

08.08..2019

GILDI ERLENDRA FJÁRFESTINGA

ERLENDAR FJÁRFESTINGAR BYGGJA UNDIR HAGVÖXT FRAMTÍÐAR

Nú þegar íslenska hagkerfið siglir inn í samdráttarskeið er það áleitinn spurning hvernig við mætum því og á hverju við byggjum næsta hagvaxtarskeið. Með réttum aðgerðum í hagstjórn má milda niðursveifluna og tryggja að næsta uppsveifla verði gjöf. Með sterkri samkeppnishæfni atvinnulífsins sem m.a. laðar hingað til lands erlendar fjárfestingar má treysta velferð og bæta lífsgæði landsmanna til framtíðar.

Fyrirhugaðar fjárfestingar í mannvirkjagerð á Keflavíkurlugvelli á vegum bandaríska hersins og NATO eru kærkomið mótvægi við niðursveifluna í efnahagslífinu sem nú er hafin en nýlegt áfall í ferðapjónustu hefur m.a. komið fram í ört vaxandi atvinnuleysi, ekki síst á Suðurnesjum. Þar mældist atvinnuleysið 6,3% í júní síðastliðnum á sama tíma og landsmeðaltalið var 3,4%. Atvinnuleysi í Reykjanesbæ hefur tvöfaldast á skömmum tíma. Áætlað er að það verkefni sem Bandaríkjaher hyggst ráðast í skapi með beinum hætti rúmlega 300 ársstörf á svæðinu meðan á framkvæmdatíma stendur og meira þegar horft er til fjárfestinga NATO og afleiddra starfa.

Verðmætasköpun í samfélaginu þarf að vera drifin áfram af sjálfbærri nýtingu auðlinda, mikilli nýsköpun, vel menntuðu og hæfileikaríku vinnuafli, traustum innviðum og skilvirku, hagkvæmu og stöðugu starfsumhverfi. Ísland er útflutningsland og því afar háð erlendum viðskiptum og nýliðin efnahagsuppsveifla var, líkt og flestar aðrar uppsveiflur í íslenskri efnahags sögu, drifin áfram af auknum gjaldeyrstekjum. Sagan kennir okkur að ef við viljum skara fram úr lítið til framtíðar verðum við að skapa og nýta viðskiptatækifærin til að auka útflutningstekjur.

Fjárfestingar erlendra aðila hér á landi eru sérstaklega áhugaverðar í þessu ljósi en með slíkum fjárfestingum má bæði styrkja samkeppnishæfni landsins, efla innviði, fjölga störfum, auka fjölbreytileika og stöðugleika og innlenda verðmætasköpun til heilla fyrir fyrirtæki og heimili í landinu.

FJÁRFESTINGAR ERLENDRA AÐILA HVATI FRAMFARA

Ríki heims leitast við að laða til sín erlendar fjárfestingar. Það er ekki að ástæðulausu en fjárfestingum erlendra aðila hér á landi fylgir verðmætasköpun, ný þekking, meiri atvinna og meiri fjölbreytileiki svo eitthvað sé nefnt. Vegna ábatans af slíkum fjárfestingum hafa ríki heims reynt að efla samkeppnishæfni sína á sviðum sem laða erlendar fjárfestingar til landsins.

Alþjóðavæðing hefur að hluta verið drifin áfram af beinum erlendum fjárfestingum. Ríki heims hafa, með nokkrum undantekningum, dregið úr hömlum á slíkum fjárfestingum á síðustu áratugum. Hömlur eru hins vegar enn umtalsverðar í einstökum löndum og atvinnugreinum sem skýrir að hluta af hverju erlendar fjárfestingar eru mismiklar þegar borin eru saman lönd og greinar.

Hér á landi hafa verið umtalsverðar erlendar fjárfestingar á ýmsum sviðum undanfarna öld. Má þar nefna atvinnurekstur í ýmsum greinum en ekki síður í innviðum landsins, beint og óbeint. Af innviðum má nefna flugvelli, raforkukerfi, vegi og ljósleiðara. Þessar fjárfestingar hafa ekki eingöngu skapað efnahagsleg umsvif á byggingartíma heldur hafa landsmenn nýtt þessa innviði til frekari verðmætasköpunar.

Helstu kostir beinna erlendra fjárfestinga eru:

Aukin verðmætasköpun og fjölgun starfa

Fjárfestingum erlendra aðila fylgja bein og óbein áhrif til aukningar á innlenda verðmætasköpun. Meiri umsvifum fylgja síðan auknar tekjur fyrir ríki og sveitarfélög sem nýtast til að standa straum af

verkefnum á sviði opinberra fjármála, s.s. skólamálum, heilbrigðismálum og innviðaupbyggingu. Einnig skapast þar svigrúm til að draga úr álögum á heimili og fyrirtæki. Uppbygging framleiðsluiðnaðar fyrir tilstuðlan erlendra fjárfestinga hér á landi er gott dæmi um þetta. Hafa þær fjárfestingar skilað sér í verulegri innlendri verðmætasköpun og fjölgun starfa, ekki síst fyrir landsbygðina.

Aukin fjölbreytni og meiri stöðugleiki

Einhæfni íslensks atvinnulífs hefur lengi verið rót mikilla efnahagssveiflna hér á landi og að stórum hluta ástæða þess að íslenska hagkerfið hefur sveiflast meira en hagkerfi annarra ríkja. Með auknum fjölbreytileika efnahagslífsins og sérstaklega útflutningstekna má draga úr þessum óstöðugleika. Erlendar fjárfestingar hafa hjálpað mikið til í þessum efnum og má í því sambandi benda á uppbyggingu framleiðsluiðnaðar hér á landi til útflutnings á síðustu áratugum.

Aukin og breiðari þekking

Erlend fjárfesting er tækifæri fyrir innlent vinnuafli til að efla þekkingu og hæfni sína. Sérhæfing og þekking á nýrri starfsemi er síðan grundvöllur verðmætasköpunar og útflutningstekna. Beinir erlendar fjárfestingar eru mikilvægar klösum, þ.e. slíkar fjárfestingar mynda grunn fyrir þyrpingu tengdra fyrirtækja. Má í því sambandi nefna þekkingu sem myndast hefur hér á landi á sviði raforkuframleiðslu sem hefur byggst upp samhliða beinum erlendum fjárfestingum í orkusæknum framleiðsluiðnaði hér á landi. Þessi þekking er nú orðin sjálfstæð uppspretta atvinnu og gjaldeyrstekna.

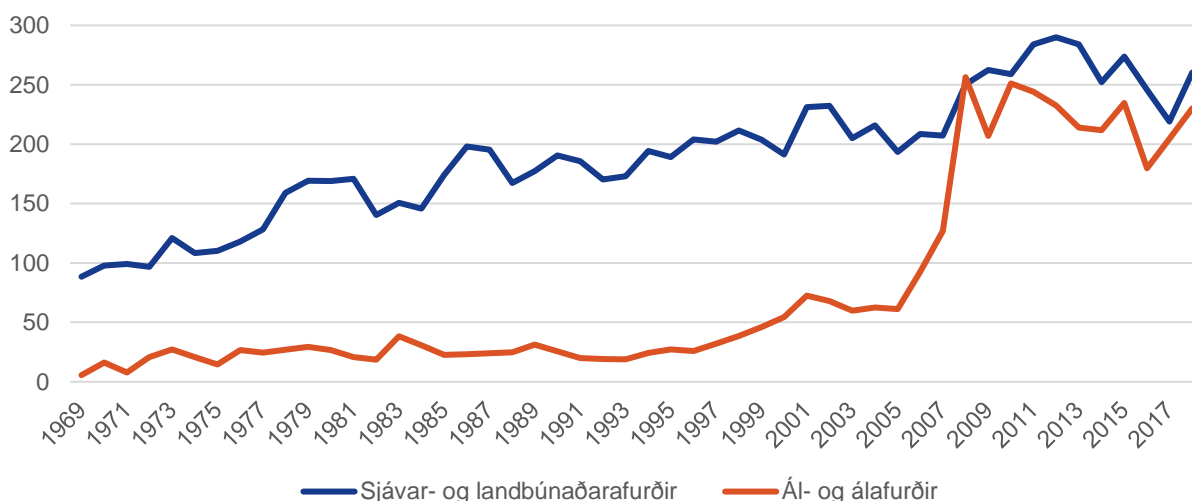
Aukin og fjölbreyttari innviðaupbygging

Erlendum fjárfestingum fylgja oft á tíðum innviðaupbygging. Þekkjum við allmörg dæmi um það hér á landi. Má þar nefna uppbyggingu raforkukerfisins sem varð samhliða erlendum fjárfestingum í orkusæknum framleiðsluiðnaði. Fyrir vikið varð uppbyggingin stærri í sniðum og hagkvæmari en ella hefði orðið og hafa almenningur og fyrirtæki almennt notið góðs af því í öruggara raforkuframboði á lægra verði. Annað dæmi er uppbygging í flugsamgöngum en bæði Keflavíkurflugvöllur og flugvöllurinn í Reykjavík voru byggðir upp með erlendum fjárfestingum. Þið Íslendinga eftir alþjóðaflugvelli hefði verið mun lengri ef þessar erlendu fjárfestingar hefðu ekki komið til. Þessir flugvellir eru nú, og sérstaklega sá fyrrnefndi, stór þáttur í gjaldeyrissköpun þjóðarbusins og hefur mikilvægi þeirra hvað varðar tekjuöflun aukist verulega síðastliðin ár.

ERLENDAR FJÁRFESTINGAR Í ÍSLENSKUM IÐNAÐI

Nokkur dæmi eru um beinar erlendar fjárfestingar í iðnaði hér á landi. Sýna þau að ábati slíkra fjárfestinga er ótvíræður. Einnig sýna þau að Ísland getur verið samkeppnishæft á sviðum sem laða hingað beinar erlendar fjárfestingar til framþróunar fyrir efnahagslíf þjóðarinnar. Erlendar fjárfestingar hafa þannig verið liður í nýsköpun og framþróun íslensks iðnaðar og hagkerfisins alls.

Gjaldeyrstekjur, fast verðlag 2018 (ma.kr.)

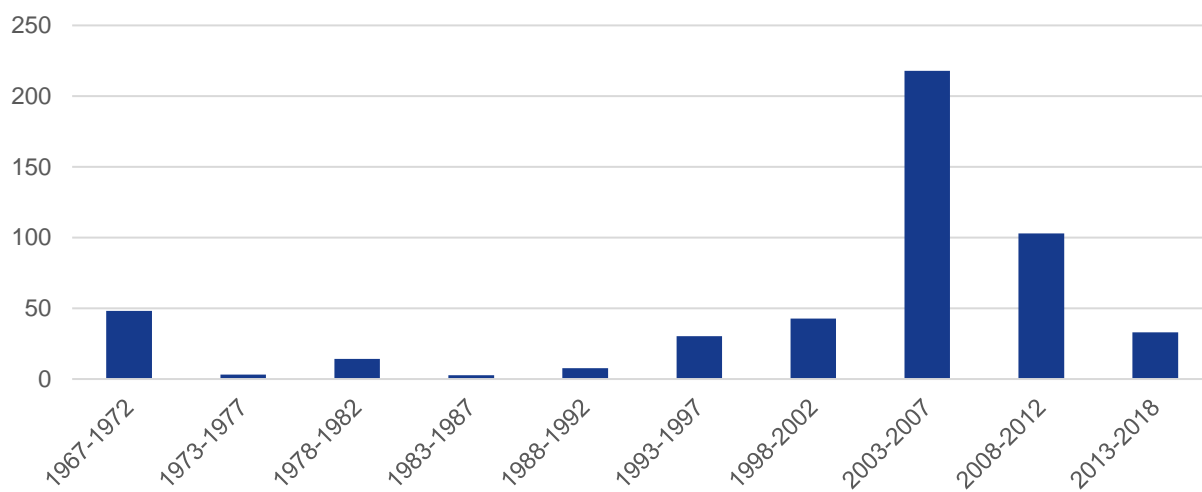


Saga áliðnaðar hér á landi er gott dæmi um hverju beinar erlendar fjárfestingar geta skilað íslensku þjóðarbúi en greinin fagnar 50 ára afmæli sínu hér á landi á þessu ári. Fjárfestingar erlendra aðila í greininni hafa verið uppspretta tækifæra og undirstaða mikillar verðmætasköpunar fyrir íslenskt þjóðarbúi í hálföld. Samkvæmt nýlegu mati Samtaka iðnaðarins hefur áliðnaðurinn skilað um 1.150 milljörðum króna til íslenska hagkerfisins frá því að framleiðsla hófst í fyrsta álveri landsins. Þessir fjármunir hafa m.a. farið til launþega á Íslandi og skapað rekstrargrundvöll hjá hundruðum fyrirtækja sem áliðnaðurinn á viðskipti við. Einnig hefur greinin verið uppspretta mikilla tekna fyrir hið opinbera sem hefur runnið til verkefna á borð við menntamál, heilbrigðismál og uppbyggingu innviða.

Fjölbreyttur útflutningur hefur sveiflujafnandi áhrif. Ofangreindar fjárfestingar erlendra aðila hafa skilað sér í auknum fjölbreytileika í gjaldeyrissköpun þjóðarbúsins og auknum efnahagslegum stöðugleika hér á landi. Einhæfni gjaldeyrissköpunar íslenska hagkerfisins var lengi rót mikilla sveiflna í efnahagsmálum Íslendinga. Gjaldyrissköpun álf framleiðslunnar er nú viðlíka heildargjaldyriskjóm af útflutningi sjávarafurða eða um 230 ma.kr. á síðastliðnu ári en sjávarafurðir voru lengi vel nær eina útflutningsvara Íslendinga og hagkerfið sveiflaðist þá verulega með verði sjávarafurða og aflabrögðum.

Fjárfestingar vegna uppbyggingar á framleiðslugetu í áliðnaði hér á landi og í tengdri raforkuframleiðslu hafa verið miklar eða nálægt 1.400 milljörðum króna á þessu tímabili. Raforkukerfi landsmanna hefur byggst upp samhliða uppbyggingu álf framleiðslu en í dag er álf framleiðslan með rétt um 74% allrar raforkunotkunar í landinu. Önnur atvinnustarfsemi og almenningur hafa notið góðs af þessari uppbyggingu í formi aukins orkuöryggis og lægra raforkuverðs.¹

Fjárfesting í áliðnaði, fast verðlag 2018 (ma.kr.)



Fleiri dæmi um erlendar fjárfestingar í orkusæknum iðnaði hér á landi mætti nefna í þessu sambandi. Kísiljárnframleiðsla og tengdar virkjanaf framkvæmdir er eitt slíkt og uppbygging gagnavera annað. Þá hafa erlendir fjárfestar verið að kaupa sig inn í starfsemi íslenskra iðnfyrirtækja á sviði stoðtækjaframleiðslu og framleiðslu tækja fyrir matvælaframleiðslu. Einnig eru dæmi um erlendar fjárfestingar í hugverkaiðnaði og byggingar- og mannvirkjaiðnaði. Fjárfestingar erlendra aðila hér á landi hafa þannig verið nokkuð margar og ólíkar og hafa þær alið af sér bæði fjölbreytt og ólík fyrirtæki og störf.²

¹ Sjá greiningu Samtaka iðnaðarins: [Álið sterk stoð í 50 ár.](#)

² Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn skilgreinir beina erlenda fjárfestingu sem fjárfestingu „sem felur í sér langtíma hagsmunum af rekstri fyrirtækis í öðru landi en landi fjárfestis, þar sem tilgangur fjárfestis er að hafa bein áhrif á stjórn fyrirtækisins“. Í hagskýrslugerð er oftast miðað við kaup á 10% af hlutfé eða meira.

EINKAÆDILAR KOMA AÐ FJÁRFESTINGU Í INNVIÐUM

Undir lok síðustu aldar varð talsverð aukning í fjárfestingum einkaaðila í innviðum víða um heim.³ Um er að ræða samning milli opinberra aðila og einkaaðila um að veita almenningi ákveðna þjónustu á sviði innviða þar sem einkaaðilinn tekur á sig áhættu gegn gjaldi. Kostir samvinnu einkaaðila og hins opinbera (e. Public Private Partnership) á þessum vettvangi eru margir. Má þar nefna að hið opinbera er ekki sjálft með bundið fé í innviðum og getur því nýtt fjármuni sína í önnur verkefni. Innviðaupbyggingin verður þá fyrir í tíma þar sem fjárhagsstaða hins opinbera er síður hindrun. Hefur þetta skipt miklu máli þar sem fjárhagsstaða hins opinbera hefur verið veik víða um heim undanfarin ár á sama tíma og mikil og vaxandi þörf hefur verið á innviðaframkvæmdum. Rannsóknir sýna að innviðafjárfestingar á þessu formi eru frekar innan áætlunar, jafnt tímalega og kostnaðarlega. Einnig er viðhaldi betur sinnt.

Það er ekki síst á sviði framkvæmda í samgönguinnviðum sem samvinna einkaaðila og hins opinbera hefur verið nýtt. Er það m.a. sú staðreynd að uppbygging hins opinbera á þessu sviði innviða er ekki að mæta þörf sem hefur hvatt til að leitað sé annarra lausna en að ríki fjármagni slík verkefni sjálf.

Hér á landi er uppsöfnuð þörf fyrir nýfjárfestingar og viðhald umtalsverð. Umferð á vegum landsins hefur aukist verulega undanfarin ár á sama tíma og nýfjárfestingar í vegasamgöngum hafa verið litlar. Tafir eru allt of miklar og slys of algeng. Samgönguráðherra hefur sagt að yfir 220 ma.kr. vanti í viðhald og nýfjárfestingar í vegakerfinu. Miðað við nýsamþykktu fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar munu fyrirhugaðar framkvæmdir hins opinbera á þessu sviði einungis mæta 42% af þörf. Í þessu ljósi er full þörf á að skoða aðrar lausnir.

Hvalfjarðargöng eru gott dæmi um framkvæmd á sviði samgönguinnviða sem byggir á samvinnu einkaaðila og hins opinbera. Fjármagn til þeirrar framkvæmdar kom ekki úr ríkissjóði. Fyrirtækið Spölur ehf., sem stóð að byggingu og rekstri gangnanna, fékk langmestan hluta framkvæmdafjárins að láni erlendis. Elkem, sem rekur járnblendiverksmiðju á Grundartanga, var einn helsti aðilinn í undirbúningi verkefnisins og stofnun Spalar en Elkem er í erlendri eigu. Líkt og með raforkuferfið má því segja að uppbygging þeirrar samgöngubótar sem Hvalfjarðargöng voru og eru hafi verið að hluta afleiðing af beinum erlendum fjárfestingum í orkusæknum framleiðsluiðnaði hér á landi.

GRUNNUR FLUGINNVIÐA LAGÐUR AF BRETUM OG BANDARÍKJAMÖNNUM

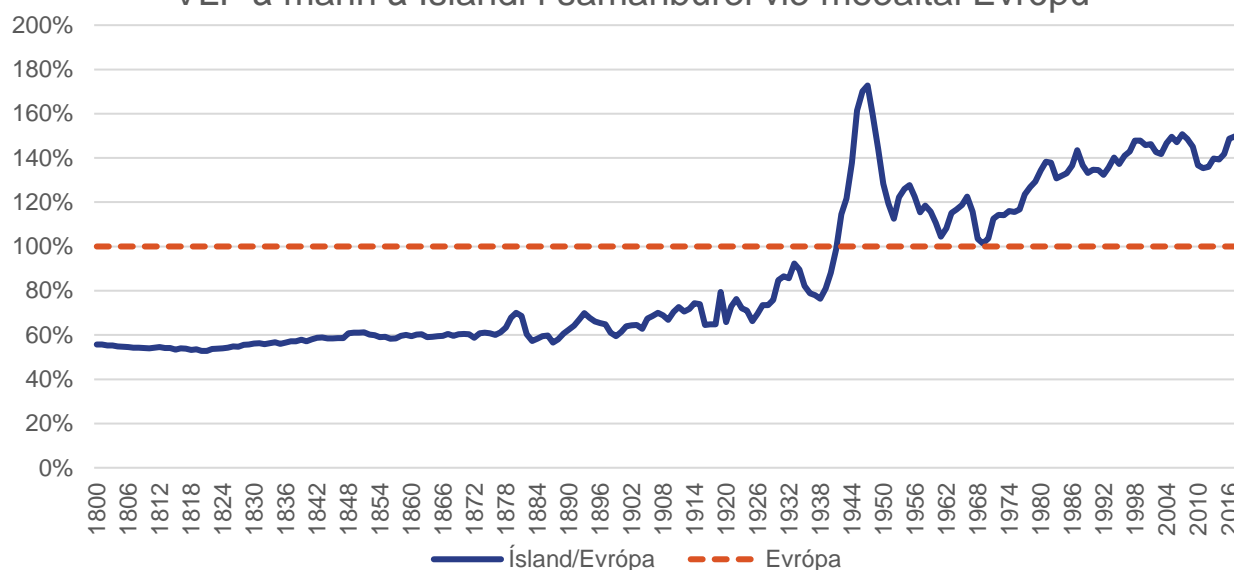
Samgöngur milli Íslands og umheimsins eru nú umtalsverður hluti gjaldeyristekna og verðmætasköpunar hagkerfisins. Gjaldeyrissköpun hagkerfisins hefur tekið miklum breytingum á síðustu árum með auknum tekjum af erlendum ferðamönnum þar sem fluginnviðir skipta sköpum. Þessar auknu tekjur hafa verið stór þáttur í því langa hagvaxtarskeiði sem stóð á tímabilinu frá 2011 til 2018. Ferðamenn koma hingað til lands fyrst og fremst í gegnum Keflavíkurlugvöll en völlurinn er í grunninn erlend fjárfesting. Völlurinn er nú miðstöð alþjóðaflugs milli Evrópu og Ameríku en um hann er áætlað að fari tæplega 9 milljónir farþega í ár.

Upphaflega var Keflavíkurlugvöllur lagður af Bandaríkjaher í seinni heimsstyrjöldinni en flugvöllurinn var opnaður 1943. Verkið var unnið af byggingarsveit flughersins ásamt íslenskum iðnaðarmönnum. Að styrjöldinni lokinni var flugvöllurinn, og bækistöðin sem við hann stóð, afhentur Íslendingum til eignar. Bandaríkjamenn stóðu straum af kostnaði við uppbyggingu og rekstur flugvallarins um áratugaskeið og var hann aðalbækistöð bandaríska varnarliðsins á árunum 1951 til 2006. Íslendingar hófu ekki að nota flugvöllinn í eigin flugrekstri fyrr en á öndverðum sjöunda áratug síðustu aldar. Bandaríkjaher reisti bækistöð sína við Keflavíkurlugvöll sem í daglegu tali er nefnd Keflavíkurstöðin. Í dag er bækistöðin hverfi í Reykjanesbæ og gengur undir nafninu Ásbrú en þar eru íbúar nú um 3.500 talsins.

Annað dæmi af sama toga er Reykjavíkurlugvöllur en kostnaður Breta af því að leggja völlinn nam um sexföldum útgjöldum íslenska ríkisins árið 1940 en flugvöllurinn var tekinn í notkun árið 1941. Hefur flugvöllurinn verið og er enn miðstöð innanlandsflugs í landinu.

³ Sjá [Attracting Foreign Direct Investment Into Infrastructure](#), World Bank.

VLF á mann á Íslandi í samanburði við meðaltal Evrópu



Fyrir stríðið var Ísland fátækasta þjóðin í Norður-Evrópu, en eftir stríðið var landið eitt það ríkasta. Herseta Breta og Bandaríkjamanna hafði haft góð áhrif á efnahagslífið en bæði Bretar og Bandaríkjamenn höfðu varið miklu fjármagni í að byggja upp ýmsa innviði hér á landi meðan á hersetunni stóð. Við þetta bætist síðan aðild Íslands að Marshalláætluninni sem færði Íslandi fjárhagsaðstoð sem nýtt var til að kaupa togara, dráttarbáta og landbúnaðarvélar og var jafnframt ráðist í stærri framkvæmdir, s.s. byggingu Sogsvirkjunar, Laxárvirkjunar, áburðarverksmiðju í Gufunesi, steypuverksmiðju, hraðfrystihúsa og klæðaverksmiðju Álafoss svo fátt eitt sé nefnt. Marshallaðstoðin var á verðgildi þess tíma 630 milljónir króna, en árleg útgjöld ríkissjóðs voru 260 milljónir króna. Hertakan og Marshallaðstoðin höfðu því mikil og jákvæð áhrif á efnahagslíf og innviði Íslands og spiluðu stóran þátt í því að landið gat nútímavæðst á tiltölulega stuttum tíma.⁴

Að lokum má nefna enn annað nýlegra dæmi um erlenda fjárfestingu af þessu tagi í innviðum en það er ljósleiðari umhverfis landið sem lagður var í lok níunda áratugar síðustu aldar með stuðningi Atlantshafsbandalagsins (NATO). Greiddi mannvirkjasjóður NATO ríflega helming af kostnaði við uppbyggingu þessa ljósleiðarakerfis.

FYRIRHUGAÐAR ERLENDAR FJÁRFESTINGAR Í VARNARMANNVIRKJUM Á GÓÐUM TÍMA

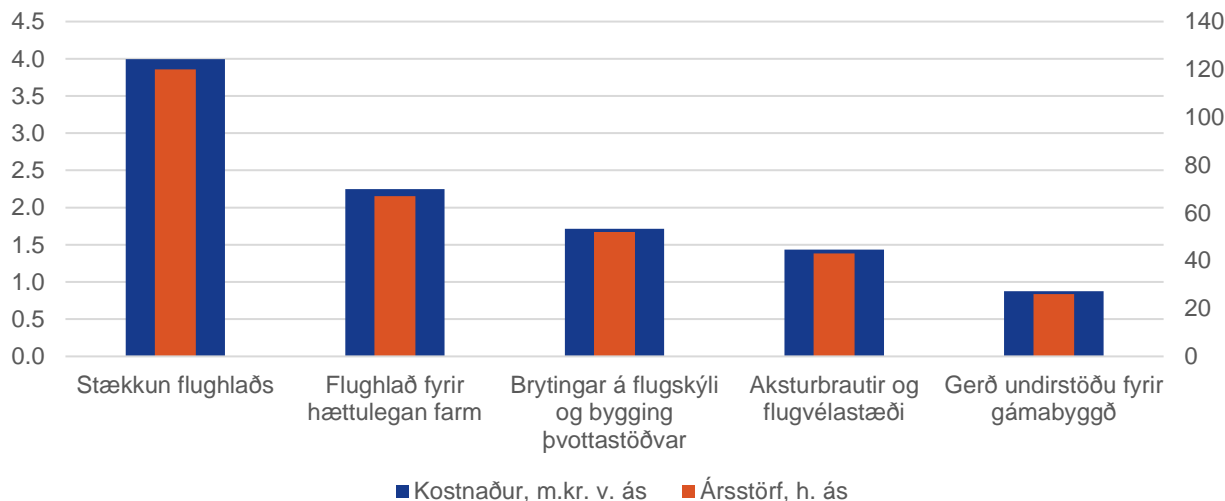
Bandaríski herinn og NATO ætla að verja um 14 milljörðum króna til uppbyggingar og viðhalds á varnarmannvirkjum hér á landi á allra næstu árum. Samkvæmt fjárhagsáætlun bandaríska flughersins fyrir árin 2019-2023 verður um 90 milljónum dollara varið til framkvæmda í varnarmannvirkjum á Keflavíkurflugvelli næstu 4-5 árin eða rúmlega 10 milljörðum króna. Um er að ræða stækkun flughlaðs, byggingu þvottastöðvar fyrir flugvélar og endurbætur akstursbrauta, flugvélastæða og ljósakerfis á velli og breyting á flugskýli svo eitthvað sé nefnt. Við þetta bætast síðan framkvæmdir fyrir 4,5 milljarða króna á vegum Atlantshafsbandalagsins hér á landi og er áætlað að kostnaðarþátttaka íslenska ríkisins verði 400 milljónir króna í því verkefni. Um er að ræða uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli og uppfærslu á ratsjárkerfum NATO umhverfis landið.

Að verkinu munu m.a. standa innlend fyrirtæki í bygginga- og mannvirkjagerð. Gjaldeyrstekjur þeirrar greinar aukast til muna við þetta en þær voru um 3 milljarðar króna á síðasta ári. Má leiða líkum að því að

⁴ Sjá [Marshalláætlunin](#), Wikipedia.

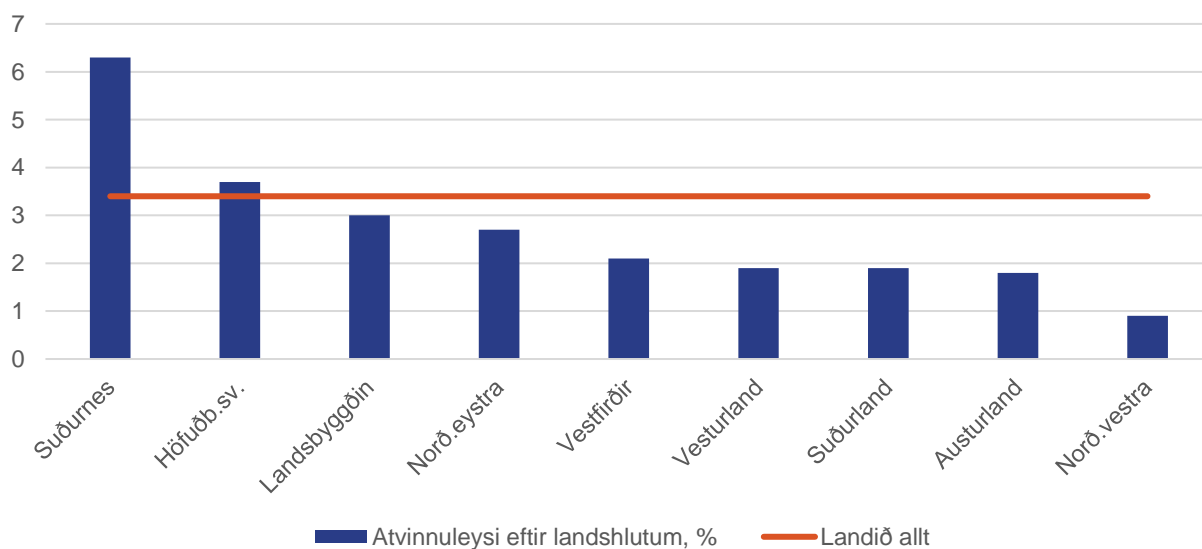
verkið hafi talsverð jákvæð áhrif á innlenda verðmætasköpun. Auk þess að skapa rúmlega 300 ársstörf á svæðinu meðan á framkvæmdatíma standur og meira þegar horft er til afleiddra starfa.

Fyrirhugaðar framkvæmdir Bandaríkjahers á Keflavíkurflugvelli 2019-2023



Þegar hefur verið gerður verksamningur milli bandaríska sjóhersins og íslenskra aðila um viðhald og endurbætur á flugvélastæðum, akstursbrautum flugvéla og ljósakerfum á vellinum. Heildarkostnaður verkefnanna eru ríflega 25 milljónir dollara eða rúmir 3 milljarðar króna. Samkvæmt fjárhagsáætlun bandaríska flughersins fyrir 2020 verður 57 milljónum dollara varið til framkvæmda á Keflavíkurflugvelli á næsta ári, eða sem nemur um 7 milljörðum króna. Þær framkvæmdir hafa að mestu verið boðnar út. Ráðast á í hönnun og framkvæmdir við stækkun á flughlaði, færanlegar gistieiningar og færslu á flughlaði fyrir hættulegan farm. Bandarísk yfirvöld fjármagna og bjóða út framkvæmdirnar og ætla einungis að semja við íslensk og/eða bandarísk fyrirtæki.

Atvinnuleysi eftir landshlutum í júní 2019, %



Á Suðurnesjum mældist atvinnuleysið 6,3% í júní síðastliðnum á sama tíma og landsmeðaltalið var 3,4%. Atvinnuleysi í Reykjanesbæ hefur tvöfaldast á skömmum tíma.