

# Greinargerð um flutningskostnað

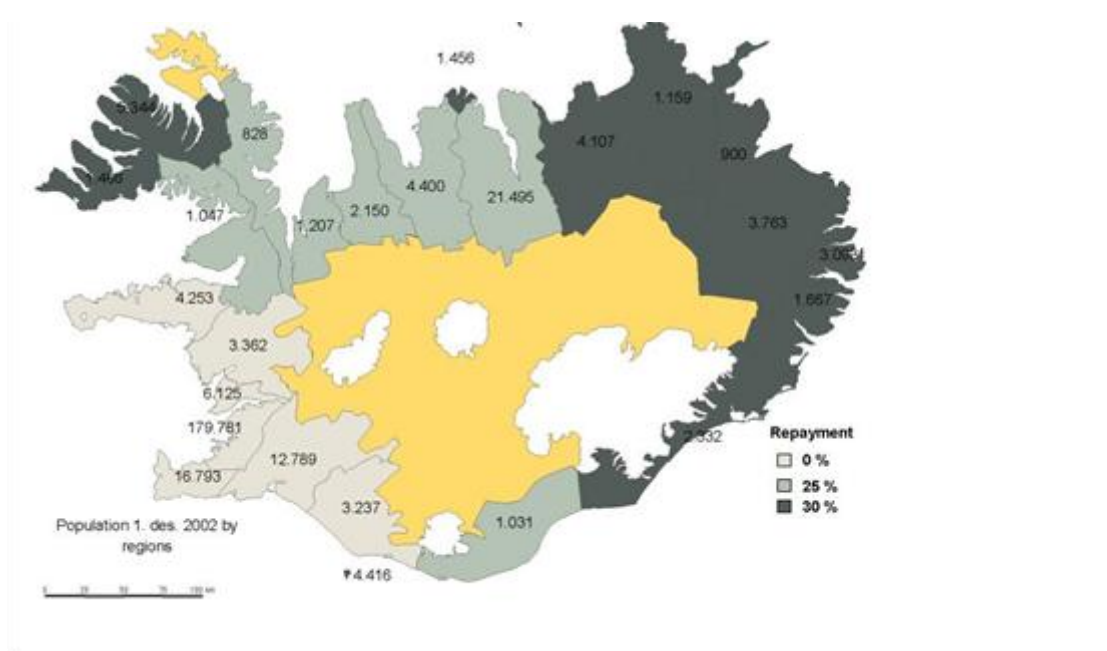


2005

## 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 hærri 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 skipafélagin flutningskostnaðinn að verulegu leyti milli viðskiptavinanna. Í raun var lítill eða enginn viðbótarkostnaður rukkaður 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 framagreindra 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>					
Drykkjarvöruframleiðsla.	höfuðborgarsvæðið	34.298	119.946.763 kr.	3.497 kr.	4,2%
Drykkjarvöruframleiðsla	389 km fjarlægð	9.393	68.980.136 kr.	7.344 kr.	7,0%
<b>II.</b>					
Matvælaframleiðsla	höfuðborgarsvæðið	400	4.000.000 kr.	10.000 kr.	2,4%
Matvælaframleiðsla	389 km fjarlægð	400	7.000.000 kr.	17.500 kr.	4,1%
<b>III.</b>					
Hreinlætisvörur	höfuðborgarsvæðið	5.000	37.500.000 kr.	7.500 kr.	6,8%
Hreinlætisvörur	389 km fjarlægð	5.000	75.000.000 kr.	15.000 kr.	13,6%
<b>IV.</b>					
Matvælaframleiðsla	höfuðborgarsvæðið	200	2.500.000 kr.	12.500 kr.	1,5%
Matvælaframleiðsla	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 eyðublöð 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 hækkandi 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 fyrirbyggjandi 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 % hærri frá Sauðárkróki og 1.022 % hærri frá Egilsstöðum, en ef flytja þyrfti sömu vöru innan höfuðborgarsvæðisins. Flutningskostnaður þungavöru er 363 % hærri frá Sauðárkróki og 648 % hærri 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 hærri en hjá sambærilegum fyrirtækjum á höfuðborgarsvæðinu. Hann er í öllum tilvikum hærri og munar jafnvel hundruðum prósentu. Þetta stafar af sjálfsgöðu 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 sjálft 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 sjálft 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 fjarst höfuðborgarsvæðinu og búa jafnframt við lélegustu samgöngurnar eru nær engin framleiðslufyrirtæki eftir nema í fiskvinnslu. Þessarar þróunar mun einnig, gæta í sífellu 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 flutningsvegalengd 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 flutningsvegalengd er 150 til 399 kílómetrar og 30 % ef flutningsvegalengd er 400 kílómetrar eða meira.**