

Hagrannsóknir sf.

Athugasemdir við minnisblað Analytica ehf frá 21. febrúar 2024




Júní 2024

Formáli

Þann 23. apríl sl. varð það að samkomulagi milli Eimskipafélags Íslands hf. og Hagrannsóknna sf. að síðarnefnda fyrirtækið tæki að sér að yfirfara með skipulegum hætti skýrslu frá Analytica ehf. sem dagsett er 21. febrúar 2024 með það fyrir augum að staðfesta og eftir atvikum gera athugasemdir við efnisþætti hennar og taka saman greinargerð um niðurstöðurnar. Umbeðin greinargerð fylgir hér með. Af hálfu Hagrannsóknna hafa unnið að þessu verkefni dr. Ragnar Árnason prófessor emeritus og dr. Birgir Þór Runólfsson dósent.

Fyrir hönd Hagrannsóknna sf.



Efnisyfirlit

	Bls.
Aðalatriði	1
1. Inngangur	3
2. Um aðferðafræði Analytica	4
3. Einstakir efnispættir	7
3.1 Mat á þróun gjaldskrár á tímabilinu 2008-2013	7
3.2 Er vísitala neysluverðs nothæfur mælikvarði á kostnað skipafélaganna?	8
3.3 Samanburður við Baltic Dry vísitöluna	10
3.3.1 Baltic Dry vísitalan er ekki nothæf fyrir gámaflutninga	11
3.3.2 Þróun alþjóðlegs gámaflutningsverðs á sjó	12
3.3.3 Þróun Baltic Dry vísitölnnar yfir lengra tímabil	13
3.4 Landflutningar	14
3.5 Þróun olíuverðs og rekstrarkostnaður skipafélaganna	15
3.6 EBITDA hlutfall og afkomuþróun	16
3.7 Villur í útreikningum Analytica	17
3.7.1 Skekkjur í mati á áhrifum gjaldskrárhækkana á VNV	17
3.7.2 Áætlaður viðbótarkostnaður viðskiptavina	18
3.7.3 Áhrif á aðila í útflutningi og innflutningi	19
3.7.4 Áhrif á höfuðstól verðtryggðra lána	20
3.7.5 Rangt mat á allratapi	21
3.7.6 Fyrirvari	
Tilvísanir	22
Viðauki A. Einföld samkeppnisgreining	23
Viðauki B. Mat á svokölluðu „allratapi“	26
Viðauki C. Skipaflutningar: Kostnaðarverð og þjóðhagslega hagkvæm verðlagning	28
Viðauki D. Áhrif þjónustugjalda innflutnings á innflutningsverð	31
Viðauki E. Yfirlit gjaldskrárliða sem SKE byggir vísitölur sínar á	33
Viðauki F. Endurgerð töflu 3 í skýrslu Analytica	36

Myndaskrá

1.1 Samfélagslega hagkvæmasta verðlagning	5
3.1 Vísitölur neysluverðs, án húsnæðis, innfluttra vara og gengisvísitala	10
3.2 Verð í gámaflutningum á N-Atlantshafi 2007-2013	12
3.3 Baltic Dry vísitalan 1969-2024	13
3.4 Þróun vísitölu vélavinnu og landflutninga skv. SKE	14
3.5 Þróun olíuverðs í USD og IKR, og VNV, 2007-2013	15
A.1 Samkeppnis- og einokunarjafnvægi	24
C.1 Meðalkostnaður og jaðarkostnaður	28
C.2 Samfélagslega hagkvæmasta verðlagning	30

Töfluskra

3.1 Endurreikningur á töflu 3 í skýrslu Analytica	19
F.1 Endurgerð töflu 3 í skýrslu Analytica	36

Nokkrar skammstafanir

SKE: Samkeppniseftirlitið
VNV: Vísitala neysluverðs
Mia: Milljarðar

Aðalatriði

Hér fara á eftir helstu athugasemdir Hagrannsóknna við skýrslu Analytica ásamt meginniðurstöðu. Nánari rökstuðning fyrir einstökum athugasemdum er að finna í þeim köflum skýrslunnar sem vísað er til í hornklofum.

- Sú aðferðafræði sem beitt er í skýrslu Analytica hæfir ekki til að meta tjón af meintu samráði Eimskips og Samskipa. [Kafli 2]
Fyrir þessari niðurstöðu eru tvær meginástæður:
 - (1) Til að finna fullkomið samkeppnisverð fyrir þjónustu skipafélaganna er nauðsynlegt að hafa skýra mynd af framleiðslukostnaði þeirra og afkastagetu á hverjum tíma. Í skýrslu Analytica er ekki gerð nein tilraun til að meta þessi atriði. Það er ekki einu sinni minnst á þau. Því er óhugsandi að mat Analytica geti verið nærri lagi. [Kafli 2, liður II]
 - (2) Analytica aflar einungis gagna um verðbreytingar (með hjálp vísitalna). Gögn um verðbreytingar, hversu góð sem þau kunna að vera, fela hins vegar ekki í sér upplýsingar um verð. [Kafli 2, liður I]
- Þessir tveir meinbugir á grunnaðferðafræði Analytica eru svo djúpstæðir að engin von er til þess að athugun fyrirtækisins geti skilað marktæku mati á tjóni vegna meintra samkeppnisbrota Samskipa og Eimskips. [Kafli 2, bls.5]
- Auk þverbrestanda í grunnaðferðafræði Analytica er ýmislegt aðfinnsluvert við efnismeðferð í skýrslu Analytica. [Kafli 3]
 - Mat Analytica á þróun verðs fyrir þjónustu skipafélaganna byggist á mjög takmörkuðum gögnum (gjaldskrá fyrir vissa þjónustubætti Samskipa en engum gögnum um verðþróun sjóflutninga) og er því afar óáreiðanlegt. [Kafli 3.1]
 - Analytica gefur sér þá forsendu að verð fyrir þjónustu skipafélaganna hefði átt að fylgja vísitölu neysluverðs (VNV). Þessi forsenda er hins vegar fjarri raunveruleikanum og leiðir til villandi niðurstaðna. [Kafli 3.2]
 - Analytica telur að Baltic Dry vísitalan gefi nothæfa mynd af því hvernig erlent verð fyrir skipaflutninga hliðstæða flutningum íslensku skipafélaganna hefði átt að þróast. Svo er alls ekki. Alþjóðleg verð í gámaflutningum á Norður Atlantshafi þróast allt öðru vísi en Baltic Dry vísitalan. [Kafli 3.3]
 - Opinberar verðvísitölur sem nær komast kostnaði við skipaflutninga en VNV (þ.e. VNV án húsnæðis, vísitölur innflutningsverðs, vísitölur meðalgengis og olíuverðs) hækka allar miklu meira en VNV og jafnvel umfram mat Analytica á verðhækkunum skipafélaganna. [Kafli 3.2, 3.4 og 3.5]
 - Gögn þau um afkomu íslensku skipafélaganna og erlendra skipafélaga sem Analytica birtir eru bæði röng og villandi. Réttari gögn sýna að afkoma íslensku skipafélaganna er svipuð og síst betri en evrópskra skipafélaga. [Kafli 3.6]
- Nokkur alvarleg mistök virðast vera í útreikningum og ályktunum í skýrslu Analytica. Þeirra á meðal má nefna: [Kafli 3.7]
 - Miðað við forsendur Analytica myndi meint ofverðlagning skipafélaganna hækka VNV um 0,47% en ekki 0,70% (eða 1,31%) eins og Analytica telur. [Kafli 3.7.1]

- Miðað við forsendur Analytica er meintur viðbótarkostnaður viðskiptavina skipafélaganna rétt reiknaður um þriðjungi lægri en Analytica telur. [Kafli 3.7.2]
- Miðað við forsendur Analytica er kostnaðarauki innflytjenda ofmetinn að sama skapi. Þar við bætist að þar sem sami kostnaður hefur þegar verið talinn falla á neytendur er hér um tvítalningu að ræða. [Kafli 3.7.3]
- Analytica telur ranglega að neytendur verði fyrir kostnaði vegna hækkunar verðtryggðra lánasamninga í kjölfar hækkunar á VNV. Hækkunin er jafnframt verulega ofmetin vegna þess að hækkun VNV er rangt reiknuð. [Kafli 3.7.4]
- Reikningar Analytica á svokölluðu „allratapi“ eru rangir. Rétt reiknuð niðurstaða miðað við forsendur Analytica er um 122. m. kr. eða liðlega 3% af því sem Analytica telur. [Kafli 3.7.5]
- Ofangreindar leiðréttingar á útreikningum Analytica miðast við forsendur Analytica sem rík ástæða er til að efast um. Hinar leiðréttu tölur má því alls ekki skoða sem mat á réttum stærðum. [Kafli 3.7.6]

Meginniðurstaða

Hagrannsóknir telja að ofangreindir vankantar á skýrslu Analytica séu svo alvarlegir að skýrslan í heild sé ónothæf sem mat á tjóni vegna meintra samkeppnisbrota Samskipa og Eimskips.

1. Inngangur

Þann 21. febrúar sl. lagði ráðgjafarfyritækið Analytica ehf. fram greinargerð er nefnist Frummat á tjóni vegna samkeppnisbrota Samskipa og Eimskips (Analytica 2024). Greinargerð þessi, sem Analytica kallar minnisblað, var rituð að beiðni Félags atvinnurekenda, Neytendasamtakanna og VR. Í aðfararorðum er tekið fram að verkbeiðendur hafi óskað eftir að Analytica mæti „tjón sem atvinnulíf og neytendur hafa orðið fyrir vegna ólögmeats samráðs Samskipa og Eimskips á árunum 2008 til 2013, sbr. skýrslu Samkeppniseftirlitsins (SE) dags. 31. ágúst sl. [þ.e. 2023] „Brot Samskipa gegn banni við ólögmeatu samráði““. Jafnframt var tekið fram að verkbeiðandi hefði óskað eftir „að á þessu stigi yrði matið byggt á tiltölulega einfaldri nálgun og miðað við gögn sem finna mætti í skýrslu SE.“

Þann 23. apríl sl. óskaði Eimskipafélag Íslands hf. eftir því að Hagrannsóknir sf. tækju að sér að yfirfara með skipulegum hætti ofangreint minnisblað frá Analytica ehf. með það fyrir augum að staðfesta og eftir atvikum gera athugasemdir við efnisþætti þess. Óskað var eftir að þessu verkefni yrði lokið sem fyrst. Að öðru leyti var vinnu Hagranssóknna engin frekari takmörk sett. Fyrirtækinu var því frjálst að taka á viðfangsefninu eins og það taldi efni máls standa til. Jafnframt veitti Eimskipafélagið þann aðgang að innri gögnum fyrirtækisins sem Hagranssóknir töldu þörf á.

Sem fyrr greinir setur Analytica í aðfaraorðum að greinargerð sinni skýra fyrirvara um mat sitt og vinnubrögð. Þannig sér Analytica ástæðu til þess að taka fram að verkbeiðandi hafi óskað eftir (i) einfaldri nálgun og (ii) að miðað yrði við gögn sem finna mætti í skýrslu Samkeppniseftirlitsins. Torvelt er að skilja þetta öðruvísi en svo að Analytica hefði kosið að haga vinnu sinni með öðrum hætti og leita gagna víðar ef verkbeiðandi hefði ekki sett þessi skilyrði. Væntanlega er það til að hnykkja á sömu ábendingu að Analytica kys að kalla mat sitt frummat.

Þrátt fyrir ofangreinda fyrirvara Analytica um vinnu sína og mat hafa tölulegar niðurstöður greinargerðarinnar verið settar fram og túlkaðar fyrirvaralaust af verkbeiðendum m.a. í fréttatilkynningu daginn eftir að skýrslunni var skilað (sjá Félag atvinnurekenda 2024, Neytendasamtökin 2024) og í framhaldi af því í fjölmiðlum. Í samfélagi þar sem opinbert vald á ríkan þátt í að móta starfsskilyrði fyrirtækja og atvinnuvega skiptir mjög miklu máli að upplýsingar um atvinnulífið séu í sem nánustu samræmi við hagfræðilegar staðreyndir. Þetta á við um skipaflutninga ekki síður en aðra atvinnuvegi. Af þessum sökum hafa Hagranssóknir talið óhjákvæmilegt, þrátt fyrir fyrirvara Analytica, að skoða efni greinargerðarinnar frá ströngu hagfræðilegu sjónarhorni.

Framsetning efnis í þessum athugasemdum er í aðalatriðum sem hér segir: Í öðrum kafla er farið yfir grundvallaratriðin í þeirri aðferðafræði sem Analytica beitir við mat sitt. Komist er að þeirri niðurstöðu að henni sé ábótavant í mjög veigamiklum atriðum. Í þriðja kafla greinargerðarinnar er athyglinni beint að einstökum atriðum í því hvernig Analytica útfærir mat sitt. Niðurstaðan er að þar sé einnig margt sem betur mætti fara. Þessir tveir meginkaflar greinargerðarinnar eru studdir nokkrum viðaukum þar sem þess er freistað að útskýra nánar tæknileg atriði.

2. Um aðferðafræði Analytica

Augljóst er að tjón vegna rangrar verðlagningar er mismunurinn á réttu og röngu verði margfaldað með viðeigandi magni. Til að meta stærð slíks tjóns er því nauðsynlegt að finna (i) rétta verðið, (ii) ranga verðið og (iii) viðkomandi magn.

Sú grunnaðferðafræði sem Analytica beitir í skýrslu sinni er hins vegar nokkuð önnur:¹

1. Lagt er mat á hvernig verðið á flutningsþjónustu skipafélaganna tveggja hefði átt að þróast, þ.e. breytast yfir tíma. Til hægðarauka má kalla það mat Δp^* , (þar sem táknið Δ vísar til hlutfallslegrar breytingar og p^* til hins „réttu“ verðs).
2. Lagt er mat á þróun verðsins í reynd. Þá þróun má til hægðarauka kalla Δp° .
3. Mismunurinn á þróun þessara tveggja verða, þ.e. $\Delta p^\circ - \Delta p^*$, er talinn verðhækkun vegna samráðs.

Þessi grunnaðferðafræði Analytica hefur a.m.k. tvo meiriháttar veikleika:

I. Mælingar á hlutfallslegum breytingum duga ekki

Til að mæla tjón vegna óviðeigandi eða „rangrar“ verðlagningar er óhjákvæmilegt að mæla mismuninn á þeirri verðlagningu og „réttri“ verðlagningu. Það nægir alls ekki að bera saman breytingar (hvort sem þær eru hlutfallslegar eða ekki) í þessum verðum. Slíkar breytingar segja nefnilega ekkert um verðin sjálf eða hver mismunur þeirra geti verið.

Einfalt töludæmi ætti að nægja til að sýna þetta. Gerum til að mynda ráð fyrir að fyrir liggi að raunverulega verðið hafi vaxið um 10% yfir eitthvað tímabil en rétta verðið ekkert. Af þessum upplýsingum er með öllu óleyfilegt að draga þá ályktun að raunverulega verðið sé orðið 10% hærra en rétta verðið í lok tímabilsins. Til að sjá það nægir að gera t.d. ráð fyrir að raunverulega verðið hafi verið 0,9 í upphafi og rétta verðið 1,0. Það þýðir að þrátt fyrir hækkunina er raunverulega verðið enn undir rétta verðinu í lok tímabilsins. Auðvelt er að sjá að aðrar forsendur um upphaflegu verðin (nema að þau séu jöfn) leiða til hliðstæðra niðurstaðna.

Þetta einfalda töludæmi sýnir að sú grunnaðferðafræði sem beitt er í skýrslu Analytica dugir ekki til að leggja mat á hvort um um óhæfilega háa verðlagningu sé að ræða eða ekki og enn síður til að meta tjón af hennar völdum. Til að komast að slíkum niðurstöðum þurfa miklu meiri upplýsingar að koma til.

Almennt talað er það nauðsynleg (en alls ekki nægileg) forsenda fyrir því að sú aðferðafræði Analytica að byggja á hlutfallslegum breytingum í verðum geti skilað réttri niðurstöðu að markaðsverðið hafi í upphafi verið rétta verðið.

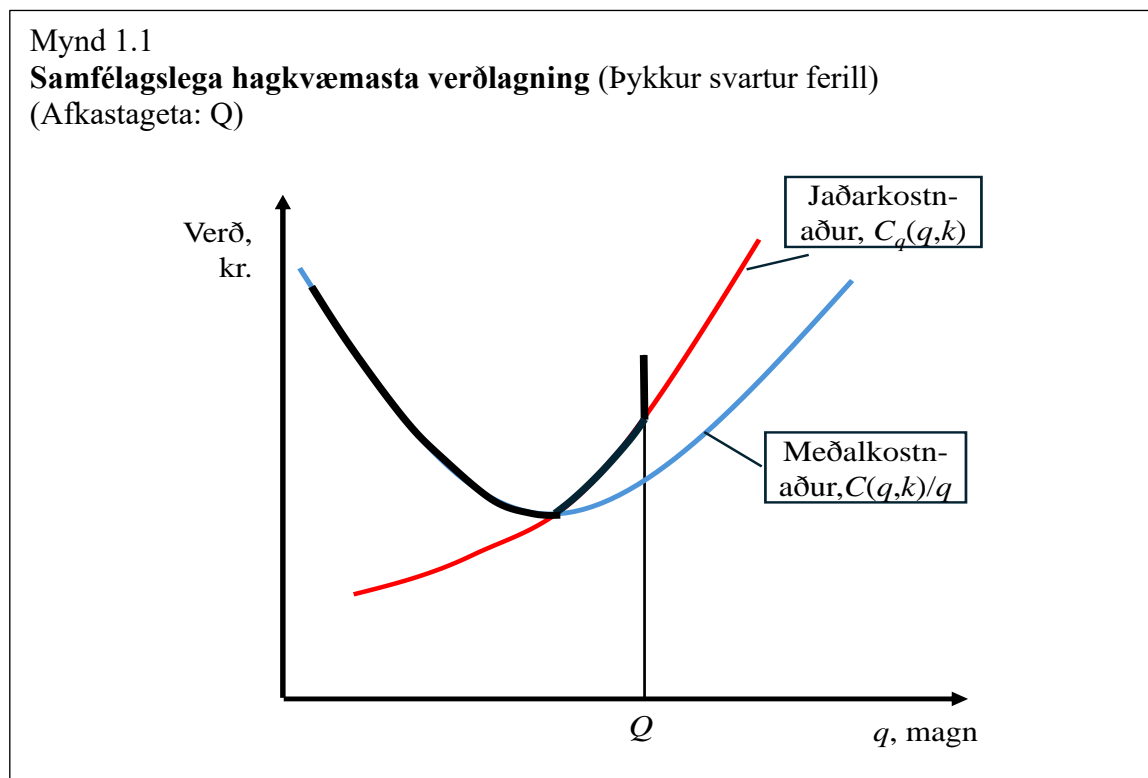
Hin dulda forsenda fyrir réttmæti þessa þáttar í grunnaðferðafræði Analytica er með öðrum orðum sú að í upphafi reikningstímabilsins, þ.e. júní 2008, hafi verðið fyrir flutningaþjónustu skipafélaga verið fullkomið samkeppnisverð. Sú forsenda virðist langsótt ekki síst með tilliti til efnahagsástandsins og rekstrarstöðu Eimskips á þeim tíma. Í öllu falli er nauðsynlegt að staðfesta með viðeigandi gögnum að svo hafi verið.

¹ Þessi grunnaðferðafræði kemur þegar fram á bls. 3 og 4 í MA og er dregin saman í mynd 1.

II. Ekki skeytt um kostnað og flutningsmagn

Í viðauka C við þessa samantekt er útfært einfalt líkan af þjóðhagslega hagkvæmri verðlagningu í skipaflutningum, en þjóðhagslega hagkvæm verðlagning er auðvitað það sem fullkomin samkeppni á að tryggja. Þetta líkan, þótt einfalt sé, sýnir að þjóðhagslega hagkvæm verðlagning er hæglega talsvert flókin. Verð geta ýmist hækkað eða lækkað yfir tíma einvörðungu vegna breytinga í flutningsmagni. Þannig geta verðhækkningar umfram almennar verðhækkningar stafað af minna flutningsmagni og verið í samræmi við fullkomna samkeppni. Þá geta miklar verðhækkningar og jafnvel mikill hagnaður skipafélaga fyllilega samræmst fullkominni samkeppni og þjóðhagslega hagkvæmri verðlagningu. Það eina sem til þarf er að eftirspurn sé tímabundið umfram afkastagetu.

Þessum niðurstöðum er nánar lýst í meðfylgjandi mynd sem sýna þjóðhagslega hagkvæmustu verðlagningu á hverjum tíma miðað við mismunandi flutningsmagn og flutnings- eða afkastagetu (sjá nánar viðauka C).



Í mynd 1.1 er dreginn jaðarkostnaður og meðalkostnaður við skipaflutninga sem fall af flutningsmagni. Afkastageta eða flutningsgeta sem fyrir liggur á hverjum tíma er táknuð með Q . Sé flutningsmagn tiltölulega lítið er þjóðhagslega hagkvæmasta verð meðalkostnaður á flutningseiningu. Verðið getur ekki orðið lægra því þá myndi starfsemin leggjast af. Þegar flutningsmagn verður nægilega mikið (umfram það sem samsvarar lágmarki meðalkostnaðar) fylgir þjóðhagslega hagkvæmasta verð jaðarkostnaði. Þar sem flutningsmagn getur ekki verið umfram afkastagetu verður þjóðhagslega hagkvæmasta verð að hækka með eftirspurninni þegar afkastagetunni er náð því ófullnægð umframeftirspurn er þjóðhagslega óhagkvæm. Þjóðhagslega hagkvæmasta verð skapar hagnað í flutningastarfseminni þegar verðið er yfir meðalkostnaði en það getur hæglega átt sér stað eins og myndin sýnir.

Ofangreint líkan er auðvitað afskaplega einfölduð mynd af raunverulegum skipaflutningum. Aðalaltriðið er þó að þetta einfalda líkan sýnir svo ekki verður um villst að til að finna þjóðhagslega hagkvæmustu verðlagningu í skipaflutningum er í það minnsta nauðsynlegt að þekkja:

- (i) Kostnaðinn við starfsemina.
- (ii) Umfang flutninganna.
- (iii) Flutningsgetu (afkastagetu) á hverjum tíma.

Í þeirri aðferðafræði sem beitt er í skýrslu Analytica er enginn af þessum lykilþáttum skoðaður. Með þeirri aðferðafræði er því ekki unnt að leggja skynsamlegt mat á þjóðhagslega viðeigandi verð í umræddum skipaflutningum.

Ofangreindir tveir veikleikar eru þess eðlis að hvor þeirra fyrir sig nægir til að gera matið í skýrslu Analytica marklaust. Fyrri veikleikinn (veikleiki I) þýðir að gögn þau sem leidd eru fram í skýrslu Analytica geta ekkert sagt um hvort verð fyrir flutningsþjónustu Eimskips þróast í átt til eða frá „réttu“ verði á því tímabili sem til skoðunar er. Síðari veikleikinn þýðir að ekkert í framlögðum gögnum getur sýnt hvort markaðsverðið hafi verið óeðlilega hátt eða lágt á tímabilinu.

Við framkvæmdina á grunnaðferðafræðinni í skýrslu Analytica er einnig nauðsynlegt að gera alvarlegar athugasemdir. Þær athugasemdir eru raktar í kafla 3 hér að neðan.

3. Einstakir efnisþættir

Hér á eftir er að finna athugasemdir við einstaka efnisþætti í skýrslu Analytica. Athugasemdir þessar snúa bæði að efnistöfum í skýrslunni og útreikningum. Hér er aðeins tekið á aðalatriðum og því ekki um að ræða tæmandi úttekt á öllum þeim atriðum sem gera mætti athugasemdir við.

3.1 Mat á þróun gjaldskrár á tímabilinu 2008-2013

Lykilþáttur í mati Analytica á meintu tjóni vegna markaðsatferlis skipafélaganna er mat fyrirtækisins á gjaldskrárbreytingum skipafélaganna 2008-2013. Analytica byggir þetta mat á gögnum um gjaldskrárbreytingar skipafélaganna í skýrslu Samkeppniseftirlitsins (SKE), „Brot Samskipa gegn banni við ólögmetu samráði“, aðallega á 14. bindi þeirrar skýrslu. Í töflu 2 í skýrslu Analytica „Þróun gjaldskrár Samskipa í flutningum – reiknuð ársmeðaltöl vísitalna SE“ eru sýndar þrjú vísitölur sem nefndar eru Sjóflutningar+, Landflutningar og Flutningsmiðlun. Þessar þrjú vísitölur eru neðst í töflunni teknar saman í vegið meðaltal, en Sjóflutningar+ vega þar þyngst, að jafnaði um 65-70% (skv. töflu 1 í skýrslu Analytica).²

Mikilvægt að átta sig á því að téð vísitala gjaldskrár sjóflutninga (Sjóflutningur+) byggir alls ekki á gjaldskrá eða verði fyrir sjófrakt³ heldur eingöngu því sem SKE kallar þjónustugjöld í innflutningi, annars vegar, og þjónustugjöld í útflutningi, hins vegar. Það er því rangnefni og afskaplega villandi að kenna þessa vísitölu við sjóflutninga, en sem fyrr greinir eru sjóflutningar (þ.e. sjálf sjófraktin) um 65-70% af heildarveltu skipafélaganna og því væntanlega nálægt því sama hlutfall af kostnaði viðskiptavina þeirra.

En hver eru þá þessi þjónustugjöld í innflutningi og útflutningi sem Analytica kallar Sjóflutninga+? Um þau er ýtarlega fjallað í fyrrnefndu 14. bindi skýrslu SKE bls. 3070-3076. Þar eru tilgreindir 27 gjaldskrárliðir vegna útflutnings (neðanmálsgrein 6753) og 25 vegna innflutnings (neðanmálsgrein 6748). Þessi gjaldskrárliðir lúta fyrst og fremst að verkum í höfnum í tengslum við affermingu (uppskipun) og fermingu (útskipun) á Íslandi.⁴

Athyglisvert er að tekið er sérstaklega fram í skýrslu SKE að þessir gjaldskrárliðir séu allir uppgæfnir í íslenskum krónum í gjaldskrám Samskipa, en samkvæmt skýrslu SKE eru gjaldskrár Samskipa fyrir sjófrakt í evrum.

Ástæða er til að vekja athygli á að SKE reiknar vísitölur sínar fyrir þjónustugjöld, sem Analytica notar óbreyttar, út frá miðgildi verðbreytinga þessara gjaldskrárliða.⁵ Ekki er að sjá að reynt sé að vega saman gjaldskrárliði samkvæmt umfangi þeirra í veltu. Þannig virðast smágjöld fá sama vægi og umfangsmeiri gjöld í þessari fjölbreyttu þjónustu. Sé þetta í raun gert svona, er þessi vísitala þjónustugjalda ótæk sem mælikvarði á bæði tekjur skipafélaganna af þjónustugjöldum og kostnað þeirra sem þau greiddu.

² „Þróun gjaldskrár fyrir „sjóflutninga+“ er reiknuð sem vegið meðaltal af vísitölum SE fyrir gjaldskrár í innflutningi og útflutningi en gjaldskrár innflutnings hækkuðu tæpum 13% meira en útflutnings.“ Analytica, bls. 3.

³ Orðið sjófrakt er notað fyrir eiginlega sjóflutninga hér til aðgreiningar frá „sjóflutningum“ í skýrslu Analytica.

⁴ Um þessa gjaldskrárliði má nánar lesa í yfirlit gjaldskrárliða í viðauka E við þessa skýrslu.

⁵ Eins og segir á bls. 3071 í skýrslu SE 14. bindi: „*Miðgildi*: Miðgildi er fundið þannig að vísitölum fyrir þá gjaldskrárliði sem eru til skoðunar á hverjum tímamarki er raðað í stærðarröð. Helmingur vísitalnanna er hærri en miðgildi og hinn helmingurinn er lægri en miðgildi”.

Samkvæmt gögnum frá Eimskip um skiptingu tekjuliða árið 2011 þá gæti vægi umræddra þjónustugjalda verið tæp 11% af flutningstekjum þess árs og þá mest vegna lestunar/löndunar í/úr skipi (sjá Eimskip, 2024a. Hjá viðskiptavini gæti hlutdeild þessara gjalda líklega verið á bilinu 16-26% af heildarflutningskostnaði (með hliðsjón af nokkrum reikningum viðskiptavinar). Þetta sýnir enn betur en fyrr hversu fráleitt það er að nota þessa vísitölu fyrir þjónustugjöld sem mælikvarða á gjaldskrá sjóflutninga.

Umfjöllun um gjöld Samskipa fyrir sjófrakt er raunar að finna á bls. 3076-3078 í skýrslu SKE og þróun breytinga á þeim er rakin þar. Þau verð og verðbreytingar eru hins vegar ekki hluti af vísitölum SKE fyrir þjónustugjöld í innflutningi og útflutningi og Analytica notar þau ekki. Þá eru gjöld vegna for- og áframflutnings ekki heldur hluti af vísitölum SKE fyrir gjaldskrárbreytingar þjónustugjalda. Þá eru sambærileg þjónustugjöld í erlendum höfnum ekki heldur hluti af vísitölum SKE. Þannig má segja að vísitölur SKE nái að óverulegu leyti til verðs fyrir „sjóflutninga“ og hvað þá „sjóflutninga+“ sem Analytica reiknar.⁶

Það sem Analytica kallar Flutningsmiðlun í töflu 2 er síðan ekki annað en vísitala SKE fyrir þjónustugjöld í útflutningi sem nefnd var hér að ofan. Þessi vísitala byggir því ekki á verðbreytingum í flutningsmiðlun heldur einungis þeirri forsendu sem Analytica gefur sér án rökstuðnings að „verðþróun hennar hafi fylgt verðþróun þjónustugjalda í útflutningi”.

Hér að ofan var bent á galla vísitalna SKE og á það jafnframt við hér. Hlutdeild Flutningsmiðlunar í samsettri vísitölu Analytica (í töflu 2) er um 16-18% að jafnaði (skv. töflu 1 í skýrslu Analytica). Þannig er vægi hennar og Sjóflutninga+ yfir 85% af samsettri vísitölu Analytica. Þriðji hluti samsettu vísitölu Analytica er síðan byggður á framsetningu SKE (mynd 4 í 14. bindi skýrslu SKE) á gjaldskrárhækkunum Landflutninga, dótturfyrirtækis Samskipa. Jafnvel þó sú vísitala væri góður mælikvarði á almennar verðbreytingar í landflutningum þessa tímabils stendur eftir að vægi hennar í samsettri vísitölu er aðeins um 14-16% (skv. töflu 1 í skýrslu Analytica).

Sú vegna meðaltalsvísitala um gjaldskrárþróun Samskipa sem Analytica setur fram í töflu 2 í skýrslu sinni og leggur til grundvallar í mati sínu á meintu „tjóni vegna samkeppnisbrota“ getur því af ofangreindum ástæðum alls ekki talist viðunandi mælikvarði á verðbreytingar í flutningum skipafélaganna á því tímabili sem til umfjöllunar er.

Þar við bætist að gögn Analytica miðast við gjaldskrár en ekki raunveruleg verð, en alþekkt er að raunverulega greidd verð í skipaflutningum víkja oft verulega frá útgefnum gjaldskrár.

Ennfremur byggjast vísitölur þær sem Analytica notar einvörðungu á gjaldskrár Samskipa en gjaldskrár eða verðupplýsingar frá Eimskip, sem þó hefur nálægt 2/3 af heildarveltu skipafélaganna, koma þar alls ekki við sögu.

Af þessum ástæðum er fráleitt að þessar gjaldskrárvísitölur geti verið grundvöllur fyrir útreikningum á meintu tjóni viðskiptamanna skipafélaganna og því síður tjóni viðskiptavina Eimskips.

3.2 Er vísitala neysluverðs nothæfur mælikvarði á kostnað skipafélaganna?

Viðtekin hagfræði segir okkur að þjóðhagslega hagkvæmasta verð sem og fullkomið samkeppnisverð fylgi framleiðslukostnaði (ýmist jaðar- eða meðalkostnaði) nema e.t.v. þegar afkastageta er fullnýtt (sjá nánar viðauka A og C við þessa skýrslu). Analytica (sjá t.d. bls. 4) gefur sér að verðþróun í skipaflutningum eigi að fylgja vísitölu neysluverðs (VNV). Analytica

⁶ Ekki minnkar það flækjustigið að inni í veltutölunum „sjóflutningar+“ í töflu 1 eru for- og áframflutningur sem gætu verið um fjórðungur þessarar veltu.

telur með öðrum orðum að VNV sé mælikvarði á kostnað í skipaflutningum. Það er afskaplega langsótt svo ekki sé meira sagt.

VNV mælir verðbreytingar á vörum og þjónustu sem heimilin kaupa. Í þeirri vísitölu eru hvorki verð á aðföngum til framleiðslu almennt né skipaflutninga sérstaklega. Þar að auki miðast vogtölur við hin mismunandi verð í VNV við neyslumynstur heimilanna. Það er því fátt sameiginlegt með VNV og kostnaði í skipaflutningum.⁷ Hvers vegna Analytica velur að nota VNV sem mælikvarða á „hæfilegar“ verðbreytingar í sjóflutningum er ekki rökstutt í skýrslunni. Þar segir einungis:

„Þar sem ekki liggja fyrir upplýsingar um það hvernig skipafélögin hefðu hegðað sér án samráðs er í þessari greinargerð miðað við að gjaldskrár hefðu fylgt vísitölu neysliverðs án áhrifa gjaldskrárbreytinga á vísitöluna en í því felst forsenda um óbreytta gjaldskrá á föstu verðlagi.“ (bls. 4)

Nú er VNV ætlað að mæla útgjöld heimila. Þessi útgjöld samanstanda aðallega af mat og drykk, fatnaði, húsgögnum og húsnæði (sjá nánar Hagstofu Íslands 2024). Augljóst er að útgjöld heimilanna eru í mjög litlum og óbeinum tengslum við kostnað við skipaflutninga. Húsnæði sem er um 25-30% af útgjöldum heimila hefur t.d. augljóslega því nær engin tengsl við kostnað í skipaflutningum og þar með „hæfilega“ verðlagningu þeirra. Væri ekki af þessari ástæðu skárri að miða við VNV án húsnæðisliðarins? Þar sem skipaflutningar byggja að verulegu leyti á innfluttri vöru, skipakosti, eldsneyti, tækjabúnaði og þjónustu í erlendum höfnum væri þá ekki skárri að miða matið á flutningskostnaði við innfluttar vörur í VNV? Með sömu rökum væri þá ekki e.t.v. einnig skárri að miða við verðþróun erlends gjaldeyris í íslenskum krónum (þ.e. gengisvísitöluna)?

Mynd 3.1 lýsir þróun VNV tímabilið 2008-2013.⁸ Í myndinni eru einnig sýndar vísitölur VNV án húsnæðis og vísitala verðlags innfluttra vara (sem finna má í VNV undir liðnum „þar af: innfluttar vörur án áf. og tób. (liðir 5 til 8 undir Vísitala neysliverðs eftir eðli og uppruna. Hagstofan 2024). Á umræddu tímabili hækkaði VNV um 48,4%, VNV án húsnæðis um 57,7% og vísitala innfluttra vara um 66,2%. Sé aðeins horft til tímabilsins frá júní 2008, þá hækkar VNV um 36,4%, VNV án húsnæðis um 43,5% og vísitala innfluttra vara um 42,5%. Af þessu má sjá að þeir þættir VNV sem væntanlega komast heldur nær því að mæla kostnað í skipaflutningum hækka talsvert hraðar en VNV og eru miklu líkari þróun hins metna verðs fyrir skipaflutninga í töflu 2 og mynd 1 í skýrslu Analytica.

Í mynd 3.1 er enn fremur sýnd gengisvísitala íslensku krónunnar gagnvart erlendum gjaldmiðlum tímabilið janúar 2008 til desember 2013.⁹ Vísitalan fer úr 100 í upphafi og endar í 171,2 en er raunar hærri en það megnið af tímabilinu. Með öðrum orðum; verð erlends gjaldmiðils mælt í íslenskum krónum hækka sem vel yfir 70% á tímabilinu. Er þetta miklu

⁷ Þessu virðist SKE sér grein fyrir og segir í skýrslu (neðanmálgrein 6758 í 14. bindi skýrslunnar) „... samanburður þessi felur það ekki í sér að samkeppniseftirlitið sé að fallast á að samanburður við vísitölu neysliverðs sé góður mælikvarði um hvort verð fyrir flutningsþjónustu hafi hækkað mikið eða lítið“.

⁸ Það er alls ekki sjálfgefið að horfa bara til tímabilsins júní 2008 til desember 2013, eins og SKE og Analytica gera. Traustara væri að skoða VNV og aðrar vísitölur yfir lengra tímabil svo unnt sé að greina hvort þær hegði sér ólíkt á rannsóknartímabilinu en öðrum. Þá þarf líka að hafa í huga að árin 2008-2009 voru sérstök vegna þeirrar efnahagskreppi sem þá reið yfir hinn vestræna heim. Sú kreppa hafði veruleg áhrif á efnahag heimila, fyrirtækja og þjóða og þar með verðlag og verðlagsþróun.

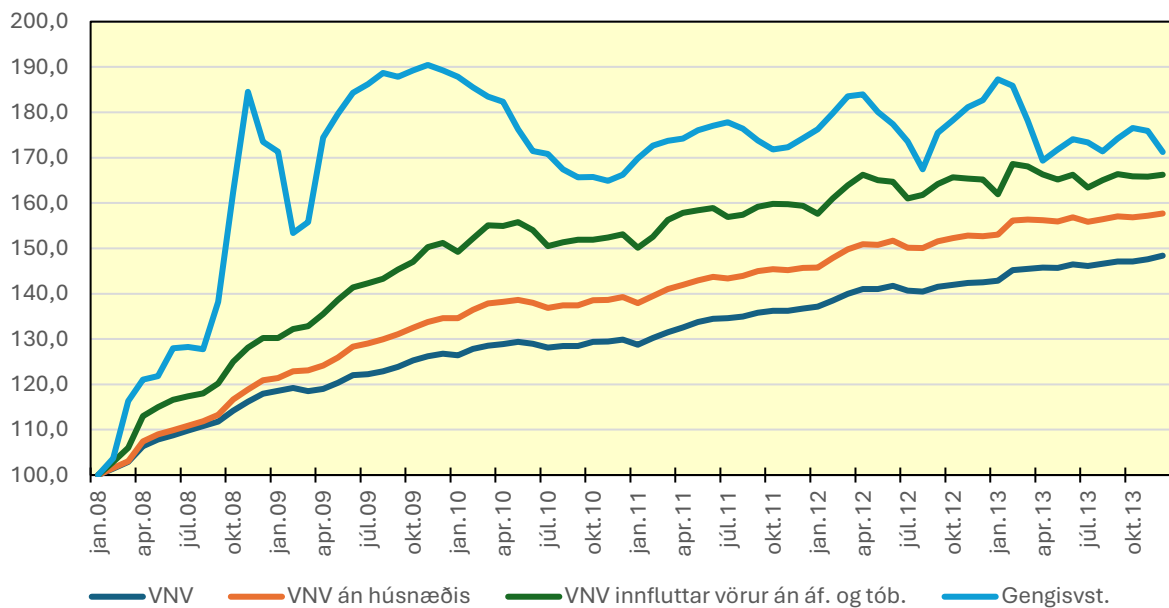
⁹ Sjá Gengisvísitala (Vísitala meðalgengis - viðskiptavog þröng)* á <https://sedlabanki.is/hagtolar/opinber-gengisskraning/gengisvísitolar/>.

meiri hækkun en nemur hinni ætluðu hækkun gjaldskrár skipafélaganna á sama tímabili (sjá töflu 2 og mynd 1 í skýrslu Analytica sem og kafla 3.1 hér að framan).

Sem fyrr greinir er mjög stór hluti af kostnaði skipafélaganna erlend aðföng. Því má öruggt telja að þessi mikla gengislækkun hafi valdið mjög verulegri kostnaðaraukningu fyrir skipafélögin. Því virðist mun nærri lagi að nota þessa gengisvísitölu fremur en VNV eigi á annað borð að nota opinberar verðvísitölur til að áætla kostnaðarbreytingar í skipaflutningum.

Mynd 3.1.

Vísitölur neysluverðs, án húsnæðis, innfluttra vara og gengisvísitala
(Heimildir Hagstofan, Seðlabanki Íslands)



Niðurstaða þessarar skoðunar er því sú að það sé í fyrsta lagi hæpið að freista þess að meta kostnað í skipaflutningum með almennum vísitölum sem ætlað er að mæla allt aðra hluti. Í öðru lagi fer því fjarri að VNV, sem ætlað er að mæla kostnað við neyslu neytenda, sé nothæfur mælikvarði á kostnað í skipaflutningum. Í þriðja lagi hækka þær vísitölur sem nær komast því að líkjast kostnaðarþróun skipafélaganna miklu meira en VNV og raunar svipað eða meira en mat SKE og Analytica á hækkun gjaldskrár Samskipa.

3.3 Samanburður við Baltic Dry vísitöluna

Þrátt fyrir að VNV sé lögð til grundvallar sem mælikvarði á kostnað í skipaflutningum í skýrslu Analytica, er höfundur skýrslunnar sér þess greinilega meðvitandi um hversu hæpin það sé því hann segir (bls. 5)

“Það er mat Analytica að sú forsenda að miða við að án samráðs þá hefðu gjaldskrár fylgt vísitölu neysluverðs án áhrifa gjaldskrárbreytinga á vísitöluna sé varkár forsenda gagnvart hagsmunum skipafélaganna. Ekki er um auðugan garð að gresja varðandi gjaldskrárþróun í gámaflutningum á Norður Atlantshafi á því tímabili sem um ræðir en hins vegar er til vísitala sem sýnir gjaldskrá í „bulk flutningum“, sk. Baltic Dry vísitala.” (bls. 5)

Síðan er sett fram línurit (mynd 2 í skýrslu Analytica) sem á að sýna að Baltic Dry vísitalan hafi hækkað minna en VNV á tímabilinu júní 2008 til loka árs 2013.

Röksemdafærslan í skýrslu Analytica virðist því vera sú að VNV sé að vísu ekki góður mælikvarði á kostnaðarþróun skipafélaganna en þar sem sú vísitala hækkar meira en Baltic Dry vísitalan séu það „varkár forsenda gagnvart hagsmunum skipafélaganna“ að nota VNV sem mælikvarða á kostnaðarþróun þeirra. Við þessa rökfræði er mjög margt að athuga. Mikilvægast er auðvitað að það ekki afsökun fyrir því að nota rangan mælikvarða að til kunni að vera annar mælikvarði sem sé enn verri. Við það bætist að Baltic Dry vísitalan er fyrir sjóflutninga á massavörum (eins og korn, kol og járn) og alls ekki nothæf fyrir gámaflutninga af því tagi sem íslensku skipafélögnin stunda, enda kemur í ljós allt önnur mynd þegar alþjóðleg þróun í verði gámaflutninga er skoðað. Að síðustu er ástæða til að gera athugasemdir við hvernig Baltic Dry vísitalan er notuð. Lengra tímabil gefur aðrar niðurstöður.

3.3.1 Baltic Dry vísitalan er ekki nothæf fyrir gámaflutninga

Analytica birtir línurit af svokallaðri Baltic Dry vísitölu (mynd 2 í skýrslu Analytica) að því er virðist í þeim tilgangi að sýna að verðþróun hjá erlendum skipafélögum hafi verið önnur en hjá íslensku skipafélögum.

Analytica segir á bls. 3 í skýrslu sinni:

„Það er mat Analytica að sú forsenda að miða við að án samráðs þá hefðu gjaldskrár fylgt vísitölu neysluverðs án áhrifa gjaldskrárbreytinga á vísitöluna sé varkár forsenda gagnvart hagsmunum skipafélaganna. Ekki er um auðugan garð að gresja varðandi gjaldskrárþróun í gámaflutningum á Norður Atlantshafi á því tímabili sem um ræðir en hins vegar er til vísitala sem sýnir gjaldskrá í „bulk flutningum“, sk. Baltic Dry vísitala. Á mynd 2 eru bornir saman ferlar hennar umreiknaðar yfir í íslenskrar krónur og vísitölu neysluverðs. Sjá má að þróun Baltic Dry vísitölnnar er með allt öðrum hætti en hún lækkar á samráðstímabilinu á sama tíma og vísitala neysluverðs hækkar.“

Við þetta er a.m.k. tvennt að athuga:

- (i) Baltic Dry vísitalan sýnir þróun verðlagningar í skipaflutningum með „bulk“ vörur eða hráefni, svo sem kol, stál, korn, o.s.frv., en ekki gámaflutninga. Um verðþróun í gámaflutningum eru til aðrar vísitölur, s.s. WCI frá Drewry (sjá hér að neðan) og Shanghai CFI (vegna flutninga til og frá Asíu). Þessar vísitölur sýna verulega aðra þróun en Baltic Dry vísitalan.
- (ii) Framsetning Analytica í mynd 2 sýnir aðeins þróun Baltic Dry vísitölnnar frá júní 2008. Sé vísitalan skoðuð yfir lengra tímabil kemur í ljós að vísitalan var náði langtíma sögulegu hámarki í júní 2008 en lækkaði síðan niður í venjubundnari gildi næstu mánuðina. Val Analytica á upphafstíma samanburðarins (þ.e. júní 2008) er því til þess fallið að gefa mjög villandi mynd af þróun Baltic Dry vísitölnnar.

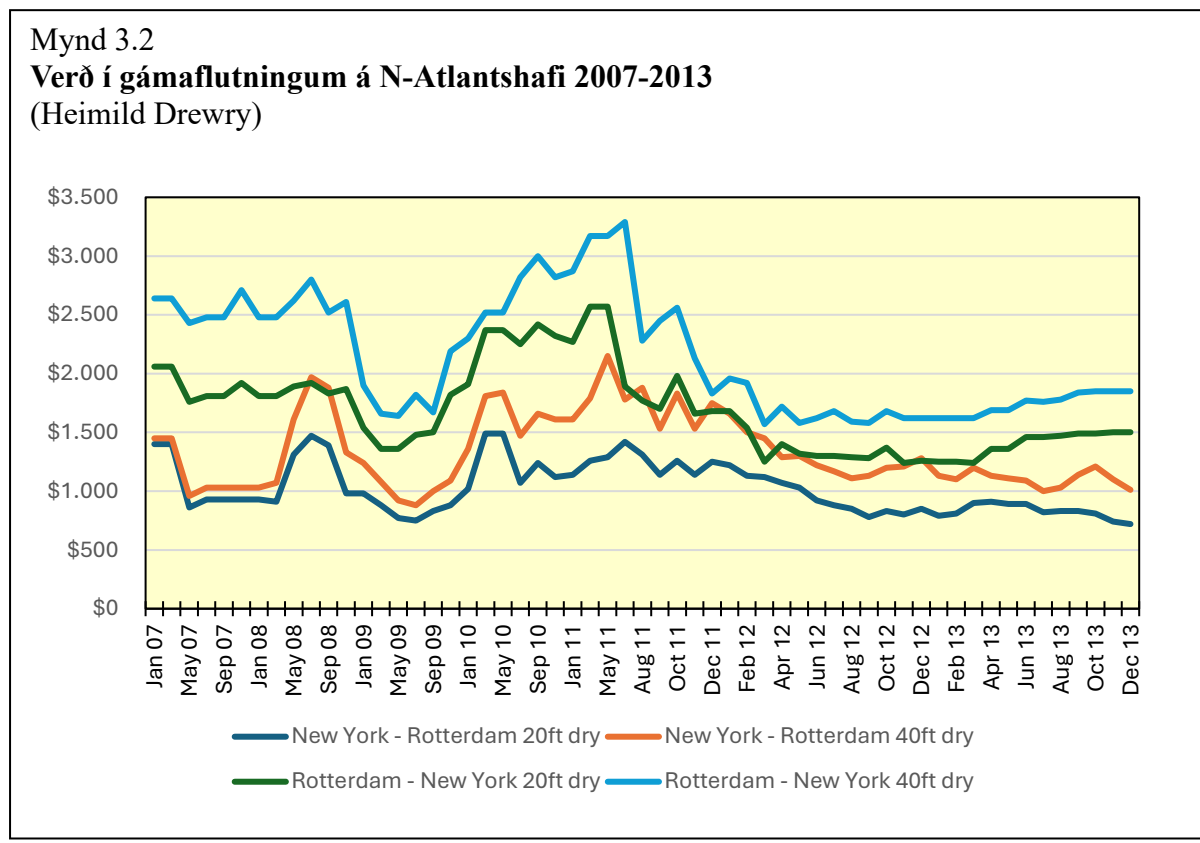
Verður nú nánar að þessum atriðum vikið:

3.3.2 Þróun alþjóðlegs gámaflutningsverðs á sjó

Drewry (<https://www.drewry.co.uk/>) er fyrirtæki sem aflar gagna um gámaflutninga á sjó, og greinir og birt gögn þar um. Fyrirtækið heldur m.a. úti World Container Index (WCI) sem er

einskonar vísitala fyrir flutningsgjöld í gámaflutningum á sjó. Fyrirtækið birtir auk þess upplýsingar um farmgjöld á öllum helstu siglingaleiðum milli heimsálfa og samskonar upplýsingar á tilteknum siglingaleiðum og fyrir mismunandi stærðir gáma. Fyrirtækið leitast við að komast sem næst raunverulegum verðum en ekki aðeins útgefnum gjaldskrám. Því eru birt bæði „spot“ verð og verð sem byggja á samningum. Þau verð ná meðal annars til svokallaðra „all-in“ flutningsverða sem eru flutningskostnaður frá „upphafsstað“ (jafnvel langt inni í landi) til „endastöðvar“ (einnig hugsanlega langt inni í landi). Stórir viðskiptavinir skipafélaga gera oft sérsamninga um flutninga og iðulega „all-in“ flutninga. Þessi samningsverð hvort sem eru fyrir heildarflutninga eða takmarkaðri flutninga eru oftast tregbreytanlegri en „spot“-verð og jafnvel gjaldskrár.¹⁰

Þrátt fyrir að Drewry birti flutningsgjöld á fjölmörgum siglingaleiðum þá eru engar slíkar upplýsingar í boði um siglingar til/frá Íslandi, né heldur það sem talist gætu sambærilegar siglingaleiðir. Það sem kemst næst því eru sjóflutningar yfir Atlantshafið. Á mynd 3.2 er sýnd verðþróun samkvæmt gögnum Drewry í gámaflutningum á siglingaleiðinni New York–Rotterdam, annars vegar, og Rotterdam–New York, hins vegar á tímabilinu 2007-2013. Verðin hér eru fyrir tvær stærðir þurrgáma og miðast við „all-in“ flutninga.



Mynd 3.2 sýnir að flutningsverð verð á sömu siglingaleið geta verið ólík, bæði misjafnlega há og með ólíkar sveiflur. Verð eru hærri á siglingaleið þar sem eftirspurn er meiri og eru líka háð afkastagetu. Breytileg eftirspurn á siglingaleið leiðir til þess að skip verða að sigla með

¹⁰ Sjá t.d. skýrslu: Federal Maritime Commission. (2012). Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law. Bureau of Trade Analysis. Staff Report, Washington, DC.

fleiri tóma gáma sem leiðir til hærri meðalkostnaðar á flutningseiningu og að jafnaði til herra verðs.

Af mynd 3.2 má því draga þá ályktun að nær ómögulegt sé að fullyrða um hvað séu „eðlileg“ verð í sjóflutningum. Í öðru lagi sýnir myndin að öfugt við það sem Baltic Dry vísitalan sýnir er fremur óveruleg lækkun í framgjöldum frá júní 2008 og mikil verðhækkun frá 2009.

3.3.3 Þróun Baltic Dry vísitölunnar yfir lengra tímabil

Sé Baltic Dry vísitalan skoðuð fyrir lengra tímabil kemur í ljós að gildi hennar eru einstaklega há frá árið 2007 og fyrri hluta ársins 2008 og náði sögulegu hámarki í júní það ár. Vísitalan byrjar einmitt að lækka niður í „eðlilegri“ gildi eftir júní og fylgir svo venjubundnum sögulegum gildum eftir það en með nokkrum sveiflum. Þessari þróun er lýst í mynd 3.3.



Af mynd 3.3 blasir við að framsetning Analytica af þróun Baltic Dry vísitölunnar (Mynd 2 í skýrslu Analytica og umræða á bls. 4 og 5) er slitin úr samhengi. Sú mikla lækkun vísitölunnar frá miðju ári 2008 sem mestu ræður um þá ályktun Analytica að á þeim tíma hafi farmgjöld erlendis lækkað en ekki hækkað stafar eingöngu af hinum gríðarháa toppi þessarar vísitölu frá ca. 2007 og fram til júní 2008. Sé horft á lengra tímabil er ekki um neina lækkun að ræða og frekar hækkun á árunum 2009 og 2010.

3.4 Landflutningar

Gjaldskrá fyrir landflutninga er sögð í minnisblaði Analytica hafa hækkað mikið á tímabilinu júní 2008 til desember 2013 (sjá t.d. töflu 2). Þessa fullyrðingu byggir Analytica á mynd 4 í skýrslu SKE, 14. bindi, bls. 3069. Í skýrslu SKE er þessi þróun borin saman við VNV eins og Analytica gerir einnig (sjá mynd 1 í skýrslu Analytica) og á grundvelli þess samanburðar eru hækkanirnar taldar óeðlilega háar.

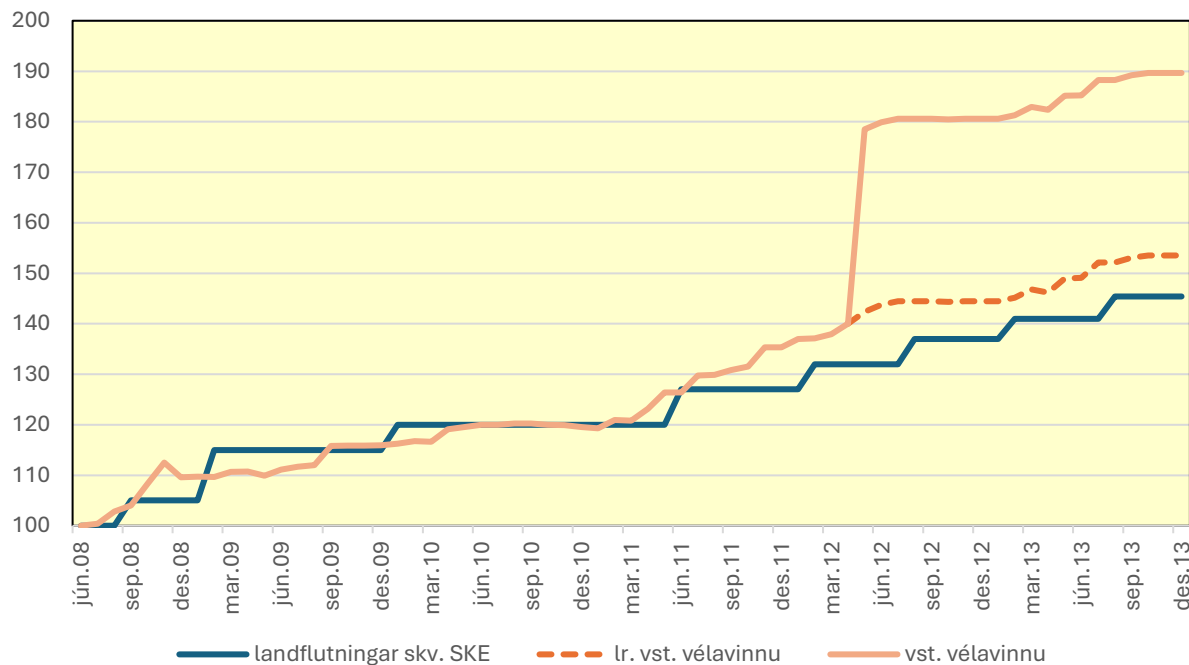
Sem fyrr er rakið er afskaplega hæpið að telja að VNV sem mælir almennt vöruverð í neyslu neytenda mæli einnig kostnað í einstökum framleiðslugreinum eins og t.d. landflutningum skipafélaganna. Eigi á annað borð að freista þess að mæla þennan kostnað með vísitölum er miklu skárri að velja til þess vísitölur um verð á þáttum sem tengdari eru landflutningum. Ein af slíkum vísitölum er sú undirvísitala byggingarvísitölunnar sem sýnir verðþróun vélavinnu/aksturs/uppfyllingu (liður 08 í byggingarvísitölunni, sem Hagstofa Íslands heldur og birtir). Þessi vísitala er að sjálfsögðu ekki góðu samræmi við kostnað í landflutningum en þó miklu betri en VNV.

Í ljós kemur að sú vísitala hækkar alls ekki hægar og reyndar talsvert hraðar en vísitala gjaldskrár landflutninga samkvæmt gögnum SKE og Analytica birti í mynd 1 í skýrslu sinni. Þessi samanburður er sýndur í mynd 3.4 hér að neðan.

Mynd 3.4

Þróun vísitölu vélavinnu og landflutninga skv. SKE

(Heimild: Hagstofan, Samkeppniseftirlitið (2023))



Eins og sjá má á mynd 3.4 verður mikið stökk í vísitölu vélavinnu í maí 2012. Ástæðan er sú að þá varð að flytja þarf jarðveg um lengri veg en áður eftir að jarðvegslosun fyrir höfuðborgarsvæðið var flutt frá Hólmsheiði í Bolaöldur í mars 2012. Án þessarar breytingar hefði vísitalan fylgt brotnu línunni í mynd 3.4 frá maí 2012 og út það tímabil sem um ræðir.

Það breytir þó engu um það að þessi vísitala er síst lægri en vísitala landflutninga samkvæmt SKE og skýrslu Analytica og hækkar raunar talsvert meira frá júní 2011.

Niðurstaðan er því sú að sé gjaldskrá í landflutningum skipafélaganna samkvæmt SKE (raunar aðeins gjaldskrá Samskipa) borin saman við meira viðeigandi undirvísitölu byggingarkostnaðar heldur en VNV er ekki að sjá að þessi gjaldskrá hafi hækkað óeðlilega mikið.

3.5 Þróun olíuverðs og rekstrarkostnaður skipafélaganna

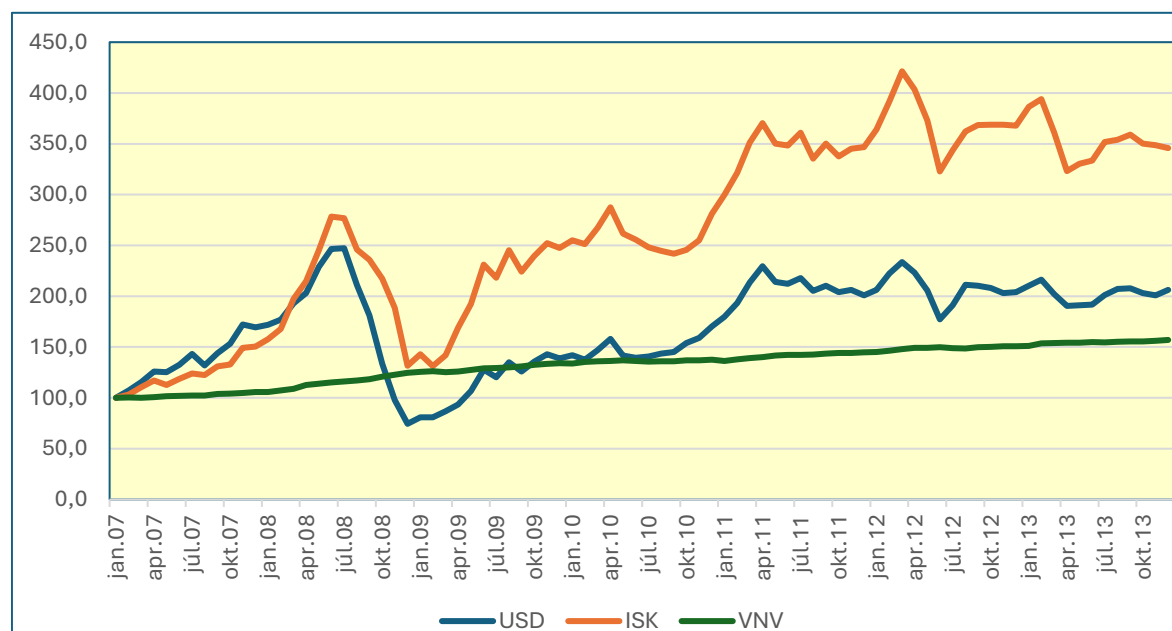
Veigamikill þáttur í rekstrarkostnaði skipafélaga er olíukostnaður. Hjá skipafélagi eins og Eimskip (2010-2013) er hlutdeild olíu um 10% af heildarrekstrarkostnaði (sjá Eimskip, 2024b). Hins vegar er hlutdeild olíu mun hærri þegar horft er til rekstrarkostnaðar sjálfra skipanna, eða sjóflutningskostnaðar, eða 25-30%.¹¹

Í mynd 3.5 hér að neðan má sjá þróun olíuverðs (Brent) tímabilið 2007-2013.¹² Olíuverð í USD og í íslenskum krónum eru sýnd sem vísitala og til hliðsjónar er sýnd vísitala neysluverðs. Sjá má að vísitala olíuverðs í krónum hækkar úr 100 í 345,6 í lok tímabils og fer reyndar í gildið 421,3 þegar það er hæst. Vísitala neysluverðs (VNV) hækkar úr 100 í janúar

Mynd 3.5

Þróun olíuverðs í USD og IKR, og VNV, 2007-2013

(Heimildir: U.S. Energy Information Administration, Hagstofa Íslands og Seðlabanki Íslands)



¹¹ Byggt á Stopford, M. (2008). *Maritime economics 3e*. Routledge, kafla 6. Hlutfall olíukostnaðar er háð ýmsum þáttum öðrum en verði, sem þó getur haft mjög mikil áhrif. Aðrir þættar sem ráða olíunotkun eru t.d. siglingarhraði og siglingaaðstæður, s.s. veður og sjór. Hlutfall olíu í hverri siglingu skips milli hafna er oftast mun hærra. Sjá líka Martino o.fl. (2009) um áhrif olíuverðs á flutningskostnað.

¹² Fylgni milli hráolíuverðs og skipagasolíu og svartolíu er nær fullkomin eða um 0,98 (Beverelli o.fl., 2010)

2007 í 157 í desember 2013. Miðað við það hvað hversu mikið olía hækkar er með öllu óraunhæft að gera ráð fyrir að flutningskostnaður gæti fylgt þróun VNV.

3.6 EBITDA hlutfall og afkomuþróun

Analytica notar gögn úr ársreikningum Eimskips og Samskipa til að gera því skóna að afkoma (þ.e. EBITDA) þeirra hafi verið betri en erlendra skipafélaga (bls. 5 og mynd 3 í skýrslu Analytica). Ástæða er til að gera athugasemdir við bæði mat Analytica á afkomu innlendu skipafélaganna og mat fyrirtækisins á afkomu erlendu skipafélaganna.

Skoðun á rekstrarafkomu Eimskips á árunum 2008-2009, en á viðkomandi tímabili var velta Eimskips nálægt 2/3 af veltu skipafélaganna tveggja samanlagt (sjá töflu 1 í skýrslu Analytica), þarf að taka mið af því að félagið fór í þrot á árinu 2009. Það var aðeins með sölu eigna og síðan nauðasamningum sem stóðu yfir frá 2008 og langt fram eftir árinu 2009 að félagið lifði áfram og þá verulega breytt og mun minna fyrirtæki í eigu stærstu kröfuhafa. Mikið tap varð hjá félaginu og reyndar er enn ekki ljóst hversu slæm afkoman var á árinu 2009 í heild. Fyrsta uppgjör og ársreikningur Eimskips í núverandi mynd miðar við að rekstur hafi hafist 1. október 2009 og sýnir þá aðeins afkomu þriggja mánaða, tímabilið 1. október – 31. desember 2009, og þá félags sem er afrakstur undangenginna nauðasamninga.

Analytica notar þetta þriggja mánaða uppgjör nýja Eimskips sem mælikvarða á afkomu Eimskips á árinu 2009 í heild.¹³ Það er ótækt af tveimur ástæðum: Fyrst vegna þess að afkoman fyrstu níu mánuði ársins liggur ekki fyrir með viðunandi vissu en hins vegar vísbendingar um talsvert tap á því tímabili.¹⁴ Í öðru lagi vegna þess að á síðustu þremur mánuðum ársins 2009 var kreppan víða í rénun og uppgangur í skipaflutningum. Notkun á þessum þremur mánuðum sem mælikvarða um afkomu ársins í heild er því afar misvísandi. Flest bendir því til að mat Analytica á afkomu Eimskips á árinu 2009 sé verulegt ofmat og þar með sömuleiðis á afkomu skipafélaganna í heild.

Hvað mat á afkomu erlendra skipafélaga snertir byggir Analytica ekki á tölugögnum heldur línuriti sem birt er í bókinni Port Economics, Management and Policy (Notteboom og fél. 2022). Í því línuriti eru ekki tölusettar niðurstöður um afkomu en með sjónmati má reyna að nálgast afkomutölurnar á lóðrétta ásnum í því línuriti. Þær tölur sýna hins vegar ekki EBITDA heldur það sem kallað er “average operating margins” eða það sem oftast er sagt vera EBIT. Samkvæmt neðanmálgrein 5 (bls. 5 í skýrslu Analytica) segist Analytica hafa notað Microsoft Copilot gervigreindarvélina til aðstoðar við sjónmatið og umreiknað það mat sitt á EBIT erlendu skipafélaganna yfir í EBITDA með hjálp vaxtagjalda kínverska skipafélagsins COSCO (sem er raunar í ríkiseigu) og því að gefa sér að afskriftir og niðurfærslur hafi verið 10% af tekjum.

Rétt er að benda á að félögin sem línuritið í nefndri bók byggir á voru með mjög mismunandi rekstur og mjög mismunandi afkomu þau ár sem um ræðir. Afkoma skipafélaga í Asíu var hlutfallslega hvað verst, en mun betri í Evrópu og jafnvel í N-Ameríku.¹⁵

¹³ Analytica fullyrðir raunar (í neðanmálgrein 5) að afkomutölurnar 2009 séu fyrir hálf t. árið en það er misskilningur, þær eru fyrir þrjú mánuði.

¹⁴ Afkomutölur (gamla) Eimskips 2008 ná aðeins yfir tímabilið 1. nóvember 2008 - 30. apríl 2009,

¹⁵ Um þetta má t.d. lesa í Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J. P. (2021 og 2022). Í fyrri heimildinni segja þeir (bls. 188): “The worst performers in 2009 in terms of operating margin included China Shipping Container Line (−32%), Cosco (−28.4%), Zim (−27.6%), and Yang Ming (−20.1%)” Ekki varð heldur viðsnúningur í afkomu þessara fyrirtækja næstu árin, sbr. mynd 7 í sömu rannsókn.

Ekki þarf að orðlengja það að þessi nálgun Analytica er algerlega óviðunandi. Í fyrsta lagi er afar ónákvæmt að áætla tölulega afkomu út frá myndum jafnvel þótt gervigreind sé notuð til aðstoðar. Í öðru lagi er slík aðferð ekki endurtakanleg og þar með ekki unnt að staðfesta af öðum rannsakendum. Í þriðja lagi er afskaplega veikt að styðjast við vaxtagjöld eins félags, ekki síst þar sem það félag sýndi hvað verstu hlutfallslegu afkomuna í hópi skipafélaga. Í fjórða lagi er það afskaplega gróft að gefa sér stærðir afskrifta og niðurfærslna séu eitthvað tiltekið fast hlutfall af veltu sem er mjög breytileg.

Með því að skoða ársreikninga erlendra skipafélaga má sjá að Mærsk er með jákvætt EBITDA árið 2009, þegar horft er til bæði gámasiglinga og gámakranastarfsemi (lestun og losun sem rekin er í dótturfélagi, APM Terminals).¹⁶ Þá eru skipafélögin Wilh. Wilhelmsen¹⁷, DFDS¹⁸ og Aspo¹⁹ einnig með jákvætt EBITDA árið 2009, en Hapag-Lloyd er með lítillega neikvætt EBITDA.²⁰ Öll hafa þessi skipafélög síðan nokkuð gott EBITDA árin 2010-2013. Þessar upplýsingar benda til þess að skipafélög í okkar heimshluta hafi haft jákvæða EBITDA afkomu á árinu 2009 en ekki neikvæða eins og fullyrt er í mynd 3 í skýrslu Analytica.

Sé mat Analytica á afkomu Eimskips á árunum 2008 og 2009 fært í áttina að raunveruleikanum kemur það sama í ljós. Afkoma Eimskips þróast svipað og afkoma erlendra skipafélaga og er síst betri!

3.7 Villur í útreikningum Analytica

Þessi úttekt hefur rekist á nokkur mistök í útreikningum í skýrslu Analytica. Alvarlegastar eru eftirfarandi:

3.7.1 Skekkjur í mati á áhrifum gjaldskrárhækkana á VNV

Í minnisblaði Analytica segir fyrst (bls. 6, 2. mlgr.): „Viðbótarhækkun á vísitölu neysluverðs vegna þjónustugjalda innflutnings nemur því um 0,7%.“ Síðan tveimur málsgreinum neðar segir: „Miðað við forsenduna um að 7,9% innflutningsverðmætis sé vegna flutningskostnaðar til landsins þá nemur meðaltals verðbreyting umfram vísitölu neysluverðs því um 1,31%.“

Nokkrar athugasemdir þarf að gera við þetta. Fyrst má nefna það tiltölulega smáatriði að þar sem hækkanir innflutningsgjalda skila sér út í almennt verðlag og þar með VNV, eru þau áhrif þegar komin fram í hækkun VNV. Útreikningar á áhrifum gjaldskrárhækkana á VNV ætti því að miða að því hversu mikið lægri hún væri án gjaldskrárhækkanna en ekki hærri. Það er sem sagt villandi að tala um þessi áhrif sem „viðbótarhækkanir“ VNV.

Miklu mikilvægara er þó að ekki verður betur séð en útreikningar Analytica á áhrifum hækkunar í þjónustugjöldum innflutnings á innflutningsverð og síðan VNV séu rangir.

Í viðauka D við þessa skýrslu er leidd út líking (líking D.4) sem lýsir verðhækkun innfluttra vara umfram almennt verðlag sem falli af hlutdeild flutningskostnaðar í innflutningsverði,

¹⁶ Sjá ársreikning á <https://investor.maersk.com/events/event-details/annual-report-2009>.

¹⁷ Sjá <https://www.wilhelmsen.com/investors/reports-and-presentations/annual-and-sustainability-reports/>.

¹⁸ Sjá <https://www.annualreports.com/Company/dfds>.

¹⁹ Sjá <https://www.aspo.com/en/news-and-materials/reports-and-presentations>.

²⁰ Sjá (https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/pdf/hapag_lloyd_annual_report_2010_en.pdf).

verðhækkun þessara flutningsgjalda og almennum verðhækkunum. Miðað við þær tölulegu forsendur um þessar stærðir sem gerðar eru í skýrslu Analytica (bls. 5-6), nánar tiltekið:

	Hundraðs- hlutar
Hlutdeild flutningskostnaðar í innflutningsverðlagi	7,90%
Hækkun þjónustugjalda innflutnings	62,59%
Hækkun almenns verðlags	36,40%

myndi innflutningsverð samkvæmt fyrrgreindri líkingu (D.4) hækka um 1,41% umfram almennt verðlag en ekki þau 5% sem Analytica áætla (1. mlgr. á bls. 6). Ef miðað er við að innfluttar vörur vegi 1/3 í VNV eins og Analytica gerir (bls. 6) er hækkun VNV af þessum sökum um 0,47% en ekki 0,7% (eða 1,31%) eins og Analytica telur. Með þessu er þó ekki verið að segja að rétt mat sé 0,47%, heldur einungis það að séu reikningar Analytica leiðréttir á þann hátt sem lýst hefur verið sé þessi tala niðurstaðan.

Þá er þess að geta að forsenda Analytica um að hlutur flutningskostnaðar sé 7,9% af virði innflutnings er ekki í samræmi við aðrar heimildir. Samkvæmt gögnum Hagstofnunar er þessi munur á FOB og CIF verði 7,4% á því tímabili sem um ræðir og er þá reiknað meðaltal per mánuð.²¹ Þá telur OECD²² að munur á FOB og CIF verði fyrir Ísland sé um 7,14% að meðaltali þessi ár. Þannig virðist Analytica ofmeta muninn á CIF og FOB verði um 0,5-0,76 prósentustig.²³

Séu áhrif meintrar verðhækkunar þjónustugjalda innflutnings á VNV endurmetin miðað við þessa hlutdeild flutningskostnaðar (en aðrar forsendur Analytical notaðar óbreyttar) mælist hækkun VNV 0,44% og 0,43% eftir því hvort miðað er við gögn Hagstofnunar eða OECD. Ástæða kann að vera til að ítreka það sem áður hefur verið sagt að þessar hlutfallslegu hækkningar eru ekki settar fram sem rétt mat heldur einungis tiltölulega takmörkuð leiðrétting á útreikningum Analytica.

3.7.2 Áætlaður viðbótarkostnaður viðskiptavina

Í skýrslu Analytica (bls. 6) er gerð tilraun til að áætla meintan viðbótarkostnað viðskiptavina Samskipa og Eimskips vegna samráðs. Um það mat segir Analytica neðarlega á bls. 6:

“Í töflu 3 hér að neðan er að finna samantekt á þessari áætlun [um viðbótarkostnað] ásamt áætlaðri heildarveltu skipafélaganna á rannsóknartímabilinu á verðlagi annars fjórðungs 2023. Velta skipafélaganna er færð upp til verðlags m.v. vísitölur SE til ársloka 2013 en frá þeim tíma til annars fjórðungs 2023 með vísitölu neysliverðs.”

Því miður er síður en svo augljóst hvernig umrædd tafla, tafla 3 í skýrslu Analytica, er reiknuð. Því reyndist nauðsynlegt að grípa til þess ráðs að endurreikna þessa töflu Analytica og freista þess þannig að staðfesta efni hennar. Með þessum endurreikningi tókst að staðfesta

²¹ Sjá https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_utanrikisverslun_1_voruvideoskipti_05_voruskiptieldra/UTA16002.px

²² Sjá Miao, G., & Wegner, E. (2022). Recent trends in transport and insurance costs and estimates at disaggregated product level, <https://www.oecd-ilibrary.org/content/paper/b5dbab02-en>.

²³ Þá ætti líka að hafa í huga að hluti af CIF (Cost, Insurance, Freight) eru tryggingar á flutningsvarningi.

tölurnar í töflunni í meginráttum en þó aðeins með því að nota eftirfarandi forsendur sem Analytica virðist byggja sína reikninga á.

- (i) Meintur kostnaðarauki er reiknaður miðað við veltu alls ársins 2008.
- (ii) Bókfærð velta skipafélaganna á ári hverju er hækkuð miðað við mat SKE á gjaldskrárvísitölum skipafélaganna fram til ársins 2013.

Við teljum báðar þessar forsendur óverjandi. Fyrri forsendan er ótæk vegna þess að sögn Analytica sjálfs (bls. 2 í skýrslu Analytica) á matið aðeins að taka til tímabilsins frá júní 2008 er samráðið var talið hefjast.

Síðari forsendan er ótæk vegna þess hún felur í sér tvítalningu. Gjaldskrárhækkunir þær sem mældar eru í vísitölum SKE eru þegar inni í veltutölum skipafélaganna. Það að hækka þær aftur með sömu vísitölu er því augljós tvítalning!

Tafla 3 í skýrslu Analytica hefur verið endurreiknuð án þess að gefa sér forsendur (i) og (ii). Hvernig sá endurreikningur var framkvæmdur er nánar skýrt í viðauka F. Helstu niðurstöður þessa endurreiknings eru sýndar í töflu 3.1 (sem samsvarar töflu 3 í skýrslu Analytica).

Tafla 3.1 Endurreikningur á töflu 3 í skýrslu Analytica (Upphæðir í m. kr. á verðlagi 2. ársfjórðungs 2023)			
	Velta	Viðbótar- kostnaður	Hlutfallsleg hækkun
Sjóflutningar+	303.333	27.024	8.9%
Landflutningar	41.956	0.977	2.3%
Flutningsmiðlun	41.99	2.581	6.1%
Samtals	387.279	30.582	7.9%

Samanburður við töflu 3 í skýrslu Analytica sýnir að þessi endurreikningur hefur lækkað meintan viðbótarkostnað úr 44,4 mia. kr. (skv. töflu 3 í skýrslu Analytica) í 30,6 mia. kr. Miðað við þennan endurreikning ýkja því niðurstöður Analytica í töflu 3 meintan viðbótarkostnað um nær 50%.

Rétt er að taka það fram að niðurstöðurnar í töflu 3.1 endurspeglar einungis takmarkaða leiðréttingu á tiltölulega skýrum mistökum í reikningum Analytica. Aðrar athugasemdir við aðferðafræði og mat Analytica eru enn í fullu gildi og því má alls ekki túlka niðurstöðurnar í töflu 3.1 sem mat á hinu meinta tjóni.

3.7.3 Áhrif á aðila í útflutningi og innflutningi

Á bls.7 í skýrslu sinni freistar Analytica þess að skipta hinum metna „viðbótakostnaði“ í töflu 3 á milli innflytjenda og útflytjenda. Niðurstöðurnar eru birtar í töflu 4. Þar er í öllum meginatriðum byggt á niðurstöðum í töflu 3 í skýrslu Analytica sem gagnrýndar voru í kafla 3.7.2 hér að ofan. Jafnframt virðist gengið út frá því að útreikningar í fyrri köflum skýrslu Analytica séu réttir, þ.e. að viðbótarkostnaður neytenda sé 26,2 mia. kr. og viðbótarkostnaður innflytjenda og útflytjenda sé samtals 38,824 mia. kr., sbr. sjóflutninga+ í töflu 3 í skýrslu Analytica.

Þessi áætlaði kostnaðarauki í töflu 4 er því augljóslega verulega ofmetinn með hliðsjón af fyrri athugasemdum okkar um kostnaðarauka neytenda og endurútreikningum þeim á kostnaði viðskiptavina skipafélaganna sem sýndir eru í töflu 3.1.

Þá þarf líka að benda á að kostnaðaraukinn vegna almenns innflutnings í töflu 4 er auðvitað sami viðbótakostnaðurinn og sagður var falla á neytendur í gegnum hærra verð tveimur köflum áður í skýrslu Analytica. Annaðhvort bera neytendur þennan kostnað vegna þess að innflytjendur velta honum áfram eða innflytjendur vegna þess að þeir taka hann á sig en ekki báðir. Hér virðist því um tvítalningu að ræða.

3.7.4 Áhrif á höfuðstól verðtryggðra lána

Að gefnum þeim upphæðum um lánasamninga sem Analytica miðar við, þarf í ljósi þess sem útskýrt var að í kafla 3.7.1 að reikna út frá 0,46% áhrifum á VNV í stað 0,7% sem Analytica notar. Þetta leiðir til þess að áhrif á höfuðstól verðtryggðra lánasamninga eru 7,1 mia. kr. í stað 10,8 á verðlagi í árslok 2010 (sjá skýrslu Analytica bls. 7) og 11,4 í stað 17,4 mia. kr. á verðlagi árisins 2023.

Þá er nauðsynlegt að benda á að þótt höfuðstóll verðtryggðra lána hækki vegna breytinga í VNV er ekki um þjóðhagslegt tap að ræða heldur tilfærslu eða millifærslu milli hópa innan samfélagsins, nánar tiltekið frá skuldurum til lánveitenda. Aðilar með útistandandi verðtryggð lán verða fyrir vissum kostnaði (fjármagnstapi) með hækkun VNV sem jafngildir verðhækkun lánsins. Á móti þessum kostnaði koma jafnháar tekjur lánadrottnanna. Það sem hér um ræðir er því tilfærsla milli hópa. Hverjir eru hóparnir? Að jafnaði eru það neytendur sem veita lán ýmist beint einkum með bankainnistæðum eða óbeint með sparnaði í lífeyrissjóðum. Lántakendur að jafnaði eru fyrirtæki og hið opinbera. Tilfærslan er því að jafnaði frá fyrirtækjum og hinu opinbera til heimilanna (neytenda).

Einnig er óljóst og þá að hvaða marki um tilfærslu raunverulegra verðmæta sé að ræða. Skuldararnir skulda það sama í raungildi (eins og það er mælt af VNV) og lánveitendur eiga sömu innistæður að raungildi (eins og það er mælt af VNV) og áður. Því virðist í fljótu bragði ekki vera um raunverulega tilfærslu verðmæta þeirra á milli.

Hvað sem því líður má ljóst vera að þetta tal í skýrslu Analytica um hækkun verðtryggðra lánasamninga sem kostnað fyrir neytendur heldur engu vatni.

3.7.5 Rangt mat á allratapi

Analytica setur fram í viðauka við skýrslu sína „mat á svokölluðu „allratapi“. Þetta allratap á að vera mælikvarði á velferðartap þjóðfélags af hvaða orsök sem er. Ein slík orsök gæti t.d. einokunin á markaði sem takmarkar eða minnkar sölumagn í þeim tilgangi að ná fram hærra verði. Eins og fram kemur í viðauka Analytica má útskýra þetta sérstaka dæmi með einföldu líkani af einokun, sbr. mynd V1 í viðauka Analytica.

Til að mæla þetta allratap er flatarmál þríhyrningsins (svokallaðs Harberger þríhyrnings) mælt. Þetta gerir Analytica út frá þeim forendum sem koma fram í megintexta skýrslu fyrirtækisins. Nánar tiltekið er miðað við að umfang almenns innflutnings á árunum 2008-2013 hafi verið 2.000 mia. kr. á verðlagi ársins 2023 og að reiknuð áhrif á verðlag hafi verið 1,31%. Til viðbótar er síðan miðað við að verðteygni eftirspurnar sem sé -0,71, en þá forsendu segir Analytica að sé fengin úr QMM líkani Seðlabanka Íslands. Á þessum forsendum er síðan sett fram eftirfarandi líking til að mæla allratapið:

$$((1+0,0131)(1-0,0093)-1)/2 = 0,184\%$$

Með því að margfalda þessa útkomu við innflutningsverðmætið (2.000 mia.kr.) fæst allratap að upphæð 3,7 mia.kr.

Því miður er alvarleg villa í uppsetningu líkingarinnar og þar með mælingunni á allratapinu. Eins og nánar er útskýrt í viðauka B við þessa skýrslu ætti þessi líking miðað við forsendur Analytica að vera:²⁴

$$((1+0,0131-1)(1-0,0093-1)/2 = 0,00609\%$$

Rétt reiknað allratap miðað við forsendur Analytica er því 122 m. kr. (þ.e. 0,00609·2000). Þar sem forsendur Analytica eru að ýmsu leyti aðfinnsluverðar er þessi tala hins vegar alls ekki okkar mat á allratapinu.

3.7.6 Fyrirvari

Hér að ofan hefur verið bent á mistök í útreikningum í skýrslu Analytica og þeir útreikningar leiðréttir að vissu marki. Hins vegar má alls ekki líta svo á að hinir leiðréttu útreikningar sýni það sem við teljum „rétt“ mat á tjóni af meintum samkeppnislagaþrotum Samskipa og Eimskips. Hinir leiðréttu útreikningar byggjast enn á ýmsum forsendum Analytica sem við höfum miklar efasemdir um eins og fram hefur komið í fyrri köflum þessarar greinargerðar. Þeir eru því ónothæfir sem mat á umræddu tjóni.

²⁴ Kórrétta líkingin er þó nokkru margþættari samanber líkingu (B.3) í viðauka B.

Tilvísanir

- Analytica. 2024. Frummat á tjóni vegna samkeppnisbrota Samskipa og Eimskips. Analytica ehf.
- Beverelli, C., Benamara, H. og Asariotis, R., 2010. *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation: Technical Report*. United Nations Conference on Trade and Development/UNCTAD.,
- Drewry.2024. <https://www.drewry.co.uk/>
- Eimskip. 2024a. Tekjuskiptingu Container Liner 2011. Gagnaskjal frá Eimskip hf.
- Eimskip. 2024b. Sundurliðun kostnaðar 2010-2013. Gagnaskjal frá Eimskip hf.
- Federal Maritime Commission. (2012). *Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law*. Bureau of Trade Analysis. Staff Report, Washington, DC.
- Félag atvinnurekenda. 2024. <https://atvinnurekendur.is/tjon-vegna-samrads-skipafelaganna-metid-a-62-milljarda-krona/>
- Hagstofa Íslands. 2024. <https://www.hagstofa.is/>
- Martino, A., Casamassima, G. & Fiorello, D., 2009. *The Impact of Oil Price Fluctuations on Transport and its Related Sectors*, EPRS: European Parliamentary Research Service. Belgium.
- Miao, G. og E. Wegner. 2022. "Recent trends in transport and insurance costs and estimates at disaggregated product level", *OECD Statistics Working Papers*, No. 2022/02, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/b5dbab02-en>.
- Neytendasamtökin. 2024. <https://ns.is/tjon-vegna-samrads-metid-a-62-milljarda-krona/>
- Notteboom, T., Pallis, A. og Rodrigue, J.P., 2022. *Port economics, management and policy*. Routledge.
- Notteboom, T., Pallis, T. og Rodrigue, J.P., 2021. Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, 23, pp.179-210.
- Samkeppniseftirlitið. 2023. Brot Samskipa gegn banni við ólögsmætu samráði. <https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/alvarleg-brot-samskipa-a-samkeppnislogum>.
- Seðlabanki Íslands. 2024. <https://www.seðlabanki.is/>
- Stopford, M., 2008. *Maritime economics 3e*. Routledge.
- U.S. Energy Information Administration. 2024. <https://www.eia.gov/>
- Varian, H. 1984. *Microeconomic Theory*. Second edition. W.W. Norton & Company. New York.

Viðauki A

Einföld samkeppnisgreining

Rekstur Eimskips er margbrotinn. Engu að síður er unnt að lýsa meginatriðunum í mögulegum samkeppnisaðstæðum fyrirtækisins með tiltölulega einföldu líkani sem er alþekkt og viðtekið í hagfræði (sjá t.d. Varian 1984)

Gerum ráð fyrir:

- (i) Fyrirtækið framleiðir (og selur) vöru (flutninga) í magninu q .
- (ii) Fyrirtækið býr við venjulegt niðurhallandi eftirspurnarfall $p=D(q)$, þar sem p táknar verð vörunnar (flutninganna).
- (iii) Framleiðsla q veldur kostnaði sem lýst er með venjulega vaxandi kostnaðarfallinu $C(q)$.

Algengt er í hagfræði og hentugt í þessum viðauka að snúa eftirspurnarfallinu við og rita það sem

$$q = D^{-1}(p) \equiv Q(p) \text{ sem}$$

Hagnað þessa fyrirtækis má þá rita

$$(A.1) \quad \pi(q, p) = p \cdot q - C(q) = p \cdot Q(p) - C(Q(p)).$$

Fullkomin samkeppni

Búi fyrirtækið við fullkomna samkeppni lítur það á verðið sem gefna (ytri) stærð²⁵ og leitast við að hagræða magninu til að hámarka hagnað:

$$\text{Max}_q \pi(q, p), p \text{ er gefin stærð.}$$

Lausn þessa hámarksvandamáls felur í sér atferlisregluna:

$$(A.2) \quad p_0 = C_q(q_0),$$

þar sem q_0 er það framleiðslumagn fyrirtækisins og p_0 samsvarandi markaðsverð, þ.e. $p_0=D(q_0)$

Það er vel þekkt í hagfræði að atferlisregla (A.2) er þjóðhagslega hagkvæm. Henni er algengt að lýsa á myndrænan hátt eins og í mynd A1 hér að neðan sem samsvarar mynd V1 í minnisblaði Analytica (Analytica 2024).

²⁵ Þetta er góð nálgun að raunveruleikanum ef fyrirtækið er smátt miðað við markaðinn í heild.

Fullkomin einokun

Líti fyrirtækið ekki á verðið sem gefna ytri stærð getur það hámarkað hagnað með því að hagræða verði. Með öðrum orðum fyrirtækið leitast við að

$$\underset{p}{\text{Max}} \pi(q, p), \text{ að eftirspurnarfallinu } q = Q(p) \text{ gefnu.}$$

Þessi háværkun leiðir eftir nokkrar algebraískar tilfæringar til atferlisreglunnar:

$$(A.3) \quad p_1 \cdot (1 + E(p, q)) = C_q(q_1),$$

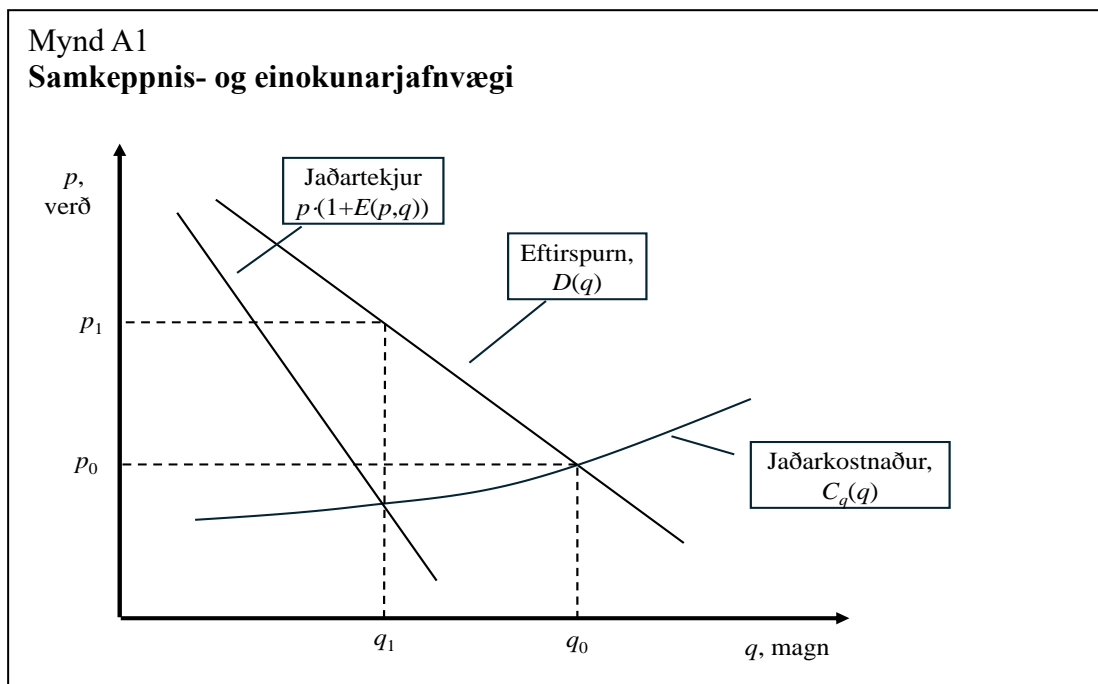
þar sem $E(p, q) = D_q q/p$ er teygni verðs með tilliti til magns²⁶. Halli eftirspurnarfall fyrirtækisins niður á við er $E(p, q)$ örugglega neikvæð stærð. Við þær aðstæður leiðir beint af (A.3) að verðið, p_1 , er hærra og magnið, q_1 því minna en við fullkomna samkeppni.

Rétt er að vekja athygli á því að atferlisreglan í (A.3) er svokölluð einokunarverðlagning (monopoly pricing). Það er; hún felur í sér að fyrirtækið hagnýtir markaðsaðstöðu sína til hins ítrasta til að ná mesta mögulega hagnaði.

Nú er auðvelt að sýna fram á að stærðin á vinstri hlið atferlisreglunnar í (A.3), þ.e.

$p_1 \cdot (1 + E(p, q))$, er nákvæmlega jaðartekjur fyrirtækisins af sölu vörunnar. Þessi atferlisregla felur því í sér að fyrirtækið framleiðir er þar til jaðarkostnaður er jafn jaðartekjum en ekki markaðsverði eins og gerist við fullkomna samkeppni.

Einokunargildum verðs og magns, þ.e. p_1 og q_1 , er lýst með myndrænum hætti í mynd 1. Eins og myndin sýnir er verðið hærra og magnið lægra við einokunarverðlagningu en við fullkomna samkeppni.



²⁶ Þessi teygni mælir hundraðshluta lækkunar í verði þegar magnið hækkar um 1%

Eins og atferlisregla (A.3) sýnir, er frávík einokunarverðsins, p_1 frá fullkomna samkeppnisverðinu p_0 er háð verðteygninni (teygni verðs með tilliti til magns). Sé eftirspurnarfallið lárétt er þessi teygni núll og einokunarverðið verður jafnt fullkomna samkeppnisverðinu. Því meiri sem hinn neikvæði halli eftirspurnarfallsins er, því meira neikvæð verður teygnin og þar með frávík einokunarverðsins frá fullkomna markaðsverðinu.

Þetta sýnir að áhrif af markaðsaðstöðu fyrirtækja á markaðsverð (og þar með magn) takmarkast af lögun eftirspurnarfallsins sem það býr við og sem mæld er með teygni eftirspurnarinnar. Því minna næmt markaðsverðið er fyrir magnbreytingum þeim mun minni munur verður á fullkomnu samkeppnisverði og fullkomnu einokunarverði.

Samráð um verð

Líkja má eftir áhrifum samráðs fyrirtækja um verð með einfaldri útvíkkun á atferlisreglu (A.3) sem hér segir:

$$(A.4) \quad p_1 \cdot (1 + \eta \cdot E(p, q)) = C_q(q_1),$$

þar sem $E(p, q)$ er sem fyrr teygni verðs með tilliti til magns og stuðullinn $\eta \geq 0$ mælir umfang samráðsins. Nánar tiltekið tákna $\eta = \eta_0 \geq 0$ ekkert samráð og $\eta = 1$ samráð allra fyrirtækjanna á markaðnum.

Augljóst er af (A.4) að því hærra sem gildi η er (þ.e. samráðið umfangsmeira) þeim mun meira verður frávík verðsins p_1 frá fullkomnu samkeppnisverði. Sé $\eta = 1$ verður verðlagningin fullkomin einokunarverðlagning. Sé η hins vegar í lágmarki sínu η_0 verður verðið samkeppnisverð ef $\eta_0 = 0$, en hærra ef fyrirtækið hefur markaðsstöðu án samráðs.

Af ofangreindu má draga eftirfarandi ályktanir:

- (i) Samráð fyrirtækja mun ekki leiða til fulls einokunarverðs nema e.t.v. að öll fyrirtækin á markaðnum taki þátt í samráðinu.
- (ii) Verðhækkun vegna samráðs er ekki mismunurinn á fullkomnu einokunarverði og fullkomnu samkeppnisverði heldur mismunurinn á verði án samráðs ($\eta = \eta_0$) og verði með samráði.

Viðauki B
Mat á svokölluðu “allratapi”

Þessi viðauki gerir grein fyrir réttu mati á svokölluðu allratapi vegna einokunarverðlagningar sem fjallað er um í viðauka í minnisblaði Analytica bls. 10-11.

Gerum, eins og gert er í téðum viðauka, ráð fyrir tilveru eftirspurnarfallsins:

$$q=D(p),$$

þar sem p táknar verð og q magn.

Gerum jafnframt, eins og gert er í téðum viðauka, ráð fyrir að hlutfallsleg verðhækkun vegna einokunar sé:

$$\Delta = \frac{p_1 - p_0}{p_0},$$

þar sem p_0 er upphaflega verðið og p_1 einokunarverðið.

Þá liggur fyrir að

$$(B.1) \quad p_1 = p_0 \cdot (1 + \Delta).$$

Fyrstu gráðu Taylor útvíkkun á eftirspurnarfallinu²⁷ um verðið p_0 gefur:

$$q_1 = D(p_0) + D_p(p_0) \cdot (p_1 - p_0).$$

Þar sem $D(p_0)=q_0$ er auðvelt að sjá að þess líkingu má umrita í:

$$(B.2) \quad q_1 = q_0 \cdot \left(1 + \frac{D_p}{q_0} \cdot \frac{p_0}{p_0} \cdot (p_1 - p_0) \right) = q_0 \cdot (1 + E(q, p) \cdot \Delta),$$

þar sem $E(p, q) \equiv D_p(p_0) \cdot p_0 / q_0$ er teygni magns með tilliti til verðs metin í p_0 .

Í áðurnefndum viðauka í minnisgrein Analytica er allratap skýrgreint sem flatarmál þríhyrningsins:

$$A = (p_1 - p_0) \cdot (q_1 - q_0) / 2.$$

Innseting fyrir p_1 og q_0 úr líkingum (B.1) og (B.2) gefur eftirfarandi líkingu fyrir allratapið:

$$(B.3) \quad A = \frac{(p_0 \cdot \Delta) \cdot (q_0 \cdot E(q, p) \cdot \Delta)}{2} = \frac{p_0 \cdot q_0 \cdot E(q, p) \cdot \Delta^2}{2},$$

²⁷ Þessi nálgun er fullkomin ef eftirspurnarfalli er línulegt eins og myndin í viðaukanum í minnisblaði Analytica gerir ráð fyrir.

þar sem $p_0 \cdot q_0$ er auðvitað veltan á markaðnum fyrir verðhækkunina í p_1 .

Og allratapið sem hlutfall af upphaflegri veltu er:

$$(B.4) \quad \frac{A}{p_0 \cdot q_0} = \frac{E(q, p) \cdot \Delta^2}{2}.$$

Í viðaukanum í minnisblaði Analytica eru upphafleg velta, teygni og hlutfallsleg verðhækkun talin vera:

Stærðir	Gildi	Eining
$p_0 \cdot q_0$	2000	mia. kr.
$E(p, q)$	-0.71	Engin
Δ	0.0131	Engin

Samkvæmt því eru:

$$\frac{A}{p_0 \cdot q_0} = 0,0000609 \text{ eða } 0,00609\% \text{ en ekki } 0,184\% \text{ eins og talið er í viðauka}$$

Analytica

$$A=0,122 \text{ mia. kr. en ekki } 3,7 \text{ mia. kr. eins og talið er í viðauka Analytica.}$$

Mistökin í viðauka Analytica eru að líkingin sem notuð er til að reikna flatarmál þríhyrningsins sem jafngildir allratapinu og finna má neðst í þriðju málsgrein neðanfrá er röng.

Viðauki C

Skipaflutningar: Kostnaðarverð og verðlagning

Skipaflutningar eru framleiðsla sem vîkur í veigamiklum atriðum frá einföldustu framleiðslu- og verðlagningarlíkönunum í hagfræðikennslubókum. Mikilvægt er að greinin nýtir fjármuni (einkum skip) sem koma í óskiptanlegum og tiltölulega stórum einingum og sem tiltölulega erfitt (og dýrt) er að breyta. Þessi staðreynd hefur áhrif á verðlagningu sem getur villt grunnfærnum verðlagsyfirvöldum sýn.

Hér á eftir verður reynt að útskýra meginatriði þjóðhagslega hagkvæmrar verðlagningar á skipaflutningum við þessi skilyrði.

Við gerum ráð fyrir eftirfarandi

- A.1 Fjármunir (t.d. flutningaskip) koma í tiltölulega stórum óskiptanlegum einingum sem ekki er unnt að breyta með stuttum fyrirvara.
- A.2 Ekki er unnt að verðleggja flutningaþjónustu þannig að hún sé rekin með tapi.²⁸

Af A.1 leiðir:

- (i) Afkastagetu (flutningsgetu) er á hverjum tíma sett efri mörk sem ráðast af þeim fjármunum sem fyrir hendi eru. Þessi mörk má rita $Q(k)$, þar sem k táknar fjármunina.
- (ii) Skipaflutningsfyrirtækið býr við fastan kostnað sem tengist fjármuninum.

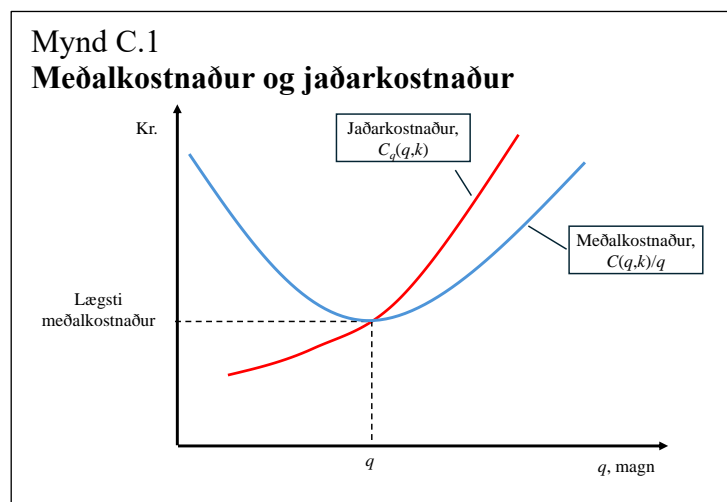
Kostnaðarfall fyrirtækisins má þá rita sem summu fasts og breytilegs kostnaðar:

$$(1) \quad C(q, k) = FK(k) + BK(q, k),$$

þar sem q táknar flutningsmagn og k fjármunina.

Sé $BK(q, k)$ er vaxandi og strangkúpt (e. convex) fall og $BK(q, k) = 0$, mun meðalkostnaður vera U-lagað fall af q líkt og sýnt er á mynd C.1. Alþekkt er að jaðarkostnaður flutninga sker lágmark meðalkostnaðar (sé það á annað borð til) neðan frá líkt og sýnt er í mynd C.1.

Ef breytilegi kostnaðurinn er línulegur í magni (veikkúptur) og jaðarkostnaður þar með fasti mun meðalkostnaðurinn ekki hafa neitt lágmark en lækka stöðugt í átt að jaðarkostnaði sem væri þá lágrétt lína í mynd 1.



²⁸ Einkafyrirtæki fást augljóslega ekki til slíkrar verðlagningar (e. participation constraint). Engin fyrirtæki geta verið þannig rekin til lengdar því sjóðir til að fjármagna tapið hljóta að vera endanlegir. Reglulegan rekstrarstyrk ber að skoða sem tekjustofn.

Mikilvægt er hafa það í huga sem mynd 1 sýnir að meðalkostnaður er ætíð hærri en jaðarkostnaður þar til meðalkostnaður hefur náð lágmarki sínu.

Til að finna þjóðhagslega hagkvæmast flutningsmagn á hverjum tíma þarf að leysa eftirfarandi vandamál:

$$(I) \quad \underset{q}{\text{Hám}} V = \int_0^q D(q) dq - C(q, k),$$

$$\text{þ.a. } q \leq Q(k),$$

$$p \cdot q \geq C(q, k),$$

Þar sem fallið $D(q)$ er eftirspurnarfallið eftir flutningum og $p (\equiv D(q))$ táknað verð á einingu flutninga. Tegrið er ábati kaupenda af flutningsmagninu upp að q og $C(q, k)$ er samsvarandi kostnaður. Fyrri hliðarskilyrðið er vegna flutningsgetu. Það síðara er það skilyrði að unnt sé að greiða rekstrarkostnað við flutningana.

Nauðsynleg skilyrði fyrir lausn þessa vandamáls eru:

$$(I.1) \quad D(q) - C_q(q) - \lambda + \mu \cdot (p - C_q(q)) = 0,$$

$$(I.2) \quad \lambda \geq 0, Q(k) \geq q, \lambda \cdot (Q(k) - q) = 0,$$

$$(I.3) \quad \mu \geq 0, p \cdot q \geq C(q, k), \mu \cdot (p \cdot q - C(q, k)) = 0,$$

þar sem λ er skuggavirði afkastagetu og μ skuggavirði þess að ekki er unnt að reka flutningsstarfsemina með tapi.

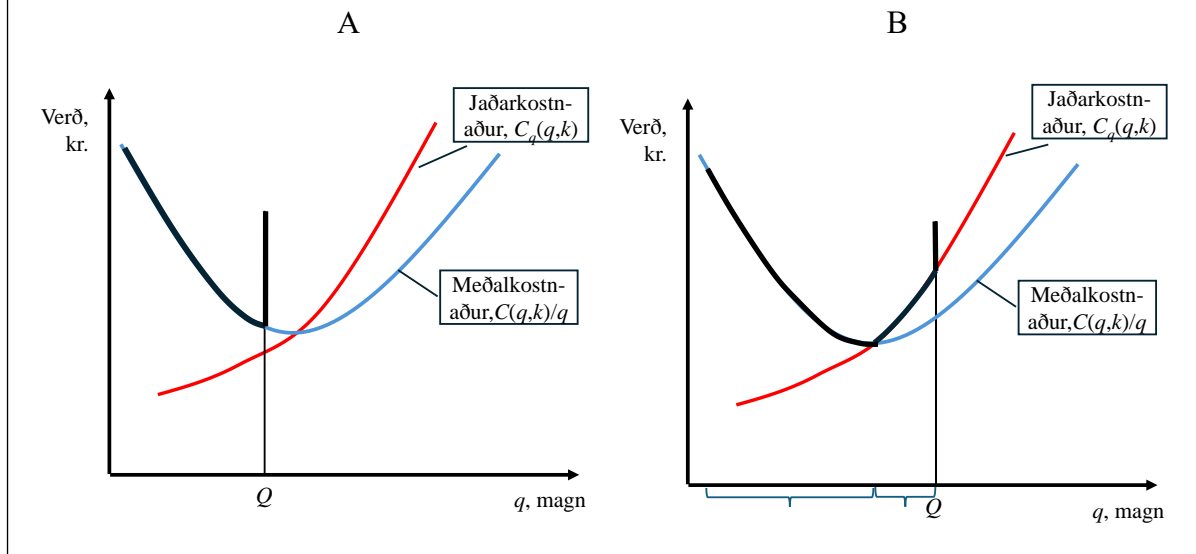
Af þessum nauðsynlegu skilyrðum má þegar draga eftirfarandi ályktanir:

- Þjóðhagslega hagkvæmasta verð er margbrotið.
- Það ræðst m.a. af flutningsmagninu.
- Ef flutningsgeta $Q < q^0$ (q^0 samsvarar lágmarki meðalkostnaðar) \Rightarrow tveir fasar (sjá mynd C.2 A)
 - (i) $q < Q$ og $p = C(q)/q$ og verðið lækkar með flutningsmagninu. Hagnaður = 0
 - (ii) $q = Q$ og $p = D(Q)$ og verð hækkar með eftirspurn. Hagnaður > 0
- Ef flutningsgeta $Q > q^0 \Rightarrow$ þrír fasar (sjá mynd C.2 B)
 - (i) $q < q^0 \Rightarrow p = C(q)/q$ og verðið lækkar með flutningsmagninu. Hagnaður = 0
 - (ii) $q > q^0$ og $q < Q \Rightarrow p = C_q(q)$ og verð hækkar með flutningsmagninu. Hagnaður > 0.
 - (iii) $q > q^0$ og $q = Q \Rightarrow p = D(Q)$ og verð hækkar með eftirspurn. Hagnaður > 0.
- Ef flutningsmagn $q = Q \Rightarrow p = D(Q)$ sem er $\geq \min(C(q)/q, C_q(q))$.

Kjarna þessara niðurstaðna um þjóðhagslega hagkvæmasta verð er lýst með myndrænum hætti í mynd C.2 annars vegar fyrir það tilvik þegar $Q < q^0$ (mynd A) og hins vegar þegar $Q > q^0$ (mynd B).

Mynd C.2

Samfélagslega hagkvæmast verðlagning (Hagkvæmasta verð: Svartur breiður ferill)



Mikilvægar niðurstöður

1. Þjóðhagslega hagkvæmasta verð ræðst m.a. af umfangi flutninga (eftirspurn eftir flutningum).
2. Verð getur hækkað mjög mikið einvörðungu vegna breytts flutningsmagns.
3. => Verðhækkanir (umfram almennar verðhækkanir) eru alls ekki vísbending um fákeppnistilburði.

∴ Til að komast að niðurstöðu um hvort verð sé hæfilegt (þjóðhagslega hagkvæmt) eða ekki er nauðsynlegt að kafa miklu dýpra en skoða bara verðþróun! Nauðsynlegt er að skoða magnið og raunar kostnaðarfallið og afkastagetuna líka.

Þessi einfalda greining sýnir að það að skoða einungis verðþróun er ótæk aðferð til að kanna tilveru fákeppni/einokunar og/eða meta kostnað við hana!

Viðauki D

Áhrif þjónustugjalda innflutnings á innflutningsverð

Á bls. 5-6 í minnisblaði Analytica er lagt mat áhrif af tiltekinni hækkun þjónustugjalda innflutnings á CIF innflutningsverð. Ekki verður betur séð en þeir reikningar séu rangir óháð réttmæti hinna tölulegu forsendna Analytica.

CIF innflutningsverð má ávallt rita

$$CIF = FOB + PF,$$

þar sem CIF er innflutningsverð með flutningskostnaði, FOB verðið erlendis og PF heildarkostnaður við flutning vörunnar til landsins, en sá kostnaður er nefndur þjónustugjöld innflutnings í minnisgrein Analytica.

Hlutfallslegan mismun á CIF og FOB verði innflutnings má skýrgreina sem:

$$\alpha \equiv \frac{CIF - FOB}{FOB}.$$

Samkvæmt þessu er

$$(D.1) \quad CIF = (1 + \alpha) \cdot FOB$$

og þjónustugjöld innflutnings

$$(D.2) \quad PF = \alpha \cdot FOB.$$

Gerum nú ráð fyrir eins og Analytica gerir að á tilteknu tímabili hækki þjónustugjöld innflutnings um β en almennt verðlag (þar með talið FOB verð erlendis) um γ .

Samkvæmt þessu er innflutningsverðið í lok tímabilsins, sem nefna má tíma 1:

$$CIF(1) = FOB \cdot (1 + \gamma) + PF \cdot (1 + \beta),$$

sem með hjálp (D.2) og einfaldrar algebru má rita sem:

$$(D.3) \quad CIF(1) = FOB \cdot (1 + \gamma) \cdot \left(1 + \alpha \cdot \frac{1 + \beta}{1 + \gamma} \right).$$

Ef þjónustugjöldin innflutnings hækka um það sama og almennt verðlag er $\beta = \gamma$ og líking (D.3) einfaldast í

$$CIF^\circ(1) = FOB \cdot (1 + \gamma) \cdot (1 + \alpha).$$

$CIF^\circ(1)$ er það innflutningsverð sem minnisblað Analytica gefur sér að átt hefði sér stað án hins meinta samráðs.

Því er hlutfallsleg verðhækkun með vegna hins meinta samráðs

$$(D.4) \quad \frac{CIF(1)}{CIF^{\circ}(1)} = \frac{1}{(1+\alpha)} \cdot \left(1 + \alpha \cdot \frac{1+\beta}{1+\gamma} \right).$$

Líking (D.4) er lykiljafna til að meta áhrif mismunandi mismunandi gilda á verðhækkun þjónustugjalda innflutnings. Í minnisblaði Analytica eru parametrinum í þessari líkingu gefin eftirfarandi gildi

	Analytica
α	0,0790
β	0,6259
γ	0,3640

Samkvæmt þessum gildum er $CIF(1)/CIF^{\circ}(1)=1,014058$. Hækkun innflutningsverðlags er m.ö.o. um 1,41% en ekki um 5% eins og fullyrt er í minnisblaði Analytica (bls. 6). Afleidd hækkun á vísitölu neysluverðs hefði þá verið um 0,46% en ekki 1,5-1,7% eða 0,7% eins og sagt er í minnisblaði Analytica (bls. 6 2. mlgr.).

Viðauki E

Yfirlit gjaldskrárliða sem SKE byggir vísitölur sínar á

Um er að ræða 27 gjaldskrárliði í útflutningi:

1. útskipun pr. tonn,
2. útskipun pr. rúmmetra,
3. útskipun lágmarksgjald,
4. gámur tekinn upp í Ves og hífður aftur um borð,
5. geymslugjöld pr. pall,
6. meðhöndlunargjald,
7. skoðunarstofa,
8. vara sótt í sýnatöku,
9. hleðsla/tæming – vara á brettum (pr. 40ft gám),
10. hleðsla/tæming – laus vara (pr. 40ft gám),
11. hleðsla/tæming – vara á brettum (pr. 20ft gám),
12. hleðsla/tæming – laus vara (pr. 20ft gám),
13. færsla á milli gáma – vara á brettum (pr. 40ft gám),
14. færsla á milli gáma -laus vara (pr. 40ft gám),
15. hleðsla/tæming – vara á brettum (pr. 20ft gám),
16. hleðsla/tæming – laus vara (pr. 20ft gám),
17. vörubretti (1,2x1),
18. sjóbúningsbelgur,
19. útseld vinna dv,
20. útseld vinna nv,
21. svæðisgjald á FCL gámum – frystigámur 20ft,
22. svæðisgjald á FCL gámum – frystigámur 40ft,
23. svæðisgjald á FCL gámum – aðrar gámategundir 20ft,
24. svæðisgjald á FCL gámum – aðrar gámategundir 40ft,
25. farmverndaryfirlýsing pr. tonn,
26. breytingargjald pr. farmbréf og
27. útflutningsskýrsla.

Um er að ræða 22 gjaldskrárliði í innflutningi:

1. Uppskipun pr. tonn,
2. uppskipun pr. rúmmetra,
3. uppskipun pr. 20ft gám,
4. uppskipun pr. 40 ft gám,
5. uppskipun pr. 40 ft HC gám,
6. uppskipun lágmarksgjald,
7. uppskipun – flýtilosun pr. tonn,
8. uppskipun -flýtilosun pr. rúmmetra,
9. gjald vegna hlutaúttektar,
10. skiptingargjald á farmbréf,
11. gjald vegna neyðarleyfis,
12. gjald vegna uppáskriftar,
13. breytingargjald,
14. uppmæling vöru,

15. umskráningargjald,
16. sameiningargjald,
17. tollskjalagerð 1 lína,
18. tollskjalagerð aukalína,
19. eldsneytisgjald,
20. eldsneytisgjald stærri bílar/tæki,
21. afgreiðslugjöld vegna lausavörusendinga (LCL) og
22. afgreiðslugjöld vegna fullra gáma (FCL).

Einnig nefndir aðrir 25 gjaldskrárliðir sem ekki voru til staðar á öllum gjaldskrá (bls. 3073 í bindi 14). Þeir eru ekki reiknaðir inn í vísitölur SKE.

Þar af voru 16 gjaldskrárliðir sem virðast einungis hafa vantað á gjaldskrána frá 1.1.2008 en voru á gjaldskrá sem voru í gildi á undan og eftir þeirri gjaldskrá. Umræddir gjaldskrárliðir eru:

1. Gámalyfta,
2. Gámur færður milli svæða,
3. Tæming á 20ft gámi,
4. Tæming á 40ft gámi,
5. Tæming á gámum – verð pr. klst.,
6. Geymslugjald (vöruhús) pr. 1000kg,
7. Geymslugjald (vöruhús) pr. rúmmetra,
8. Geymslugjald (vöruhús) lágmarksgjald,
9. Geymslugjald (útisvæði) pr. 1000kg,
10. Geymslugjald (útisvæði) pr. rúmmetra,
11. Geymslugjald (útisvæði) lágmarksgjald,
12. Kæli og frystivara pr. pall,
13. Kæli og frystivara lágmarksgjald,
14. Svæðisgjald á FCL gámum – frystigámar 20ft,
15. Svæðisgjald á FCL gámum – frystigámar 40ft og
16. Flýtilosun uppskipun lágmarksgjald.

Hinir 9 gjaldskrárliðirnir eru:

1. Tæming á 20ft gámi – laus vara,
2. Tæming á 40ft gámi – laus vara,
3. Tæming á gámum – vörubretti,
4. Heimakstur innan Reykjavíkursvæðis – Lágmarksgjald,
5. Heimakstur innan Reykjavíkursvæðis pr. tonn,
6. Heimakstur innan Reykjavíkursvæðis pr. cbm,
7. Afgreiðsla gáma á bíl,
8. Meðhöndlun á óbrettaðri vöru og
9. Gerð IMO pappíra.

Sjö gjaldskrárliði til viðbótar var ekki heldur að finna á gjaldskránni frá september 2008 og var þá litið til gjaldskrár þeirrar sem tók gildi í febrúar 2009.

Gjaldskrárliðirnir 7 eru:

1. Svæðisgjald á FCL gámum - þurr gámar 20ft,
2. Svæðisgjald á FCL gámum – þurr gámar 40ft,
3. Svæðisgjald á FCL gámum- opnir gámar 20ft,

4. Svæðisgjald á FCL gámum – opnir gámar 40ft,
5. Svæðisgjald á FCL gámum – fleti 20ft,
6. Svæðisgjald á FCL gámum – fleti 40ft og
7. Grindargjald.

Viðauki F

Endurgerð töflu 3 í skýrslu Analytica

Í þessum viðauka er lýst endurreikningi okkar á töflu 3 í skýrslu Analytica. Niðurstöður endurreikningsins er sýndur fyrir ár hvert og hverja framleiðsluvöru, þ.e. skipaflutninga+, landflutninga og flutningsmiðlun, í töflu F.1 hér að neðan. Hann miðast við samanlagða veltu Samskipa og Eimskips eins og þær tölur koma fram í töflu 1 í skýrslu Analytica að því undanteknu að aðeins miðað við 50% af veltu ársins 2008 þar sem matið á meintu tjóni er yfir tímabilið frá júní 2008 en ekki allt það ár.

Veltutölurnar fyrir hverja framleiðsluvöru í töflu 1 í skýrslu Analytica eru síðan reiknaðar án gjaldskrárhækkana og er það framkvæmt með því að finna mismun gjaldskrárhækkana skv. vísitölum í töflu 2 í skýrslu Analytica og breytingum í VNV. Þannig fáum við veltutölur í röð tvö fyrir hverja framleiðsluvöru í töflu F.1. Loks eru veltutölur úr röðum 1 og 2 færðar yfir á verðlag á 2. ársfjórðungi 2023 (raðir 3 og 4). Mismunur summu þeirra talna er síðan munurinn á mati Analytica og endurreikningnum í þessum viðauka.

Tafla F.1.										
Endurgerð töflu 3 í skýrslu Analytica										
Sjóflutningar+	2008	2009	2010	2011	2012	2013				
Velta úr töflu 1 í skýrslu Analytica	16.017	32.679	33.807	34.543	36.755	37.359				
Velta án gjaldskaráhækkana	15.900	29.519	30.742	31.854	32.646	33.140				
							Samtals	Mismunur		
Velta úr töflu 1 verðlag 2023	29.628	56.136	55.084	54.137	54.762	53.585	303.333	27.024	8,9%	
Velta án gjaldskrárhækkana verðlag 2023	29.412	50.708	50.091	49.924	48.641	47.534	276.309		9,8%	
Landflutningar	2008	2009	2010	2011	2012	2013				
Velta úr töflu 1 í skýrslu Analytica	2.074	4.397	4.575	4.842	5.250	5.370				
Velta án gjaldskaráhækkana	2.118	4.301	4.504	4.812	5.066	5.050				
							Samtals	Mismunur		
Velta úr töflu 1 verðlag 2023	3.836	7.553	7.454	7.589	7.822	7.702	41.956	977	2,3%	
Velta án gjaldskrárhækkana verðlag 2023	3.918	7.389	7.339	7.541	7.548	7.243	40.979		2,4%	
Flutningsmiðlun	2008	2009	2010	2011	2012	2013				
Velta úr töflu 1 í skýrslu Analytica	2.208	4.181	4.746	4.876	5.421	5.070				
Velta án gjaldskaráhækkana	2.222	3.888	4.439	4.626	4.953	4.712				
							Samtals	Mismunur		
Velta úr töflu 1 verðlag 2023	4.084	7.182	7.733	7.642	8.077	7.272	41.990	2.581	6,1%	
Velta án gjaldskrárhækkana verðlag 2023	4.111	6.678	7.232	7.250	7.380	6.759	39.410		6,5%	
							Samtals	30.582		

Sá meginmunur er á þessum endurreikningi og reikningum Analytica að hér eru bókfærðar veltutölur skipafélaganna ekki blásnar út með gjaldskrárvísitölu SKE/Analytica. Ástæðan er sú að þessar gjaldskrárhækkningar eru þegar inni í bókfærðu veltutölunum og því tvítalning að hækka veltutölurnar aftur með þeim gjaldskrárhækkunum.