

Reykjavík, 21. febrúar 2024

Til: Félags atvinnurekenda  
Neytendasamtakanna  
VR

Frá: Analytica ehf.  
Yngva Harðarsyni

## Efni: Frummat á tjóni vegna samkeppnisbrota Samskipa og Eimskips

Minnisblað þetta er ritað að beiðni Félags atvinnurekenda, Neytendasamtakanna og VR. Tilfnið er ósk samtakanna þriggja um að matið sé tjón sem atvinnulíf og neytendur hafa orðið fyrir vegna ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips á árunum 2008 til 2013, sbr. skýrslu Samkeppniseftirlitsins (SE) dags. 31. ágúst sl. „Brot Samskipa gegn banni við ólögmætu samráði“. Sérstaklega var tekið fram að óskað væri eftir mati á áhrifum samráðsins á vísitölu neysliverðs. Ósk verkbeiðanda var um að á þessu stigi yrði matið byggt á tiltölulega einfaldri nálgun og miðað við gögn sem finna mætti í skýrslu SE.<sup>1</sup> Er þetta mat Analytica því kallað frummat.

Mat Analytica nær til áhrifa samráðsins á:

- Þjónustugjöld innflutnings og á innflutningsverð og neytendur
- Vísitölu neysliverðs
- Þjónustugjöld útflutnings og á útflytjendur
- Alcoa Fjarðaál
- Útflytjendur sjávarafurða
- Aðra útflytjendur
- Þjónustugjöld í landflutningum og á notendur landflutninga
- Þjónustugjöld í flutningsmiðlun og á notendur flutningsmiðlana

### Samantekt

- Að mati Analytica þá leiddi samráð skipafélaganna til um 0,7% viðbótarhækkunar á vísitölu neysliverðs samanborið við að gjaldskrár hefðu haldist óbreyttar að raungildi.
- Á verðlagi annars fjórðungs ársins 2023 þá er kostnaðarauki neytenda innfluttrar vöru áætlaður um 26,2 ma.kr.
- Kostnaðarauki útflytjenda annarra en álframleiðenda er áætlaður um 8,5 ma.kr.
- Kostnaðarauki álframleiðenda er áætlaður um 4,2 ma.kr. bæði vegna hækkunar á gjaldskrá vegna útflutnings og vegna innflutnings hráefna.
- Kostnaðarauki viðskiptavina í landflutningum er áætlaður um 1,9 ma.kr.
- Kostnaðarauki viðskiptavina í flutningsmiðlun er áætlaður um 3,7 ma.kr.
- Heildarkostnaðarauki viðskiptavina skipafélaganna er áætlaður um 44,4 ma.kr.
- Heildarkostnaðarauki skuldara verðtryggðra lána er varlega áætlaður um 17,4 ma.kr.

---

<sup>1</sup> Greining Analytica byggir aðallega á upplýsingum úr köflum 9, 20, 33 og 35 auk viðauka og samantektarkafla.

## Greining

Í skýrslu SE kemur fram að samráðsverkefni skipafélaganna hafi þeirra á meðal gengið undir nafninu „Nýtt upphaf“ og mun það hafa falist í að félögin Samskip og Eimskip ákváðu að skiptast á viðkvæmum upplýsingum og meta saman ábata af því að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi fyrirtækjanna. Fram kemur í skýrslu SE að stjórnendur skipafélaganna muni hafa átt fjölda funda og samtala á rannsóknartímabilinu.

Upphaf aukins samráðs mun hafa verið í júní 2008 en rannsókn SE nær til tímabilsins til loka árs 2013 þar sem SE álitur að á því ári hafi dregið úr umfangi samráðs og byrjað að fjara undan samráði í febrúar 2013. Mat Analytica nær til sama tímabils og rannsókn SE enda byggt á gögnum sem birt eru í skýrslu SE. Í skýrslu SE er ekki að finna mat á tjóni en skv. upplýsingum SE er um sk. markmiðsbrot að ræða og þegar slíkt er þá mun ekki gerð krafa um það af hálfu löggjafans að SE meti skaðleg áhrif.

Aðferðafræði Analytica byggir á mati með aðferð hlutajafnvægisgreiningar (e. Partial Equilibrium Analysis) fyrir þá markaði sem um ræðir. Til viðbótar við upplýsingar í skýrslu SE þá er byggt á upplýsingum af vef Hagstofu Íslands, upplýsingum úr gagnagrunni haglíkans Seðlabanka Íslands (QMM) og upplýsingum um stuðla í QMM haglíkani Seðlabankans. Með þessu móti er leitast við að mat á tjóni af völdum samráðsins verði sem hlutlægast. Í greiningu Analytica er gerð sú forsenda að með samráðinu þá hafi skipafélögin komið sér í aðstöðu sem sé ígildi einokunar.

Samkvæmt greiningu SE í umræddri skýrslu er um að ræða markaði fyrir áætlunarflutninga á sjó á milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar, landflutninga á Íslandi og flutningsmiðlun á Íslandi.<sup>2</sup> Þegar litið er til umfangs á viðkomandi mörkuðum þá eru sjóflutningarnir sýnu umfangsmestir með 65-70% samanlagðrar veltu þessara greina en landflutningar og flutningsmiðlun með 15-17% hvor markaður. Hvað þetta varðar er byggt á skilgreiningum SE og upplýsingum í viðauka við skýrslu SE.

**Tafla 1. Umsvif Samskipa og Eimskips í m.kr. á verðlagi hvers árs og hlutdeildir í heild<sup>3</sup>**

|                   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | Meðal-<br>hlutdeild |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| <b>Samskip</b>    |        |        |        |        |        |        |                     |
| Sjóflutningar+    | 11 645 | 11 373 | 12 274 | 12 092 | 13 089 | 13 021 | 35%                 |
| Landflutningar    | 1 899  | 1 977  | 2 063  | 2 133  | 2 261  | 2 263  | 27%                 |
| Flutningsmiðlun   | 2 776  | 2 737  | 2 886  | 2 965  | 3 196  | 2 826  | 33%                 |
| Samtals           | 16 321 | 16 086 | 17 223 | 17 190 | 18 546 | 18 110 |                     |
| Hlutdeild í heild | 35.6%  | 34.4%  | 34.8%  | 33.3%  | 33.0%  | 31.5%  | 33.7%               |
| <b>Eimskip</b>    |        |        |        |        |        |        |                     |
| Sjóflutningar+    | 20 388 | 21 306 | 21 533 | 22 451 | 23 666 | 24 338 | 64%                 |
| Landflutningar    | 2 248  | 2 420  | 2 512  | 2 709  | 2 989  | 3 107  | 34%                 |
| Flutningsmiðlun   | 1 640  | 1 444  | 1 860  | 1 911  | 2 225  | 2 244  | 22%                 |
| Samtals           | 24 276 | 25 170 | 25 905 | 27 071 | 28 879 | 29 689 |                     |
| Hlutdeild í heild | 53.0%  | 53.8%  | 52.3%  | 52.4%  | 51.4%  | 51.7%  | 52.4%               |
| <b>Heildin</b>    |        |        |        |        |        |        |                     |
| Sjóflutningar+    | 32 033 | 32 744 | 33 977 | 34 833 | 37 077 | 37 739 |                     |
| Landflutningar    | 6 594  | 6 817  | 7 239  | 7 785  | 8 663  | 9 275  |                     |
| Flutningsmiðlun   | 7 192  | 7 222  | 8 341  | 9 012  | 10 444 | 10 390 |                     |
| Samtals           | 45 818 | 46 783 | 49 557 | 51 630 | 56 184 | 57 403 |                     |
| Hlud. Eim+Sam     | 88.6%  | 88.2%  | 87.0%  | 85.7%  | 84.4%  | 83.3%  | 86.0%               |

<sup>2</sup> Í skýrslu SE kemur fram að skipafélagið Samskip hafi gert athugasemd við markaðsflokkun SE. Engu að síður er hér miðað við flokkun SE enda gögn í skýrslu SE í takt við hana.

<sup>3</sup> Upplýsingarnar eru leiddar út frá gögnum sem birt eru í viðauka við skýrslu SE.

## ANALYTICA

Í töflu 1 er birt yfirlit yfir umsvif Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, landflutningum og flutningsmiðlun. Einnig eru birtar hlutdeildir félaganna í heildarumsvifum á viðkomandi mörkuðum. Með „sjóflutningum+“ er vísað til þess að upplýsingar um umsvifin ná einnig til for- og áframflutninga skipafélaganna.

Skýrslan beinist að broti Samskipa enda hafði Eimskip gert sátt við SE í júní 2021. Það er hins vegar ljóst að Eimskip er stærri aðilinn á markaðnum og það eru brot beggja aðila sem hafa áhrif á neytendur og fyrirtæki hérlendis.

Í skýrslu SE er rakin þróun þjónustugjalda Samskipa fyrir innflutning, útflutning og landflutninga. Hins vegar er ekki að finna sambærilegt yfirlit yfir þróun þjónustugjalda v/flutningsmiðlunar. Hvað flutningsmiðlun varðar þá miðar Analytica við að verðþróun hennar hafi fylgt verðþróun í útflutningi en skv. yfirliti SE þá voru hækkanir þar almennt minni en í innflutningi og landflutningum. Það að miða við minni verðhækkanir í flutningsmiðlun má rökstyðja með þeirri staðreynd að fleiri fyrirtæki sinna flutningsmiðlun en dótturfyrirtæki skipafélaganna. Þá minnkar bein markaðshlutdeild dótturfyrirtækja skipafélaganna á þessu sviði talsvert á rannsóknartímabili SE og það álitur Analytica merki um minni möguleika skipafélaganna til verðhækkana á þessu sviði en öðrum.

SE rekur ekki sérstaklega þróun þjónustugjalda Eimskips en í þessari greinargerð er miðað við að hún sé hin sama og hjá Samskipum enda er hér gerð sú forsenda að félögin hafi komið sér upp ígildi einokunaraðstöðu, sérstaklega í sjóflutningum.

Í töflu 2 er birt yfirlit yfir verðvísitölur fyrir þróun gjaldskráa. Taflan er unnin er á grunni gagna skv. línuritum í skýrslu SE. Gögn SE ná til tímabilsins júní 2008 til desember 2013. SE birtir mánaðarlega þróun fyrir miðgildi gjaldskrár í viðkomandi flokkum og eru það upplýsingarnar sem miðað er við í töflu 2 en í töflunni eru birt ársmeðaltöl sem reiknuð eru af Analytica.

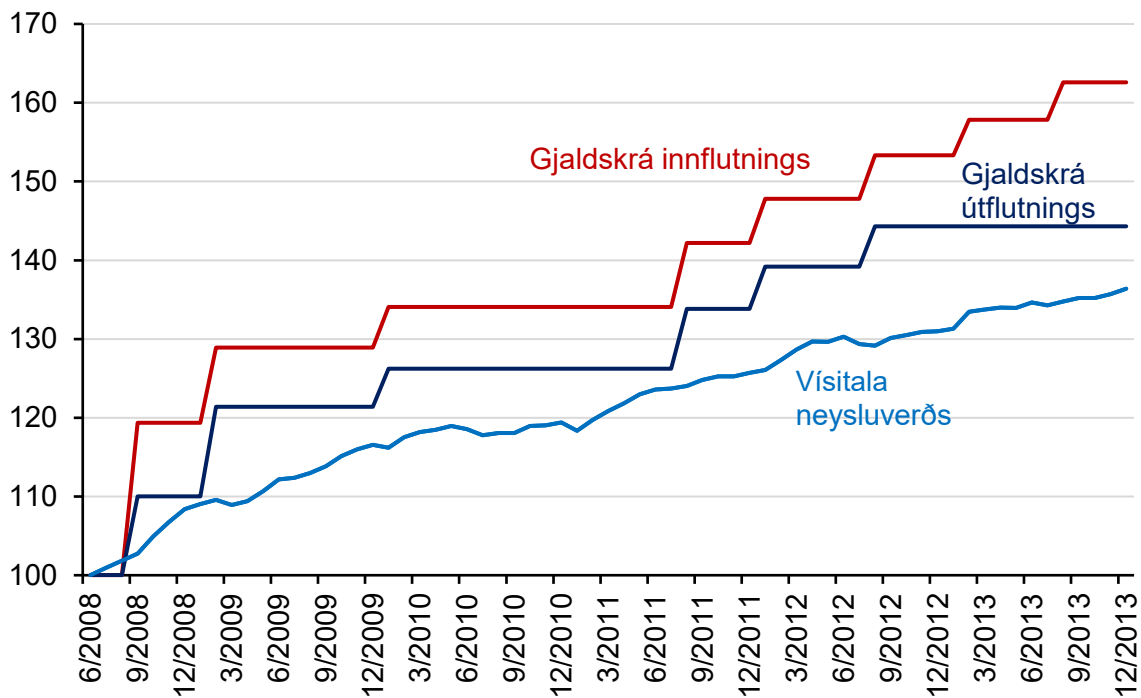
**Tafla 2. Þróun gjaldskrár Samskipa í flutningum – Reiknuð ársmeðaltöl vísitalna SE<sup>4</sup>**

|                 | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Sjóflutningar+  | 104.76 | 123.98 | 129.84 | 133.11 | 145.37 | 151.20 |
| Landflutningar  | 101.80 | 114.48 | 119.92 | 123.52 | 133.81 | 142.63 |
| Flutningsmiðlun | 103.33 | 120.44 | 126.24 | 129.39 | 141.32 | 144.31 |
| Vegið meðaltal  | 104.19 | 122.31 | 128.11 | 131.40 | 143.38 | 149.08 |

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. Miðað er við vægi inn- og útflutnings í utanríkisviðskiptum skv. upplýsingum Hagstofu Íslands. Á mynd 1 má sjá þróun vísitalna SE ásamt vísitölu neysluverðs en allar vísitölurnar eru stilltar á gildið 100 í júní 2008.

<sup>4</sup> Vísitölur SE taka gildið 100 í júní 2008 en hér er gerð sú forsenda að gjaldskrárnar hafi staðið óbreyttar frá janúar 2008 til júní sama árs.

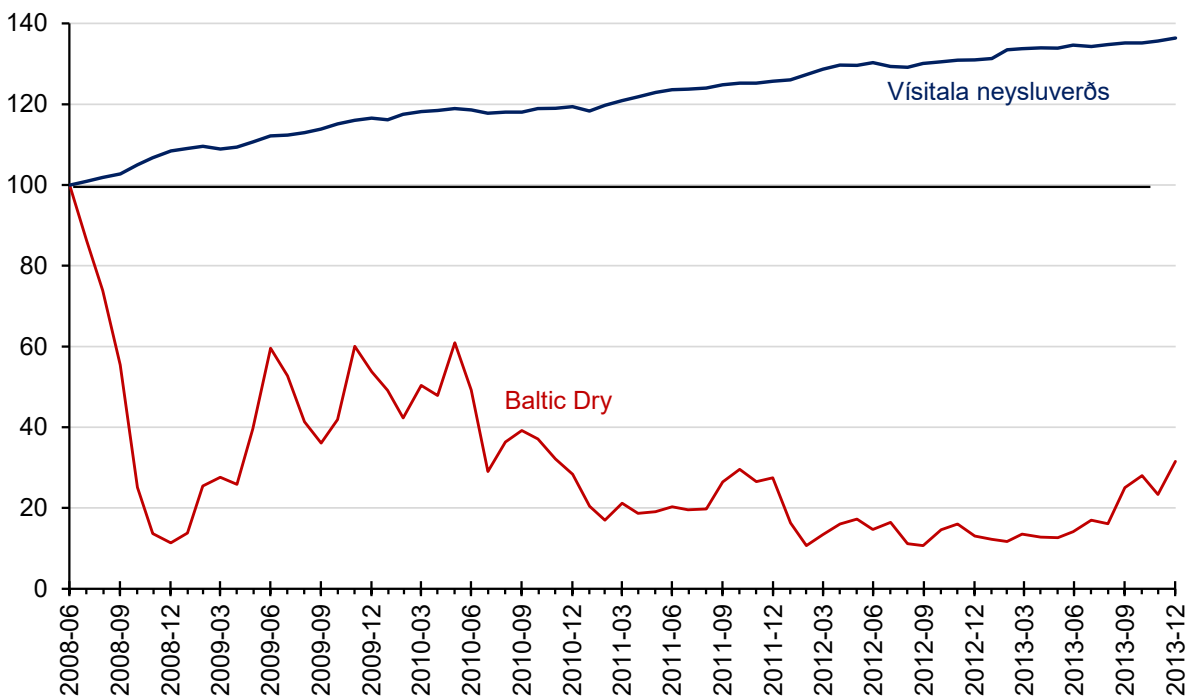
**Mynd 1. Vísitölur miðgilda gjaldskrár Samskipa og vísitala neysluverðs – Júní 2008 = 100**



Heimildir: SE, Hagstofa Íslands

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 neysluverðs án áhrifa gjaldskrárbreytinga á vísitöluna en í því felst forsenda um óbreytta gjaldskrá á föstu verðlagi.

**Mynd 2. Baltic Dry vísitalan umreiknuð í krónur og vísitala neysluverðs – Júní 2008 = 100**



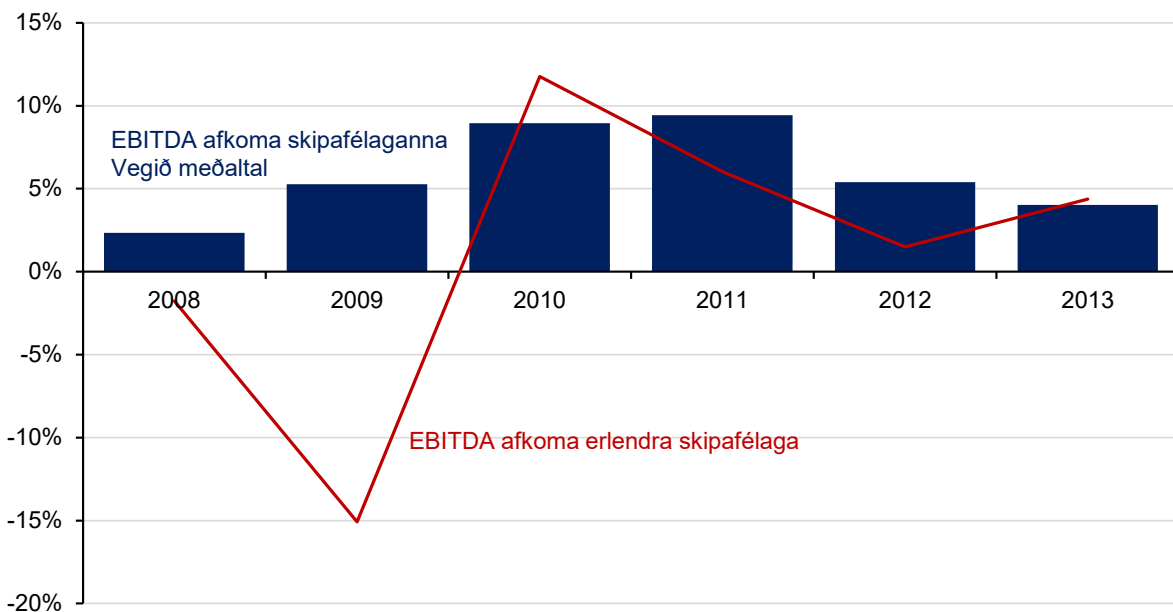
Heimildir: Hagstofa Íslands, Baltic Exchange, Investing.com

## ANALYTICA

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 umreiknaðrar 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.

Ljóst er að Eimskip áttu í verulegum fjárhagserfiðleikum í kjölfar mikils vaxtar og félagið gekk í gegnum fjárhagslega endurskipulagningu árin 2008-2009. Engu að síður þá virðist afkoma skipafélaganna mæld sem EBITDA framlegð sem hlutfall af tekjum hafa verið mun betri en helstu erlendra skipafélaga árin 2008-2013 ef marka má mat sem birt er á mynd 3. Matið er byggt á nýlegri samantekt *Port Economics, Management and Policy*, en Analytica hefur áætlað EBITDA út frá afkomutölum erlendu félaganna.

**Mynd 3. EBITDA framlegð skipafélaganna samanborið við erlend 2008-2013. Hlutföll af tekjum <sup>5</sup>**



Í skýrslu SE liggja ekki liggja fyrir upplýsingar um þróun gjaldskrár annarra aðila í landflutningum og flutningsmiðlun. Þótt líklegt sé að gjaldskrár Samskipa og Eimskips hafi haft áhrif þar á þá er ljóst að bein sameiginleg hlutdeild skipafélaganna í þessari starfsemi minnkaði nokkuð á tímabilinu 2008-2013, einkum í flutningsmiðlun.

Hér að neðan er gerð grein fyrir einstökum matsliðum.

### Áhrif samráðs á þjónustugjöld innflutnings og á innflutningsverð og neytendur

Fram kemur í skýrslu SE að áhrif samráðsins á þjónustugjöld innflutnings voru sýnu mest en vísitala miðgildis gjaldskrár Samskipa hækkaði út gildinu 100 í gildið 162,59 frá júní 2008 til desember 2013 eða um 62,6%. Á sama tíma hækkaði vísitala neysluverðs um 36,4%.

Samkvæmt upplýsingum Hagstofu Íslands þá nemur munur á FOB og CIF verði vöruinnflutnings um 8% að jafnaði þar sem bróðurparturinn er að líkindum flutningskostnaður. Er hér miðað við forsenduna um

<sup>5</sup> Afkoma íslensku félaganna skv. ársreikningum félaganna sem sóttir voru á vef ársreikningaskrár Skattsins og vef Nasdaq Iceland. Árið 2009 er miðað við hálfársafkomu Eimskips. Afkoma erlendu félaganna er lesin út úr grafi Port Economics með aðstoð Microsoft Copilot gervigreindarvélarinnar. Þá eru vaxtagjöld áætluð af Copilot út frá vaxtagjöldum skipafélagsins COSCO Shipping sem hlutfalls af tekjum en afskriftir og niðurfærslur áætlaðar sem 10% af tekjum.

## ANALYTICA

að flutningskostnaður nemi 7,9% af virði innflutnings. Þannig má álykta að hækkun flutningskostnaðar hafi stuðlað að verðhækkun á innfluttri vöru um ca. 5% yfir allt tímabilið.

Þar sem innfluttar vörur veita ca. þriðjung í vísitölu neysluverðs má álykta um að umrædd hækkun hafi stuðlað að um 1,5-1,7% hækkun vísitölu neysluverðs. Ef flutningskostnaður hefði hækkað um sama og aðrir liðir vísitölu neysluverðs þá hefðu áhrif á vísitölu neysluverðs numið um 0,9%. Viðbótarhækkun á vísitölu neysluverðs vegna þjónustugjalda innflutnings nemur því um **0,7%**.

### Kostnaðarauki neytenda vegna innfluttrar vöru 26,2 ma.kr.

Í gagnagrunni Seðlabanka Íslands sem liggur að baki QMM haglíkani bankans má sjá að sk. almennur innflutningur, þ.e. innflutningur án skipa og flugvéla og innflutnings til stóriðju nam um 2.852 mö.kr. á tímabilinu síðasti fjórðungur 2008 til ársloka 2013 á verðlagi annars fjórðungs 2023. Þar er meðtalið eldsneyti sem flutt er til landsins með sérstökum tankskipum. Um er að ræða allan innflutning óháð flutningsmáta en ýmis viðkvæmur og verðmætur varningur er fluttur inn með flugi. Miðað við afstemmingar Analytica út frá veltu í skipaflutningum og kostnaðarauka þá er miðað við að virði almenns innflutnings sem viðeigandi geti verið að taka mið af sé rúmlega 70% af almennum innflutningi eða heildarverðmæti að fjárhæð um 2.000 ma.kr. á verðlagi annars fjórðungs 2023.

Á grunni þróunar verðvísitölu SE fyrir gjaldskrá Samskipa v/þjónustugjalda innflutnings þá áætla Analytica að gjaldskráin hafi verið um 16,6% hærri að meðaltali yfir rannsóknartímabilið en ef hún hefði fylgt vísitölu neysluverðs án áhrifa gjaldskrárhækkana. Miðað við forsenduna um að 7,9% innflutningsverðmætis sé vegna flutningskostnaðar til landsins þá nemur meðaltals verðbreyting umfram vísitölu neysluverðs því um 1,31%.

Þannig má áætla að kostnaðarauki neytenda vegna gjaldskrárhækkana umfram almennt verðlag hafi numið um 26,2 mö.kr. á verðlagi annars fjórðungs 2023.<sup>6</sup> Um mat á alltratapi vegna neyslu á innfluttri vöru er fjallað í viðauka.

### Áætlaður viðbótarkostnaður viðskiptavina Samskipa og Eimskips v/samráðs

Analytica hefur lagt mat á viðbótarkostnað viðskiptavina skipafélaganna vegna samráðsins á rannsóknartímabili SE. Í töflu 3 hér að neðan er að finna samantekt á þessari áætlun 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 neysluverðs.

Tafla 3. Áætlaður viðbótarkostnaður viðskiptavina Samskipa og Eimskips v/samráðs, m.kr.

|                 | Velta samt. | Viðbótar-<br>kostnaður | Hlutfallsleg<br>hækkun |
|-----------------|-------------|------------------------|------------------------|
| Sjóflutningar+  | 314 963     | 38 824                 | 12.3%                  |
| Landflutningar  | 44 443      | 1 855                  | 4.2%                   |
| Flutningsmiðlun | 42 468      | 3 711                  | 8.7%                   |
| Samtals         | 401 874     | 44 390                 | 11.0%                  |

Í töflu 3 má sjá að samanlögð velta skipafélaganna í sjóflutningum að meðtöldum for- og áframflutningum nemur tæpum 315 mö.kr. Hlutfallsleg áhrif gjaldskrárhækkana nema 12,3% og viðbótarkostnaður viðskiptavina því tæpir 39 ma.kr. Er þetta stærstur hluti kostnaðarauka viðskiptavina skipafélaganna sem í heildina er áætlað að hafi numið 44,4 mö.kr.

<sup>6</sup> Þetta er reiknað sem margfeldi 1,31% og 2.000 ma.kr.

## Áhrif á þjónustugjöld útflutnings og á útflytjendur

Analytica hefur áætlað áhrif gjaldskrárhækkana í sjóflutningum vegna útflutnings og innflutnings. Áætlunin er unnin á grunni verðvísitalna SE og upplýsinga í viðauka við skýrslu SE um umfang auk upplýsinga í gagnagrunni Seðlabankans sem liggur til grundvallar QMM haglíkani bankans. Einnig er byggt á upplýsingum í skýrslu SE um gjaldskrárhækkanir Samskipa gagnvart Alcoa í köflum 9 og 20. Áætlun Analytica er að finna í töflu 4.

**Tafla 4. Áætlaður kostnaðarauki útflytjenda og innflytjenda v/sjóflutninga<sup>7</sup>**  
M.kr. á verðlagi 2023 F2

| <b>Útflutningur</b>       |               |
|---------------------------|---------------|
| Útflutningur sjávarafurða | 4 341         |
| Annar alm. vöruútflutn.   | 4 174         |
| Alcoa Fjarðaál            | 2 225         |
| Aðrir álframleiðendur     | 810           |
| Alls v/útflutnings        | 11 550        |
| <b>Innflutningur</b>      |               |
| Almennur                  | 26 156        |
| Alcoa Fjarðaál            | 861           |
| Aðrir álframleiðendur     | 258           |
| Alls v/innflutnings       | 27 275        |
| <b>ALLS</b>               | <b>38 824</b> |

Þar sem ekki liggja fyrir í hagskýrslum Hagstofu Íslands upplýsingar um mun á CIF og FOB verði útflutnings er ekki unnt að leiða fram upplýsingar um flutningskostnað útflytjenda á þeim grunni. Hér er því miðað við að sá kostnaður nemi um 4% fyrir sjávarafurðir en losi 7% fyrir aðrar vörur (annað en ál).<sup>8</sup> Hvað Alcoa áhræfir þá er að finna í skýrslu SE nokkuð nákvæmar upplýsingar um flutningskostnað og hækkanir Samskipa og miðað er við að Eimskip hafi náð fram sambærilegum hækkunum gagnvart sínum viðskiptavinum. Á rannsóknartímabilinu nam hlutdeild Alcoa Fjarðaáls um 59% af FOB virði álútflutnings frá landinu.<sup>9</sup>

## Kostnaður neytenda vegna áhrifa til hækkunar á vísitölu neysliverðs á lánasamninga

Fram hefur komið að áhrif gjaldskrárhækkana skipafélaganna eru metin til 0,7% á vísitölu neysliverðs umfram það sem verið hefði ef gjaldskrár hefðu fylgt hækkun vísitölnnar án þessara sérstöku áhrifa. Ef miðað er við stöðu verðtryggðra lánasamninga í árslok 2010 skv. upplýsingum Seðlabankans hjá innlánsstofnunum, lífeyrissjóðum og lánasjóðum ríkis vegna íbúðakaupa þá námu þeir 1.541 mö.kr., sjá töflu 5.

Hækkun á vísitölu neysliverðs sem nemur 0,7% þýðir höfuðstólsáhrif upp á 10,8 ma.kr. á verðlagi í árslok 2010 eða 17,4 ma.kr. á verðlagi annars ársfjórðungs 2023.

Hér eru ekki meðtalin áhrif á ýmsa langtímasamninga s.s. leigusamninga.

<sup>7</sup> Kostnaður vegna for- og áframflutninga meðtalin.

<sup>8</sup> Er þetta mat byggt á meðalverði útflutnings á hvert tonn skv. hagskýrslum Hagstofunnar og þeirri forsendu að hver gámur rúmi um 22 tonn vöru án umbúða. Samkvæmt könnun FA á meðal útflytjenda nemur flutningskostnaður sjávarafurða um 4%. Miðað er við 7% fyrir aðrar vörur þá er vegið meðaltal flutningskostnaðar almenns útflutnings um 5% af FOB virði sem er nokkru lægra en þau 7,9% sem gögn Hagstofunnar um samanburð á CIF og FOB virði gefa til kynna fyrir vöruinnflutning.

<sup>9</sup> Heimildir: Ársreikningar Alcoa Fjarðaáls 2008-2013 og Hagstofa Íslands.

**Tafla 5. Verðtryggðir lánasamningar nokkurra aðila 31/12 2010, m.kr.**

|                                    | <u>31/12/2010</u> |
|------------------------------------|-------------------|
| Verðtryggð útlán innlánsstofnana   | 727 302           |
| Verðtryggð útlán lífeyrissjóða     | 171 889           |
| Lán lánasjóða ríkis til íbúðakaupa | <u>641 887</u>    |
| Samals                             | 1 541 078         |

Heimild: Seðlabanki Íslands, hagtölur



# ANALYTICA

## Heimildir

Hagstofa Íslands, gögn um utanríkisverslun, vísitölu neysluverðs, o.fl., <https://hagstofa.is/>

Port Economics, Management and Policy, Average Operating Margins of Main Carriers by Quarter, 2008-2023 <https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/average-operating-margins-carriers-quarter/>

Samkeppniseftirlitið, Brot Samskipa gegn banni við ólögmeðu samráði, skýrsla dags. 31. ágúst 2023, <https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/alvarleg-brot-samskipa-a-samkeppnislogum>

Seðlabanki Íslands, QMM – A Quarterly Macroeconomic Model of the Icelandic Economy, Version 4.0, December 2019. <https://www.cb.is/publications/publications/publication/2019/12/19/Working-paper-nr.-82-A-Quarterly-Macroeconomic-Model-of-the-Icelandic-Economy-Version-4.0/>

Seðlabanki Íslands, QMM Gagnagrunnur (.xlsx) nóvember 2023, [https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Peningamal/2023/november-2023/QMM\\_Gagnagrunnur\\_PM\\_2023\\_4.xlsx](https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Peningamal/2023/november-2023/QMM_Gagnagrunnur_PM_2023_4.xlsx)

Seðlabanki Íslands, gengi gjaldmiðla

Skatturinn, ársreikningaskrá <https://www.skatturinn.is/fyrirtaekjaskra/leit/kennitala/5203034210>

# ANALYTICA

## Viðauki – Mat á allratapi

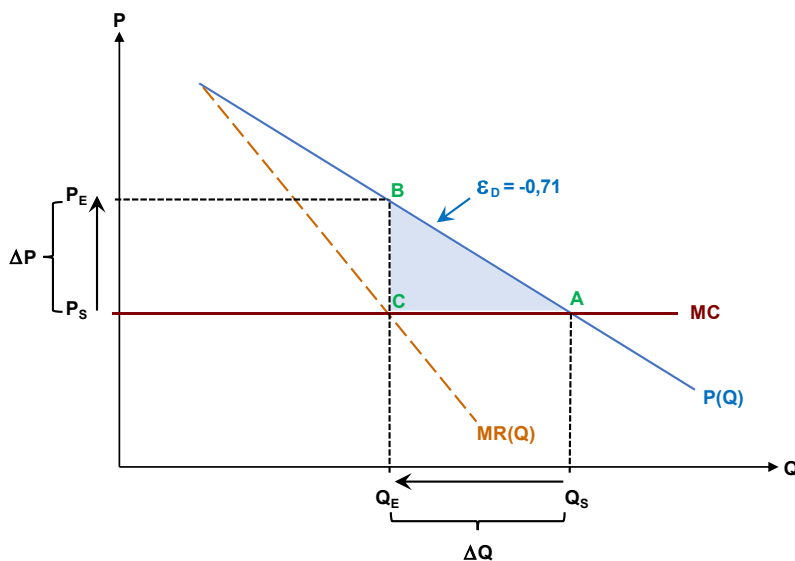
Svokölluðu allratapi (e. Deadweight Loss) er ætlað að mæla velferðartap samfélags vegna einokunar í samanburði við samkeppnismarkað. Allratap er sú tala sem enginn græðir, þ.e. allir tapa t.d. vegna verðbreytinga einokunarfyrirtækis. Aukinn gróði einokunarfyrirtækisins og annarra sem kunna að hagnast á verðbreytingunni nær ekki að vinna upp tap neytenda.

Hér er við mat á allratapi miðað við stuðul í QMM haglíkani Seðlabanka fyrir eftirspurnarteygni almenns innflutnings, sbr. jöfnu (5.47) í umræddu líkani. Eftirspurnarteygnin er -0,71.

Við mat á allratapi er miðað við það hvernig neytendur breyta hegðan sinni vegna verðbreytinga og er matið byggt á hlutajafnvægisgreiningu (e. Partial Equilibrium Analysis).

Í greiningunni er gerð sú forsenda að jaðarkostnaður (e. Marginal Cost) skipafélaganna sé fastur. Um þetta liggja ekki fyrir neinar upplýsingar en færa má rök fyrir því að hann geti verið ýmist hækkandi eða lækkandi. Lækkandi jaðarkostnaður væri lýsandi fyrir stærðarhagkvæmni (e. Economies of Scale).

### Mynd V1. Mat á allratapi vegna einokunar



Á mynd V1 hér að ofan er verð flutninga (P) sýnt á lóðréttum ási og magn (Q) á láréttum ási. Á myndina er dreginn eftirspurnarferill (P(Q)), jaðarkostnaðarferill (MC) og jaðartekjuferill (MR(Q)). Jaðarkostnaður er sá kostnaður sem fellur til við að flytja viðbótareiningu en jaðartekur þær tekjur sem falla til við að flytja viðbótareiningu. Fyrirtæki í einokunaraðstöðu hámarka hagnað sinn við að jafna jaðartekjur við jaðarkostnað en fyrirtæki á samkeppnismarkaði jafna jaðarkostnað við verð. Gagnvart fyrirtækjum á samkeppnismarkaði þá er verð jafnt jaðartekjum en einokunarfyrirtæki hefur áhrif á verðið. Samkeppnisverð og magn eru rituð  $P_S$  og  $Q_S$  en einokunarverð og magn  $P_E$  og  $Q_E$ .

Velferðartapið er áætlað á grunni ímyndaðs flatarmáls sk. Harberger þríhyrnings sem teiknaður er á mynd V1 sem bláskyggður flötur.

Eftirspurnarteygnin mælir hversu mikið eftirspurt magn minnkar sem verðbrögð við verðhækkun. Þannig þýðir teygnin -0,71 það að 1% verðhækkun veldur 0,71% samdrætti í eftirspurn.

Samkvæmt áætlun Analytica þá ollu gjaldskrárhækkanir skipafélaganna vegna innflutnings um 1,31% verðhækkun innfluttrar vöru umfram vísitölu neysluverðs að meðaltali yfir rannsóknartímabilið. Miðað við teygningu -0,71 þá hefur slík verðhækkun í för með sér 0,93% samdrátt í magni. Miðað við að verð hafi verið 1 fyrir og magn 1 þá er hlutfallslegt flatarmál þríhyrningsins því áætlað sem  $((1+0,0131)(1-0,0093)-1)/2=0,184\%$ .

Almennur innflutningur sem áætlað er að orðið hafi fyrir áhrifum nemur 2.000 mö.kr.

Allratapið er þannig áætlað 2.000 ma.kr. \* 0,184% eða um 3,7 ma.kr.

## ANALYTICA

Áætlað allratap reiknað sem hlutfall af áætluðum viðbótarkostnaði er því  $3,7 / 26,2 = 14\%$ .

Erfitt er að meta sk. allratap vegna gjaldskrárhækkananna í heild þar sem fullnægjandi forsendur liggja ekki fyrir. Ef miðað er við sama hlutfall allrataps af heildarkostnaði og vegna almenns vöruinnflutnings þá gæti allratap numið um 6,2 mö.kr. á verðlagi annars fjórðungs 2023, þ.e. 14% af kostnaðarauka viðskiptavina skipafélaganna uppá 44,4 ma.kr.