

*Þjóðhagsleg hagkvæmni flutninga á ferskum fiski, Böðvar Páll Ásgeirsson, Efla – Nóvember 2018.*

Flutningar á ferskum fiski á vegum landsins hafa aukist umtalsvert síðustu ár. Er þar mest um að ræða eldisfisk, aðallega lax. Í þessu verkefni var þjóðhagsleg hagkvæmni flutninga á ferskum fiski metin. Það er gert með því að bera saman ábata flutninganna miðað við núverandi ástand vegakerfisins og miðað við takmarkanalaust vegakerfi, þ.e. að hægt sé að keyra á hámarkshraða á vegum landsins allan ársins hring án nokkurra takmarkana. Einblínt var á flutning á eldisfiski, en niðurstöður svo heimfærðar á allan flutning á ferskum fiski.

Í skýrslunni er nokkuð ítarlega fjallað um stöðu í fiskeldismálum, bæði núverandi og einnig framtíðarhorfur og áætlanir einstakra eldisfyrirtækja, enda er það meðal annars grundvöllur reikninganna.

Þá er gerð grein fyrir lokunum og þungatamörkunum á helstu leiðum sem farnar eru í núverandi flutningum á freskum fiski, en hvortveggja hefur mikil áhrif á verðmæti afurðarinnar. Þessar takmarkanir geta orðið til þess að varan komist ekki til skila á réttum tíma og er þá oftast brugðið á það ráð að fyrsta fiskinn, sem yfirleitt veldur talsverðu tekjutapi.

Gerð er grein fyrir aðferðinni sem beitt er við matið og helstu hugtök skýrð. Meðal annars kemur fram að mikil óvissa fylgi matinu og hafa verið það í huga þegar niðurstöður eru túlkaðar. Niðurstaða greiningarinnar er annars sú, að miðað við 5% ávöxtunarkröfu, 30 ára arðsemistíma og líklegustu spá meðal annars um framleiðslu og verðhækkanir, er að þjóðhagslegur ábati af bættu vegakerfi næstu 30 árin sé 73,3 milljarðar króna. Það er þannig hægt að rökstyðja að ef kostnaður við að gera vegakerfið takmarkanalaust og viðhalda því næstu 30 árin er lægri en þessi upphæð væri þjóðhagslega hagkvæmt að gera það. Í skýrslunni er hins vegar ekki farið í verkfræðilega greiningu á kostnaði við að bæta vegakerfið og breyta rekstri þess í þessa veru.