vegabótum/styttingum er lokið.

Tafla 1. Vegalengdir frá Reykjavík til ýmissa staða á landinu

Staður	Fjarlægð frá Reykjavík	Flytjandi Verðskrá 1.2.2007	Landflutningar Verðskrá 1.2.2007
Selfoss	57	8.822	8.755
Borgarnes	73	10.250	10.286
Stykkishólmur	172	14.881	14.485
Vík í Mýrdal	186	14.460	14.340
Hólmavík	273	18.468	17.994
Akureyri	388	26.933	26.723
Patreksfjörður	393	26.822	26.544
<b>Ísafj. e. vegab.</b>	<b>451</b>	<b>28.500</b>	<b>28.500</b>
Höfn í Hornaf.	458	27.402	27.353
<b>Ísafjörður</b>	<b>496</b>	<b>34.657</b>	<b>34.144</b>
Egilsstaðir	653	37.643	37.854
Seyðisfjörður	681	37.643	38.814
Þórshöfn	694	41.065	41.314



Mynd 1. Flutningskostnaður pr. tonn skv. taxa Flytjanda.

Rétt er að geta þess að flutningstaxtar til Hólmavíkur gefa ekki sérstakt tilefni til niðurgreiðslu. Ef hins vegar er vilji til að láta Hólmvíkinga og nærsveitir njóta þeirrar styttingar sem verður af vegi um Arnkótludal strax, þá er ástæða til tímabundinar niðurgreiðslu eins og fram kemur í næsta kafla.

### „Stytting strax“

Hugmynd höfunda gengur út á það að Vestfirðingar fái að njóta þeirra vegabóta strax, sem nú hillir undir að verði lokið innan eins til tveggja ára. Rökstuðningurinn er sá að mikill flutningskostnaður er farinn að há þróun atvinnulífs og því mikilvægt að grípa inni með aðgerðum strax. Þessu til stuðnings má m.a. benda á umsögn í skýrslu Vestfjarðanefndar (kafla 1.5, bls. 11) um stöðu atvinnulífs á Vestfjörðum og (kafla 2.1, bls. 14) um bættar samgöngur.

Að mörgu leyti búa staðir á Norð-Austurlandi við sambærilegar aðstæður varðandi samgöngur til Reykjavíkur og Vestfirðir. Þeir hafa það hins vegar fram yfir Vestfirði að þeir hafa útflutningshöfn á Eskifirði eða Reyðarfirði, sem styttr leið þeirra í útflutningshöfn úr rúmlega 600 km í um 250 km, ef tekið er dæmi af Þórshöfn eða 196 km ef farið er um Hellisheiði að sumarlagi. Líklega eiga engir staðir á Íslandi lengri leið að útflutningshöfn en einmitt byggðarlögin á norðanverðum og sunnanverðum Vestfjörðum.

Í skýrslu Vestfjarðanefndar (bls. 19) er reiknað með að heildarvelta í flutningum „niðurgreiðsluhæfra“ sjávarafurða til og frá Vestfjörðum, eins og það er nefnt sé 607 milljónir króna. Er þá um að ræða 55 þús. tonn. Reiknað er með heildarmagni vöru sem nemur 70 þús. tonnum, eins og áður getur. Því er um að ræða 15 þús. tonn af annarri vöru. Ef reiknað er með að þau 15 þús. tonn séu flutt á taxa sem miðast við 300 kg og yfir, með 25% afslætti fæst að verð pr. tonn er u.þ.b. 26 þús. krónur. Heildarveltan í flutningum til og frá Vestfjörðum er þá 997 milljónir króna.

Í töflu 2 hér á eftir er áætluð skipting á magni á milli svæða. Þar sést að 77% fara til og frá norðursvæði, 13% tilheyra Ströndum og 10% suðursvæðinu. Í töflu 3 má síðan lesa áætlað hlutfall verðlækkunnar á hvert svæði, 17,86% á norðursvæði, 4,22% fyrir Strandir og 6,78% fyrir suðursvæðið. Væntanleg heildarniðurgreiðsla fæst þá með eftirfarandi útreikningi:  $997 \text{ millj.} \times (0,77 \times 0,1786 + 0,13 \times 0,0422 + 0,10 \times 0,0678) = 149 \text{ milljónir}$ . Hér er framvegis reiknað með upphæð sem nemur 150 milljónum króna.

Aðgerðirnar yrðu tímabundnar, enda mundu vegabætur koma í þeirra stað og hafa til frambúðar sömu áhrif til lækkunar kostnaðar. Ekki er því um mismunun að ræða gagnvart öðrum landshlutum heldur má fremur segja að verið sé að útrýma þeirri mismunun strax sem nú er við lýði vegna verri samgangna til Vestfjarða en annarra staða á landinu.

Til að gera kerfið sem einfaldast er lagt til að samið verði við flutningafyrirtækin, sem nú sinna reglulegum flutningum um að þau skuldbindi sig til að lækka taxa frá þéttbýlisstöðum á Vestfjörðum um ákveðna upphæð á flutt kíló. Þau flutningafyrirtæki önnur sem hyggðust nýta sér niðurgreiðslur þyrftu þá einnig að uppfylla kröfur um að vera með reglubundnar ferðir til og frá svæðinu. Tryggja þarf að lækkunin taki gildi bæði á gildandi töxtum og í föstum samningum flutningafyrirtækjanna við fyrirtæki á svæðinu. Það verður varla gert nema með skuldbindandi samningum. Flutningafyrirtækin sækja síðan um mótframlag sem miðast við flutt magn í tonnum og upphæðina pr. kg, sem taxti þeirra lækkaði um. Viðkomandi flutningafyrirtæki þarf því eingöngu að fylgjast með fluttu magni inn á og út af hverju svæði til að geta sótt um framlag.

Tafla 2. Áætlað flutt magn til og frá Vestfjörðum árið 2007

### Áætlað flutt magn til og frá Vestfjörðum 2007

	Út af svæði [ tonn ]	[ % ]	Inn á svæði [ tonn ]	[ % ]	Samtals [ tonn ]	[ % ]
Norðursvæði	26.600	80%	21.800	73%	48.400	77%
Strandir	3.700	11%	4.400	15%	8.100	13%
Suðursvæði	2.900	9%	3.500	12%	6.400	10%
Samtals	33.200	100%	29.700	100%	62.900	100%

Heimild : Jón Örn Pálsson, At-Vest

Tillaga um upphæð niðurgreiðslu er byggð á þeim upplýsingum sem fyrir liggja um áætlað magn sbr. töflu 2. Þá er þörfin á niðurgreiðslu fyrir hvert svæði metin út frá mismuninum á flutningstaxta í dag og þeim taxa sem áætlað er að muni gilda eftir að vegabætur hafa verið teknar í notkun. Ef reiknað er með að heildarniðurgreiðslur yrðu 150 mkr. þá myndi niðurstaðan fyrir hvert svæði verða eins og sýnt er í töflu 3.

Tafla 3. Tillaga um tímabundna niðurgreiðslu eftir svæðum

### Tillaga um tímabundna niðurgreiðslu

Svæði	Áætlað hlutfall	Áætlað magn	Margfeldi	Hlutfallsleg	Upphæð	Upphæð
	verðlækkunar eftir vegabætur [ % ]	Inn- og út af inn- og út af [ tonn ]	verðlæ. % og magns [ vægi ]	skipting niðurgreiðslu [ % ]	niðurgreiðslu á svæði [ kr ]	niðurgreiðslu [ kr/kg ]
	a	b	a x b			
Norðursvæði	17,86%	48.400	8.644	91,8%	137.647.426	2,8
Strandir	4,22%	8.100	342	3,6%	5.443.005	0,7
Suðursvæði	6,78%	6.400	434	4,6%	6.909.569	1,1
Samtals		62.900	9.420	100,0%	150.000.000	

Reiknað er með að árlegur kostnaður sé allt að 150 milljónir króna, þar til vegabæturnar eru orðnar að veruleika. Mikilvægt er þó að líta á að stærstur hluti niðurgreiðslanna varir aðeins í stuttan tíma, þ.e.a.s. niðurgreiðslur fyrir norðursvæðið og Strandir. Þar sem upphæðin tekur mið af fluttu magni og upphæð pr. kg, getur heildarupphæðin verið breytileg og rétt að reikna með nokkrum vikiðum. Hér er lagt til að flutningsstyrkur þessi miðist við alla vöru sem flutt er til og frá Vestfjörðum fyrir utan vöru sem nýtur annarrar verðjöfnunar þ.m.t. olía og mjólk. Jafnframt er hér tiltekið að enginn greinarmunur verði gerður með hvað hætti varan verði flutt hvort sem er á landi eða með skipi. Hitt er hins vegar ljóst að niðurgreiðslan er tímabundin þannig að allar ákvarðanir um nýjan rekstur flutningafyrirtækja verða að taka mið af því.

#### Flutningaleiðin frá suðurhluta Vestfjarða

Augljóst er að margt það sama gildir um vöruflutninga frá suðurhluta Vestfjarða og norðurhluta. Vegakerfið er enn ekki það þróað að hægt sé að bera það saman við flesta aðra landshluta. Gallinn hér er hins vegar sá að ekki er með vissu hægt að tiltaka tilteknar dagsetningar um vegabætur. Ber þar margt til m.a. óvissa vegna umhverfismála á þessari leið. Því er hér lagt til að farin verði sú leið að niðurgreiða enn frekar kostnað farmflytjenda við flutninga með ferjunni Baldri. Sú leið hefur ýmsa kosti, hún er einföld ásamt því að lyfta örlítið undir rekstrargrundvöll ferjunnar sem telja verður jákvætt. Miðað við þær hugmyndir sem að settar hafa verið fram um norðurhlutann yrði sú niðurgreiðsla að standa lengur en niðurgreiðslan á norðurleiðinni. Væntanlega verður að miða við þar til vegabætur á sunnanverðum Vestfjörðum og austur úr eru komnar í fullnægjandi horf en nú er rætt um árið 2009 í því sambandi.

Vöruflutningar með Baldri eru frekar smáir í sniðum. Samkvæmt upplýsingum frá útgerðinni eru að meðaltali fluttir tveir bílar í hverri ferð. Meðalfargjald fyrir vöruflutningabifreið án afsláttar er um 39.420 kr. en veittir eru töluverðir afsláttir (höf. hafa undir höndum upplýsingar um þá, en þeir verða skoðast sem trúnaðarmál). Ef farin er landleiðin alla leið milli Reykjavíkur og Patreksfjarðar er vegalengdin u.þ.b. 393 km. Ef hins vegar er farið með Baldri yfir Breiðafjörð er vegalengdin á landi samtals 215 km eða 178 km styttri. Vegna ástands vegarins á suðurfjörðum Vestfjarða er mjög erfitt að halda uppi áreiðanlegum flutningum landleiðina og er farmflytjendum því nauðsynlegt að nýta sér ferðir Baldurs. Það háir flutningunum að kostnaður við ferðir með Baldri er meiri en nemur breytilegum kostnaði við að aka landleiðina, þegar það er mögulegt. Þá er átt við breytilegan kostnað vegna olíu, þungaskatts og slits á hjólbörðum, en án launa bílstjóra, enda er ferðatíminn í Baldri nálægt því að vera

hinn sami og þegar ekið er. Þessi breytilegi kostnaður gæti legið nálægt 120 kr/km, þ.e. án launa. Segja má að fórnarkostnaðurinn sem flutningsaðili væri tilbúinn að greiða fyrir Baldur væri þá 115kr/km x 178 km = 21.360 kr. Þessi tala er lægri en þeir aðilar greiða sem mestra afslátta njóta í dag.

Til þess að koma til móts við farmflytjendur á suðurhluta Vestfjarða er hér lagt til að veittur verði tímabundið sérstakur styrkur til þess að lækka fargjald vöruflutningabifreiða með Baldri. Hér er gerð tillaga um að þessi aukni styrkur þýði lækkun upp á 10.000 kr. í ferð. Styrkurinn yrði bundinn við að tilteknum skilgreindum vegabótum væri lokið (2009?) Liggur þar beinast við að miða við þær endurbætur sem nú eru fyrirhugaðar á leiðinni Svínadalur-Flókalundur. Ákvörðun um þennan styrk verði þó aðeins tekin til árs í senn og endurmetin með hliðsjón af umræddum vegabótum og ferjurekstri í Breiðafirði.

Miðað við þær upplýsingar sem höfundar hafa um áætlaðan fjölda flutningabíla með Baldri og væntanlega viðbót ef verð lækkar, má ætla að þessi aukni styrkur pr. bíl muni mæta þeirri niðurgreiðslu og lækkun taxta, sem reiknað er með í töflu 3. Frekari skoðunar er þörf á því með hvorri aðferðinni sé heppilegast að útfæra niðurgreiðslur til og frá sunnanverðum Vestfjörðum, áður en slíku kerfi er komið á, en höfundar telja þegar að öllu er gætt, að þar geti verðlagning á ferðum flutningabíla með Baldri leikið lykilhlutverk.

### **Styrkir í samræmi við áætlanir Evrópusambandsins**

Höfundar hafa kannað þá möguleika sem Marco Polo áætlanir Evrópusambandsins veita. Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneytinu, lagði fyrst og fremst til upplýsingar um þetta efni. Marco Polo áætlanirnar hafa það að markmiði að færa alþjóðlega vöruflutninga innan sambandsins af vegum yfir á aðra flutningsmáta, þ.m.t sjóflutninga. Þetta á að gera með nokkrum tilgreindum aðferðum svo sem að færa flutninga einfaldlega af vegum á aðra samgöngumáta, auka samvinnu á flutningamarkaði, bæta önnur samgöngumannvirki en vegi, bæta vörustjórnun o.fl. Fyrri áætlunin, Marco Polo I, náði til árána 2003 til 2006. Með þeirri áætlun átti að færa 12 milljarða tonnkilómetra af vöruflutningum af vegum á aðra samgöngumáta og verja til þess 100 milljónum Evra. Nú er ljóst að það markmið náðist og er talið að um 13,6 milljarðar tonnkilómetra hafi verið færðir af vegum með þessum hætti. Marco Polo II nær til árána 2007 til 2013. Á þeim árum á að færa 140 milljarða tonnkilómetra af vegum og verja til þess 450 milljónum evra. Ísland uppfyllir með sérstöku samkomulagi við ESB þau skilyrði sem þarf til að taka þátt í áætluninni. Þá eru til viðbótar nokkur önnur skilyrði fyrir styrkhæfni samkvæmt áætluninum svo sem eins og að styrkir séu veittir til fyrirtækja en ekki yfirvalda. Fyrirtækin þurfa að vera fleiri en eitt og koma frá fleiri en einu þeirra ríkja sem þátt taka í áætluninni. Áhrif styrkja samkvæmt Marco Polo áætluninum á samkeppni eru skoðuð sérstaklega í hverju tilviki. Þau áhrif mega aldrei vera meiri en algera nauðsyn ber til.

Þrátt fyrir að Ísland uppfylli öll formleg skilyrði þess að þiggja styrk samkvæmt Marco Polo áætlunum Evrópusambandsins og vöruflutningar á íslenskum vegum á leið til annarra landa teljist alþjóðlegir vöruflutningar í skilningi áætlunarinnar þarf að huga að fleiri atriðum. Sett eru ákveðin lágmark fyrir styrkjum. Í hverju einstöku tilviki, styrkhæfu verkefni, þar sem um er að ræða beinan flutning af vegum á sjó þarf að færa 250 milljónir tonnkilómetra. Þar sem vegalengdir hér á landi eru stuttar og vörumagn lítið eru ekki miklar líkur til að slíkur styrkur fáiast. Sem dæmi mætti nefna að ef færa ætti vörur sem fluttar eru 500 km vegalengd af vegum á sjó þyrfti magnið að vera 500 þús. tonn. Ólíklegt er að slíkt magn náist og telja höfundar því ekki líklegt til árangurs að leita styrkja samkvæmt þessum áætlunum.

### **Jöfnun flutningskostnaðar á öllu landinu**

Höfundar fengu um það ábendingar að ein leið til flutningajöfnunar almennt, væri að styrkja flutninga með þeim hætti að allir flutningar inná veg nr. 1, „hringveginn“ kostuðu það sama. Höfundar telja það utan síns verksviðs að skoða slíkar hugmyndir, sem eins og áður hefur komið fram, einskorðast við sérstöðu Vestfjarða gagnvart öðrum landshlutum. Þeir telja hins vegar vera rétt að hugmyndinni sé komið á framfæri hér en hún hlýtur fyrst og fremst að vera pólitískt umfjöllunarefni.



### **Að lokum**

Rétt er að áréttu það að tillögur hópsins miða að því að rétta hlut Vestfjarða einna þannig að þeir standi ekki verr en aðrir landshlutar gagnvart flutningskostnaði. Tillögurnar lúta að tímabundinni niðurgreiðslu, því sami árangur í lækkun flutningskostnaðar ætti að nást með bættum vegum innan tíðar. Ekki er reiknað með flóknu eftirlitskerfi með niðurgreiðslunum, heldur er það lagt í hendur viðskiptavina flutningafyrirtækjanna að gæta þess að þeir njóti bættra kjara í samræmi við niðurgreiðslur. Varðandi útborgun til flutningafyrirtækjanna þá ætti að vera tiltölulega einfalt að fara yfir flutt magn til og frá Vestfjörðum. Kerfið ætti því að geta orðið skilvirkt m.a. vegna þess hversu tímabundið það er.

Maí 2007

Eliás Jónatansson, iðnaðarverkfræðingur  
Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu



# Áhrif flutningskostnaðar

Mat á umfangi atvinnugreina sem talið er að eigi undir högg að  
sækja staðsetningar sinnar vegna



**Byggðastofnun**

2004

## Inngangur

Á undanförunum árum hefur oft verið fjallað í ræðu og riti um jöfnunaraðgerðir til að styrkja rekstrarskilyrði atvinnurekstrar á landsbyggðinni svo og jöfnun búsetuskilyrða almennt. Eitt af því sem horft hefur verið til er mikill flutningskostnaður atvinnurekstrar á landsbyggðinni.

Í janúar 2003 var gefin út skýrsla nefndar um flutningskostnað. Skýrslan var kynnt í ríkisstjórn þann 4. febrúar. Á þeim fundi var Bygðastofnun falið að:

1. Fara yfir skýrsluna og þær tillögur sem þar eru kynntar í tengslum við aðrar byggðaaðgerðir.
2. Meta umfang flutninga atvinnugreina sem talið er að eigi undir högg að sækja staðsetningar sinnar vegna. sbr niðurstöður nefndarinnar.
3. Meta hver styrkpörfin gæti verið.

## Innihald „Skýrslu nefndar um flutningskostnað”

Í skýrslunni er lýst þróun flutninga á Íslandi undanfarin ár. Gerð er grein fyrir upplýsingum sem vinnuhópurinn aflaði. Þá er stutt fræðileg umfjöllun um efnið og gefið yfirlit um þær aðgerðir sem Norðmenn en þó einkum Svíar hafa beitt til að jafna flutningskostnað. Þá eru þær upplýsingar dregnar saman og þeir áhrifavaldar metnir sem taldir eru skipta mestu máli. Í lokaorðum skýrslunnar kemur fram að sé til staðar vilji til að styrkja flutninga sé að öllum líkindum ráðlegast ***að taka upp einhverskonar beina flutningastyrki til atvinnugreina sem talið er að eigi undir högg að sækja staðsetningar sinnar vegna. Styrkurinn verði ákveðið hlutfall af flutningskostnaði og ákveðin mörk sett á skilgreiningu á flutningskostnaði.*** Í lokin segir svo nefndin að ef til þess komi að slíkt kerfi verði tekið upp sé nauðsynlegt að ***skilgreina þau markmið sem slíkum flutningsstyrk er ætlað að ná fram og ákveða hversu mikilla útgjalda stjórnvöld vilja stofna til í þessu skyni.*** Jafnframt verði að skoða hagkvæmni slíks kerfis í samhengi við aðrar aðgerðir sem líklegar eru til að ná fram svipuðum byggðamarkmiðum.

## Yfirferð á skýrslunni

Í Bygðaaætlun fyrir árin 2002 til 2005, e- lið, segir að stuðla skuli að fjölbreyttu atvinnulífi, jöfnun starfsskilyrða og að fyrirtæki á landsbyggðinni geti nýtt atvinnukosti sína sem best. Í athugasemdum með bygðaaætluninni segir svo í kafla II, tölulið 7. Starfsskilyrði atvinnuveganna.

„Almennt eru starfsskilyrði atvinnuvega, annarra en landbúnaðar og sjávarútvegs, nokkru lakari á landsbyggðinni en höfuðborgarsvæðinu. Má þar nefna að rekstrareiningar eru yfirleitt minni, svo og hagnaður fyrirtækja, framboð á sérhæfðu og menntuðu starfsfólki minna og markaður í heimabyggð oft mjög smár. Fyrirtæki á landsbyggðinni þurfa að greiða hærri flutningskostnað, mismunandi eftir því hvar á landinu þau eru staðsett, bæði á aðföngum og afurðum. Í því sambandi hefur álagning þungaskatts nokkur áhrif. Í mörgum tilvikum þurfa fyrirtæki á landsbyggðinni að greiða hærri orkuverð en á höfuðborgarsvæðinu. Þá er veðhæfni atvinnuhúsnaðis almennt minni á landsbyggðinni og þar af leiðandi verður fjármagnskostnaður fyrirtækja hærri þar. Kanna verður áhrif þungaskatts, tryggingagjalds og virðisaukaskatts á starfsskilyrði fyrirtækja á landsbyggðinni og hvaða leiðir eru færar til að draga úr þeim mun sem virðist vera á stöðu fyrirtækja á landsbyggðinni og höfuðborgarsvæðinu hvað þetta varðar. Athugað verði sérstaklega hvaða takmarkanir á hugsanlegum aðgerðum felast í EES-samningnum.”

Það er í sjálfu sér óumdeilt að þungaskattur og virðisaukaskattur leggjast þyngra á fyrirtæki sem starfa á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu. Það hvernig hægt er að jafna þennan mun er hins vegar ekki einfalt mál hvorki tæknilega né er líklegt að reglur EES heimili mismunandi

skattþrep eftir landfræðilegri staðsetningu. Þá er og vert að benda á að lækkun eða niðurgreiðsla á þungaskatti skeykir samkeppnisstöðu landflutninga gagnvart sjóflutningum (og raunar loftflutningum líka).

Sú hugmynd sem fram er sett í skýrslu flutningskostnaðarnefndarinnar ***að endurgreiða hluta flutningskostnaðar til framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni er án efa sú leið sem auðveldast er að fara sé vilji til að jafna samkeppnisstöðu framleiðslufyrirtækja á landinu.*** Að vísu er það svo að heimildir sem Svíar styðjast við hvað endurgreiðslu flutningskostnaðar varðar byggjast á undanþáguákvæði sem rennur út 31. desember 2006. Það virðist þó vera nokkuð almenn skoðun að heimild fái til að halda þessum stuðningi áfram í svipuðu formi og hingað til.

***Þá verður að telja að eðlilegt sé undanskilja landbúnað og sjávarútveg í þessu sambandi en eðli þeirra atvinnugreina gerir staðsetningu á landsbyggðinni hagkvæma. Sömuleiðis er eðlilegt að undanskilja þær atvinnugreinar sem nú þegar búa við flutningsjöfnun svo sem sementsframleiðslu og olíudreifingu.***

***Með því að taka upp endurgreiðslukerfi á flutningskostnaði til framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni er stigið ákveðið skref í þá átt að koma í veg fyrir að fyrirtæki á landsbyggðinni neyðist til að flytja starfsemi sína á brott af landssvæðum þar sem rekstrarskilyrði eru erfið vegna fjarlægðar frá stærsta markaðssvæði landsins og aðalútflutningshöfn. Líkleg langtímaáhrif svona endurgreiðslukerfis eru miklu fremur að fyrirtæki flytji ekki á brott en að fyrirtæki kjósi að flytji starfsemi sína inn á það svæði sem endurgreiðslu nýtur. Það helgast að sjálfsögðu af því að aðeins er gert ráð fyrir að hluti af flutningskostnaðinum sé endurgreiddur.***

Endurgreiðslur á hluta flutningskostnaðar hljóta að falla mjög vel að markmiðum Byggðaáætlunar 2002 – 2005. Hér er rétt að benda á að samgöngubætur hljóta þó að vera langáhrifaríkasta tæki til að bæta samkeppnisstöðu framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni. Það segir sig líka sjálf að nýir vegir sem stytta akstursvegalengdir á milli staða minnka endurgreiðsluþörfina.

Þá er og rétt að hafa það í huga sem fram kom hjá viðmælendum í Svíþjóð og raunar flestum þeim sem um byggðastyrki þar í landi fjalla að flutningsstyrkir eru taldir „réttlátasti“ byggðastyrkurinn. Stafar það vafalaust af því hversu gagnsætt kerfið í kringum styrkinn er. Í raun og veru getur hver og einn gengið úr skugga um hvort hann á rétt á styrk og hversu hárrí upphæð en það sama verður ekki sagt um aðra byggðastyrki þar sem í flestum tilvikum kemur til huglægt mat við afgreiðslu á viðkomandi styrkumsókn.

## **Mat á umfangi (framleiðslu)atvinnugreina sem talið er að eigi undir högg að sækja staðsetningar sinnar vegna**

Til að reyna að leggja mat á umfang flutninga atvinnugreina var ákveðið að senda bréf til þeirra fyrirtækja sem talið var að gætu fallið undir þá skilgreiningu sem unnin var. Leitað var til atvinnuþróunarfélaganna um að þau gerðu lista yfir fyrirtæki hvert á sínu starfssvæði. Var það gert með bréfi dags 24. febrúar síðastliðinn.

Úr þeim listum sem bárust var síðan unninn listi yfir fyrirtæki sem sent var bréf ásamt eyðublaði sem óskað var eftir að fyllt yrði út með umbeðnum upplýsingum. Bréfið var sent út seint í mars. Óskað var eftir að umbeðnum upplýsingum yrði skilað til Byggðastofnunar fyrir 11. apríl annað hvort með rafrænum hætti eða á hefðbundinn hátt í pósti. Var hægt að nálgast eyðublaðið á heimasíðu Byggðastofnunar. Alls var 211 aðilum sent bréf.

Skemmst er frá því að segja að skil á upplýsingum voru afar treg. Þann 11. apríl höfðu þannig aðeins 22 svör borist. Þann 16. apríl var birt áskorun til fyrirtækja um að skila umbeðnum upplýsingum og var sú áskorun svo ítrekuð þann 7. maí. Jafnframt var hringt í þau fyrirtæki sem talið var að skipti mestu máli að upplýsingar bærust frá. Þetta bar þann árangur að samtals bárust

svör frá 70 fyrirtækjum. Rétt er að hafa í huga að nokkur svör bárust frá fyrirtækjum sem ekki falla undir skilgreiningu. Þó aðeins rétt rúmlega þriðjungur fyrirtækja hafi svarað er það álit Bygðastofnunar að þau fyrirtæki beri meginhluta þess flutningskostnaðar sem tillaga er gerð um að endurgreiða að hluta.

Áður en lengra er haldið er rétt að útskýra nánar hvaða atvinnugreinar falla utan þess ramma sem hér er lagt til að verði smíðaður.

*Oliuvörur og sement.* Ekki er gert ráð fyrir endurgreiðslu flutningskostnaðar þar eð þessar vörur búa við flutningsjöfnun í dag.

*Fiskiðnaður.* Ekki er gert ráð fyrir að endurgreiðslu flutningskostnaðar vegna hráefna eða afurða fiskvinnslunnar og rækjuíðnaðarins.

*Mjólkuriðnaður.* Ekki er gert ráð fyrir endurgreiðslu flutningskostnaðar vegna hráefna eða afurða mjólkuriðnaðarins.

*Landbúnaður.* Ekki er gert ráð fyrir endurgreiðslu flutningskostnaðar vegna hráefna eða afurða til hefðbundins landbúnaðar.

*Sláturhús.* Ekki er gert ráð fyrir endurgreiðslu flutningskostnaðar vegna hráefna ( sláturfjár ofl) en hinsvegar að flutningskostnaður unninna afurða verði endurgreiddur að hluta.

Þá er og rétt að taka fram að fyrirtæki sem eru með starfsemi í eftirtöldum sveitarfélögum; Reykjavík, Seltjarnarnes, Vatnsleysustrandarhreppur, Kópavogur, Garðabær, Hafnarfjörður, Bessastaðahreppur, Reykjanesbær, Gerðahreppur, Sandgerði og Mosfellsbær falla utan rammans, en þessi sveitarfélög eru öll utan svæðis sem reglur ESA heimila að byggðastyrkir séu veittir á.

Þau fyrirtæki sem svöruðu í könnuninni voru með veltu á árinu 2002 uppá rúma 23 milljarða. Flutningskostnaður þessara sömu fyrirtækja innanlands árið 2002 var ríflega 950 milljónir eða rúm 4%. Það segir þó alls ekki alla söguna. Ljóst er að nokkur fyrirtæki á landsbyggðinni eru að greiða á milli 10 og 20% af veltu í flutningskostnað. Þegar haft er í huga að sum þessara fyrirtækja eru svo í viðbót að greiða flutningskostnað vegna aðfanga til landsins og afurða til útlanda þá má ljóst vera að flutningskostnaðurinn innanlands skiptir verulegu máli varðandi það hvort reksturinn er ofan eða neðan við strikið. ( Flutningskostnaður hráefna innanlands var rúmlega 340 milljónir og flutningskostnaður afurða innanlands var 614 milljónir).

## **Tillaga um fyrirkomulag á endurgreiðslu hluta af flutningskostnaði**

Gerð er tillaga um að skipta landinu upp í svæði eftir fjarlægð frá Reykjavík og að á hverju svæði verði tiltekin prósentu flutningskostnaðar innanlands endurgreidd. Endurgreiðsluprósentan fari hækkandi með aukinni fjarlægð frá Reykjavík. Með flutningskostnaði er hér átt við flutningskostnað með bílum, skipum eða flugvélum en ekki hleðslu- eða geymslukostnað.

Svæðaskiptingin verði þessi:

*Svæði 1.* Engin endurgreiðsla

Fyrirtæki í sveitarfélögum þar sem ekki er heimilt að veita byggðastyrki.

*Svæði 2.* Endurgreiðsla 20% af flutningskostnaði.

Fyrirtæki sem eru í innan við 100 km fjarlægð frá Reykjavík að undanskildum sveitarfélögum á svæði 1.

*Svæði 3.* Endurgreiðsla 25% af flutningskostnaði.

Fyrirtæki sem eru í 100 til 400 km fjarlægð frá Reykjavík.

*Svæði 4.* Endurgreiðsla 30% af flutningskostnaði.

Fyrirtæki sem eru í yfir 400 km fjarlægð frá Reykjavík. Fyrirtæki á eyjum við landið.

Hér er út frá því gengið að fyrirtækin fái endurgreiðslu á flutningskostnaði sem sé ákveðin hlutfallstala af flutningskostnaði. Verði farið að vinna frekar í útfærslu endurgreiðslukerfis er líklegt að taka þurfi tillit til raunverulegrar vegalengdar sem varan er flutt. Það er að segja að fyrirtæki á Selfossi sem flytur vöru frá Selfossi til Akureyrar fái endurgreidd 30% flutningskostnaðar af þeirri vörusendingu en ekki 20% eins og þegar það flytur vörur til Reykjavíkur. Þannig er það raunveruleg fjarlægð á milli brottfararstaðar og áfangastaðar sem ræður endurgreiðsluhlutfallinu.

Ekki er gert ráð fyrir að neitt lágmark verði á endurgreiðsluupphæð. Þetta er vegna þess að líklegt er að með því að setja lágmark sé verið að útiloki einyrkja, t.d. konur sem eru í smáatvinnurekstri og þurfa ekki síður en aðrir á stuðningi að halda. Eingöngu flutningskostnaður innanlands skapar rétt til endurgreiðslu.

Samkvæmt þessari tillögu verður kostnaður við endurgreiðslu flutningskostnaðar sem hér segir eftir svæðum:

Svæði 1	Kr. 0,00,-
Svæði 2	Kr. 49.000.000,-
Svæði 3	Kr. 122.800.000,-
Svæði 4	Kr. 47.300.000,-

Samtals verður kostnaður, sé þessi leið valin Kr 219.000.000,-. + 20% vegna þeirra fyrirtækja sem ekki svöruðu eða alls Kr. 263.000.000,-.

Hækkun eða lækkun um 10% hefur í för með sér kostnaðarauka eða kostnaðarlækkun um Kr. 110.000.000,-. Verði endurgreiðslur á Svæði 2; 30%, Svæði 3; 35% og á Svæði 4; 40% verður kostnaður Kr. 373.000.000,-.

Það verður að leggja þunga áherslu á að hér er um mjög grófa nálgun að ræða. Fyrir utan það sem áður var nefnt varðandi lélega svörun ber að hafa í huga að í svörum sem bárust getur verið að gæti ónákvæmni. Þá er rétt að hafa í huga að í þeirri nálgun sem hér er sett fram er gert ráð fyrir að allir flutningar allra fyrirtækja á viðkomandi svæði fari til Reykjavíkur. Svo er þó að sjálfsgöðu ekki. Bæði getur verið um að ræða flutninga styttri eða lengri vegalengdir. Hér er reiknað með að það vegist á.

## Vinnulag

Í vinnu við að skoða „Skýrslu nefndar um flutningskostnað“ var rætt við nefndarmenn í flutningskostnaðarnefndinni. Þá hefur verið rætt við allmarga aðila úr ýmsum greinum atvinnulífsins. Farið var í heimsókn til Arjeplog í Svíþjóð en þar hefur NUTEK (sænska Byggðastofnunin), sem sér um endurgreiðslur flutningskostnaðar í Svíþjóð útibú, sem annast endurgreiðslurnar að öllu leyti. Þá var og rætt við forsvarsmenn fyrirtækja í Svíþjóð sem njóta endurgreiðslna. Einnig var rætt við fulltrúa Atvinnuráðuneytisins í Stokkhólmi. Farið var yfir skýrslu sem gefin var út í Umeå í Svíþjóð þann 13. maí 1997 og ber heitið „Konkurrensneutralt transportbidrag“ og fjallar um flutningsstyrki í Svíþjóð. Ýmsar upplýsingar hafa fengist á Internetinu.

## Að lokum

Það er einróma álit allra viðmælanda og í öllum þeim skýrslum og greinum sem lesnar hafa verið að endurgreiðsla flutningakostnaðar sé sanngjarnasti byggðastyrkurinn sem Svíar veita.

Verði það niðurstaðan að ákveðið verði að niðurgreiða flutningskostnað framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni þá verður að telja varlegt að leggja heldur upp með að byrja freka þröngt og víkka svo kerfið út síðar ef ástæða verður talin til.

Fram hafa komið mjög ákveðnar óskir frá hagsmunasamtökum loðdýrabænda um að endurgreiðslur á flutningskostnaði hráefna til fódurstöðva og flutningur loðdýrafóðurs til bænda verði inni í tillögum um endurgreiðslu hluta flutningskostnaðar. Í framangreindum útreikningum er ekki gert ráð fyrir því. Hagþjónusta landbúnaðarins áætlar að flutningskostnaður hráefna til fódurstöðvanna nemi um 15 milljónum króna. Endurgreiðsla gæti numið 3 til 4 milljónum króna.

Þó þess eigi ekki að vera þörf skal tekið fram að ekki er gert ráð fyrir endurgreiðslu flutningskostnaðar til verslana á landsbyggðinni. Full ástæða er þó til að skoða hvernig auðvelda má verslunarrekstur á þeim stöðum á landinu sem ekki eiga greiðan aðgang að lágvöruverslunum.



	Vík í Mýrdal	Selfoss	Reykjavík	Borgarnes	Stykkis- hólmur
Akranes	219	90	49	38	136
Akureyri	558	429	388	314	354
Arnarstapi	363	234	193	119	87
Ásbyrgi	701	585	544	470	510
Bakkafjörð	679	699	658	584	624
Bakkageri	581	710	723	649	689
Bildudalur	554	425	384	310	317
Bjarkalunc	385	256	215	141	148
Blönduós	414	285	244	170	210
Bolungarv	638	509	468	394	401
Borgarnes	244	115	74		98
Breiðdalsv	429	558	614	660	700
Búðardalu	323	194	153	80	86
Daivík	582	453	412	338	378
Djúpivogu	367	496	553	611	709
Egilsstaðir	510	639	652	578	618
Eiðar	524	653	666	592	632
Eskifjörðu	507	636	692	627	667
Eyrarbakki	142	13	59	117	215
Fagurhóls	161	290	347	405	504
Fáskrúðsf	475	604	660	628	668
Flateyri	617	488	447	374	380
Flókalundi	509	380	339	265	272
Grenivík	597	468	426	353	392
Grindavík	228	99	50	119	217
Grundarfj	347	218	177	103	39
Gullfoss	176	71	124	182	280
Hallormss	514	643	678	604	644
Hella	93	36	93	151	249
Hellissand	374	245	204	130	74

Ísafjörður	Akureyri	Egils- staðir	Seyðis- fjörður	Höfn í Hornafirði
419	352	616	643	491
558		264	291	510
444	410	674	701	635
714	155	191	219	438
828	270	169	196	415
893	335	71	93	317
145	503	767	794	826
240	334	598	626	657
414	144	408	436	654
13	571	835	863	910
381	314	578	606	516
905	346	82	110	165
302	272	536	564	595
582	44	307	335	554
968	410	146	173	104
822	264		28	246
836	278	14	36	260
871	313	49	74	243
498	431	652	679	414
787	612	349	376	111
872	314	50	75	211
22	566	830	858	889
116	458	722	749	781
597	38	262	290	509
500	433	697	724	500
408	374	637	665	619
563	496	681	709	443
848	290	26	54	250
532	465	603	630	365
443	409	672	700	646

Herðubreið	701	620	579	505	545	749
Hofsós	497	368	327	253	293	497
Hólmavík	403	274	233	159	166	225
Húsafell	302	173	132	62	157	404
Húsavík	649	520	479	405	445	650
Hvammstaða	367	238	197	123	163	367
Hveravelli	266	161	215	272	318	522
Hvolsvöllu	80	49	106	164	262	545
Höfn í Horni	272	401	458	516	614	897
Ísafjörður	625	496	455	381	388	
Keflavík	224	95	46	115	213	496
Kirkjubæjarnes	73	202	258	316	415	698
Kópasker	728	617	576	502	542	746
Króksfjarð	369	240	199	125	132	258
Landmannalaugar	122	138	195	253	351	634
Laugarvatn	167	39	92	150	249	532
Mýri í Bárðdal	645	516	475	401	441	645
Neskaupsdal	530	659	715	650	690	894
Norðurfjörður	506	377	336	263	269	307
Nýidalur	251	207	264	322	421	603
Ólafsfjörður	573	444	403	329	369	573
Ólafsvík	365	236	194	121	64	434
Patreksfjörður	570	441	400	326	333	173
Raufarhöf	762	651	610	536	576	780
Reyðarfjörður	491	620	677	611	651	856
Reykholt í Reykjadal	278	149	108	39	137	385
Reykjahlíð	657	528	487	413	453	657
Reykjavík	186	57		74	172	455
Sandgerði	232	103	54	123	221	504
Sauðárkrúkur	461	332	291	217	257	461
Selfoss	129		57	115	213	496
Seyðisfjörður	537	666	679	606	645	850
Siglufjörður	556	427	386	312	352	556

191	191	219	438
132	396	424	642
336	600	627	675
337	601	628	574
91	219	247	465
203	466	494	639
204	468	495	534
478	590	618	352
510	246	274	
558	822	850	897
429	693	720	496
631	439	467	201
188	218	246	464
318	582	610	641
567	537	565	300
465	675	702	437
87	252	280	499
336	72	97	266
439	703	731	778
132	349	376	429
61	325	352	571
399	663	691	637
519	783	811	842
222	252	279	498
297	33	59	228
318	581	609	550
99	165	192	411
388	652	679	458
437	701	729	504
120	384	411	630
429	639	666	401
291	28		274
77	341	369	587

Sigöldusté	145	111	167	225	324	607
Skaftafell	140	269	326	384	483	766
Skagaströ	437	308	266	193	232	437
Skógar un	33	98	154	212	311	594
Staðarská	333	204	163	89	130	334
Stykkishól	342	213	172	98		388
Stöðvarfjö	447	576	633	651	691	895
Suðureyri	632	503	462	388	395	23
Tálknafjör	571	442	401	327	334	162
Unaðsdal	490	361	320	246	253	217
Varmahlíð	464	335	294	220	260	464
Vegamót í	309	180	139	65	33	390
Vík í Mýrdal		129	186	244	342	625
Vopnafjör	644	665	623	550	589	794
Þingeyri	578	449	408	334	341	49
Þingvellir,	174	45	50	91	189	472
Þorlákshö	157	28	51	110	208	491
Þórshöfn	714	679	638	564	604	808
Þórsmörk,	91	101	158	216	314	597

#### SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,986996
R Square	0,974162
Adjusted R	0,968994
Standard E	1483,148
Observatio	7

#### ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>
Regression	1	4,15E+08	4,15E+08

239	455	482	322
637	373	401	136
163	427	455	673
527	543	571	305
225	489	517	605
354	618	645	614
337	73	99	183
575	839	866	904
520	784	811	843
423	687	714	762
94	358	385	604
356	620	647	581
558	510	537	272
235	134	162	380
527	791	819	850
405	669	696	446
424	667	694	429
250	204	231	450
530	601	628	363

15046,95

---

*F*      *ignificance F*

188,5097    3,68E-05

Residual	5	10998646	2199729
Total	6	4,26E+08	

	Coefficients	standard Error	t Stat	P-value	Lower 95%	Upper 95%	ower 95,0%	pper 95,0%
Intercept	8391,075	849,8891	9,87314	0,000182	6206,365	10575,78	6206,365	10575,78
X Variable :	76,45639	5,568611	13,72988	3,68E-05	62,14182	90,77096	62,14182	90,77096

Upper 95,0%

14121,31

80,09289

Kostnaðarfall sem notað er til útreiknings

Grunnve 8.391 Kr

hallatala 76,46 Kr/km

Reyðarfj	Útreiknaður			
	Vegalengd Km	Rauntaxi Kr. pr. tonn	taxti skv. kostn.falli	auntaxti m.v. reiknaðann
Eskifjörð	15	7.510	9.538	79%
Egilsstað	33	#####	#####	107%
Stöðvarf	44	#####	#####	109%
Seyðisfj	59	#####	#####	99%
Djúpivog	127	#####	#####	100%
Höfn	228	#####	#####	107%
Akureyri	297	#####	#####	95%

SUMMARY OUTPUT

Regression Statistics

Multiple R 0,986

R Square 0,9722  
 Adjusted R 0,9695  
 Standard E 2901,6  
 Observatio 12

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>ignificance F</i>
Regression	1	2,95E+09	2,95E+09	350,2282	4,1E-09
Residual	10	84190176	8419018		
Total	11	3,03E+09			

	<i>Coefficient</i>	<i>andard Err</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>ower 95,0%</i>	<i>pper 95,0%</i>
Intercept	10456	1645,178	6,355317	8,29E-05	6789,943	14121,31	6789,943	14121,31
X Variable :	71,572	3,824414	18,71439	4,1E-09	63,05024	80,09289	63,05024	80,09289







Alþingi, nefndasvið  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Alþingi**  
**Erindi nr. P 140/791**  
**komudagur 13.12.2011**

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um svæðisbundna flutningsjöfnun.**  
**Löggjafarþing 140, bingskjal 447. 371. mál.**

Fjórðungssamband Vestfirðinga (FV) lýsir ánægju með að frumvarp þessa efnis er nú kominn fram. Mál þetta hefur um árabíl verið eitt af forgangsmálum FV og annarra landshlutasamtaka, sem þáttur í jöfnun búsetuskilyrða og samkeppnisstöðu atvinnulífs á þeirra starfssvæðum. Það hefur áður verið á dagskrá Alþingis og stjórnvalda en ekki náð fram að ganga. FV væntir þess að málið nái nú fram, ekki síst í ljósi þess hér er um að ræða eitt af verkefnum sem ríkisstjórn samþykkti á fundi sínum á Ísafirði þann 5. apríl 2011 til eflingu byggðar og atvinnulífs á Vestfirðum. Í framhaldinu var stofnað til samráðsvettvangs sveitarstjórna á Vestfirðum og ráðuneyta sem vann úr tillögum ríkisstjórnar. Frumvarpið er því ákveðin afrakstur þeirrar vinnu og vinnu stjórnvalda um flutningsmál almennt. Frumvarpið er einnig ákveðin viðurkenning á að á landsbyggðinni hefur ekki átt sér stað einsleit þróun og sértækar aðgerðir geta verið nauðsynlegar.

FV vill með þessari umsögn áréttta ákveðin grundvallar atriði og leggja til ákveðnar breytingar á lagagreinum frumvarpsins. Grundvallarþáttur þessa máls er að almenn hagræðing í flutningskerfi landsins og breytingar á flutningsþörf í stórflutningum skerti verulega samkeppnisskilyrði Vestfjarða og annarra svæða sem liggja fjarri útflutningshöfn og þjóðvegi 1. FV í samstarfi sveitarfélög á Vestfirðum og Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða (Atvest) hafa því lagt áherslu á að jafna samkeppnisskilyrði svæðisins í kjölfar þessara breytinga á flutningakerfinu á landinu.

Útflutningsþjónustan sem vestfirskir framleiðendur nota er í Reykjavík og skiptir því miklu máli fyrir framleiðendurna hvernig verðmyndun er háttað í innanlandsflutningi að útflutningshöfninni. Það sama á við þá framleiðslu sem fer til neyslu á meginmörkuðum innanlands, en þeir markaðir eru fyrst og fremst á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni. Fákeppni á flutningamörkuðum og verðhækkningar á flutningum er ógnun við viðkvæmt atvinnulíf svæðisins og á því þarf að taka. Málið varðar þó sérstaklega þau svæði þar sem fjarlægð er hvað mest frá útflutningshöfn og frá þjóðvegi 1 (hringvegi). Þetta er vandamál sem ekki bara vestfirsk fyrirtæki standa frammi fyrir heldur flest öll framleiðslufyrirtæki sem staðsett eru fjarri meginmarkaði og eða útflutningshöfnum. Vestfirðir er svæði þar sem viðvarandi fólksflótti hefur verið á undanförunum áratugum auk þess sem samdráttur hefur verið í atvinnulífi svæðisins. Til þess að bregðast við þessari stöðu Vestfjarða er brýnt að aðgerðir eins og svæðisbundin flutningsjöfnun verði að veruleika til þess að jafna samkeppnishæfni svæðisins.



Það kerfi sem verið er að leggja til með frumvarpinu yrði mikilvægt skref í að jafna samkeppnisskilyrði fyrirtækja á landsbyggðinni og má ekki vera afmarkað átak, né tilraun sem endar eftir tvö ár, heldur að vera hluti af varanlegri stefnu um að styrkja atvinnulíf og byggð á landsbyggðinni og sérstaklega á viðkvæmum jaðarbyggðum. Hrun slíkra byggða getur haft meiri þjóðhagslegan kostnað í för með sér en fjármögnun sértækra aðgerða til þess að viðhalda og efla þær með að markmiði að gera þau samkeppnishæf.

Þær lagagreinar í frumvarpinu sem FV telur að þurfi að taka til skoðunar eru sem hér segir;

## 2. grein. Gildissvið

Á svæðum eins og Vestfjörðum hefur viðvarandi fólksfækkun haft áhrif á verslun og þjónustu og þar af leiðandi þjónustustig svæðisins. Minnkandi þjónustustig hefur neikvæð áhrif á val á búsetu og magnar því vanda svæðisins. Það er því mikilvægt að frumvarpið nái einnig yfir flutninga fyrir verslun og þjónustu.

## 3. grein. Skilgreiningar

Í þessari grein og skilgreiningum innan hennar er fjallað um flutningsjöfnunarstyrk og þar mætti bæta við orðalagið að styrkurinn sé vegna hærri flutningsgjalda á innlendum flutningi og þarf þá ekki að tilgreina sérstaklega að styrkurinn sé ekki veittur til útflutnings. Einnig má ekki útiloka að það eigi sér stað flutningur innan skilgreindra styrksvæða t.d. Akureyri – Reyðarfjörður (útflutningshöfn). Það mætti bæta við í skilgreininguna til að taka af allan vafa (tillaga að viðbót er skáletruð):

Flutningsjöfnunarstyrkur: Styrkur sem veittur er framleiðendum sem greiða hærri kostnað við flutning *innanlands* á vöru til *sín* eða frá *sér* en aðrir og staðsettir eru fjarri innanlandsmarkaði eða útflutningshöfn.

## 4. grein styrksvæði og 6. grein, útreikningur flutningsjöfnunarstyrkja

Í þessum greinum er fjallað um styrksvæðin og útreikninga flutningsjöfnunarstyrkja. Í 4. grein eru sveitarfélögin á Vestfjörðum skilgreind sérstaklega sem svæði tvö og þar af leiðandi geta sum þeirra átt möguleika á 20% endurgreiðslu á flutningskostnaði. En í 6. grein er fjallað frekar um útreikningana á bak við flutningsjöfnunina, þar er tekið fram að til þess að fá 20% endurgreiðslu verði vegalengd flutnings að vera lengri en 390 km. Í tilfellum Reykhólahrepps og Strandabyggðar eru vegalengdirnar styttri en 390 km og í rauninni styttra en 245 km og þarf leiðandi eiga þessi sveitarfélög ekki rétt á endurgreiðslu samkvæmt frumvarpinu. Þetta er óásættanlegt ef tekið er mið af fólksflóttu og atvinnulífsþróun á Vestfjörðum, þá er ekki síður mikilvægt að sveitarfélögin Strandabyggð og Reykhólar fái hámarksjöfnun enda hafa þau svæði verið í lengri tíma í samdrætti hvað atvinnulíf og mannfjölda varðar. Til að jafna stöðu allra sveitarfélaga á Vestfjörðum mætti bæta við í 4. grein (tillaga að viðbót er skáletruð):

# Fjórðungssamband Vestfirðinga



Styrksvæðin skiptast í tvö svæði: Sveitarfélögin Árneshreppur, Bolungarvíkurkaupstaður, Bæjarhreppur<sup>1</sup>, Ísafjarðarbær, Kaldrananeshreppur, Reykhólahreppur, Strandabyggð, Súðavíkurhreppur, Tálknafjarðarhreppur og Vesturbyggð, eins og þau eru skilgreind 1. janúar 2012, tilheyra svæði 2, og fá hámarksendurgreiðslu án tillits til vegalengda frá útflutningshöfn.

FV og Atvest hefur gert úttekt á raunflutningskostnaði nokkurra sambærilegra framleiðslufyrirtækja á svæðinu. Kemur þar í ljós að innan svæðisins er verulegur hlutfallslegur munur á raunkostnaði á flutningi á hvert kg afurða, þannig getur raunkostnaðurinn verið frá um 6 kr/kg upp í 22 kr/kg. Ljóst er að þau endurgreiðsluhlutföll sem tilgreind eru í frumvarpinu ná ekki að jafna samkeppnisskilyrðin innan svæðisins, sem telja verður æskilegt markmið fyrir svæðið. Endurgreiðsluhlutföll ganga heldur ekki nægilega langt í að jafna skilyrðin við önnur svæði sem keppa við framleiðslugreinar svæðisins. Endurgreiðsluhlutfallið er því að mati FV og Atvest of lágt og þyrfti að endurskoðast til þess að ná betri árangri í að jafna samkeppnisskilyrðin fyrir atvinnulíf svæðisins.

Ofangreindar athugasemdir við 4. og 6. grein frumvarpsins eru þær sem brýnast er að verði brugðist við og sérstaklega það sem snýr að því að skilgreina öll sveitarfélög á Vestfirðum með þeim hætti að þau geti fengið öll að njóta hámarksendurgreiðslu, enda var það markmið ríkisstjórnarfundarins þann 5. Apríl 2011 að efla byggð- og atvinnulíf á öllum Vestfirðum.

f.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson, framkvæmdastjóri

<sup>1</sup> Bæjarhreppur og Húnaþing Vestra sameinast þann 1. janúar 2012 í sveitarfélagið Húnaþing Vestra, samkvæmt tillögu um sameiningu þessara sveitarfélaga sem samþykkt var í kosningu þann 3. desember 2011.