

Regionalt transportbidrag

En effektutvärdering med fokus på sågverksindustrin

Tillväxtanalys har fått i uppdrag att utvärdera de resurser som regeringen och myndigheter har lagt på entreprenörskapspolitik och politik för små och medelstora företag. Inom ramen för uppdraget genomförs en samlad utvärdering av de regionala företagsstöden. Föreliggande rapport presenterar en empirisk analys av det regionala transportbidragets effekter.

Dnr 2011/050
Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Studentplan 3, 831 40 Östersund
Telefon 010 447 44 00
Telefax 010 447 44 01
E-post info@tillvaxtanalys.se
www.tillvaxtanalys.se

För ytterligare information kontakta Kent Eliasson
Telefon 010-447 44 32
E-post kent.eliasson@tillvaxtanalys.se

Förord

Tillväxtanalys har fått i uppdrag att utvärdera de resurser som regeringen och myndigheter har lagt på entreprenörskapspolitik och politik för små och medelstora företag (Regleringsbrev för budgetår 2011, uppdrag 4). Inom ramen för uppdraget genomförs en samlad utvärdering av de regionala företagsstöden. Föreliggande rapport presenterar en empirisk analys av de regionala transportbidragets effekter.

Transportbidraget har sedan 1971 utgjort en del av den regionalpolitiska medelsarsenalen. Det huvudsakliga målet med transportbidraget är att kompensera för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd samt att stimulera till ökad förädlingsgrad inom stödområdets näringsliv. Stödområdet omfattar Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Under de senaste femton åren har de utbetalda transportbidragen uppgått till mellan 300 och 400 miljoner kronor per år.

I rapporten utvärderas transportbidragets effekter på de stödmottagande arbetsställets förädlingsvärde, omsättning och vinst. Analysen fokuserar i första hand på arbetsställen verksamma inom sågverksindustrin. Förutom att sågverken dominerar kraftigt bland mottagarna av transportbidrag har avgränsningen till den aktuella branschen varit nödvändig för att kunna jämföra bidragsmottagande och icke-bidragsmottagande arbetsställen med i övrigt liknande karaktäristika (marknadsstruktur, produktionsteknologi, etc.).

Den empiriska analysen i baseras på en så kallad regression discontinuity-ansats, som förenklat innebär att vi jämför utfall för arbetsställen lokaliserade på vardera sidan stödområdesgränsen för transportbidraget. Vi finner en positiv korrelation mellan transportbidrag och de stödmottagande arbetsställets omsättning och förädlingsgrad. Däremot finns inget belegg för att denna korrelation kan tolkas som en kausal effekt av bidraget. Rapporten bidrar med en diskussion av de metodologiska problem som föreligger vid analyser av den typ av stödform som transportbidraget utgör.

Rapporten har författats av Kent Eliasson vid Tillväxtanalys samt Niklas Hanes och Johan Lundberg vid Umeå universitet.

Östersund, december 2012

Jan Cedervärn

T. f. avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	7
Summary	8
1 Inledning	10
2 Transportbidraget – inriktning och omfattning	12
3 Tidigare utredningar av transportbidraget	14
4 Teoretiska utgångspunkter	18
5 Identifikationsstrategi	20
6 Empirisk specifikation	24
7 Data	27
8 Resultat.....	31
9 Slutdiskussion	34
Referenser.....	36
Appendix	38

Sammanfattning

Tillväxtanalys har fått i uppdrag att utvärdera de resurser som regeringen och myndigheter har lagt på entreprenörskapspolitik och politik för små och medelstora företag (Regleringsbrev för budgetår 2011, uppdrag 4). Inom ramen för uppdraget genomförs en samlad utvärdering av de regionala företagsstöden. Föreliggande rapport presenterar en empirisk analys av det regionala transportbidragets effekter.

Transportbidraget har sedan 1971 utgjort en del av den regionalpolitiska medelsarsenalen. Det huvudsakliga målet med transportbidraget är att kompensera för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd samt att stimulera till ökad förädlingsgrad inom stödområdets näringsliv. Stödområdet omfattar Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Under de senaste femton åren har de utbetalda transportbidragen uppgått till mellan 300 och 400 miljoner kronor per år.

Även om transportbidraget utbetalats under drygt 40 år, och dessutom till omfattningen utgör ett av de största regionala företagsstöden, finns det få mikrodatabaserade utvärderingar av bidragets effekter. Föreliggande rapport syftar till att analysera transportbidragets effekt på stödmottagarnas förädlingsvärde, omsättning och vinst.

Den empiriska analysen baseras på stöd utbetalda under perioden 1997-2009 och fokuserar i första hand på arbetsställen verksamma inom sågverksindustrin. Förutom att sågverken dominerar kraftigt bland mottagarna av transportbidrag har avgränsningen till den aktuella branschen varit nödvändig för att kunna jämföra bidragsmottagande och icke-bidragsmottagande arbetsställen med i övrigt liknande karaktäristika (marknadsstruktur, produktionsteknologi, etc.). Den empiriska analysen i rapporten baseras på en så kallad regression discontinuity-ansats. Lite förenklat innebär metoden att vi jämför utfall för arbetsställen lokaliserade på vardera sidan stödområdesgränsen för transportbidraget. Jämförelsen utgår från ett antagande om att arbetsställen lokaliserade i nära anslutning till men på vardera sidan gränsen inte skiljer sig åt på något systematiskt sätt när det gäller vare sig observerbara eller icke-observerbara egenskaper.

De initiala resultaten indikerar en positiv korrelation mellan transportbidrag och de stödmottagande arbetsställets omsättning och förädlingsvärden. Men när vi tar hänsyn till att arbetsställen på olika avstånd från bidragsgränsen skiljer sig åt både vad gäller observerbara och icke-observerbara egenskaper finner vi inte några belägg för att transportbidraget påverkar stödmottagarnas förädlingsvärden eller omsättning. Slutsatsen av analysen är att de positiva korrelationer som trots allt föreligger inte kan tolkas som en kausal effekt av transportbidraget. När det gäller transportbidragets effekter på de stödmottagande arbetsställets vinst så visar resultatet inte på någon entydig positiv korrelation.

Rapporten diskuterar också några av de metodologiska problem som föreligger vid utvärderingar av den typ av stödform som transportbidraget utgör. Ett sådant är att transportbidraget är en generell stödform som existerat i över fyrtio år. För stödsatser som varit verksamma under så pass lång tid finns ingen användbar information om tillståndet före reformen. Information som i det här specifika fallet hade kunnat utnyttjas för att bättre kunna hantera problemet med icke-observerbara skillnader mellan arbetsställen på vardera sidan stödområdesgränsen. Rapporten berör också problemet med en svag koppling mellan mål och medel när det gäller transportbidraget.

Summary

The Swedish Agency for Growth Policy Analysis has been commissioned to evaluate the resources that the Government and authorities/agencies have allocated to entrepreneurship support policy and the policy for small to medium size companies (Appropriation directions for fiscal year 2011, commission 4). Within the framework of the commission, a total assessment is made of regional support for enterprise. The present report focuses on effects of the regional transport grant.

The regional transport grant has been part of the regional support programme for entrepreneurship since 1971. The main objective of the transport grant is to compensate for cost disadvantages arising out of long transportation distances and to stimulate an increase in value added in the trade and industry support area. The support area comprises the counties of Norrbotten, Västerbotten, Jämtland and Västernorrland. Over the past fifteen years, the amount paid out in the form of transport grants has been between SEK 300 and 400 million.

Even if the transport grant has been paid for some 40 years, and its magnitude makes it one of the biggest kinds of company support, few microdata-based evaluations have been made of its effects. The aim of the present report is to analyse the impact of the transport grant on the recipients' value added, turnover and profits.

The empirical analysis is based on support paid between 1997 and 2009 and focuses primarily on workplaces in the sawmill sector. In addition to the sawmills being the predominant recipients of transport grants, delimitation to this particular sector was necessary to be able to compare recipient and non-recipient workplaces with otherwise similar characteristics (market structure, production technology, etc). The empirical analysis in the report is based on a regression discontinuity approach. Slightly simplified, this means that we have compared the outcomes for workplaces located on either side of the support area's boundary. The starting point for the comparison is an assumption that workplaces located close to but on either side of the boundary do not differ in any systematic fashion as regards either observable or non-observable characteristics.

Our initial findings indicate a positive correlation between transport grant and the recipient workplaces' turnover and value added. But when we take into account the fact that workplaces at different distances from the eligibility limit differ as regards both observable and non-observable characteristics, we can see no evidence that that transport grant affects the recipients' value added or turnover. Our conclusion from the analysis is that the positive correlations that nonetheless exist can not be interpreted as causal effects of the transport grant. As regards the effects of the transport grant on the recipient workplace's profits, our findings show no unambiguous positive correlation.

The report also discusses some of the methodological problems that arise when evaluating forms of support like the transport grant. One of these is that the transport grant is a general form of support that has existed for over forty years. For interventions that have been in operation for such a long time no usable information is available about the situation before the reform. Information that in this specific case could have been used to better handle the problem of non-observable differences on between workplaces either side of the support area's boundary. The report also touches upon the problem of weak linkages between objectives and funds as regards the transport grant.

1 Inledning

Tillväxtanalys har fått i uppdrag att utvärdera de resurser som regeringen och myndigheter har lagt på entreprenörskapspolitik och politik för små och medelstora företag (Regleringsbrev för budgetår 2011, uppdrag 4). Inom ramen för uppdraget genomförs en samlad utvärdering av de regionala företagsstöden. Föreliggande rapport presenterar en empirisk analys av det regionala transportbidragets effekter

Det regionala transportbidraget infördes 1971 och är ett av EU-kommissionen godkänt regionalpolitiskt stöd. Bidraget vilar på ett undantag från EU:s generella statsstödsregler och syftar till att kompensera för kostnadsnackdelar samt stimulera till ökad förädlingsgrad vid arbetsställen inom stödområdet (Norrbotten, Västerbotten, delar av Jämtlands och Västernorrlands län). Under senare år uppgår utbetalat transportbidrag till ca 300-400 miljoner kronor per år vilket fördelas på ca 600-700 företag.

Även om transportbidraget utbetalats under drygt 40 år och utgör dessutom till omfattningen ett av de största regionala företagsstöden, har det inte presenterats några mikrobaserade effektstudier av transportbidraget. Föreliggande rapport syftar till att analysera transportbidragets effekt på företagets omsättning, vinst och förädlingsvärde med hjälp av mikrodata baserat på företagets resultat- och balansräkningar.

För att säkerställa jämförbarhet av bidragsmottagare och icke-bidragsmottagare med liknande karaktäristika är den empiriska analysen inriktad på företag inom sågverksbranschen och utgår från ett datamaterial över ca 460 företag under perioden 1997 till 2009. Avgränsningen till en eller ett fåtal branscher med liknande avsättnings- och faktormarknader är nödvändigt för att i så stor utsträckning som möjligt kunna särskilja effekterna av transportbidraget på exempelvis ett företags omsättning från andra möjliga förklaringar så som olikheter i marknadsstruktur på avsättningsmarknaden, olikheter på faktormarknaden, olikheter i produktionsteknologi eller icke homogena varor (liknade varor men med varierande egenskaper). Dessutom finns inom de utvalda branscherna ett stort antal stödmottagare inom stödområdet, ett stort antal icke-stödmottagare både inom och utanför stödområdet, samt ett stort antal icke-stödmottagare i regioner som angränsar till stödområdet vilket är förutsättningar för den ekonometriska analysen. De stödmottagande företagen inom den aktuella branschen erhåller dessutom en relativt stor del av det totala transportbidraget. Dessa resultat jämförs med resultat för företag inom Metallegotillverkning. Tyvärr är det statistiska underlaget för denna bransch bristfälligt i den mening att det endast existerar ett fåtal företag som erhåller stöd varför det inte går att dra några säkra slutsatser av den analysen mer än att det finns tendenser i en viss riktning.

Jämfört med tidigare utredningar och analyser av transportbidraget bidrar denna rapport främst med en utförlig diskussion om utvärderingsmetodik samt en ekonometrisk analys av bidragets effekter på de utvalda utfallsvariablerna. Rapportens upplägg är följande. Avsnitt 2 presenterar kort transportbidragets inriktning och omfattning tillsammans med viss deskriptiv statistik. I avsnitt 3 diskuteras tidigare rapporter och delar av forskningslitteraturen som har beröringspunkter med transportbidraget. Avsnitt 4 innehåller en kortare teoretisk diskussion kring förväntade effekter vilket utgör ett stöd för konstruktionen av kontrollgrupper samt valet av utfallsvariabler. Utvärderingsstudier förknippas ofta med identifikationsproblem av exempelvis programeffekter; i avsnitt 5 diskuteras identifikationsstrategin i föreliggande studie följt av den empiriska specifikation som presenteras i avsnitt 6.

Data och deskriptiv statistik redovisas i avsnitt 7 och resultat från den ekonometriska analysen i avsnitt 8. Rapporten avslutas med en diskussion i avsnitt 9.

2 Transportbidraget – inriktning och omfattning

Transportbidraget är ett av två så kallade generella regionala företagsstöd. Det andra är regionalt nedsatta socialavgifter. Med generellt menas att det är ett stöd där det sökande företaget är berättigat till stöd givet att det uppfyller ett antal fastställda kriterier. Det här är en viktig skillnad jämfört med de selektiva regionala (och andra) företagsstöden, där beviljandet av stöd grundar sig på en individuell bedömning från fall till fall.

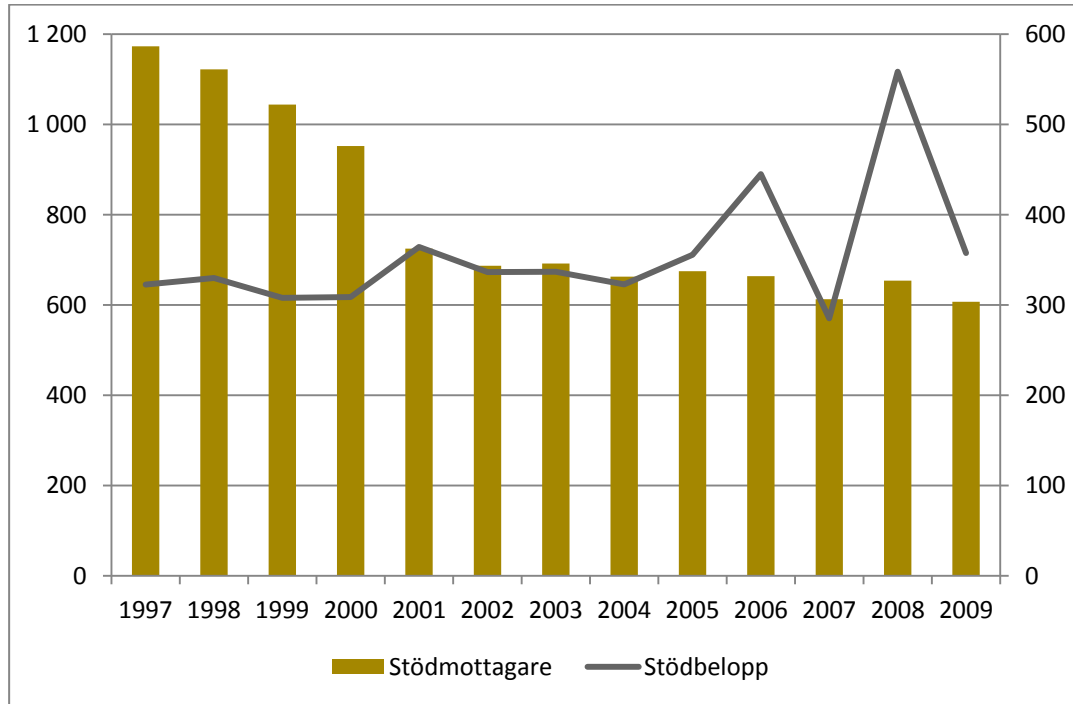
Det huvudsakliga målet med transportbidraget är att kompensera för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd samt att stimulera till ökad förädlingsgrad inom stödområdets näringsliv. Stödområdet omfattar Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län.¹

Transportbidrag kan lämnas till fysiska personer som bor i Sverige och juridiska personer med verksamhet i Sverige. Berättigade till transportbidrag är de inrikes transporter som överstiger 401 km på järnväg, väg eller till sjöss. För internationella transporter ges också bidrag men bara för den del av transporten som utförts inom Sverige. För transporter som delvis utförts inom finskt eller norskt område gäller särskilda regler. Transportbidrag kan ges både för transporter ut ur och in till stödområdet. Ett villkor för uttransportbidrag är att godset utgörs av hel- eller halvfabrikat som inom stödområdet har genomgått en betydande bearbetning. Intransportbidrag beviljas för råvaror och halvfabrikat som inom stödområdet ska genomgå en betydande bearbetning. Utöver dessa generella villkor om förädling finns vissa specifika bestämmelser gällande inom vilken bransch intransporterat gods ska bearbetas samt undantag för vissa varor när det gäller uttransporter. Transportbidraget är av varierande omfattning och lämnas med minst 10 och maximalt 45 procent av bidragsgrundande fraktkostnad beroende på i vilken bidragszon verksamheten är lokaliserad. Intransportbidraget är 5 procentenheter lägre än uttransportbidraget.

Transportbidraget är ett av de största regionala företagsstöden. Figur 1 redovisar antalet bidragsmottagande arbetsställen samt den totala bidragssumman för respektive år. Utbetalat transportbidrag uppgår till cirka 300-400 miljoner kronor per år. Under senare år har bidragsbeloppet fördelats på omkring 600-700 arbetsställen.

¹ Se förordning SFS 2000:281 samt Tillväxtverkets författningssamling (TVFS 2009:2) för en detaljerad beskrivning av transportbidragets mål, utformning och villkor.

Figur 1: Antal stödmottagande arbetsställen (vänster axel) och utbetalt transportbidrag i miljoner kronor (höger axel) 1997-2009.



Källa: Tillväxtanalys mikrodatabas över statligt stöd till näringslivet.

3 Tidigare utredningar av transportbidraget

Förekomsten av mikrodatabaserade effektutvärderingar av regional- eller näringspolitiska stöd riktade till företag kan nog påstås vara förhållandevis blygsam. Detta står i skarp kontrast till insatser inom exempelvis det arbetsmarknads- eller utbildningspolitiska området. Inom dessa fält finns en mycket omfattande kunskap om åtgärdernas effekter, baserad på såväl svensk som internationell forskning. I följande avsnitt presenteras en kort genomgång av erfarenheter från tidigare utredningar av transportbidraget. Vi koncentrerar oss i första hand på de utredningar som utförts under senare år.² Vi kommenterar också några studier som fokuserar på andra regionala företagsstöd med beröringspunkter med transportbidraget.

En tidig genomgång och analys av samtliga regionalpolitiska stöd till näringslivet (lokaliseringsbidrag, utbildningsstöd, sysselsättningsstöd och transportstöd) ges i *Att främja regional utveckling* (SOU 1978:46-47). Fokus i utredningen ligger på sysselsättningseffekter av de olika stöden. Den generella slutsatsen som dras i utredningen är att de regionalpolitiska stödprogrammen har lett till positiva effekter på sysselsättning, produktion och lönebildning samt en omfördelning av industrisysselsättningen till fördel för stödområdena. Nettoökningen av sysselsättningen inom företag som erhållit någon typ av regionalpolitiskt stöd beräknas uppgå till 20 000. En annan slutsats i utredningen är att de regionala företagsstöden ger upphov till en stor omflyttning av arbetskraft mellan företag. Utredningen konstaterar också att de selektivt prövade medlen lån och bidrag varit effektivare än de generella transport- och sysselsättningsstöden. Därför rekommenderar utredningen att transport- och sysselsättningsstöden görs mer selektiva och att branscher inom råvarubaserad industri utesluts från dessa stödformer. Dessutom föreslås en sammanslagning av vissa stödformer för att underlätta och frigöra resurser från handläggningen.

I utredningen *Konkurrensneutralt transportbidrag* (SOU 1997:94) kartläggs och analyseras förutsättningar för samt effekterna av en utvidgning av det regionalpolitiska transportbidraget till andra transportslag än de nu stödberättigade. Utredningen föreslog att bidragets motivering preciseras, att bidrag inte bör ges till transporter i egen regi samt att sjötransportbidrag införs för transporter på svenskat vatten och för fraktflyg. Vidare föreslog utredningen att den nuvarande uppdelningen mellan bulksågverk och andra sågverk borde avskaffas, så även viktgränsen som vid tidpunkten för utredningen var 100 kg. Utredningen föreslog att inget uttransportstöd skulle ges till företag som säljer lågt eller obearbetade produkter av råvaror så som bär och kött.

Motiven för transportbidraget, hur bidraget är utformat samt dess effekter analyseras i rapporten *Transportbidraget – En analys av motiv, effekter och alternativ* (Nutek R 2004:15). Analyserna baseras på 40 intervjuer med betoning på industriföretag som får transportbidrag samt andra industriföretag som inte erhållit transportbidrag kompletterat med intervjuer med några företag i samma industribranscher i mellersta och södra Sverige som inte är berättigade till transportbidrag. Intervjuerna kompletterades med regional statistik över transportbidragets fördelning till olika regioner och branscher. I rapporten diskuteras även möjligheter att utveckla transportbidraget. En intressant slutsats i rapporten är den tämligen breda acceptans av transportbidraget och dess utformning även bland företag i södra Sverige vilka inte är berättigade till transportbidrag. Dock upplever företag i små

² Se *Tillväxtnanalys (2012c) för en diskussion av de utredningsarbeten som föregick införandet av transportbidraget*.

perifert belägna orter bristfällig konkurrens på och ett svagt utbud av transporttjänster. Utöver detta innehåller rapporten en rad förslag på förändringar av transportbidraget.

SIKA har i rapporten *Transportkostnader för företag i norra Sverige* (SIKA Rapport 2006:3) beräknat transportkostnader inklusive godsets kapitalbindning till och från kommuner i Sverige. Syftet med rapporten är att belysa eventuella kostnadsnackdelar för företag lokaliserade i norra Sverige. Tre olika metoder för den här typen av beräkningar presenteras där valet av beräkningsmetod beror på målet med transportstödet. I den del av rapporten som rör miljökostnader ges ett underlag till och en genomgång av vad som krävs för en djupare analys av ett transportbidrags miljöeffekter. Rapporten innehåller också en övergripande diskussion runt problemen med att uppskatta ett transportbidrags eventuella miljöpåverkande effekter. Resultaten kring kostnadsbilder för olika regioner baseras på viktade genomsnitt för frakter till och från ett flertal kommuner. De områden som enligt rapporten har sämst kostnadsläge för uttransporter av högvärdiga produkter är stora delar av norrlandskusten, bergslagen, sydvästra delarna av Värmland, samt Blekinge och Kalmar län. För intranporter konstateras ett ofördelaktigt kostnadsläge för storstadsregionerna, Kiruna kommun, de nordligaste delarna av norrlandskusten och delar av Örebro län.

Tillväxtverket ger i sin rapport *Översyn av transportstödet* (Tillväxtverket R 2012:0098) en analys av transportbidragets nuvarande regelverk i syfte att identifiera begränsningar och möjligheter när det gäller vidareförädling av bär med mera, stimulans till vidareförädling samt när det gäller att göra transportbidraget mer miljömässigt hållbart. Analysen baseras på en kartläggning av hur transportbidraget fördelas i nuläget samt två enkätundersökningar till företag som erhållit transportstöd under 2010 samt transportörer och speditörer. Ett resultat som presenteras i rapporten är att ca 80 procent av transportörerna som utför bidragsberättigade transporter arbetar med miljöanpassning, främst sett till utsläpp av koldioxid. För att stimulera vidareförädling av bär med mera föreslås att transporter av varor av vilt växande bär och kött av vilt ska vara bidragsberättigade.

Oss veterligen finns det inte några mikrobaserade effektutvärderingar av det svenska transportbidraget och inte heller några utvärderingar av transportstöd baserade på utländska data. Det finns däremot ett flertal studier som utvärderar stödformer med beröringspunkter med transportstödet. Mest relevant i detta sammanhang är genomförda utvärderingar av regionalt nedsatta socialavgifter. Även om detta är en stödform som syftar till att subventionera produktionsfaktorn arbetskraft, till skillnad från transportbidraget som syftar till att subventionera transportkostnaden, finns det flera intressanta kopplingar till transportbidraget. I båda fallen rör det sig om generella regionala företagsstöd som utgår i form av ett varaktigt driftsstöd. Det handlar alltså inte om punktvisa engångsinsatser, vilket är fallet med de selektiva regionala företagsstöden. Det finns också intressanta metodologiska lärdomar att dra från de aktuella utvärderingarna.

Bohm och Lind (1989, 1993) analyserar effekterna av den nedsättning av arbetsgivaravgifterna med tio procentenheter som 1984 infördes för företag i Norrbottens län. Den primära utfallsvariabeln är sysselsättningsutvecklingen och författarna använder en så kallad difference-in-differences-ansats för att försöka uppskatta effekterna. Metoden innebär att skillnaden i sysselsättning före och efter sänkningen av arbetsgivaravgifterna i Norrbotten jämförs med motsvarande förändring i ett kontrollområde. Som kontrollområde används delar av Västerbottens och Jämtlands län. Författarnas sammanfattande bedömning av analyserna är att det är ytterst osannolikt att den sänkta arbetsgivaravgiften i Norrbottens län haft någon betydande positiv effekt på sysselsättningen.

Den första januari 2002 infördes en nedsättning av arbetsgivaravgifterna med tio procentenheter för företag verksamma inom stödområde A. Jämfört med fallet Norrbotten omfattade reformen denna gång ett betydligt större geografiskt område. En annan viktig skillnad var att det infördes ett övre tak för storleken på nedsättningen. I fallet Norrbotten fanns ingen sådan begränsning. Denna skillnad innebär att sannolikheten för positiva sysselsättningseffekter av den senare nedsättningen är något mindre.

Benmarker m.fl. (2008, 2009) utvärderar effekterna av 2002 års reform. Författarna använder en likartad difference-in-differences-ansats som Bohm och Lind. En viktig skillnad är dock att analysen baseras på ett betydligt mer omfattande datamaterial. Även i det här fallet är den primära utfallsvariabeln utvecklingen av antalet sysselsatta. Sysselsättningsutvecklingen mellan 2001 och 2002-2004 för företag i stödområde A jämförs med motsvarande utveckling för företag i stödområde B. Författarna finner inga belägg för att sysselsättningen ökat mer i de företag som tagit del av nedsättningen av arbetsgivaravgifterna. Det är alltså samma slutsats som Bohm och Lind kommer fram till. Däremot finner författarna stöd för att sänkningen av arbetsgivaravgifterna ökat lönerna. Resultaten indikerar att en sänkning av arbetsgivaravgifterna med 1 procentenhet ökar lönerna med knappt 1/4 procent. Detta skulle alltså kunna tolkas som att den resterande effekten motsvarande cirka 75 procent av sänkningen av arbetsgivaravgifterna tillfaller företagen i form av ökade vinster. Författarna finner också svaga indikationer på att sänkta arbetsgivaravgifter kan påverka nyföretagandet och företagsöverlevnaden i positiv riktning.

Tillväxtanalys (2012a) utvärderar också den regionala nedsättningen av socialavgifter som infördes 2002. Den metodologiska ansatsen i studien påminner om den i Benmarker m.fl., men med den skillnaden att betydelsen av regionala kontextuella förhållanden beaktas mer explicit inom ramen för en så kallad flernivåmodell. Studien omfattar vidare en längre uppföljningsperiod. Som tidigare är den primära utfallsvariabeln effekten på sysselsättningen, men författarna studerar också flera andra utfallsvariabler. Författarna menar att erhållna resultat följer en viss affärslogik. Inledningsvis ökar både lönsamhet och omsättning i de stödmottagande företagen. Den ökade lönsamheten används senare för att höja lönerna (inklusive ägarens uttag). Längre fram i uppföljningsperioden (efter sju år) finns indikationer på att stödet påverkar investeringarna. De kortsiktiga effekterna minskar dock med tiden och de långsiktiga effekterna är osäkra. När det gäller den primära utfallsvariabeln kommer författarna, precis som tidigare utvärderingar, fram till slutsatsen att nedsättningen av socialavgifter inte ger upphov till några entydiga effekter på sysselsättningen i de stödmottagnade företagen.

I brist på regelrätta mikrobaserade effektutvärderingar av transportbidraget får vi söka dra lärdomar från ovanstående utvärderingar av regionalt nedsatta socialavgifter. Det finns ett par intressanta reflektioner som kan göras. En viktig sådan är att det inte är rimligt att förvänta sig tydligt identifierbara effekter (allra helst inte stora) av jämförelsevis små stödin-satser. En annan slutsats är att det kan vara värdefullt att utvärdera ett givet stöd mot flera alternativa utfallsvariabler. Även om målet med stödet ifråga (åtminstone ibland) tar sikte på en specifik utfallsvariabel är det, givet stödets utformning, fullt möjligt att andra utfall också kan påverkas av stödet. Det gäller inte minst vid utvärderingar av stödin-satser där erhållna medel fritt disponeras av det stödmottagande företaget. En metodologisk lärdom som följer av genomförda utvärderingar av regionalt nedsatta socialavgifter är att det är en stor fördel om stödmottagande företag och jämförelseföretag kan observeras både före och efter det att eventuellt stöd utdelats. Det finns många för utvärderaren icke-observerbara egenskaper som påverkar studerade företags utveckling i olika avseenden. De selektions-

problem som följer av detta faktum kan åtminstone delvis hanteras om företagen kan studeras både före och efter det att en viss stödinsats införts.

4 Teoretiska utgångspunkter

Syftet med följande avsnitt är att diskutera vilka effekter av transportbidraget som kan förväntas på teoretiska grunder. Avsikten är inte att presentera en fullständig teoretisk modell utan snarare att skapa en modellram utifrån vilken det på ett strukturerat sätt går att resonera kring olika teoretiska utgångspunkter för analysen. Den teoretiska referensramen utgör även underlag för att motivera utfalls- och kontrollvariabler och tolka resultat samt för att identifiera lämpliga jämförelsegrupper.

En utgångspunkt för analysen är att företag vinstmaximerar även om andra målfunktioner för det enskilda företaget inte är orimliga, exempelvis ett sysselsättningsmål eller en specifik lokalisering. Utan att ha någon grund för påståendet torde sådana målfunktioner förekomma exempelvis för lokala familjeföretag. Vinstfunktionen kan specificeras på lite olika sätt vad gäller funktionsform, men utgångspunkten är att vinsten (π) för ett företag i en specifik lokalisering är lika med intäkterna av produktionen minus kostnaderna. Såväl intäkter som kostnader är beroende av företagets lokalisering i förhållande till avsettningsmarknaden och marknaden för produktionsfaktorer. Vinsten kan exempelvis uttryckas som

$$\pi = (P - r \times d) \times Q - (P_1 + r_1 \times s_1) \times m_1 - (P_2 + r_2 \times s_2) \times m_2 \quad (4.1)$$

där P är marknadspriset på produktionen, r är transportkostnaden per enhet, och d är avståndet till marknaden. Produktionen ges av Q . I ett regionalt perspektiv är produktionsfaktorernas lokalisering också en viktig komponent. Vinstfunktionen ovan illustrerar en situation med två produktionsfaktorer, m_1 och m_2 , med priserna P_1 och P_2 , där r är transportkostnaden per enhet och s är avståndet från företagets lokalisering till faktormarknaden.

Med utgångspunkt i den ovan beskrivna vinstfunktionen är det möjligt att på ett strukturerat sätt diskutera ett antal frågor som berör transportbidraget och företagets beteenden. Det ska poängteras att det inte är möjligt att utifrån vinstfunktionen besvara samtliga frågor kring transportbidragets effekter på företagets beteende men den ger struktur åt diskussionen samt en vägledning vid utformningen av den empiriska specifikationen samt tolkningen av resultaten.

En grundläggande fråga är hur transportbidraget påverkar företagets vinstmaximeringsbeteende under olika marknadsstrukturer. På konkurrensutsatta marknader med homogena produkter är företagen pristagare, det vill säga det enskilda företaget har inte möjlighet att påverka priset utan väljer enbart den produktionsvolym som maximerar vinsten. Företaget har inte heller incitament att sänka priset under rådande marknadspris då det leder till lägre vinster. Vilken effekt är då att vänta på en konkurrensutsatt marknad med homogena produkter? Om än i liten omfattning så påverkar transportbidraget företagets kostnader, marginalkostnaden faller vilket (utifrån teorin) torde leda till en större produktionsvolym men dock inte högre vinster. Under antagandet att företagen har en effektiv produktionsprocess (ingen ledig kapacitet) kommer en högre produktionsvolym att leda till högre efterfrågan på produktionsfaktorer. I vilken utsträckning faktor användningen ökar beror i sin tur på det enskilda företagets produktionsteknologi samt utbuds- och efterfrågeelasticiteter på faktormarknaden.

Om antagandena om fullständig konkurrens och homogena varor inte är uppfyllda är flera alternativa utfall möjliga. Det är exempelvis rimligt att utgå från en situation där företaget har en dominerande ställning på en lokal marknad eller en produkt som i något avseende är unik (icke homogena varor). Om företagen har viss marknadsmakt kan företaget genom sitt val av produktionsvolym påverka marknadspriset (priset blir endogen). Ett rimligt utfall av transportbidraget är i detta fall större marginaler i företaget vilket kan ta sig uttryck i högre vinst, högre löner, högre utdelningar och/eller minskad skuldsättning.

En fråga som knyter an till diskussionen om marknadsstrukturer är företagens val av avsättningsmarknad. Data visar att en stor andel av företagen i stödområdet inom samma bransch som inte tar emot transportbidrag. Exempelvis tar 83 procent av företagen inom branschen Metallegoarbeten lokaliserade inom stödområdet inte emot något transportbidrag. Samma siffror för branscherna Tillverkning av metallstommar och Sågverk är 65 respektive 63 procent. Det är möjligt att företagen inte har kunskap om transportbidraget men en annan möjlig förklaring är att dessa företag enbart är aktiva på en lokal marknad medan de företag som erhåller transportbidrag har en betydligt större avsättningsmarknad. Det finns tyvärr inga möjligheter att identifiera företagens avsättningsmarknad i befintligt datamaterial. En central fråga är då vad som bestämmer företagens benägenhet att erhålla transportbidrag? Är det så att bidraget påverkar företagets beteende, finns det ett kausalt samband att transportbidrag stimulerar till en större avsättningsmarknad och en större produktionsvolym eller är det så enkelt att de företag som har en större avsättningsmarknad är de företag som också söker transportbidrag? Det finns således ett val mellan att sälja på den lokala marknaden (inga transporter) och att sälja på andra marknader (transporter). Om beslutet är relaterat till skalfördelar som uppnås genom närvaro på större marknader, varför försvinner då inte de "lokala" företagen från marknaden? De torde rimligtvis inte överleva i konkurrens med företag som kan realisera skalfördelar genom försäljning på en större marknad. Marknadsstrukturen är en möjlig förklaring. Heterogena produkter, exempelvis i en kvalitetsdimension, kan stödja förekomsten av såväl företag med stora avsättningsmarknader som mindre lokala företag.

Vinstfunktionen ovan kan också utnyttjas för att diskutera lokalisering av företag. För de branscher som erhåller störst andel av transportbidraget, trävarubranscherna, är sannolikt närheten till råvaran av stor betydelse. Det väcker frågan om var företagets geografiska transportkostnadsminimum är lokaliserat. Även om vissa branscher har ett långt avstånd till avsättningsmarknaden kan företag inom branschen besitta en lägesfördel på grund av närheten till råvaran. Det innebär bland annat att ett stöd som utgår till redan konkurrenskraftiga företag kan ta sig uttryck i såväl högre vinster som större produktionsvolymen jämfört med icke bidragsmottagande företag.

Såväl omsättning som vinst kan utifrån detta resonemang väljas som utfallsvariabler i en utvärdering av transportbidragets effekter på företagen. Däremot är det svårare utifrån ett teoretiskt perspektiv att se hur transportbidraget kan stimulera företagets förädlingsgrad. Det är inte heller orimligt att transportbidraget skulle leda till lägre förädlingsgrad, genom att subventionera en transportkostnad kan incitamenten att förädla produkten försvagas. Eftersom en uttalad målsättning är att bidraget ska stimulera till en ökad förädlingsgrad kommer dock företagets förädlingsgrad per anställd att vara en av utfallsvariablerna i analysen.

5 Identifikationsstrategi

I detta avsnitt beskrivs den ekonometriska metod som utgör utgångspunkten i den empiriska analysen av transportbidragets effekter på de olika utfallsvariablerna. Empirisk utvärdering av olika typer av behandlingar, i vårt fall transportbidraget, utgår ofta från att jämföra utfallet för de behandlade företagen med vad utfallet för dessa företag skulle ha blivit om de inte fått behandling. I den internationella utvärderingslitteraturen kallas denna skillnad ”average treatment effect on the treated”, *ATT*. Behandlingseffekten för behandlade är en rak svensk översättning där termen behandling används i generell mening. I vårt fall utgörs behandlingen alltså av den regionalpolitiska åtgärden transportbidrag. Skälet till att utvärderingslitteraturen ofta fokuserar på effekten för dem som tagit del av en viss åtgärd är att denna effekt är central för att bedöma åtgärdens samhällsekonomiska konsekvenser. Om åtgärden ifråga medför kostnader för samhället och åtgärden inte förbättrar situationen för dem som tagit del av den är kostnaderna för åtgärden svåra att motivera, åtminstone på samhällsekonomiska grunder.³

Utgångspunkten i vår analys är en kontrafaktisk metod som utvecklats av Rubin (1974). Låt Y_1 representera utfallet om företaget erhållit transportbidrag och Y_0 representera utfallet om samma företag inte erhållit transportbidrag, $D = 1$ indikera att företaget tagit emot transportbidrag (behandlat företag), och $D = 0$ indikera att företaget inte tagit emot transportbidrag (icke-behandlat). Då kan behandlingseffekten beräknas som:

$$ATT = E(Y_1|D = 1) - E(Y_0|D = 1) \quad (5.1)$$

Ett grundläggande problem vid skattning av behandlingseffekten är att den andra termen i ekvation (5.1) inte kan observeras – det så kallade kontrafaktiska utfallet. I vårt fall utgörs detta alltså av det utfall mottagare av transportbidrag hade uppvisat om de inte erhållit transportbidrag. Svårigheten är att hitta en metod som på ett så korrekt sätt som möjligt approximerar det kontrafaktiska utfallet. Innan vi redogör för den ansats vi använder oss av kan det vara intressant att reflektera över hur problemet med kontrafaktiska utfall hanteras i situationer där behandlingen administreras inom ramen för ett randomiserat experiment, något som förekommer inom det medicinska området men som alltså är ovanligt inom andra fält.

Vid ett randomiserat experiment fördelas deltagarna slumpmässigt på två grupper – en behandlingsgrupp och en kontrollgrupp. Behandlingsgruppen får ta del av en given behandling medan kontrollgruppen inte får det. Styrkan i ett upplägg av detta slag är att randomiseringen skapar en behandlings- och en kontrollgrupp som är fullt ut jämförbar när det gäller både observerbara och icke-observerbara egenskaper hos deltagarna. Utfallet för kontrollgruppen utgör därmed en perfekt approximation av behandlingsgruppens kontrafaktiska utfall.⁴

³ För en regelrätt samhällsekonomisk bedömning av en viss insats krävs också att andra faktorer, vid sidan av effekten för dem som tagit del av insatsen i fråga, beaktas. Kostnaderna för insatsen, effekter av skatteuttag för att finansiera insatsen och insatsens påverkan på dem som inte tagit del av den är exempel på andra viktiga komponenter i en samhällsekonomisk bedömning. Se Calmfors (1994).

⁴ Även om randomiserade experiment har många uppenbara fördelar finns det också potentiella problem med denna ansats. Exempel på sådana är att antalet deltagare i experimentet är för få för att skapa en fullt ut

I ekonomisk utvärderingsforskning finns data från randomiserade experiment mycket sällan att tillgå. Forskarna måste i stället förlita sig på så kallade observationsdata (data som inte är genererade från ett randomiserat experiment) och olika ekonometriska tekniker för att på ett så korrekt sätt som möjligt försöka uppskatta det kontrafaktiska utfallet.

För att utvärdera effekter av transportbidraget på de stödmottagande företagen använder vi oss av en ansats som påminner om så kallad regression discontinuity design (RD).⁵ RD-ansatsen utgår ifrån att det finns en gräns av något slag, som i vårt fall avgör om företaget får ta del av en viss behandling eller inte. Ett typexempel är en arbetsmarknadspolitisk åtgärd som vänder sig till individer i en viss åldersgrupp, till exempel personer födda 1970 eller senare. Tanken är då att utfallet för de födda tidigare än 1970, som alltså inte får ta del av behandlingen, utgör en approximation av det kontrafaktiska utfallet för de som är födda 1970 eller senare som erhåller behandlingen. I detta exempel skulle de födda i januari 1970 kunna jämföras med de födda i december 1969. För att undvika effekter relaterade till om individen är född tidigt eller sent på året vore det ur utvärderingssynpunkt ännu bättre om den ovan nämnda behandlingen eller policyskiftet infördes för individer födda efter den första juli 1970 istället för den första januari. Det naturliga vore i detta fall att använda individer födda i juni 1970 som det kontrafaktiska utfallet för de behandlade individerna födda i juli 1970.

I fallet med transportbidraget utgör bidragsområdets södra gräns en skiljelinje som avgör om ett företag kan erhålla transportbidrag. Om vi bortser från problematiken med endogen lokalisering (ett företag väljer att etablera sig på norra sidan av stödområdesgränsen med intentionen att få transportbidrag) kan lokaliseringsmönstret kring stödområdesgränsen betraktas som slumpmässigt. Om vi accepterar detta antagande finns det inget skäl att tro att företag på vardera sidan gränsen skiljer sig åt på något systematiskt sätt när det gäller vare sig observerbara eller icke-observerbara egenskaper. I arbetsmarknadsexemplet finns på motsvarande sätt inga uppenbara skäl till att individer födda under juli månad på ett systematiskt sätt skulle skilja sig åt från individer födda i juni månad samma år. Det är inte heller möjligt för individen att på förhand ”välja” att bli född i juni eller juli, och inte heller möjligt att i efterhand förändra sitt födelsedatum i syfte att erhålla behandlingen. Det som är särskilt viktigt i vårt fall är att företag lokaliserade i anslutning till men på vardera sidan stödområdesgränsen har jämförbara geografiska lägesförhållanden – lägesförhållanden som transportbidraget är tänkt att kompensera för men där bara företag på ena sidan gränsen har möjlighet att erhålla compensationen. Bortsett från den skiljelinje stödområdesgränsen skapar är företagen jämförbara. Det innebär att utfallet för företag lokaliserade i närheten av men utanför stödområdesgränsen får tjäna som en approximation av det kontrafaktiska utfallet för stödmottagande företag innanför stödområdesgränsen. Notera likheten med ett randomiserat experiment; vid ett experiment garanterar randomisering jämförbarhet mellan behandlings- och kontrollgruppen. RD-ansatsen vilar på att en antagen slumpmässig fördelning kring gränsen skapar jämförbarhet mellan behandlings- och jämförelsegruppen. Den här likheten gör att RD-ansatsen ibland betraktas som en form av att marginellt (kring gränsen) så kallat kvasi-experiment.

Även om RD-ansatsen allmänt anses ha hög intern validitet, det vill säga så långt som möjligt replikerar den situation som föreligger vid ett randomiserat experiment, kan dess

jämförbar behandling- och kontrollgrupp, att deltagare i behandlingsgruppen faller bort eller att deltagare i kontrollgruppen erhåller alternativa (för utvärderaren okända) behandlingar.

⁵ *Metoden lanserades av Thistlewaite och Campell (1960). Hahn m.fl. (2001) utgör en modern standardreferens.*

externa validitet ifrågasätts. Det innebär att de estimerade effekterna endast är representativa för företag i nära anslutning till stödområdesgränsen. Utan ytterligare antaganden är generaliserbarheten till företag lokaliserade på längre avstånd ifrån gränsen begränsad. Jämför med exemplet ovan. Går det att likställa individer födda i januari 1970 med individer födda i juli 1970 eller finns det systematiska skillnader beroende på vilken tid på året individen är född? Det brukar exempelvis hävdas att individer födda tidigt på året är överrepresenterade i juniorlandslag på grund av att de är något äldre än andra individer födda samma år vilket skulle tyda på en systematisk skillnad mellan individer födda vid olika tidpunkter på året.

Det finns också andra problem förknippade med RD-ansatsen. Ett uppenbart problem är om det empiriska underlaget kring gränsen är för tunt, att det finns få företag lokaliserade kring stödområdesgränsen, riskerar estimationerna av transportbidragets effekter att bli snedvridna (bias) på grund av att företag på vardera sidan gränsen inte är fullt ut jämförbara. Denna situation är analog med den randomiseringsbias som kan uppstå i ett experiment om antalet deltagare i experimentet är för litet. I vårt specifika fall med transportbidraget är det endast ett fåtal branscher där det finns tillräckligt många företag lokaliserade på vardera sidan om gränsen för att det ska vara möjligt att med någorlunda säkerhet estimerar skillnaden mellan dessa. En annan möjlig källa till bias i erhållna resultat följer av potentiella negativa undanträngningseffekter i jämförelsegruppen. Om det exempelvis finns överlappning i lokal och regional avsättningsmarknad för företag på vardera sidan stödområdesgränsen finns det risk för att eventuella positiva effekter av transportbidraget för de stödmottagande företagen uppstår på bekostnad av utvecklingen i geografiskt närbelägna jämförelseföretag som inte erhåller transportbidrag. Detta skulle kunna vara fallet om det finns skalfördelar i produktionen och stödberättigade företag kan producera och sälja en större mängd varor till lägre pris. Under dessa omständigheter riskerar icke-stödmottagande företag att konkurreras ut på den lokala/regionala marknaden. Att potentiella positiva effekter i behandlingsgruppen uppstår på bekostnad av utvecklingen i jämförelsegruppen leder till att effekten av transportbidraget tenderar att överskattas.

Genom att vidga det geografiska området kring stödområdesgränsen, den så kallade bandbredden, kan vi öka antalet företag som är möjliga att jämföra och samtidigt minska risken för bias till följd av negativa undanträngningseffekter. Ju vidare område som beaktas desto fler stödmottagande och icke-stödmottagande företag kan observeras. Nackdelen med ökad bandbredd är lägre sannolikhet att de delar lokal och regional avsättningsmarknad. Därmed ökar risken för att en bias introduceras i de estimerade effekterna till följd av att jämförelsen inte baseras på ”jämförbara” företag. Om vi accepterar större geografisk åtskillnad mellan stödmottagande och icke-stödmottagande företag är det uppenbart att vi får göra avkall på (icke-parametrisk) jämförbarhet i företagens geografiska lägesförhållanden. Men jämförbarheten i andra avseenden kan också påverkas (i positiv eller negativ riktning). Därför bör RD-ansatsen kompletteras med en strategi som hanterar eventuella skillnader mellan företag i behandlings- och jämförelsegruppen, framför allt då bandbredden ökas. Formellt utgår analysen från följande antagande:

$$E(Y_0|X, D = 1) = E(Y_0|X, D = 0) \quad (5.2)$$

Uttryckt i ord innebär detta antagande att betingat på andra företags- och lokala karakteristika (X) kan vi använda utfallet för företag som inte tagit emot transportbidrag som en

approximation av det utfall mottagare av transportbidrag hade uppvisat om de inte erhållit transportbidrag. Givet att ekvation (5.2) är uppfylld är det möjligt att ersätta den icke-observerbara andra termen i ekvation (5.1) med det observerbara högerledet i ekvation (5.2) och därmed estimerar ATT på ett korrekt sätt. Det här är emellertid en identifikationsstrategi som förutsätter tillgång till väldigt detaljerad information kring både företags- och lokala karaktäristika. I princip krävs fullständig information och observerbarhet kring alla variabler som kan antas påverka både sannolikheten att ta del av en viss behandling och det utfall som står i fokus för analysen. Notera skillnaden mellan den rena RD-ansatsen och den ansats som följer av ekvation (5.2). I RD-ansatsen är det en antagen slumpmässig lokalisering kring stödområdesgränsen som utgör grunden för att använda utfallet för icke-stödmottagande företag som en approximation av det kontrafaktiska utfallet för stödmottagande företag. I den ansats som följer av ekvation (5.2) är det betingningen på X som utgör argumentet för detsamma. Av detta följer också att ju vidare geografiskt område kring stödområdesgränsen vi fokuserar på (en större bandbredd) – vilket är liktydigt med en gradvis distansering från en strikt RD-ansats – desto mer vilar identifikationen av effekten av transportbidraget på att antagandet i ekvation (5.2) är uppfyllt.

En svaghet med den identifikationsstrategi som följer av ekvation (5.2) är att den endast hanterar observerbara skillnader mellan stödmottagande och icke-stödmottagande företag. För att ta hänsyn till eventuell selektion på icke-observerbara skillnader (att stödmottagande företag har icke-observerbara egenskaper som gör att de skulle presterat bättre/sämre även i frånvaro av stöd) krävs att det är möjligt att studera stödmottagande företag både före och efter att de erhållit transportbidrag och jämfört utvecklingen över tid med motsvarande utveckling för icke-stödmottagande företag.⁶ Eftersom transportbidraget är en generell stödform som existerat sedan 1971 finns tyvärr inte tillgång till någon information från perioder innan stödformen infördes. Eventuell selektion på icke-observerbara egenskaper är således en kvarvarande källa till bias i identifikationsstrategier som uteslutande baseras på ekvation (5.2). I en strikt RD-tillämpning, med fullständigt slumpmässig lokalisering kring stödområdesgränsen, finns dock ingen anledning att på förhand utgå ifrån att företag på vardera sidan gränsen systematiskt skiljer sig åt när det gäller icke-observerbara egenskaper.

I praktiken kommer analysen som presenteras i denna rapport att baseras på en kombination av identifikation enligt ekvation (5.2) och en RD-ansats där storleken på bandbredden varierar. Genom att variera bandbredden blir det även möjligt att bedöma hur pass robusta erhållna resultat är för olika definitioner av behandlings- och jämförelsegrupperna. En annan styrka med denna identifikationsstrategi är att det är möjligt att observera, och på olika sätt hantera, förekomsten av andra behandlingar i såväl jämförelsegruppen som i behandlingsgruppen. För detta ändamål används tillgänglig information om bland annat ett antal andra generella och selektiva företagsstöd vilket ger goda förutsättningar att isolera effekten av just transportbidraget på olika utfallsvariabler. I följande avsnitt ges en utförligare presentation av den empiriska specifikationen och en diskussion kring vilka företags- och lokala karaktäristika förutom transportbidraget som är rimligt att anta påverkar företags förädlingsvärde, omsättning, och vinst.

⁶ Det här är utgångspunkten för en så kallad *difference-in-differences*-ansats. Den främsta fördelen med denna ansats är att den förmår hantera effekter av icke-observerbara skillnader mellan behandlade och icke-behandlade som är konstanta över tid.

6 Empirisk specifikation

Om vi accepterar antagandet att gruppen av företag som erhållit transportbidrag (gruppen behandlade företag) inte i något annat avseende, varken i observerbara eller icke-observerbara dimensioner, än just det faktum att de erhållit transportbidrag skiljer sig från gruppen företag som inte erhållit transportbidrag (gruppen icke-behandlade företag) kan effekten av transportbidraget estimeras med hjälp av följande modell

$$y = \alpha + \beta_1 \times treatment + \varepsilon \quad (6.1)$$

där y är utfallsvariabeln (i vårt fall företagets förädlingsvärde per anställd, företagets omsättning per anställd, och företagets vinst per anställd), α och β parametrar som ska estimeras, $treatment$ är en dummyvariabel som indikerar om företaget erhållit transportbidrag ($treatment = 1$) eller inte ($treatment = 0$), och ε är en slumpterm som antas ha relevanta egenskaper. I specifikation (6.1) tolkas parameteren β_1 som den genomsnittliga behandlingseffekten. Om det däremot är så att ovanstående antagande inte är uppfyllt kan ett statistiskt signifikant parameterestimat β_1 endast ges tolkningen att det förekommer en korrelation mellan behandling och utfallsvariabeln y , däremot inte att det föreligger en kausal effekt mellan behandling och y .

Det är dock rimligt att utgå från att gruppen behandlade företag skiljer sig från gruppen icke-behandlade företag i någon annan dimension än det faktum att den ena gruppen erhållit transportbidrag och den andra gruppen inte. Som diskuterats i avsnitt 5 ovan bygger RD-ansatsen på det något rimligare antagandet att företag som ligger geografiskt nära varandra (nära bidragsgränsen) inte skiljer sig åt varken vad gäller observerbara eller icke-observerbara dimensioner. Det innebär att skillnader i exempelvis förädlingsvärde, omsättning eller vinst mellan behandlade företag lokaliserade just norr om bidragsgränsen och icke-behandlade företag lokaliserade just söder om gränsen endast skulle bero på att den ena gruppen erhållit transportbidrag medan den andra inte har det. Genom att utvidga modellen ovan till att även inkludera företagens avstånd till behandlingsområdets gräns (*avstånd*), interaktionsvariabler mellan avståndsvariabeln och behandlingsvariabeln, samt polynom av både avståndsvariabeln och interaktionsvariabeln närmar vi oss en RD specifikation. Intuitionen bakom den här specifikationen är att det finns vissa skillnader så som exempelvis marknadsstruktur mellan företagen som beror av avståndet till bidragsgränsen. Inom RD litteraturen används vanligen polynom av grad 4 för den här typen av skattningar (se Green *m.fl.* (2009) med referenser). Det är då möjligt att givet att antagandena bakom RD är uppfyllda estimeras den kausala effekten av behandlingen för företag som ligger nära bidragsgränsen. Formellt utvidgas ekvation (6.1) ovan på följande sätt:

$$y = \alpha + \beta_1 \times treatment + \beta_2 \times avstånd + \beta_3 \times treatment \times avstånd^2 + \beta_4 \times avstånd^2 + \beta_5 \times treatment \times avstånd^3 + \beta_6 \times avstånd^3 + \beta_7 \times treatment \times avstånd^4 + \beta_8 \times avstånd^4 + \varepsilon \quad (6.2)$$

Eftersom behandlade företag markeras med $treatment = 1$ och icke behandlade företag med $treatment = 0$ kan den kausala effekten av transportbidraget för företag som är

lokaliserade nära den geografiska behandlingsgränsen beräknas enligt följande. Beteckna utfallet för behandlade företag med y_1 och icke-behandlade företag med y_0 . y_1 och y_0 ges då av

$$y_1 = \alpha + \beta_1 + \beta_2 \times \text{avstånd} + \beta_3 \times \text{avstånd}^2 + \beta_4 \times \text{avstånd}^2 + \beta_5 \times \text{avstånd}^3 + \beta_6 \times \text{avstånd}^3 + \beta_7 \times \text{avstånd}^4 + \beta_8 \times \text{avstånd}^4 \quad (6.3)$$

respektive

$$y_0 = \alpha + \beta_2 \times \text{avstånd} + \beta_4 \times \text{avstånd}^2 + \beta_6 \times \text{avstånd}^3 + \beta_8 \times \text{avstånd}^4 \quad (6.4)$$

och differensen $y_1 - y_0$ blir

$$y_1 - y_0 = \beta_1$$

Parameterestimatet β_1 kan tolkas som den kausala effekten av bidraget för företag lokaliserade nära bidragsgränsen.

Det kan dock finnas skäl att tro att företag som ligger nära bidragsgränsen skiljer sig åt i andra dimensioner än avståndet till bidragsgränsen. Antaget att dessa skillnader går att mäta kan specifikationen ovan utvidgas till

$$y = \alpha + \beta_1 \times \text{treatment} + \beta_2 \times \text{avstånd} + \beta_3 \times \text{treatment} \times \text{avstånd}^2 + \beta_4 \times \text{avstånd}^2 + \beta_5 \times \text{treatment} \times \text{avstånd}^3 + \beta_6 \times \text{avstånd}^3 + \beta_7 \times \text{treatment} \times \text{avstånd}^4 + \beta_8 \times \text{avstånd}^4 + \gamma \times \mathbf{X} + \varepsilon \quad (6.5)$$

där \mathbf{X} är andra mätbara karaktäristika som antas påverka utfallsvariabeln y och γ är en vektor med parametrar som ska estimeras. Analogt med resonemanget ovan ges behandlingseffekten även i detta fall av parametern β_1 . Det ska dock poängteras att i ekvation (6.5) har vi implicit också sagt att vi inte längre tror att antagandena bakom RD är uppfyllda varför vi behöver introducera andra förklaringsvariabler i modellen.

Det finns både för och nackdelar med att använda specifikation (6.5) jämfört med (6.2). Specifikation (6.2) har den fördelen att den har en väldigt hög intern men låg extern validitet. Det innebär att resultaten är giltiga endast för företag lokaliserade väldigt nära bidragsgränsen men att det är vanskligt att generalisera resultaten till företag lokaliserade långt från den samma. Genom att använda specifikation (6.5) går det att utvidga analysen och inkludera även företag lokaliserade långt ifrån bidragsgränsen, men detta givet att vi kan acceptera antagandet att dessa inte skiljer sig åt i icke-observerbara dimensioner. Fördelen är att vi får med fler observationer i analysen vilket minskar variansen i residualerna och ökar effektiviteten i parameterestimaten. Nackdelarna med att använda specifikation (6.5) är att effektiviteten inte med säkerhet ökar genom att vi inkluderar ytterligare variabler i ekvationen. Dessutom måste dessa variabler vara exogent givna samt ha en linjär på-

verkan på utfallsvariabeln för att inte behandlingsparametern β_1 ska få ett snedvridet (felaktigt) värde.

Vilka övriga variabler kan då tänkas påverka företagets förädlingsvärde, omsättning och vinst? Från en enkel produktionsfunktion är det rimligt att anta att tillgången på både humankapital och fysiskt kapital påverkar dessa storheter. Baserat på den teoretiska diskussionen i avsnitt 4 är en rimlig hypotes att marknadsförhållanden på de delmarknader där företaget agerar påverkar utfallet. Det är även troligt att utfallet påverkas av företagets tillgång på arbetskraft och om företaget erhållit någon annan typ av stöd så som investeringsstöd, sysselsättningsbidrag eller landsbygdstöd.

I den empiriska analysen mäts utfallsvariablerna förädlingsvärde, omsättning och vinst per anställd. Dessa variabler är logaritmerade. Som förklarande variabler används en dummyvariabel vilken antar värdet 1 om företaget erhållit transportbidrag under året, annars 0. Arbetsställets kapitalstock mäts med anläggningstillgångar i form av byggnader, mark, maskiner och inventarier. Andelen av de sysselsatta med eftergymnasial utbildning används som ett mått på arbetsställets tillgång till humankapital. Storleken på arbetsstället mäts med antalet anställda. Även dessa variabler är logaritmerade. Vidare ingår en indikatorvariabel på om arbetsstället tillhör en multinationell koncern.

Företagen kan skilja sig åt beroende på tillgänglighet till både vad gäller tillgänglighet till deras lokala och externa marknad. Den lokala tillgängligheten, det vill säga företagets tillgänglighet till avsättningsmarknaden i den kommun där arbetsstället är lokaliserat, mäts som totalt antal sysselsatta vid arbetsställen lokaliserade i kommunen. Genom att använda totalt antal sysselsatta fångar detta mått även upp det faktum att många av företagen säljer sina varor till andra företag, inte endast konsumenter. Därmed fångar detta mått upp dels storleken på det totala näringslivet inom kommunen, dels konsumenternas köpkraft. Genom att använda dagsbefolkningsysselsättning undviker vi även problemet med pendling på kommunnivå som kan skapa stora skillnader mellan dag- och nattbefolkning.

Med tillgängligheten till en extern marknad menas arbetsställets tillgänglighet till avsättningsmarknader i alla övriga kommuner förutom den kommun där arbetsstället är lokaliserat. Här definieras extern tillgänglighet som summan av antalet sysselsatta vid arbetsställen i andra kommuner justerat för avståndet från kommuncentrat i kommunen där arbetsstället är lokaliserat. Formellt definieras den externa tillgängligheten som:

$$A_i = \sum_{j \neq i} L_j * e^{-0,0005 * d_{ij}^2}$$

där A_i är den externa tillgängligheten för arbetsställen lokaliserade i kommun i , L_j är antalet sysselsatta vid arbetsställen lokaliserade i kommun j och d_{ij} är restid i vägnätet mellan kommuncentra i kommun i och j .

Ett arbetsställes avstånd till transportbidragområdets södra gräns mäts som kortaste restid i vägnätet från arbetsställets lokalisering, mätt på 500-metersrutenivå, till stödområdesgränsen.

Slutligen används en uppsättning dummyvariabler för att kontrollera för om arbetsstället erhållit regionalt investeringsstöd, landsbygdstöd, sysselsättningsbidrag, regionalt nedsatta socialavgifter, stöd från Vinnova, lån från Almi, samt årsummyvariabler.

7 Data

Denna studie baseras på en sammanlänkning av registerbaserad arbetsställe- och företagsdata från framför allt SCB och data över statliga stödinsatser riktade till enskilda arbetsställen och företag. Den senare informationen finns lagrad i Tillväxtanalys mikrodatatabas över statligt stöd till näringslivet (MISS).⁷ I MISS finns uppgifter om ett stort antal stödinsatser riktade till enskilda arbetsställen och företag. Data över utbetalda transportbidrag utgör en av dessa stödinsatser. Den registerbaserade arbetsställe- och företagsinformation som används i studien är hämtad från Tillväxtanalys Individ- och Företagsdatabas (IFDB). IFDB innehåller bland annat uppgifter från SCB:s undersökning Företagens Ekonomi, som omfattar balans- och resultaträkningsposter för alla registrerade aktiva företag, och data från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik. I IFDB finns också information från statistikområdet Internationella företag, som Tillväxtanalys är statistikansvarig myndighet för. Med hjälp av löpnummer för arbetsställen och företag kan uppgifter om statligt stöd i MISS kopplas samman med den mycket omfattande arbetsställe- och företagsinformation som finns att tillgå i IFDB.

Rapporten baseras på data över utbetalda transportbidrag för perioden 1997-2009. Under denna period utbetalades 300-400 miljoner kronor per år till ca 600-700 arbetsställen (se Figur 1 i avsnitt 2). En del av de stödmottagande arbetsställena utgör en-arbetsställe företag (det vill säga arbetsstället och företaget utgör samma enhet), medan vissa av de stödmottagande arbetsställena ingår i fler-arbetsställe företag (det vill säga företag som består av fler än ett arbetsställe). I den empiriska analysen fokuserar vi endast på en-arbetsställe företag. Det finns flera orsaker till denna begränsning. Ett skäl är att den utvärderingsmetod vi använder bygger på att vi kan jämföra enheter som erhållit stöd med enheter som inte erhållit stöd som är lokaliserade på samma avstånd från, men på var sida om, den södra stödområdesgränsen för transportbidraget. För arbetsställen erbjuder den registerbaserade statistiken exakt och entydig information om lokalisering där verksamheten bedrivs. Så är fallet inte för företag och särskilt inte för företag som bedriver sin verksamhet på olika platser i landet (det vill säga företag som består av fler arbetsställen lokaliserade på skilda platser). Att analysen till stor utsträckning baseras på data från företagens balans- och resultaträkningar är en annan omständighet som påverkat valet att endast fokusera på en-arbetsställe företag. Det finns ingen trovärdig metod för att bryta ner dessa uppgifter från företags- till arbetsställenivå i de fall företaget består av flera arbetsställen. Med begränsningen till en-arbetsställe företag försvinner behovet av sådan nedbrytning eftersom företag och arbetsställe utgör en och samma enhet.

En viktig fråga är hur denna restriktion begränsar datamängden med avseende på antal bidragstagare och utbetalda transportbidrag. I Tabell 1 redovisas denna information för de företag som utgör ett enskilt arbetsställe. Restriktionen medför att ca 20 procent av antalet arbetsställen faller bort medan 50 procent av den totala bidragssumman inte inkluderas i analysen. Följaktligen utesluter vi ett relativt litet antal företag som erhåller en relativt stor bidragssumma. Ett rimligt antagande är att för flertalet av dessa företag hade det varit svårt att hitta ett kontrafaktiskt utfall, restriktionen på data får således inte någon större betydelse för den empiriska analysen.

⁷ Se *Tillväxtanalys (2012b) för en beskrivning av MISS*.

Tabell 1: Bidragsmottagande företag med ett arbetsställe, andel av totala antalet arbetsställen samt andel av totala transportbidraget.

År	Antal arbetsställen	%	Transportbidrag, mkr	%
1997	920	78	190	59
1998	866	77	159	48
1999	825	79	160	52
2000	747	78	173	56
2001	567	78	194	53
2002	542	79	177	53
2003	552	80	175	52
2004	535	81	168	52
2005	542	80	179	50
2006	536	81	192	43
2007	490	80	129	45
2008	534	82	277	50
2009	484	80	167	47
Totalt			2 342	

Källa: Tillväxtanalys mikrodatabas över statligt stöd till näringslivet.

En ytterligare restriktion som är nödvändig är att det måste finnas ett stort antal bidragstagande företag (behandlade) i samplet samt ett stort antal icke-bidragstagande (icke-behandlade) företag som kan utgöra en kontrollgrupp. Detta är ett viktigt antagande eftersom överlappande observationer mellan behandlade och icke-behandlade företag sannolikt reducerar icke-observerbara skillnader mellan grupperna. Följaktligen vill vi inte jämföra behandlade och icke-behandlade företag från olika branscher och har därför sökt efter branscher som erhåller stor andel av bidragen. Tabell 2 presenterar de branscher med flest antal mottagare av transportbidrag.

Tabell 2: De tio branscher med flest antal stödmottagare under perioden 1997-2009.

Bransch	SNI	Antal arbetsställen	Bidrag, mkr	Andel av totalt bidrag
Sågverk	20101	144	529	22,6
Metallegoarbeten	28520	129	42	1,8
Tillverkning av byggnads- och inredningssnickerier	20302	125	112	4,8
Tillverkning av metallstommar	28110	81	98	4,2
Tillverkning av monteringsfärdiga småhus	20301	68	83	3,6
Partihandel med virke och annat byggmaterial	51530	67	34	1,5
Hyvling	20102	63	167	7,1
Tillverkning av karosserier för motorfordon	34200	44	70	3,0
Tillverkning av gruv-, bergsbrytnings-, och byggmaskiner	29520	38	31	1,3
Diverse övrig metallvarutillverkning	28759	37	17	0,7

Källa: Tillväxtanalys mikrodatabas över statligt stöd till näringslivet.

Det framgår tydligt att sågverk är den bransch som tar emot störst andel av transportbidraget, men utgör också den bransch med flest antal bidragsmottagare. Metallegoarbeten är en

annan bransch som också uppvisar ett relativt stort antal stödmottagare. Däremot är branschens andel av de totala bidragen relativt liten. På grund av detta mönster har vi valt att fokusera på branschen sågverk i denna studie. Även om vi enbart ser till en bransch så representerar den 22 procent av de totala transportbidragen.

I tidigare avsnitt om identifikationsstrategi diskuterades betydelsen av utnyttja den södra stödområdesgränsen för att identifiera en effekt av transportbidraget. Med utgångspunkt i den valda identifikationsstrategin skulle nyttjandet av fler gränser i analysen ge ett bättre empiriskt underlag. Om fler gränser ska utnyttjas som exogena skift, dvs. att företag av liknande karaktäristika är lokaliserade på båda sidor om gränsen, krävs också ett betydligt större antal observationer än vad som finns tillgängligt. Den empiriska analysen är därför inriktad på att jämföra företag på båda sidor om den södra gränsen, som delar in företagen i stödberättigade och icke stödberättigade.

I Tabell 3 presenteras deskriptiv statistik för bidragsmottagande och icke-bidragsmottagande arbetsställen för sågverksbranschen. I appendix redovisas deskriptiv statistik för samtliga branscher samt metallegoarbeten. Några mönster uppträder i den deskriptiva statistiken. Exempelvis att såväl exportintensitet som antal anställda i genomsnitt är högre inom de transportbidragsmottagande företagen i sågverksbranschen jämfört med icke transportbidragsmottagande företag. Andra företagsstöd är också vanligare i den förra gruppen.

Tabell 3: Deskriptiv statistik. Sågverk (SNI 20101). Medelvärden (standardavvikelse).

Avstånd från bidragsgränsen	Samtliga företag		Icke-bidragsmottagande företag		Bidragsmottagande företag	
	Samtliga	Inom 2 timmar	Samtliga	Inom 2 timmar	Samtliga	Inom 2 timmar
Observationer	4 436	464	4 001	338	435	126
Transportbidrag/omsättning	0.0013 (0.0055)	0.0020 (0.0047)	-	-	0.0137 (0.0118)	0.0073 (0.0065)
Vinst per anställd	124.08 (349.58)	109.36 (260.81)	126.73 (359.62)	114.23 (266.80)	99.72 (237.10)	96.30 (244.55)
Omsättning per anställd	2 141.97 (2 880.37)	2 313.31 (1 810.62)	2 119.95 (3 001.04)	2 102.41 (1 855.31)	2 344.46 (1 315.00)	2 879.04 (1 555.60)
Förädlingsvärde per anställd	533.58 (409.39)	526.02 (368.70)	536.33 (420.20)	513.70 (390.94)	508.32 (291.01)	559.07 (299.96)
Exportintensitet	0.12 (0.22)	0.21 (0.25)	0.10 (0.20)	0.16 (0.24)	0.30 (0.25)	0.34 (0.23)
Antal anställda	14.50 (23.83)	22.73 (27.51)	12.82 (22.07)	17.95 (26.71)	29.98 (32.41)	35.56 (25.54)
Kapital per anställd	681.48 (1 065.54)	768.11 (894.38)	682.94 (1 107.00)	689.31 (941.97)	668.02 (554.70)	979.50 (713.35)
Humankapital per anställd	0.07 (0.17)	0.07 (0.12)	0.07 (0.17)	0.06 (0.12)	0.10 (0.12)	0.09 (0.11)
Arbetslöshet inom kommunen						
Ingår i multinationell koncern	0.06 (0.23)	0.06 (0.24)	0.06 (0.23)	0.05 (0.21)	0.08 (0.28)	0.10 (0.11)
Investeringsstöd	0.02 (0.13)	0.06 (0.24)	0.01 (0.08)	0.02 (0.13)	0.12 (0.32)	0.17 (0.38)
Landsbyggdastöd	0.04 (0.19)	0.08 (0.27)	0.03 (0.17)	0.07 (0.25)	0.10 (0.30)	0.12 (0.33)
Sysselsättningsbidrag	0.00 (0.05)	0.01 (0.11)	0.00 (0.05)	0.01 (0.11)	0.00 (0.07)	0.02 (0.13)
Nedsättning av sociala avgifter	0.02 (0.15)	0.11 (0.31)	0.01 (0.11)	0.09 (0.29)	0.12 (0.32)	0.14 (0.35)
Vinnova	0.00 (0.02)	-	-	-	0.00 (0.07)	-
Almi	0.02 (0.12)	0.02 (0.13)	0.02 (0.13)	0.02 (0.15)	0.01 (0.08)	-
Intern tillgänglighet	9.12 (0.99)	8.85 (0.72)	9.16 (0.97)	8.94 (0.64)	8.76 (1.07)	8.60 (0.85)
Extern tillgänglighet	11.69 (1.02)	10.49 (0.57)	11.91 (0.73)	10.66 (0.46)	9.66 (1.08)	10.04 (0.59)

8 Resultat

Resultaten av estimationerna av parametern β_1 för ekvationerna (6.1), (6.2) samt (6.5), redovisas i Tabell 4 nedan. Ekvationerna estimeras dels för respektive utfallsvariabel (förädlingsvärde, omsättning, och vinst), dels för olika urval av företag beroende på deras geografiska avstånd till bidragsgränsen. Skälet till att estimeras de olika ekvationerna för företag inom olika avstånd från bidragsgränsen (bandbredd) är att se hur känsliga resultaten är för olika urval av företag. Av utrymmesskäl och för att göra resultaten mer överskådliga redovisas endast parameterestimatet för vår huvudvariabel, β_1 , i tabellen.

Tabell 4: Effekterna av transportbidraget på företagens förädlingsvärde, omsättning och vinst.

		Sågverk SNI 20101					
Urval baserat på företagens avstånd till bidragsgränsen		2 timmar	3 timmar	4 timmar	5 timmar	6 timmar	7 timmar
<i>Beroende variabel</i>							
Förädlingsvärde	Ekvation (6.1)	0.224 (3.02)	0.250 (4.44)	0.178 (3.68)	0.139 (3.22)	0.104 (2.66)	0.059 (1.62)
	Ekvation (6.2)	-1.000 (-1.10)	-0.488 (-0.78)	-0.147 (-0.34)	0.135 (0.37)	-0.073 (-0.24)	-0.301 (-1.11)
	Ekvation (6.5)	-1.083 (-1.39)	-0.477 (-0.84)	-0.078 (-0.20)	0.042 (0.13)	0.095 (0.36)	0.030 (0.13)
Omsättning	Ekvation (6.1)	0.495 (5.47)	0.513 (8.11)	0.451 (7.83)	0.384 (7.40)	0.346 (7.39)	0.288 (6.55)
	Ekvation (6.2)	-0.594 (-0.55)	0.059 (0.08)	-0.329 (-0.63)	0.250 (0.57)	0.007 (0.02)	-0.327 (-0.99)
	Ekvation (6.5)	-0.878 (-1.04)	0.353 (0.59)	-0.085 (-0.19)	0.310 (0.84)	0.122 (0.41)	-0.105 (-0.40)
Vinst	Ekvation (6.1)	-0.076 (-0.51)	0.227 (2.13)	0.144 (1.49)	0.012 (0.14)	0.001 (0.01)	-0.086 (-1.14)
	Ekvation (6.2)	-0.465 (-0.22)	0.769 (0.55)	0.929 (0.93)	0.706 (0.87)	-0.364 (-0.54)	-1.683 (-2.75)
	Ekvation (6.5)	-0.526 (-0.26)	1.144 (0.87)	0.868 (0.92)	0.379 (0.50)	-0.215 (-0.35)	-1.068 (-1.94)
Antal observationer (antal behandlade företag)		464 (126)	1 009 (191)	1 603 (247)	1 978 (305)	2 511 (352)	3 311 (393)

Not: *t*-värden inom parentes.

Låt oss börja med att analysera transportbidragets påverkan på företagens förädlingsvärde. Oberoende av bandbredden kring stödgränsen tyder våra resultat baserat på ekvation (6.1), där vi endast har en konstant och en dummy variabel för om företaget erhållit transportbidrag eller ej som förklarande variabler, att det föreligger en positiv korrelation mellan transportbidrag och företagens förädlingsvärde. Själva parameterestimatet tenderar att sjunka något då bandbredden ökas från att inkludera företag lokaliserade inom 2 timmars resväg med bil från bidragsgränsen till en bandbredd på 7 timmar. Den positiva korrelationen är statistiskt signifikant för bandbredder mellan 2 timmar upp till 6 timmar, men icke signifikant för den allra bredaste bandbredden på 7 timmar. Det är svårt att ge en bra förklaring till varför korrelationen inte är signifikant för bandbredden 7 timmar. Trots detta

går det att dra slutsatsen att det föreligger en positiv korrelation mellan transportbidrag och förädlingsvärdet.

Om vi släpper restriktionen att samtliga företag är lika i alla andra avseenden förutom att en del erhåller transportbidrag och istället utgår från att företag på olika avstånd från bidragsgränsen skiljer sig åt i en icke-observerbar dimension som exempelvis lokala marknadsförhållanden som till viss del kan fångas av avståndet från bidragsgränsen (ekvation (6.2)) får vi helt andra resultat. Istället för en relativt tydlig och statistiskt signifikant positiv effekt tenderar effekterna att variera från negativ till positiv effekt beroende på valet av bandbredd runt stödområdesgränsen. Dessutom är parameterestimatens inte statistiskt signifikanta varför vi inte utifrån dessa skattningar med säkerhet kan säga att effekten av transportbidraget på företagets förädlingsvärden är skild från noll. Liknande resultat fås för skattningar av ekvation (6.5). Utifrån dessa resultat drar vi slutsatsen att det föreligger en positiv korrelation mellan transportbidraget och företagets förädlingsvärde men vi kan inte med säkerhet säga att det föreligger en kausal effekt.

Vad är det för skillnad mellan en korrelation och en kausal effekt? I vårt specifika fall med transportbidraget kan vi säga att företag som erhållit transportbidrag generellt har ett högre förädlingsvärde jämfört med företag som inte erhållit transportbidrag, vi kan inte uttala oss om huruvida det är själva transportbidraget som leder till detta eller om det är orsakat av någon annan faktor så som exempelvis lokala marknadsförhållanden, förhållanden som inte påverkas av om företaget erhållit transportbidrag eller inte.

I detta sammanhang är det även viktigt att inte endast kommentera parameterestimatens signifikansnivå utan även titta närmare på storleken. För ekvation (6.1) varierar storleken på de signifikanta parameterestimatens för β_1 mellan 0.250 och 0.104. Det kan givet vår specifikation av ekvation (6.1) tolkas som att ett transportbidrag på maximalt 10 procent av företagets totala transportkostnad ger upphov till ett ökat förädlingsvärde på 25 procent för företag som är lokaliserade nära bidragsgränsen. Att transportbidraget skulle ge upphov till en så stor effekt är inte rimligt. Det resultatet styrker även vårt tidigare resonemang att det finns en positiv korrelation mellan transportbidraget och företagets förädlingsvärde, men vi kan inte utifrån vår analys säkerställa att den positiva korrelationen verkligen är orsakad av att företaget erhållit transportbidrag eller om det är andra faktorer som spelar in.

Om vi går vidare och tittar på effekterna av transportbidraget på företagets omsättning visar vår analys på i princip samma resultat som för förädlingsvärdet. Parameterestimatens för ekvation (6.1) indikerar en positiv och statistiskt signifikant korrelation mellan transportbidrag och företagets omsättning. Däremot visar vår modell inte någon statistiskt signifikant kausal effekt av transportbidraget på företagets omsättning, ekvationerna (6.2) och (6.5). Återigen gör vi tolkningen att det visst föreligger en positiv korrelation mellan transportbidraget och företagets omsättning, men vi kan inte säkerställa att den positiva effekten verkligen kommer av att företaget erhållit transportbidrag.

Resultaten vad gäller transportbidragets effekter på företagets vinst är inte lika entydiga. Här visar våra resultat på en signifikant positiv korrelation mellan transportbidraget och företagets vinst endast för en bandbredd runt bidragsgränsen på 3 timmar. Eftersom signifikansnivån för andra bandbredder är låg samt att själva parameterestimatet för ekvation (6.1) byter tecken beroende på bandbredd kan vi inte dra några säkra slutsatser kring korrelationen mellan transportbidrag och företagets vinst. Parameterestimatens för ekvationerna (6.2) och (6.5) visar entydigt på att det inte föreligger någon signifikant kausal effekt av transportbidraget på företagets vinster.

Men varför finner vi inte mer än bara en korrelation mellan transportbidraget och företagens förädlingsvärde och omsättning? Och varför finner vi inte någon positiv effekt på företagets vinster? Som vi tidigare diskuterat är det många faktorer som påverkar företagens förädlingsvärde, omsättning och vinst som vi inte kan observera eller som vi inte har information om. Exempelvis vet vi inte på vilka marknader företaget agerar, vi vet inte marknadsförhållandena på dessa marknader och vi har inte kännedom om företagets egentliga målfunktion. Det är rimligt att utgå från att företagets vinstmaximerar, men det är inte orimligt att företagare med endast ett arbetsställe och lokaliserade i glest befolkade områden har andra målfunktioner så som exempelvis att kunna bo kvar på platsen med familjen. Här krävs en betydande datainsamling för att kunna diskriminera mellan olika förklaringar till att vi i vår analys inte finner några kausala effekter av transportbidraget.

Vi har även estimerat modellen för ytterligare en bransch, Metallegoarbeten (SNI 28520). Resultaten presenteras i Tabell 7 i Appendix. Dessa skattningar är dock väldigt osäkra då antalet behandlade företag relativt antalet icke-behandlade företag är väldigt litet. Generellt kan sägas för estimationerna för branschen metallegoarbeten att resultaten tyder på en positiv korrelation mellan transportbidraget och företagens förädlingsvärde men ingen kausal effekt av bidraget på förädlingsvärdet. Det samma gäller för omsättningen även om estimationerna av ekvationerna (6.2) och (6.5) påvisar signifikant positiva effekter för bandbredderna 4 timmar respektive 4 och 5 timmar. Det är dock högst osäkert om detta verkligen är en kausal effekt då effekten inte är statistiskt signifikant för övriga bandbredder. En möjlig förklaring till de signifikant positiva estimaten i ekvationerna (6.2) och (6.5) är att estimationerna bygger på endast ett fåtal behandlade företag och att enstaka behandlade företag får ett stort genomslag på parameterskattningarna. Däremot visar resultaten på en negativ kausal effekt av transportbidraget på företagets vinst inom metallegotillverkningen.

9 Slutdiskussion

Tillväxtanalys har på uppdrag av regeringen utvärderat effekter av olika regionala företagsstöd. Den här rapporten har presenterat en empirisk analys av det regionala transportbidraget som syftar till att kompensera för kostnadsnackdelar som följer av långa transportavstånd samt att stimulera till ökad förädlingsgrad inom stödområdet. Under senare år har ca 300-400 miljoner kronor per år utbetalats till ca 600-700 företag.

Även om transportbidraget utbetalats sedan 1971 har dess effekter på företagen inte tidigare utvärderats med hjälp av mikrodata. I kontrast till tidigare utredningar och analyser av transportbidraget har denna rapport bidragit med en diskussion kring utvärderingsmetodik samt en ekonometrisk analys av bidragets effekter. I rapporten har en specifik bransch, sågverk, studerats och den empiriska analysen har baserats på ca 460 företag under tidsperioden 1997-2009. Denna avgränsning har möjliggjort att bidragsmottagande och icke-bidragsmottagande företag med i övrigt liknande karaktäristika (marknadsstruktur, produktionsteknologi, etc.) har kunnat jämföras. En nödvändig restriktion för analysen har varit att den valda branschen representerat ett stort antal stödmottagare inom stödområdet, ett stort antal icke-stödmottagare både inom och utanför stödområdet, samt ett stort antal icke-stödmottagare i regioner som angränsat till stödområdet.

Problemet med en utvärderingsstudie är generellt att hitta en metod som kan identifiera effekten av en åtgärd (behandling) som exempelvis transportbidraget. Den avgörande frågan är vad som hade observerats i de fall de bidragsmottagande företagen inte hade tilldelats bidrag, vilket naturligtvis inte är möjligt att observera i data. Den empiriska analysen i denna rapport har utgått från en s.k. RD-ansats som innebär att en exogen beslutregel påverkar om en observation har behandlats eller inte (huruvida ett företag har fått ett transportbidrag). Om, och i vilken utsträckning, företag kan erhålla transportbidrag beror på lokaliseringen i förhållande till de administrativa gränser som definierats. I rapporten har den södra stödgränsen nyttjats som exogen beslutsregel, dvs. den geografiska gräns som bestämt huruvida ett företag har vart berättigat till transportbidrag eller inte. Om företagens lokaliseringmönster kring stödområdesgränsen betraktas som slumpmässigt finns det inget skäl att tro att företag på vardera sidan gränsen skiljer sig åt på något systematiskt sätt. Det innebär att utfallet för företag lokaliserade i närheten av men utanför stödområdesgränsen har tjänat som en approximation av det kontrafaktiska utfallet för stödmottagande företag.

Den empiriska analysen har fokuserat på tre utfallsvariabler, förädlingsgrad, omsättning och vinst. När vi utgått från att företag på olika avstånd från bidragsgränsen skiljt sig åt i en icke-observerbar dimension (exempelvis lokala marknadsförhållanden) som till viss del kan fångas av avståndet från bidragsgränsen tyder resultaten på att det inte finns någon effekt av transportbidraget på företagens förädlingsvärden eller omsättning. När vi bortsett från denna restriktion har resultaten indikerat en positiv effekt av transportbidrag på förädlingsgrad och omsättning. När det gäller transportbidragets effekter på företagens vinst så visade inte resultatet på någon entydig positiv korrelation.

Vår slutsats är dock att med tanke på de icke-observerbara karaktäristika som förekommer kan dessa resultat rimligtvis bara tolkas som en positiv korrelation. Detta innebär att vi inte kan uttala oss om att det är själva transportbidraget som leder till högre omsättning och förädlingsgrad eller om det är orsakat av någon annan faktor så som exempelvis lokala marknadsförhållanden, förhållanden som inte påverkas av om företaget erhållit transport-

bidrag eller inte. Storleken på de estimerade effekterna stöder också detta resonemang. Det är inte rimligt att ett transportbidrag på maximalt 10 procent av företagets totala transportkostnad ger upphov till ett ökat förädlingsvärde på 25 procent för företag som är lokaliserade nära bidragsgränsen. Man bör inte glömma att det rör sig om förhållandevis små stödsatser i relation till omfattningen på de stödmottagande företagens verksamhet. Det är därför inte rimligt att förvänta sig tydligt identifierbara effekter (allra helst inte stora) av jämförelsevis små stödsatser.

En annan slutsats är att det kan vara värdefullt att utvärdera ett givet stöd mot flera alternativa utfallsvariabler. Även om målet med ett stöd (åtminstone ibland) tar sikte på en specifik utfallsvariabel är det, givet stödets utformning, fullt möjligt att andra utfall också kan påverkas av stödet. Det gäller inte minst vid utvärderingar av stödsatser där erhållna medel fritt disponeras av det stödmottagande företaget.

Ett problem som beskrivits i denna rapport är svårigheten att identifiera kausala effekter. Vad krävs egentligen för någon typ av utvärderingsdesign och information för att kunna uttala sig om kausala effekter av stödsatser? Transportbidraget är problematiskt att utvärdera av flera anledningar. För det första är det svårt att studera insatser som funnits under en väldigt lång tid vilket innebär att det inte finns något "före" som kan användas för att hantera selektion. Det är också problematiskt i en utvärderares perspektiv när en politik sjösätts på fullskalenivå. Randomisering är självklart önskvärdt för en utvärderare, men inte ett särskilt troligt eller önskvärdt fördelningsverktyg. Reformen som införts etappvis och med försöksområden försätter dock utvärderaren i en betydligt gynnsammare situation.

Generellt finns en relativt svag koppling mellan mål och medel. Vilka företag har egentligen transportkostnadsnackdelar? Var ligger företagets transportkostnadsminimum? En rapport av SIKKA har visat att kostnadsnackdelar inte enbart kan hänföras till transportbidragets stödområden. Det är inte heller tydligt hur ett transportbidrag kan öka förädlingsgraden i bidragstagande företag. Det är en än mer komplicerad bild som uppträder om förädlingsgrad i regionen beaktas. Transportbidragstagande företag konkurrerar med andra företag i regionen om produktionsfaktorer (exempelvis arbetskraft), det kan naturligtvis inte uteslutas att dessa företag har en högre förädlingsgrad än transportbidragstagande företag. Denna rapport redovisar enbart en partiell utvärdering där fokus är på direkta effekter för stödmottagande företag. Sådana är naturligtvis värdefulla för policy-slutsatser om ett stöd kan anses vara till gagn eller förfång för samhället i stort. Men för mer vittgående policy-slutsatser bör man även väga in mer generella samhällsekonomiska effekter såsom undanträngning, dödviktseffekter, kostnader för stödet, etc.

Referenser

- Benmarker, H., E. Mellander och B. Öckert (2009): Do regional payroll tax reductions boost employment? *Labour Economics* 16, 480-489.
- Benmarker, H., Mellander, E. och Öckert, B. (2008), Är sänkta arbetsgivaravgifter ett effektivt sätt att öka sysselsättningen?, IFAU Rapport 2008:16.
- Bergström, F. (1998): *Capital subsidies and the performance of firms*. SSE/EFI Working Paper Series in Economics and Finance. No. 285 November 1998.
- Bohm, P. och Lind, H. (1989), Regionala arbetskraftssubventioner – har de någon effekt?, *Ekonomisk Debatt*, nr 5.
- Bohm, P. och Lind, H. (1993), Policy evaluation quality: A quasi-experimental study of regional employment subsidies in Sweden, *Regional Science and Urban Economics*, 23, 51-65.
- Calmfors, L. (1994), ”Active Labor Market Policy and Unemployment – A Framework for the Analysis of Crucial Design Features”, *OECD Economic Studies*, 22(1), 7-47.
- Devereux, M., R. Griffith och H. Simpson (2007): Firm location decisions, regional grants and agglomeration externalities. *Journal of Public Economics* 91, 413-435.
- Green, D.P., T.Y. Leong, H.L. Kern, A.S. Gerber, och C.W. Larimer (2009): Testing the accuracy of regression discontinuity analysis using experimental benchmarks. *Political Analysis* 17, 400–417
- Hahn, J., P. Todd, och W. van der Klaauw (2001): Identification and estimation of treatment effects with a regression-discontinuity design. *Econometrica* Vol 69, No. 1, 201-209.
- NUTEK (2004), Transportbidraget – En analys av effekter och alternativ, R 2004:15.
- Rubin, D. (1974), Estimating causal effects of treatments in randomized and non-randomized studies. *Journal of Educational Psychology* 66, 688-701.
- SFS (2000:281), Förordning om regionalt transportbidrag.
- SIKA (2006), Transportkostnader för företag i norra Sverige – Redovisning av ett regeringsuppdrag, Rapport 2006:3.
- SOU (1978:46-47), *Att främja regional utveckling – En utvärdering av det regionalpolitiska stödet till industrin*.
- SOU (1997:94), *Konkurrensneutralt transportstöd*.
- Thistlewaite, D., och D. Campbell (1960): Regression-discontinuity analysis: an alternative to ex post facto experiment. *Journal of Educational Psychology* 51, 309-317.
- Tillväxtanalys (2012a), Regionalpolitiska effekter av sänkta socialavgifter, Rapport 2012:01.
- Tillväxtanalys (2012b), Mikrodatabas över statligt stöd till näringslivet – Ett verktyg för att följa upp och utvärdera tillväxtpolitiska insatser i enskilda företag, WP 2012:06.

Tillväxtanalys (2012c), Från aktiv lokaliseringpolitik till regional politik – En analys av regionalpolitikens utveckling under det senaste halvseket, WP 2012:18.

Tillväxtverket (2012), Översyn av transportstödet. Tillväxtverket R 2012:0098.

TVFS (2009:2), Tillväxtverkets författningssamling.

Appendix

Tabell 5: Deskriptiv statistik. Samtliga branscher. Medelvärden (standardavvikelse).

Avstånd från bidragsgränsen	Samtliga företag		Icke-bidragsmottagande företag		Bidragsmottagande företag	
	Samtliga	Inom 2 timmar	Samtliga	Inom 2 timmar	Samtliga	Inom 2 timmar
Observationer	64 384	3 890	61 638	3 423	2 746	467
Transportbidrag/omsättning	0.0003 (0.0046)	0.0006 (0.0026)	-	-	0.0086 (0.0205)	0.0049 (0.0059)
Vinst per anställd	95.86 (447.03)	112.92 (920.63)	95.01 (447.44)	97.99 (912.82)	115.09 (437.38)	222.31 (969.96)
Omsättning per anställd	1 285.36 (1 537.88)	1 348.23 (1 757.91)	1 266.11 (1 516.77)	1 210.19 (1 188.04)	1 717.45 (1 902.34)	2 360.01 (3 776.11)
Förädlingsvärde per anställd	471.17 (545.19)	489.42 (1 153.17)	468.66 (523.37)	449.18 (951.87)	527.44 (904.26)	784.42 (2 084.51)
Exportintensitet	0.05 (0.15)	0.07 (0.17)	0.05 (0.14)	0.05 (0.15)	0.16 (0.23)	0.22 (0.25)
Antal anställda	13.60 (38.64)	14.43 (31.82)	12.90 (37.33)	12.97 (32.37)	29.30 (58.82)	25.13 (25.07)
Kapital per anställd	275.96 (666.02)	327.54 (965.04)	271.89 (645.28)	266.81 (543.43)	367.48 (1 022.65)	772.66 (2 319.02)
Humankapital per anställd	0.09 (0.18)	0.07 (0.15)	0.09 (0.19)	0.07 (0.15)	0.12 (0.12)	0.11 (0.11)
Arbetslöshet inom kommunen						
Ingår i multinationell koncern	0.06 (0.23)	0.06 (0.23)	0.06 (0.23)	0.05 (0.22)	0.10 (0.30)	0.10 (0.30)
Investeringsstöd	0.01 (0.10)	0.04 (0.20)	0.01 (0.07)	0.03 (0.16)	0.10 (0.31)	0.14 (0.35)
Landsbyggdastöd	0.03 (0.17)	0.10 (0.31)	0.02 (0.15)	0.09 (0.29)	0.17 (0.38)	0.18 (0.39)
Sysselsättningsbidrag	0.00 (0.05)	0.01 (0.11)	0.00 (0.04)	0.01 (0.09)	0.02 (0.14)	0.03 (0.18)
Nedsättning av sociala avgifter	0.01 (0.11)	0.09 (0.28)	0.01 (0.08)	0.08 (0.27)	0.12 (0.33)	0.16 (0.37)
Vinnova	0.00 (0.11)	0.00 (0.02)	0.00 (0.03)	0.00 (0.02)	0.00 (0.05)	-
Almi	0.01 (0.11)	0.01 (0.12)	0.01 (0.11)	0.01 (0.12)	0.02 (0.13)	0.02 (0.14)
Intern tillgänglighet	9.65 (1.27)	9.12 (0.86)	9.67 (1.27)	9.14 (0.84)	9.20 (1.18)	8.96 (0.97)
Extern tillgänglighet	12.17 (0.93)	10.70 (0.56)	12.28 (0.77)	10.79 (0.51)	9.75 (0.84)	10.09 (0.58)

Tabell 6: Deskriptiv statistik. Metallegoarbeten (SNI 28520). Medelvärden (standardavvikelse).

Avstånd från bidragsgränsen	Samtliga företag		Icke-bidragsmottagande företag		Bidragsmottagande företag	
	Samtliga	Inom 2 timmar	Samtliga	Inom 2 timmar	Samtliga	Inom 2 timmar
Observationer	29 363	1 556	28 898	1 490	465	66
Transportbidrag/omsättning	0.0000 (0.0012)	0.0000 (0.0004)	-	-	0.0047 (0.0082)	0.0015 (0.0011)
Vinst per anställd	88.08 (184.45)	75.19 (160.76)	88.34 (185.19)	74.56 (159.91)	71.77 (129.34)	89.28 (179.58)
Omsättning per anställd	1 014.70 (1 028.23)	960.97 (609.02)	1 011.33 (1 029.78)	951.92 (607.35)	1 223.81 (902.99)	1 165.33 (476.38)
Förädlingsvärde per anställd	462.63 (295.92)	431.14 (192.77)	462.82 (297.50)	429.65 (192.13)	450.50 (170.84)	464.79 (205.41)
Exportintensitet	0.02 (0.08)	0.03 (0.10)	0.02 (0.08)	0.02 (0.09)	0.08 (0.17)	0.13 (0.24)
Antal anställda	8.34 (13.82)	9.22 (14.57)	8.21 (13.74)	8.66 (14.43)	16.44 (15.90)	21.95 (11.82)
Kapital per anställd	257.40 (483.40)	234.42 (531.82)	257.49 (486.03)	234.31 (540.55)	252.34 (274.45)	236.85 (263.67)
Humankapital per anställd	0.08 (0.18)	0.07 (0.15)	0.08 (0.18)	0.07 (0.15)	0.13 (0.14)	0.14 (0.10)
Arbetslöshet inom kommunen						
Ingår i multinationell koncern	0.02 (0.15)	0.02 (0.15)	0.02 (0.14)	0.02 (0.14)	0.06 (0.23)	0.14 (0.10)
Investeringsstöd	0.01 (0.09)	0.03 (0.18)	0.01 (0.08)	0.02 (0.15)	0.14 (0.35)	0.27 (0.45)
Landsbyggdastöd	0.03 (0.16)	0.11 (0.31)	0.02 (0.16)	0.10 (0.30)	0.17 (0.37)	0.18 (0.39)
Sysselsättningsbidrag	0.00 (0.04)	0.00 (0.06)	0.00 (0.03)	-	0.01 (0.12)	0.08 (0.27)
Nedsättning av sociala avgifter	0.01 (0.09)	0.08 (0.27)	0.01 (0.02)	0.07 (0.26)	0.14 (0.34)	0.26 (0.44)
Vinnova	0.00 (0.03)	-	0.00 (0.02)	-	0.01 (0.08)	-
Almi	0.01 (0.11)	0.01 (0.10)	0.01 (0.11)	0.01 (0.10)	0.02 (0.15)	0.02 (0.12)
Intern tillgänglighet	9.67 (1.22)	9.27 (0.85)	9.68 (1.22)	9.28 (0.85)	9.22 (1.20)	9.00 (0.99)
Extern tillgänglighet	12.27 (0.81)	10.82 (0.55)	12.30 (0.75)	10.85 (0.52)	9.89 (0.65)	10.09 (0.58)

Tabell 7: Effekterna av transportbidraget på företagens förädlingsvärde, omsättning och vinst.

		Metallegoarbeten SNI 28520					
Urval baserat på företagens avstånd till bidragsgränsen		2	3	4	5	6	7
		timmar	timmar	timmar	timmar	timmar	timmar
<i>Beroende variabel</i>							
Förädlingsvärde	Ekvation (6.1)	0.107 (1.83)	0.130 (2.86)	0.077 (2.16)	0.060 (2.16)	0.039 (1.52)	0.042 (1.71)
	Ekvation (6.2)	3.215 (1.21)	-1.128 (-1.12)	-0.029 (-0.04)	-0.030 (-0.06)	-0.147 (-0.39)	-0.123 (-0.36)
	Ekvation (6.5)	1.228 (0.47)	-0.360 (-0.39)	-0.237 (-0.39)	0.023 (0.05)	-0.142 (-0.41)	-0.201 (-0.65)
Omsättning	Ekvation (6.1)	0.242 (3.69)	0.353 (7.03)	0.268 (7.01)	0.028 (9.38)	0.237 (8.47)	0.228 (8.58)
	Ekvation (6.2)	3.950 (1.33)	1.309 (1.17)	1.754 (2.42)	0.601 (1.10)	-0.420 (-1.01)	-0.029 (-0.08)
	Ekvation (6.5)	0.825 (0.29)	1.869 (1.89)	1.311 (2.05)	1.051 (2.17)	-0.097 (-0.27)	-0.055 (-0.17)
Vinst	Ekvation (6.1)	-0.166 (-1.02)	0.063 (0.49)	-0.011 (-0.12)	-0.015 (-0.19)	-0.072 (-1.02)	-0.079 (-1.19)
	Ekvation (6.2)	-8.258 (-1.01)	-17.073 (-4.19)	-6.825 (-2.82)	-4.000 (-2.33)	-4.429 (-3.57)	-3.278 (-3.05)
	Ekvation (6.5)	-12.077 (-1.50)	-13.042 (-3.49)	-8.435 (-3.80)	-4.650 (-2.94)	-4.421 (-3.90)	-3.327 (-3.37)
Antal observationer (antal behandlade företag)						15 961 (425)	22 439 (458)

Not: *t*-värden inom parentes.

Tillväxtanalys, myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, är en gränsöverskridande organisation med 60 anställda. Huvudkontoret ligger i Östersund och vi har verksamhet i Stockholm, Brasilia, New Delhi, Peking, Tokyo och Washington D.C.

Tillväxtanalys ansvarar för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser och därigenom medverkar vi till:

- stärkt svensk konkurrenskraft och skapande av förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag
- utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft, hållbar tillväxt och hållbar regional utveckling

Utgångspunkten är att forma en politik där tillväxt och hållbar utveckling går hand i hand. Huvuduppdraget preciseras i instruktionen och i regleringsbrevet. Där framgår bland annat att myndigheten ska:

- arbeta med omvärldsbevakning och policyspaning och sprida kunskap om trender och tillväxtpolitik
- genomföra analyser och utvärderingar som bidrar till att riva tillväxthinder
- göra systemutvärderingar som underlättar prioritering och effektivisering av tillväxtpolitikens inriktning och utformning
- svara för produktion, utveckling och spridning av officiell statistik, fakta från databaser och tillgänglighetsanalyser

Om Working paper/PM-serien: Exempel på publikationer i serien är metodresonemang, delrapporter och underlagsrapporter.

Övriga serier:

Rapportserien – Tillväxtanalys huvudsakliga kanal för publikationer.

Statistikserien – löpande statistikproduktion.

Svar Direkt – uppdrag som ska redovisas med kort varsel.