

Erindi á ráðstefnu Reykjavíkurhafnar 4. júní 2002
Framtíð í takt við framfarir

Ágúst Einarsson

Fundarstjóri, góðir fundarmenn

“Það er nauðsynlegt að sigla en ekki að lifa”

Navigare necesse est, vivere non est necesse. Það er nauðsynlegt að sigla en ekki að lifa. Þessi orð mælti Pompejus mikli sem var uppi frá 106 til 48 fyrir Krist. Hann var einn þekktasti herforingi og stjórnmalamaður Rómverja og var í þríveldabandalaginu hinu fyrra ásamt Sesari og Crassusi. Þessi fleygu orð sagði hann sjómönnum sem neituðu að flytja matvæli sjóleiðina í vondu veðri frá Afríku til Rómar.

Orðin lýsa m.a. mikilvægi siglinga fyrir þjóðir til að lifa af. Þetta á ekki hvað síst fyrir okkar. Við erum fjarri öðrum og flest árin í 1100 ára sögu okkar höfum við lifað í sárafatækt, enda afskekkt og fámenn.

Meðalvegalegd frá Íslandi til 6 nágrannalanda, Bretlands, Frakklands, Danmörku,, Þýskalands og Ítalíu er 2.400 km. Meðalvegalegdin hins vegar milli þessara landa að Íslandi meðtöldu er 1.200 km. Við höfum því algera sérstöðu, erum langt frá öðrum sem hamlaði samskiptum og samgöngum um aldir.

Rekstur Reykjavíkurhafnar byggist fyrst og fremst á útflutningi og innflutningi en hlutdeild útflutnings í landsframleiðslunni hefur verið óbreytt meira og minna frá 1870 eða um einn þriðji af landsframleiðslunni. Þetta er ekki mismæli. Óbreytt frá 1870 eða í 130 ár. Það er mjög alvarlegt hversu illa okkur gengur að auka hlut utanríkisviðskipta í hagkerfi okkar.

Hagvöxt nágrannaþjóðanna síðustu ár má fyrst og fremst rekja til aukinna utanríkisviðskipta en við stöndum í stað og höfum gert það lengi. Aukinn inn- og útflutningur hefur vitaskuld bein áhrif á framtíð Reykjavíkurhafnar.

Það er til þumalputtaregla að flutningar aukist um 1%-stig meira en landsframleiðslan, þ.e. vöxtur flutninga sé meiri en hagvöxtur en þetta á ekki vel við hér. Okkar vantar meiri verslun við útlönd til að tryggja hagvöxt og það eykur tekjur Reykjavíkurhafnar.

Mikilvægi atvinnugreina er best mæld í hlutdeild þeirra verðmætasköpuninni, þ.e. hversu miklu þær skila til landsframleiðslunnar. Þannig skila samgöngur um 8,5%, þar af eru flutningar á sjó og rekstur hafna með 1,5%. Til samanburðar er hlutdeild heildverslunar til landsframleiðslunnar 7% og smásöluverslunar 4,5%. Flutningar á sjó og rekstur hafna er hagkerfinu jafn mikilvæg og rekstur allra veitingastaða hérlendis. Auðvitað styðja allar atvinnugreinar hverja aðra en vægi þeirra er misjafnt

Við höldum oft að fiskveiðar sé aðalgreinin. Vissulega er sjávarútvegur mikilvægur en breytingar síðustu ára eru miklar. Þannig hefur hlutdeild sjávarútvegs í landsframleiðslu lækkað úr 17% í 10% síðustu 20 árin. Hlutdeild sjávarútvegs í útflutningi hefur lækkað úr 60% niður í 40% á sama tíma og 14% vinnuafslans var bundið í sjávarútvegi 1980 en er nú aðeins 9%. Fáir gera sér grein fyrir þessum miklu breytingum.

Lykilatriði í framtíðinni og framförum er aukin markaðsvæðing. Við höfum skýr dæmi um það. Þegar fiskverð var gefið frjálst stofnuðum við, sem þá störfuðum í sjávarútvegi hér, fiskmarkað í Reykjavík, Faxamarkaðinn. Það eflði fiskvinnslu, fjölgaði fyrirtækjum og skipakomum til Reykjavíkur. Verðmyndunin var fyrir opnum tjöldum og líf og fjör varð í Faxaskálanum í kjölfar þessa. Enn er til mynd á skrifstofu Reykjavíkurhafnar þar sem 7 togarar liggja við Faxamarkað og bíða löndunar. Þetta var fyrir

15 árum og margt hefur breyst síðan en áhrif frjálsræðisins eru ótvíræð.

Alveg eins var þegar heimilað var að erlend skip mættu sækja hér þjónustu og landa, en óskiljanlegt bann var við slíku í áratugi. Auðvitað hafði afnám bannsins í för með aukna hagsæld eins og afnám viðskiptatakmarkana hefur.

Það er takmörkun á samkeppni milli hafna hérlendis, m.a. með gjaldskrá og mismunun í fjármögnun. Það virðist vanta lagaumhverfi fyrir samkeppni milli hafna. Ef menn vilja lélegt samkeppnisumhverfi, og það er pólitísk ákvörðun, eru menn að rýra líf skjörin. Þetta samhengi verður að vera ljóst þegar menn ræða framtíð og framfarir.

Breytingarnar hafa verið miklar síðustu áratugi. Fyrir tíma Sundahafnar var allur miðbærinn hafnarsvæði þegar allir vöruflutningar og fisklandanir voru hér á litlu svæði og engir gámar til. Það er ekki langt síðan. Ég var þá að alast upp á Bárugötunni, Jóhannes að afgreiða í verslun Sláturfélagsins í Hafnarstræti, menn stundum shanghæaðir á togara og allir höfðu unnið í frystihúsi, í síld eða verið á sjó. Þótt ekki eigi að syrgja fortíðina, vegna þess að hún er alltaf lakari en nútíðin sem er aftur verri en framtíðin má aldrei gleyma uppruninum.

Mikill vöxtur er í Reykjavíkurhöfn. Þannig hafa almennir vöruflutningar tvöfaldast síðustu 20 ár og er talið að þeir tvöfaldist aftur árið 2030. Til þessa þarf eitthvað meira pláss en ekki má gleyma framleiðniaukningunni. 3000 manns hafa nú beint atvinnu við hafnarsvæðið. Margföldunaráhrifin eru nokkur eða um 1,3 hvað varðar mannfjölda en Hagfræðistofnun gerði góða skýrslu um höfnina í fyrra. Hafnarsvæðið hefur líka tvöfaldast síðustu 20 ár og gert er ráð fyrir stækkun í Eiðsvík en mikil stækkun er ekki í samræmi við óskir stóru skipafélaganna hvort sem menn leggja þá afstöðu til grundvallar eða ekki.

Þrískipting hafna í almenna höfn, fiskihöfn og iðnaðarhöfn hefur líka galla, t.d. er hægt að sjá fyrir sér fjórða flokkinn, ferðamannahöfn sem ekki felst aðeins í móttöku farþegaskipa heldur fólks. Ferðaþjónusta við höfnina er nokkur en ekki mikil miðað við það sem þekkist annars staðar. Í höfninni í San Fransisco eru selirnir fastagestir um leið og ferðamenn eyða stórfé á hafnarbakkanum, ekki aðeins þessum 5000 kr. sem ferðamaður af skemmtiferðskipi eyðir hér að meðaltali. Þarna hefur okkur ekki tekist nægjanlega vel. Hvar er sædýrasafnið? Svo ég vitni aftur í Kaliforníu þekkja mörg ykkar safnið í Monterey þar sem er sögusvið Steinbach og gömlu bókanna sem voru lesnar hér upp til agna, Kátir voru karlar og Ægisgata. Ekkert slíkt er hér og kannske er ekki hægt að búast við miklu af þjóð sem á ekki einu sinni náttúrugripasafn til sýnis almenningi.

Skemmtiferðaskipin þrefölduðust hér á árunum frá 1990 til 1995 en hafa síðan meira og minna staðið í stað. Þar vantar skýringu þótt skemmtiferðaskip séu ekki nafli alheimsins í ferðaþjónustu.

Iðnaðarhafnarhlutverkið er mikilvægt öllum stórum höfnum en Reykjavík á þar ekki stóran hlut. Þessu átti Eiðsvíkin við Geldingarnes að bæta úr. Aflvaki skoðaði þetta á sínum tíma þegar Ragnar Kjartansson, sá mikli framfaramaður, var þar framkvæmdastjóri en þá var ég stjórnarformaður. Miklir möguleikar eru á Trölladyngjusvæðinu í orku og iðnaðarhöfn gæti risið í Eiðsvík eða jafnvel orðið samstarf við Hafnarfjörð um slíka höfn.

Oft er sagt að Reykjavíkurhöfn gnæfir yfir allt og þar sé allur inn- og útflutningur. Það er alls ekki rétt en hlutdeild Reykjavíkurhafnar er aðeins 45% sem er hlutfallslega aðeins minna en fólksfjöldinn sem býr í Reykjavík, Seltjarnarnesi, Mosfellsbæ og Kópavogi. Reykjavíkurhöfn er því undir landsmeðaltali. Að vísu er Reykjavíkurhöfn aðeins stærrí í innflutningi en útflutningi en það er bitamunur en ekki fjár. Vissulega má leika sér aðeins með þetta og draga frá stóriðjuinnflutninginn en þá má spyrja af hverju Reykjavík eigi

ekki stóran hlut í þeirri starfsemi. Ef málmbræðsla á eftir að verða einn aðalatvinnuvegur okkar má Reykjavík ekki standa hjá.

Það er merkilegt að hafnarmálin hafa oft orðið pólitískt bitbein en ekki hafa risið upp vinir hafnarinnar eins og gerðist í umræðunni um flugvöllinn. Hér er rifist endalaust um höfnina og oft er eins og hafnarhagsmunum sé kastað á milli stjórnámálanna og almennings og hóparnir þekkja ekki alltaf vel til. Á þessu þarf að verða breyting.

Hafnarlóðirnar eru stundum of dýrar og á það sérstaklega við miðbæinn. Slippurinn og svæðið þar í kring er hugsanlega allt of dýrt fyrir þá starfsemi sem þar er. Af hverju var ekki leyft að hafa stórmarkað í húsi Jóns Ásbjörnssonar eins og áætlanir voru um? Of þröng skilgreining á hafnsækinni starfsemi er höfninni ekki til bóta.

Við getum spurt okkur hvernig Reykjavíkurhöfn hafi staðið sig í hafnaraðstöðu, bakaðstöðu og umferðartengslum og mitt svar er að það sé vel í hafnaraðstöðu, sæmilega í bakaðstöðu en sæmilega til illa í umferðartengslum.

Samkeppnisstaðan er skekkt héraendis. Hlutföllin í opinberum framlögum til samgangna er að vegir fá 12, hafnir 2 og flugið 1. Þetta er reyndar nálægt þeim milljörðunum sem fara til málaflokkana. Það er endalaust hægt að eyða í hafnir. Það er, held ég, eini málaflokkurinn sem er algerlega botnlaus. Það er ekki virk stjórn á þeim á landsvísu og hvergi kemur rándýrt kjördæmapot betur fram en í sambandi við hafnir en það fer hljótt.

Þótt hagkvæmni stærðarinnar sé augljós í Reykjavíkurhöfn er hún langt frá því að vera svipuð og þekkist erlendis þar sem hafnir eru stórfyrirtæki og langt umfram baklandið. Það búa aðeins 2,8 milljónir í Singapore en höfnin þar er ein sú stærsta í

heimi. Þetta gerir ekki svæðið í nágrenninu heldur stefna landsins og sérhæfingin.

Getur Reykjavíkurhöfn orðið sérhæfð höfn á einhverju sviði milli Evrópu og Ameríku? Ekki er gott að segja um til um það. Ekki er víst að allir hér viti að Singapore framleiðir helminginn af öllum diskadrifum í tölvur í heiminum. Það eru engar námur þar sem gera það mögulegt heldur sérhæfing sem byggir á menntun. Alþjóðabátttaka okkar í flutningum er þó til í fluginu þannig að við ættum að geta hugsað stærra í alþjóðaviðskiptum. Við höfum í reynd enga afsökun. Þetta er langtímavandi íslensks hagkerfis og því vitaskuld vandi Reykjavíkurhafnar.

Það er athyglisvert að skoða þróunina í Evrópu, Þar hafa farþegaflutningar aukist um 60% á síðustu 20 árum og vöruflutningar um 65%. Þetta er árlegur vöxtur upp á tæplega 2,5% sem er ekkert sérstaklega mikill. Ef hins vegar seinni hluti þessa tímabils í Evrópu er skoðaður, þ.e. síðustu 13 árin, þá er vöxturinn meiri og umfram landsframleiðslu. Á meginlandinu eru sjó- og vatnaflutningar álíka og lestir og ekkert könnumst við við ár sem flutningaleið eins og er víða um heim, ekki hvað síst í Evrópu.

Það er athyglisvert fyrir okkur að innan Evrópusambandsins eru flutningafyrirtækin 800.000 talsins og að meðaltali eru 7,5 starfsmaður á hvert fyrirtæki. Samkvæmt þessu ættu að vera 600 flutningafyrirtæki hérlendis. Þau eru reyndar fleiri og enn smærri. Hér sést enn og aftur hversu lítil og meðalstór fyrirtæki eru útbreidd og einmitt í geira sem við hefðum að öðru jöfnu talið einkennast af stórfyrirtækjum.

Alþjóðlegur samanburður þarf að marka umræðuna miklu meira. Okkur vantar grunnrannsóknir á flutningum og flutningafræði eða logistik hérlendis. Reykjavíkurhöfn á í framtíðinni að beita mikið aðferðum hagfræðinnar og gera sér grein fyrir ytri áhrifum, m.a. kostnaði við flutninga og starfsemi fyrirtækja. Þetta snýst um að nýta takmarkaðir auðlindir og

Reykjavíkurbær er með margar slíkar, t.d. landið. Hvort sem beitt er hefðbundinni kostnaðar-ábatagreiningu eða öðrum verkfærum eins og eignarétti eða samningaferli kerfis- eða stofnanahagfræðinnar skal hér ósagt látið en hagfræðin geymir margt í sinni verkfæratösku.

Framtíð Reykjavíkurbæjar er björt ef tvennt er uppfyllt. Hið fyrra er að ávallt skuli beitt nýjustu þekkingu við áætlanagerð og mat og þar með haft náið samstarf við háskólasamfélagið. Hið síðara snýr að því að tryggja velvild borgaranna og þar með stjórnmalanna gagnvart starfseminni. Þótt báðar þessar leiðir séu almennt skynsamlegar eru þær einfaldlega lífsnauðsynlegar fyrir fyrirtæki eins og Reykjavíkurbær í því fámenna og að mörgu leyti hráa umhverfi sem hún starfar í.

Þakka ykkur fyrir

Heimildir

Atvinnuvegaskýrsla 1997. Þjóðhagsstofnun. Reykjavík 2000.

Efficient Transport for Europe. European Conference of Ministers of Transport. Paris 1998.

Efficient Transport, Taxes and Charges European Conference of Ministers of Transport. Paris 2000.

Hagskinna. Hagstofa Íslands. Reykjavík 1997.

Morgunblaðið, Höfn eða heimili? 24.maí 2002, bls.18-19.

Morgunblaðið, Höfnin í Eiðsvík, 24.maí 2002, bls. 20-21.

OECD in Figures. OECD. Paris 2001.

Reykjavíkurböfn; Efnahagslegt vægi og umhverfi.
Hagfræðistofnun. Reykjavík 2001.

Transport and Leisure. European Conference of Ministers of Transport. Paris 2000.

Trends in the Transport Sector. European Conference of Ministers of Transport. Paris 2000.

Þorvaldur Gylfason og Martin L. Weitzman. Icelandic Fisheries Management: Fees vs. Quotas. Small Island Economies Conference. Harvard University 2002.

Glærur

Meðalvegalegd frá Íslandi til 6 nágrannalanda er 2.400 km.

Meðalvegalegdin hins vegar milli þessara landa að Íslandi meðtöldu er 1.200 km

Reykjavíkurhöfn og útflutningur og innflutningur

Hlutdeild útflutnings í landsframleiðslunni hefur verið óbreytt meira og minna frá 1870 eða í 130 ár!!

Hagvöxtur nágrannaþjóðanna er vegna aukinna utanríkisviðskipta

Flutningar aukist um 1%-stig meira en landsframleiðslan, gildir ekki hér

Samgöngur skila s um 8,5% til landsframleiðslunnar, þar af eru flutningar á sjó og rekstur hafna með 1,5%

Hlutdeild heildverslunar er 7%

Hlutdeild smásöluverslunar er 4,5%

Flutningar á sjó og rekstur hafna = rekstur allra veitingastaða héraendis

Síðustu 20 ár hefur hlutdeild sjávarútvegs í landsframleiðslu lækkað úr 17% í 10%

Síðustu 20 ár hefur hlutdeild sjávarútvegs í útflutningi hefur lækkað úr 60% niður í 40%

Síðustu 20 árin hefur hlutdeild sjávarútvegs lækkað úr 14% niður í 9%

Aukin markaðsvæðing er lykilatriði

Fiskmarkaðir og Faxamarkaðurinn og Faxaskálinn fyrir 20 árum

Bann við þjónustu við erlend skip

Samkeppni milli hafna er ábótavant

Lélegt samkeppnisumhverfi, og það er pólitísk ákvörðun, rýrir líf skjörin

Fyrir tíma Sundahafnar
 Við í miðbænum
 Almennir vöruflutningar hafa tvöfaldast síðustu 20 ár
 Tvöfaldast aftur árið 2030
 3000 manns vinna beint og margföldunaráhrifin eru 1,3
 Tvöföldun hafnarsvæðis og stækkun í Eiðsvík
 Þrískipting hafna í almenna höfn, fiskihöfn og iðnaðarhöfn hefur
 galla

Ferðamannahöfn
 Selirnir í höfninni í San Fransico
 Ferðamaður af skemmtiferðskipi eyðir hér 5.000 kr. að meðaltali
 Hvar er sædýrasafnið?
 Monterey, Steinbach og gömlu bækurnar
 Reykjavík er ekki með stóriðnaðarhöfn
 Aflvaki, Ragnar Kjartansson, sá mikli framfaramaður
 Miklir möguleikar

Hlutdeild Reykjavíkurhafnar er aðeins 45%
 Hlutfallslega minna en fólksfjöldinn
 Ef málmbræðsla á eftir að verða einn aðalatvinnuvegur okkar
 má Reykjavík ekki standa hjá
 Hvar eru vinir hafnarinnar sbr. umræðuna um flugvöllinn
 Slippurinn og svæðið þar í kring er hugsanlega allt of dýrt fyrir
 núverandi starfsemi
 Af hverju var ekki leyft að hafa stórmarkað í húsi Jóns
 Ásbjörnssonar?

Framistaða í hafnaraðstöðu, bakaðstöðu og umferðartengslum
 Vel, sæmilega og sæmilega/ illa
 Hlutföllin í opinberum framlögum til samgangna er að vegir fá
 12, hafnir 2 og flugið 1
 Endalaust hægt að eyða í hafnir
 Rándýrt kjördæmapot en fer hljótt
 Hafnir erlendis eru stórfyrirtæki og langt umfram baklandið
 2,8 milljónir búa í Singapore

Getur Reykjavíkurbær orðið sérhæfð höfn á einhverju sviði milli Evrópu og Ameríku?
 Singapore framleiðir helminginn af öllum diskadrifum í tölvur í heiminum
 Engar námur heldur sérhæfing sem byggir á menntun
 Alþjóðabátttaka í flutningum er í fluginu
 Við ættum að geta hugsað stærra í alþjóðaviðskiptum
 Við höfum í reynd enga afsökun
 Langtímavandi íslensks hagkerfis og vandi Reykjavíkurbæjar

Í Evrópu hafa farþegaflutningar aukist um 60% á síðustu 20 árum og vöruflutningar um 65%
 Árlegur vöxtur upp á tæplega 2,5%
 Síðustu 13 árin er vöxturinn meiri og umfram landsframleiðslu
 Sjó- og vatnaflutningar eru álíka og lestir
 Innan Evrópusambandsins eru flutningafyrirtækin 800.000 talsins
 Að meðaltali eru 7,5 starfsmaður á hvert fyrirtæki
 Hér ættu að vera 600 flutningafyrirtæki
 Eru fleiri og smærri
 Lítil og meðalstór fyrirtæki

Alþjóðlegar samanburð þarf
 Vantar grunnrannsóknir á flutningum og flutningafræði eða logistik
 Reykjavíkurbær á að beita mikið aðferðum hagfræðinnar
 Nýta takmarkaðir auðlindir
 Kostnaðar-ábatagreining, eignaréttur eða samningaferli kerfis- eða stofnanahagfræðinnar
 Hagfræðin geymir margt í sinni verkfæratösku

Framtíð Reykjavíkurhafnar er björt ef tvennt er uppfyllt
Ávallt skuli beitt nýjustu þekkingu og þar með haft náð
samstarf við háskólasamfélagið
Tryggja velvild borgaranna og þar með stjórnmalanna gagnvart
starfseminni
Lífsnauðsynlegar fyrir Reykjavíkurhöfn í því fámenna og að
mörgu leyti hráa umhverfi sem hún starfar í