



Gotlandstillägget – en **otidsenlig** reglering?

Gotlandstillägget och högstprisregleringen som infördes på 1970-talet i syfte att främja godstransporter till och från Gotland bör avskaffas. Ett viktigt skäl är att staten i dag helt saknar insyn i hur systemet fungerar och därmed inte heller kan utvärdera effekterna av det.

Gotlandstillägget

– en otidsenlig reglering?

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 Martin Olauzon
Telefon 010-447 44 50
E-post martin.olauzon@tillvaxtanalys.se

Förord

Tillväxtanalys har haft regeringens uppdrag att analysera det system med ett s.k. gotlandstillägg och en högstprisreglering som, på 1970-talet, tillkom för att främja godstransporter till och från Gotland. Detta system har utretts ett flertal gånger, och de olika utredarna har i stort kommit till samma slutsats; nämligen att tillägget och högstprisregleringen bör avskaffas. Argumenten mot det rådande systemet handlar främst om att detta inte går att överblicka eller kontrollera och att det därför inte går att säga vilka effekter det får för Gotland och resten av landet.

Tillväxtanalys tar sin utgångspunkt i att Gotland behöver stabila, förutsägbara och effektiva transporter för nå en god regional utveckling och långsiktigt hållbar tillväxt och ser som sin uppgift att analysera och utforma rekommendationer för omprövning och effektivisering i syfte att stärka Gotlands förutsättningar och utvecklingskraft.

Effektiva transporter till och från Gotland skapas genom en kombination av samverkande aktörer och system. Den grundläggande förutsättningen är att stabila och förutsägbara färjeförbindelser, men även annan sjöfart, flyg och distans-kommunikation spelar stor roll för tillgängligheten. Viktigt är också att infrastrukturen på Gotland och på fastlandet har rätt struktur och kvalitet för att möta Gotlands behov. En långsiktigt central faktor är att det råder en effektiv konkurrens på transportmarknaden.

I denna rapport genomför Tillväxtanalys en uppföljande analys av dagens system och ger därefter förslag på hur detta ska kunna ersättas med mera transparenta och effektiva åtgärder för att främja långsiktigt stabila förutsättningar för Gotlands tillväxt och utveckling.

Analysen har genomförts av en projektgrupp i vilken följande har ingått: Torbjörn Danell, som varit projektledare, Anne Kolmodin, Jonas Månsson och Fredrik Svensson.

Östersund, september 2009

Dan Hjalmarsson

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	6
1 Inledning	9
2 Systemets konstruktion och effekter	11
2.1 Systemet.....	11
2.2 Gotlandstilläggets historia.....	12
2.3 Systemets effekter	13
3 Transporter och merkostnader	15
3.1 Merkostnaderna för transport av gods från och till Gotland	15
3.2 Transportkostnadsförändringar vid ett simulerat brobygge.....	17
4 Transportinfrastruktur, behov och förutsättningar.....	22
4.1 Svag transportinfrastruktur?	22
4.2 Hög andel av lågförädlade produkter?.....	25
4.3 Lägre inkomster?	27
4.4 Högre priser?	28
4.5 Lägre lönsamhet och produktivitet?.....	29
5 Identifiera merkostnadsproblemet utifrån ett konkurrensperspektiv	33
5.1 Marknadsförutsättningar inom åkerinäringen.....	33
5.2 Konkurrensmodeller för att analysera effekterna av olika åtgärder.....	35
5.3 Konkurrensen och Gotlandstillägget	35
6 Hur effektiva är olika åtgärder?.....	39
6.1 Subventionslösningar	39
6.1.1 Avskaffa Gotlandstillägget och inför en nolltaxa	39
<i>Förslagets konkurrensneutralitet</i>	41
<i>Förslagets enkelhet och finansieringsbehov</i>	42
6.1.2 Avskaffa Gotlandstillägget och sänk färjetaxan	42
<i>Förslagets konkurrensneutralitet</i>	43
<i>Förslagets enkelhet och finansieringsbehov</i>	44
6.2 "Ren marknadslösning".....	44
6.2.1 Avskaffa Gotlandstillägget och ingen kompensation.....	44
<i>Åkerinäringens syn på dess effekter av ett avskaffande av Gotlandstillägget</i>	47
<i>Förslaget och dess effekter på konkurrensituationen</i>	49
<i>Reflektioner</i>	51
7 Slutsatser och rekommendationer	53
8 Litteratur	57
9 Bilaga 1	59
Svar på 4 frågor om Gotlands godstrafik	59
9.1.1 Inledning	59
9.1.2 Fråga 1	60
9.1.3 Fråga 2 och 3.....	68
9.1.4 Fråga 4	76
9.1.5 Appendix 1, Samgodsmodellen	77
9.1.6 Appendix 2, Kartbild över lastbilsflöden i Södra Sverige med fast förbindelse mellan Visby och Västersvik.....	80
9.1.7 Appendix 3, Gotländsk handelsstruktur inom Sverige i jämförelse med Sverige ..	81
9.2	93
9.2.1 Appendix 4, Kostnadsindex	94
9.2.2 Appendix 5, Indexberäkning	98
9.2.3 Appendix 6, Extra diskussion transportkostnader	99
Bilaga 2: Beräkning av merkostnader och branschens lönsamhet och arbetsproduktivitet.....	100
Bilaga 3: Utredning av HUI.....	104

Sammanfattning

Tillväxtanalys ska enligt sin instruktion utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens åtgärder för hållbar tillväxt, konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft i hela landet samt ge underlag och rekommendationer för omprövning och effektivisering av åtgärderna. Tillväxtanalys tar sin utgångspunkt i att Gotland behöver stabila, förutsägbara och effektiva transporter för att nå en god regional utvecklingskraft och långsiktigt hållbar tillväxt och ser som sin uppgift att analysera och utforma rekommendationer för omprövning och effektivisering i syfte att stärka Gotlands förutsättningar.

Myndigheten har som ett led i detta fått uppdraget att med utgångspunkt i tidigare utredningar göra en uppdaterad analys av det så kallade Gotlandstillägget, som ursprungligen utformats för att ge Gotland goda transportförutsättningar. Det handlar om en uppdaterad analys där tidigare slutsatser provas rörande regleringens konstruktion och de merkostnader som regleringen sägs kompensera för.

En otidsenlig reglering

En central fråga för analysen berör själva konstruktionen av systemet (bemyndigandet och högstprisregleringen). Tidigare genomförda utredningar pekar på att systemets nackdelar klart överväger dess fördelar. Tillväxtanalys drar i denna del en liknande slutsats och föreslår därför att bemyndigandet och högstprisregleringen bör avskaffas.

De tre viktigaste faktorerna för att avskaffa bemyndigandet och högstprisregleringen är följande:

1. Staten saknar insyn och kan inte utvärdera effekterna av systemet,
2. Systemet utgör inte något effektivt verktyg. Det kan varken reglera eller påverka prissättningen på godstransporter,
3. Det är vidare ett dåligt system utifrån ett konkurrensfrämjande perspektiv eftersom det sätter principen om konkurrens på lika villkor ur spel.

Tillväxtanalys vill särskilt betona det faktum att det inte är lämpligt och tidsenligt att staten ger privata, vinstdrivande och konkurrerande företag ett bemyndigande att verkställa en regionalpolitisk resursomfördelning.

Merkostnaden svår att fastställa

Huvudmotivet för Gotlandstillägget är i princip att den del av pris- och kostnadsskillnader som kan hänföras till ökade kostnader, relaterade till transporter, för att leva och verka på Gotlands ska neutraliseras. Den fråga man då ställt sig är hur mycket dyrare det är att transportera till och från Gotland jämfört med samma transport på fastlandet. Detta är grundfrågan för den kompensationsgrad man diskuterat och det har också varit huvudfrågan i många av de tidigare utredningarna.

Tillväxtanalys har, liksom många tidigare utredningar, inte funnit några entydiga metoder för hur man ska uppskatta merkostnaden. Det finns ingen ”normaltaxa” att utgå ifrån, utan idag sätts priserna på marknaden och förhandlas individuellt. Tillväxtanalys har granskat och bedömt dessa beräkningar och funnit att bedömningarna varierar och att det tycks vara svårt, för att inte säga omöjligt, att få en enhetlig bild av kostnaden.

Tillväxtanalys har kompletterat tidigare analyser med hjälp av expertis från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Denna myndighet har gjort en ny analys och testkörning som bygger på effekter på den generaliserade kostnaden till följd av en hypotetisk fast broförbindelse. Fördelen med en sådan simulering är att den nuvarande trafiklösningen ställs emot ett alternativ som direkt kan jämföras med transporter på fastlandet. Utgångspunkten för att diskutera merkostnaderna är inte sällan att de gotländska transportkostnaderna skulle vara klart billigare om det fanns en fast (väg) förbindelse istället för den vattenförbindelse som finns idag (färjan).

Resultaten visar att en bro skulle ge små skillnader i den genomsnittliga kostnadsförändringen (till och från Gotland). Jämförs Gotland med sig själv före och efter brobygget, kvarstår bilden av att gotländsk godstrafik inte påverkas i särskilt hög utsträckning. Orsaken är troligtvis att sträckan mellan Gotland och fastlandet är relativt liten i jämförelse med den genomsnittliga transportsträckan för både inkommande respektive avgående gods. Detta gör att färjekostnaden utgör en alltför liten andel av den totala transportkostnaden för att en förändring skall medföra betydande transportkostnadsförändringar generellt sett. På lång och medellång sikt kan det vara så att en broförbindelse påverkar den gotländska handelsstrukturen på ett sådant sätt att Gotlands konkurrenskraft i grunden förändras, men på kort sikt bidrar inte ett brobygge till att stärka Gotlands konkurrenskraft i någon större omfattning.

Om vi även relaterar detta till den åtgärd som diskuterats mest flitigt, det vill säga sänka längdmetertaxan, innebär dessa resultat att man inte kommer få den effekt som man vill åstadkomma. Färjetrafiken utgör en alltför liten del av den totala kostnaden för att transportera gods mellan Gotland och fastlandet för att den ska kunna påverka regionens transportkostnader och i slutändan konkurrensförmåga. Som vi tidigare nämnt är det viktigt att vi ser på Gotlandsregionen utifrån ett konkurrensperspektiv och vad som krävs för att stödja en sådan utveckling. Det är tydligt utifrån vår analys att det finns begränsningar i vad man kan lösa med olika subventionsåtgärder.

Lösningen ska sökas i en förbättrad konkurrens på transportmarknaderna

Grundproblemet är, som sagt, konkurrensförhållandena på godstransporterna. Det är därför främst detta som behöver åtgärdas. Tillväxtanalys menar att ökad konkurrens på transportmarknaden kommer att ge effekt på lång sikt: Det är lätt att glömma när man diskuterar transporter till och från Gotland, men det handlar även om att öppna upp för konkurrens från fastlandet.

Tillväxtanalys gör alltså bedömningen att Gotland har mycket att vinna på en avveckling av regleringen så att förutsättningar för konkurrens i transportsystemet förbättras.

Det är dock, som tidigare utredningar visat, svårt att överblicka de kortsiktiga effekterna för marknaden. Det nuvarande systemet har funnits i över 30 år och Tillväxtanalys menar att det är klokt att avskaffa systemet nu men inte låta beslutet träda i kraft innan olika åtgärder har vidtagits för att förbättra förutsättningarna för konkurrens. Det finns straka skäl som talar för att det här ska vara en avreglering under ordnade former för att omställningen ska bli så bra som möjligt. Gotland behöver utveckla sin marknad inom transportsektorn och det tar tid att bygga upp en ny struktur och det behövs därför en viss förberedelse tid innan själva bemyndigandet avskaffas.

En lämplig tidpunkt för att slutligen avskaffa dagens system bör vara i samband med att gotlandstrafiken i sin helhet ska omprövas inför den nya avtalsperioden från 2015. Om det då anses finnas skäl för att ytterligare stödja godstransporterna bör det beslutet inrymmas i den bedömning man gör angående gotlandstrafiken i sin helhet.

Tillväxtanalys föreslår därför att man avskaffar bemyndigandet och högstprisregleringen inför nästa avtalsperiod när det finns bättre möjligheter att se över hela transportförsörjningen till och från Gotland.

Tillväxtanalys anser, som sagt, att Gotlands problem inte är en fråga om merkostnadernas storlek utan istället en fråga om bristande konkurrens på centrala delar av transportmarknaden. Vi föreslår därför att regeringen vidtar följande åtgärder för att, tillsammans med näringsliv, kommun och myndigheter, stärka konkurrensen på denna marknad. Regeringen bör därför ta initiativ till följande:

- **Förbered avregleringen noga**, (avskaffande av bemyndigandet och högstprisreglering) genom fortsatt granskning av konkurrenssituationen på Gotland och på fastlandet
- **Stimulera nyetablering**, se över vad som krävs för att stimulera nyetableringar på godstransporterna mellan Gotland och fastlandet. En central del av de konkurrensstödjande åtgärderna är att se till Gotland på likvärdiga villkor får tillgång till aktörer på fastlandet som kan utföra dessa tjänster.
- **Stimulera nya samarbetslösningar** mellan transportköparna. Lär av tidigare försök och utveckla formerna. Det är viktigt att här verka för att stärka små- och medelstora företags förhandlingsposition.
- **Etablera en väl fungerande uppföljning och kontroll** av prisnivåer och analys av transportmarknaden på Gotland.

I arbetet med att genomföra dessa konkurrensfrämjande åtgärder är det centralt att staten använder sig av alla de verktyg som den förfogar över. Det bör kunna bli aktuellt att i denna process involvera vitt skilda insatser såsom åtgärdsplaneringen på infrastrukturområdet, ALMI:s roll och resurser, det kapital och den utvecklingskraft som finns i strukturfondesmedel m.m.

Tillväxtanalys menar också att systemet med Gotlandstillägget och högstprisregleringen är bara en liten del av hela gotlandsproblematiken kring transportfrågor. I sammanhanget är det därför viktigt försöka relatera förslag och åtgärder till en samlad bild av hur utvecklingen för Gotlands tillväxt och tillgänglighet bör utvecklas framöver.

1 Inledning

Tillväxtanalys har fått i uppdrag att göra en uppdaterad analys av Gotlandstillägget. Regeringsuppdraget innebär följande fokusering:

- en uppdaterad analys där tidigare slutsatser prövas rörande grunderna för och storleken på den merkostnad som anses uppstå för godstransporter till och från Gotland
- Fokusera på alternativa lösningar och beskriva för- och nackdelar med dessa lösningar till nuvarande konstruktion samt redogöra för de ekonomiska konsekvenserna av dessa för regionen, näringslivet och transportörerna.
- Hur uppföljning av förslagen kan säkerställas, inklusive hur marknads- och konkurrensförhållanden ska kunna bevakas

Detta innebär att rapporten kommer att koncentreras till att diskutera tidigare slutsatser samt alternativa lösningar. I tidigare utredningar har utgångspunkten för bedömningarna av Gotlandstillägget varit en genomgång och analys av de merkostnader som uppstår i samband med godstransporterna till Gotland. Tillväxtanalys kommer att gå igenom och diskutera olika slutsatser, dock kommer vi att försöka angripa problemet utifrån en annan utgångspunkt än vad man gjort i tidigare utredningar på grund av att man haft för mycket fokus på kostnader och effekter i ett befintligt system med givna aktörer och en given konkurrenssituation.

Gotlandstrafiken får olika stöd för att bibehålla en hög service och låg kostnadsnivå på transporterna mellan Gotland och fastlandet. Den största statliga subventionen ligger i upphandlingen av själva färjetrafiken. Ett huvudproblem utifrån ett statligt perspektiv är kostnader som är relaterade till bränslekostnaderna. Staten står för hela risken för sådana kostnadsförändringar. År 2000 var statens kostnader för att subventionera färjetrafiken 228 miljoner kronor¹ och 2008 var denna kostnad budgeterad till 464 miljoner kronor. Samtidigt har konsumentprisindexet ökat med ca 15 procent under perioden 2000-2008 (från 91 till 106, 2005=100).²

Gotlandstillägget har funnits sedan 1976 och infördes som provisorium (betänkande 1975/76:TU15). Det har gjorts flera utredningar under en trettioårsperiod, utan att resultera i någon långsiktig lösning för regionen. För att det ska vara möjligt att nå en långsiktig lösning, menar vi, att den bör förankras och diskuteras med näringslivsrepresentanter och andra intressenter på Gotland. Det behövs även fördjupade samtal med åkerier och transportköparna på Gotland och samtal med andra berörda myndigheter.

Det är viktigt att betona att erfarenheten visar att det inte finns en lösning som är optimal för alla intressenter. Istället visar tidigare utredningar att det är svårt utifrån ett merkostnadsperspektiv att komma fram till en långsiktig lösning. Det finns istället ett behov av att lyfta fram andra perspektiv och vi kommer i denna studie att utgå från konkurrensperspektivet för att diskutera olika lösningar utifrån ett antal scenarier. Vår utgångspunkt är att Gotlandsregionen inte kommer att komma lösa sina transportkostnadsproblem på lång sikt om man inte försöker rikta in en betydande del av åtgärderna mot att se Gotlands utveck-

¹ *SOU 2001:66*

² *SCB:s hemsida se mätningar av inflationstakten.*

ling i ett dynamiskt perspektiv där behovet av att förbättra konkurrensförhållandena inom transportsektorn är en grundläggande faktor.

Tillväxtanalys kommer i denna rapport att granska Gotlandstilläggets för- och nackdelar. I detta arbete ingår det att granska tidigare utredningar utifrån ett merkostnadsperspektiv på godstransporterna samt analysera konsekvenserna av olika åtgärder. Det finns många olika uppfattningar om hur den rådande transportsituationen på Gotland påverkar regionen, till exempel att den inneburit negativa effekter på företagens lönsamhet och prisnivån, framför allt högre priser på sällanköpsvaror. Ett annat område berör regleringen och konkurrenssituationen på godsmarknaden. Det finns problematiska etableringströsklar på godsmarknaden, ett är att Gotlandstillägget kommer bara företag som har rikstäckande trafik tillgodo.

I analysen bör man både beakta konkurrensförhållandena, lönsamhet- och kostnadsproblematiken. Förslagen på åtgärderna bör eftersträva att det kommer in fler aktörer från fastlandet och det blir lönsamt för fler företagare att transportera gods till och från fastlandet.

En central utgångspunkt i rapporten är att diskutera Gotlandstillägget i ett dynamiskt marknadsperspektiv. Detta beror bl.a. på att:

- Priset på transportmarknaden sätts vid ”unika” affärer mellan köpare och säljare
- De strukturella förutsättningarna, antalet köpare/säljare, eventuella etableringshinder eller informationasymmetri avgör om det blir rimliga priser
- Det är viktigt att ”systemen för subventioner” utformas så att en dynamisk marknadskonkurrens främjas.

Tillväxtanalys har diskuterat frågan med olika myndigheter (SIKA, Tillväxtverket, Konkurrensverket, Sjöfartsverket samt Rikstrafiken), intervjuat företagare i olika branscher på Gotland samt diskuterat olika lösningsförslag med näringslivsrepresentanter på Gotland för att få en bild av hur man ser på gotlandstillägget, olika lösningsförslag samt konsekvenserna av olika lösningsförslag. Förutom detta har vi gjort egna undersökningar utifrån våra egna databaser (IFDB och MMP) samt undersökningar i samarbete med SIKA och HUI (Handels utredningsinstitut).

2 Systemets konstruktion och effekter

2.1 Systemet

Genom det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland subventioneras både person- och godstrafiken.

Utöver dessa subventioner ska transportpriserna på gods mellan fastlandet och Gotland hållas nere med hjälp av ett stödsystem. Det är detta system som utreds i vår rapport, det vill säga det är ett särskilt system som består av en högstprisreglering och ett s.k. gotlandstillägg.

Högstprisregleringen

Innebär att transportförmedlingsföretagens taxor för godstransporter till eller från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt.

Högstprisregleringen innebär i princip att transportförmedlarna inte får ta ut ett högre pris för transporterna till och från Gotland än motsvarande taxa för en transport av motsvarande längd i övriga landet. En annan princip som används i debatten kring merkostnaderna för att styra det mot enklare jämförelser är den s.k. vägkostnadsprincipen. Denna innebär att subventionen skall motsvara och eliminera merkostnaderna som uppstår på grund av öläget i jämförelse med en teoretisk transportkostnad med lastbil för motsvarande sträcka på fastlandet. Ett riksdagsbeslut ligger till grund för införandet av högstprisregleringen.³

Gotlandstillägget

För att kompensera transportförmedlingsföretagen för merkostnaderna i samband med transporter mellan Gotland och fastlandet har dessa rätt att debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärtrafik, det s.k. Gotlandstillägget. Tillägget ges en statlig sanktion genom Sjöfartsverket bemyndigande⁴ Transportförmedlingsföretagen som har trafik till och från Gotland får debitera ett frakttillägg på *alla* deras inrikes fjärtrafiktransporter på 0,4 procent på nettofraktsumman i varje enskilt fraktavtal.⁵ *Gotlandstillägget belastar inte således statsbudgeten utan det är transportköpare i hela landet som betalar denna kompensation.* Idag krävs ingen särredovisning av ”Gotlandstillägget” från transportförmedlarna, vilket i praktiken betyder att staten inte vet om transportförmedlarföretagen blir över- eller underkompenenserade eller om tillägget snedvrider konkurrensen. Bemyndigandet infördes 1976.

Gotlandstillägget kan förenklat beskrivas med den tidigare utredaren av Gotlandstillägget Berit Rolléns ordval:

” riksdagen har överlåtit en ”skatteuppbördsrätt” på 0,4 procent av värdet av alla inrikes fjärtransporter med lastbil till de speditorsföretag som trafikerar Gotland. Förhoppningen

³ 2000 SFS Lag (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter

⁴ SFS 2000:1378 ger Sjöfartsverket rätten att föreskriva ett högst pris för inrikes fjärtransporter.

Detta regleras i Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1996:15

⁵ 3§ ”Den som regelbundet bedriver inrikes fjärtrafik till och från Gotland får ifråga om all inrikes fjärtrafik ta ut ett pristillägg med högst 0,4 procent på+ nettofakturan i varje enskilt fraktavtal”

har varit att dessa medel ska användas till att sänka kostnaden för frakter till och från Gotland”⁶.

Kostnaderna för detta tillägg var enligt speditörsföretagens egna uppgifter under början av 2000-talet ca 45 mkr som taxeras ut och i sin helhet minskar priset på gotlandsfrakterna⁷. År 2000 gjorde Sjöfartsverket och Rikstrafiken en gemensam analys av Gotlandstillägget som då beräknades till cirka 35-40 mkr per år⁸. I det stora hela har beräkningarna för Gotlandstillägget varierat från 35 till 80 miljoner kronor.

2.2 Gotlandstilläggets historia

Gotlandstillägget är som tidigare nämnts ingen ny konstruktion och stödet till trafik till och från Gotland är ingen ny företeelse. Här nedan ges några korta sammanfattande beskrivningar av förändringar i konstruktionen av Gotlandstillägget.

- 1976 infördes Gotlandstillägget. Riksdagen lagstiftade om ett högstpris till och från Gotland: Alla transportförmedlingsföretag som har trafik på Gotland får ta ut ett extra tillägg på ALLA inrikes transporter med 0,9%. Statens pris och kartellnämnd fick till uppgift att kontrollera att inte företag blev överkompenserade.
- 1980 sänks Gotlandstillägget till 0,6% på grund av att företagen blev överkompenserade. SPK konstaterade att företag kunde få intäkter från tillägget utan att ha motsvarande kostnader. Uppfattningen från Trafikutskottet var att detta tillägg måste avvecklas på sikt.
- I budgetpropositionen (1991/1992) föreslås att högstprisregleringen och Gotlandstillägget ska upphöra. Sjöfartsverket får i uppdrag att göra en översyn av färjetrafiken och konsekvenserna för fraktpriserna. Sjöfartsverkets förslag var att systemet skulle avvecklas i två etapper med en neddragning av Gotlandstillägget med 0,3 % från 1993 och efter ett år ta bort Gotlandstillägget och förordningen om högstprisregleringen.
- 1995 kom ytterligare ett förslag om att Gotlandstillägget borde avvecklas med en etappvis neddragning (0,2 %, i betänkandet Framtidsanpassad Gotlandstrafik). Konkurrensverket och Nutek fick i uppdrag att följa fraktprisutvecklingen och ge förslag på lämpliga åtgärder vid behov.
- 1997 skulle en stegvis neddragning av Gotlandstillägget påbörjas och vara avskaffat i slutet av 1998. Detta innebar att Gotlandstillägget sänktes i en första nedtrappning till 0,4%. Transportförmedlingsföretagen höjer kraftigt fraktpriserna för transporter till och från Gotland. För att lindra effekterna bestämmer sig regeringen för att ”längdmetertaxan” skall sänkas för gotlandstrafiken.
- 1998 redovisar Nutek ett förslag som innebar att man skulle införa nolltaxa för färjeöverfarten. Sjöfartsverket kommenterade och kritiserade detta förslag i sitt remissvar och redovisade ett alternativt förslag ett år senare som innebar att Gotlandstillägget skulle avvecklas i en enda etapp. Sjöfartsverkets förslag var att bort-

⁶ SOU 2001:66, s 12.

⁷ *Ibid*, s 12.

⁸ *Ibid*, s 63

fallet skulle kompenseras genom att införa ett regionalpolitiskt transportstöd enligt modell från det s. k. Norrlandstödet.

- 2000 gör Sjöfartsverket och Rikstrafiken en gemensam analys av förutsättningarna och effekterna av att separera gods- och persontrafiken med fartyg till och från Gotland. Verket föreslog att Gotlandstillägget skulle avskaffas genom förhandlingar och att den framtida trafikeringen skulle diskuteras utifrån sex olika alternativ. En särskild utredare (Rollén) tillsätts för att göra kompletterande analyser av effekterna av de olika trafikeringalternativen som föreslagits samt genom att förhandla med berörda parter få till en långsiktig lösning. Under nästkommande år redovisades Rolléns utredning, "Garanterad transportstandard för Gotland". Förslaget gick ut på att Gotlandstillägget och högstprisförordningen slopas senast 2003 och att längdmetertaxan sänks samtidigt som ytterligare medel tillsätts för att stimulera samverkan mellan företag på Gotland i fråga om köp och uppläggning av transporter.
- 2003 Ett av de stora transportförmedlarföretagen, DHL, lägger på ytterligare 25% på transporterna till och från Gotland. Vilket innebär att förutom de 0,4% DHL tar extra av ALLA inrikes transporten så lägger de på ett pristillägg på 25% på transporterna till och från Gotland.
- 2003 konstaterades i budgetpropositionen att en avveckling av Gotlandstillägget skulle kosta 60 miljoner kronor. Det fanns stöd för att genomföra förändringar enligt Rolléns förslag, men på grund av Rikstrafikens ansträngda budgetsituation under de kommande fem åren och införande av de nya höghastighetsfärjorna eventuella påverkan på fraktpriserna avvaktade man med att ta några beslut. Det fanns dock en uppfattning om att Gotlandstillägget skulle avskaffas när det ekonomiska utrymmet förbättrats.

I de samtal som nyligen förts med näringslivsrepresentanter från Gotland kan det konstateras att uppföljningen av Gotlandstillägget har försvårats. Problemet är att sedan två år tillbaka i tiden syns inte Gotlandstillägget på fraktfakturorna, utan har omformulerats som kapacitetsutnyttjande tillägg. Det finns dock ett ytterligare tillägg som benämns gotlandstillägg på fakturorna (ett underkapacitetstillägg eller pristillägg) som i realiteten avser en prishöjning på 24-28%. I samtal med näringslivsrepresentanter från Gotland diskuteras även frågan om överkompensation. I tidigare utredningar har man lyft fram problemet med Gotlandstillägget utifrån att det har lett till en (viss) överkompensation.⁹

2.3 Systemets effekter

Utifrån tidigare utredningar och remisser är det tydligt hur man ser på Gotlandstillägget och högstprisregleringen. Det är ett fraktutjämningsystem som är svårt att kontrollera och utvärdera. Utredningarna pekar enstämmigt på de svårigheter som finns med systemet och oklarheterna kring fördelningseffekter och compensationens storlek, vilket medfört att diskussionen om över- kontra underkompensation för de transporter som utförs mellan fastlandet och Gotland har pågått under en lång tid utan att resultera i en gemensam uppfattning. Det är ett system som överlevt länge, men som inte har fått något stöd i de utred-

⁹ Samtal med näringslivsrepresentanter på Gotland, den 7 maj 2009.

ningar som gjorts. Det råder på så sätt en stor enighet om att bemyndigandet bör avskaffas. De identifierbara problemen är följande:

- Det finns ingen möjlighet att kontrollera hur mycket av subventionen som överförs till transportköparna på Gotland.
- Det finns olika uppfattningar om över- kontra underkompensation som aldrig blivit löst. Ett flertal utredningar har tidigare pekat på att transportbolagen blivit överkompenserade.
- Subventionsutrymmet har ingen godtagbar fördelningsprofil mellan olika näringsidkare och branscher
- Väg- och merkostnader är svåra att fastställa och det medför stora tolkningsproblem. Spännvidden mellan olika beräkningar blir för stor för att principen (vägkostnadsprincipen) ska vara användbar.
- Det går inte att prata om någon enhetlig pristaxa för godstransporterna mellan Gotland och fastlandet. Det är stora skillnader mellan kalkylerade bruttopriser och de faktiska marknadspriserna. Allt förhandlas individuellt med kunden och det innebär stora skillnader i rabatter mellan olika kunder. De stora kunderna med riksavtal gynnas medan de mindre kunderna missgynnas.
- Staten har genom detta system förlagt hela ansvaret för och handläggningen av regionalpolitisk fördelning av skattemedel avseende fraktstöd till ett fåtal åkerier i praktiken två stora transportförmedlingsföretag.
- Gotlandstillägget är inte konkurrensneutralt utan gynnar de större åkerierna och bidrar till att etableringströsklarna blir större för andra aktörer.
- Övriga Sverige får ökade transportkostnader på grund av Gotlandstillägget
- Transportköparna har hävdad sedan lång tid tillbaka (oavsett existensen av Gotlandstillägget) att fraktpiserna i Gotlandstrafiken är högre än i övriga Sverige
- Gotlandstillägget är system som inte är anpassat till EU:s regelssystem på grund av dess konstruktion och brist på konkurrensneutralitet.

Att rikta stöd till aktörer i transportkedjan leder ofta till problem med avseende på fördelning och effektivitetssträvanden. Det går inte att motivera ett system (Gotlandstillägget och högstprisregleringen) som lett till en situation där transportföretagen hävdar att de inte kompenseras tillräckligt för sina merkostnader samtidigt som transportköparna menar att transportkostnaderna är för höga genomgående på Gotland i jämförelse med motsvarande situation på Gotland.

Det går heller inte längre att utgå ifrån att det finns en fast taxa för lastbilstransporter. Marknadspriserna avgör och är olika beroende på den unika situationen som råder vid varje "affär". Det innebär att det blir i stort sett omöjligt att applicera den princip (vägprincipen) som finns för att räkna ut merkostnaderna.

3 Transporter och merkostnader

Finns det motiv för ett gotlandstillägg?

Tillväxtanalys uppgift är att genomföra en granskning av tidigare utredningar och undersöka om de problem som en gång i tiden motiverade införandet av tillägget fortfarande är aktuella. Huvudmotivet för Gotlandstilläggets existens innebär i princip att den del av pris- och kostnadsskillnader som kan hänföras till ökade kostnader, relaterade till transporter, för att leva och verka på Gotlands ska neutraliseras. Den fråga vi ställer oss i detta kapitel är hur mycket dyrare det är att transportera till och från Gotland jämfört med samma transport på fastlandet. Detta är grundfrågan för den eventuella kompensationsgrad som ska gälla, under förutsättning att det finns hållbara argument för en kompensation över huvud taget, och den har varit huvudfrågan i många av de tidigare utredningarna. Vårt angreppssätt skiljer sig dock från tidigare undersökningar.

Tillväxtanalys är av den uppfattningen det inte finns ”neutrala priser” och det blir på så sätt svårt att få en rättvis uppskattning av merkostnaderna. Vi har dock låtit Statens Institut för Kommunikations Analys (SIKA) genomföra en simulering av kostnadsförändringar om en fast förbindelse etablerades mellan Gotland och fastlandet för att därigenom beräkna skillnaderna mellan transportkostnader via bro och den faktiskt gällande transportkostnaderna.

3.1 Merkostnaderna för transport av gods från och till Gotland

Nutek¹⁰, Sjöfartsverket och Rikstrafiken m.fl har gjort olika uppskattningar av merkostnaderna för Gotlandstillägget under perioden 1998-2000. Gotlandstillägget bedömdes motsvara en merkostnad på mellan 35-50 miljoner kronor per år under den tiden. Det har gjorts ett flertal beräkningar av merkostnaderna för Gotlandstillägget och i tidigare utredningar fokuserats mycket kring hur stora dessa merkostnader är. Målet var att försöka finna en rättvis bedömning på hur mycket dyrare det är att transportera gods via färja jämfört med att transportera godset på väg. Det har varit utgångspunkten för att diskutera om transportförmedlingsföretagen kompensation (rätt att ta ut 0,4 procent) ligger i paritet med de extra kostnader som uppstår i samband med att de är tvungna att använda färjetrafiken vid gods-transporter. Det är själva färjesträckan som utgör den stora skillnaden, det är där som i så fall eventuella merkostnader skulle uppstå. Se bilaga för beskrivning av tidigare beräkningar.

I samband med sänkningen av Gotlandstillägget från 0,6 % till 0,4 procent (1997) kompen- serade åkerinäringen sina intäktsförluster med att öka priserna med först 15 % och sedan 17 %. Idag har detta pristillägg ökat till 28 % hos DHL medan Schenker tar ut ett pristill- lägg på 24 %. Dessa prisökningar har skett kontinuerligt utan att staten genomdrivit någon ytterligare försämring av Gotlandstillägget. Det är även viktigt att påpeka det är omöjligt för utomstående att kontrollera åkeriernas uppskattningar av merkostnader och prisjämfö- relser med fastlandet. Den kalkylerade taxa som åkerinäringen tagit fram för olika tran- sportuppdrag speglar inte marknadspriset. Olika företag på Gotland har olika rabatter och det råder fri prisbildning. En central huvudslutsats som framförts i de flesta tidigare utred- ningar är att det inte finns en enhetlig gotlandstaxa, vilket bidrar till att en högstprisre-

¹⁰ Nutek 1998:15 Nolltaxa för färjetransporten.

glering är ett meningslöst verktyg för att garantera lägre transportkostnader. De kalkylerade uppskattningar ligger alltför långt från marknadens prisbildning.

Det kan konstateras utifrån dessa två exempel att år 2001 antogs skillnaderna i kostnaderna för att transportera via väg eller färja vara 405 kr (22 %). Idag kan motsvarande skillnad beräknas till 1120 kr (54 %), under förutsättning att man använder den s.k. vägkostnadsprincipen. Det innebär att extra kostnaderna för att transportera på färjan, är idag större jämfört med tidigare. Däremot har kostnaderna för att transportera en trailer inte ökat lika mycket som för transporter av lastbilekipage, men i det stora hela är merkostnaderna för färjetrafiken större idag än vad det var vid 2000-talets början (se bilaga). Man kan visserligen räkna fram merkostnader med en sådan metod, men Tillväxtanalys är i grunden tveksam till om detta ger en rättvisande bedömning av de eventuella merkostnaderna, vilket vi ska återkomma till nedan.

Dock behöver vi ändå relatera dessa extra kostnader till andra jämförelser, till exempel att jämföra med vad det kostar att transportera via en färja på en konkurrensutsatt färja. Färjetrafiken mellan Trelleborg och Rostock är likvärdig i längd (15 mil) och kostnaden för att frakta gods ligger idag på 196 kr längdmeter, vilket kan jämföras med Gotlands 125 kr per längdmeter. Det är rätt stora skillnader mellan dessa två färjeleder med avseende på kostnaderna för att transportera gods och fortfarande är subventionen på den gotländska färjetrafiken rätt hög.

För godstransporter har vägkostnadsprincipen utgjort beräkningsgrunden för att få fram ett mått på kompensationens storlek till åkerinäringen. Lars Asplund har i sin utredning om stödåtgärder och godstransporter till Gotland konstaterat att vägkostnadsprincipen inte är en bra utgångspunkt för att beräkna merkostnaderna för godstransporterna. Spännvidden mellan olika utredningars beräkningar är alltför stora för att principen ska vara användbar. Det har heller inte gjorts någon gemensam specificering av begreppen väg- och merkostnader, vilket bidragit till ett alltför stort tolkningsutrymme.

Det som ändå finns som gemensamt utgångsläge för att beräkna merkostnader vid godstransporter är ersättningar till rederiet (längdmetertaxa) samt kostnader för hamnförvaltning och stuveritjänster. Med avseende på merkostnaderna lyfter man i tidigare utredning fram både de direkta och indirekta kostnaderna. De direkta kostnaderna består av färje-, hamn- och stuverikostnaderna. De indirekta kostnaderna består i att fraktförmedlarna är hänvisade till ett fåtal avgångar dagligen, vilket leder till sämre kapacitetsutnyttjande av fordonsparken och högre arbetskraftskostnader om föraren följer med bilen på färjan. Ett annat kostnadsproblem som kan uppstå är att man inte lyckas fylla fordonen på grund av brist på kunder eller att man måste passa avgångstiderna. Traileralternativet är alltid att föredra utifrån ett kostnadsperspektiv (både lägre löne- och kapitalkostnader).

Utifrån ett åkeriperspektiv är man inte nöjd med denna begränsning utan menar att det finns ytterligare extra kostnader för att utföra transporter mellan Gotland och fastlandet. Åkeriföretagen menar att det har sämre tidsutnyttjande av fordon, fördyrad administration, väntetider, ökad tomkörningsgrad och mera skador etc. En kostnadspost som lyfts fram specifikt i samtal med tre åkeriföretag som står för 75 % av åkerimarknaden på Gotland är de merkostnader som uppstår på grund av skillnader i ut och intransporter. En skillnad som ligger mellan 15-20 procent.¹¹

¹¹ Intervju med tre företagare inom den gotländska åkerinäringen, juli 2009.

Tidigare utredares slutsats har varit att Gotlandsföretagen har merkostnader som fastlandsföretagen inte har på grund av färjeförbindelsen. De menar att istället för att bygga en bro till Gotland, som inte är ett realistiskt alternativ för att kompensera för merkostnaderna, kan det i detta fall vara bättre att kompensera företagen genom bidrag än att förbättra infrastrukturen. Utredarna är också av uppfattningen att de merkostnader som går att kompensera är de direkta kostnaderna (färjekostnad, hamn- och stuveriavgifter). Det är de kostnader som är mätbara. Övriga kostnadskomponenter är mycket svåra att mäta och uppstår i varierande grad för företag i olika glesbygdsregioner med stora avstånd till marknaden.¹²

Det har i en tidigare utredning hävdats att det finns en grundläggande strukturell svårighet för det gotländska näringslivet som gör att fraktkostnadernas storlek får större betydelse för konkurrenskraften än i andra regioner och det är att den gotländska varuproduktionen är inom branscher som har ett relativt lågt försäljnings- och förädlingsvärde. I en tidigare utredning gjordes det ett försök att jämföra fraktkostnaderna på Gotland med Norrland utifrån ett antal fallstudier. Vid dessa jämförelser konstaterade utredarna att Gotlands fraktkostnader låg mycket högre än om man körde motsvarande sträcka i Norrland.¹³ Vi granskar detta ytterligare genom att jämföra med andra regioner samt genom att simulera ett brobygge mellan Gotland och fastlandet för att få en uppfattning om transportkostnadernas betydelse och på vilket sätt kostnaderna påverkas av mera genomgripande förändringar. Frågan är som sagt om Gotlands konkurrensförmåga skulle öka väsentligt om det fanns en bro mellan Gotland och fastlandet.

3.2 Transportkostnadsförändringar vid ett simulerat brobygge

I en undersökning från 2006 har SIKÄ undersökt transportkostnaderna för olika delar av landet med fokus på hur mycket dyrare transporterna är till Norrland i jämförelse med andra regioner. Kostnadsjämförelserna bygger på operativa och kvalitativa fraktkostnader, där de kvalitativa kostnaderna uttrycker godsets kapitalbindning under transporten. De operativa kostnaderna delas in i avstånds- och tidsberoende undervägs-kostnader samt kostnader som uppstår vid lastning, lossning eller omlastning. Utifrån Samgods kostnadsanalys är det möjligt att göra övergripande studier av regioner på ett enhetligt sätt.¹⁴

Generellt sett påverkas kostnaderna för olika trafikslag av distansen. Vid kortare distanser blir vägtransporter mera kostnadseffektiva än andra trafikslag. Det omvända gäller vid längre distanser, då blir istället järnvägen mera konkurrenskraftig. En annan aspekt som påverkar kostnadsbildningen är själva värdet av det som fraktas. Högvärdiga produkter har en hög kapitalbindning. Tiden blir på så sätt mera kostsam för högvärdiga än lågvärdiga produkter. Det innebär att transporthastighet, tillgänglighet och tidskostnader för lastning och lossning är av större vikt för högvärdiga än lågvärdiga produkter.¹⁵

I undersökningen från 2006 belyses transportkostnaderna för Sveriges kommuner. Det kan konstateras att resultaten visar stora skillnader mellan de olika kommunerna med avseende på transportkostnaderna. Det innebär att det även var stora skillnader mellan kommunerna som ligger i olika stödområden. Mer än hälften av stödkommunerna hade generellt högre

¹² *Ibid*, s 12f och s. 18f.

¹³ Nutek 1998:15, Nolltaxa för färjetransporten – ett förslag till stöd för godstransporter till och från Gotland, s 11f.

¹⁴ SIKÄ 2006:3 Transportkostnader för företag i norra Sverige, s 17f.

¹⁵ *Ibid*, s 33-34.

transportkostnader (mellan 30-50 procent högre kostnader för hög- och lågvärdiga produkter) Det gjordes även uppskattningar utifrån att inkorporera en mer regionaliserad marknadsbild i analysen. Resultaten visar att de som har sämst kostnadsläge för uttransporter av högvärdiga produkter var Norrlandskusten, Bergslagen, sydvästra delarna av Värmland, samt Blekinge och Kalmar län.¹⁶

För att få en närmare granskning av de gotländska transportkostnaderna har vi med SIKAs hjälp gjort en ny analys och testkörning som bygger på effekter på den generaliserade kostnaden till följd av en fast förbindelse. Fördelen med denna simulering är att den nuvarande trafiklösningen ställs emot ett alternativ som direkt kan jämföras med transporter på fastlandet. Till skillnad från de vanliga operativa kostnaderna består den generaliserade kostnaden av två delar, dels en operativ del (kostnader för själva transporten) dels av en kvalitativ del (tidsåtgång, förseningsrisk, skadade varor/svinn m.m.). Vid anläggande av en fast förbindelse mellan Gotland och fastlandet minskar de operativa kostnaderna. Dessutom påverkas kvalitén i form av framförallt bättre avgångsfrekvenser med minskade transporttider som följd. I modellen beräknas denna effekt som en lägre kvalitativ kostnad, vilket således per automatik bidrar till en lägre generaliserad kostnad.^{17 18}

Tre index har skapats:

Index Till: Den genomsnittliga kostnaden för att skicka ett ton år 2006 för en kommun, normaliserat av medelvärdet för alla sändande kommuner (100 = medel).

Index Från: Den genomsnittliga kostnaden för att ta emot ett ton år 2006 för en kommun, normaliserat av medelvärdet för alla mottagande kommuner (100 = medel).

Index Till och Från: En sammanvägning av Till och Från efter varje kommuns respektive handelsbalans i ton, normaliserat av medelvärdet för alla sammanvägda kommuner (100 = medel).

Dessa index har tagits fram för de två scenarierna som sedan jämförts med varandra och för en formelbeskrivning av indexberäkningen se bilaga. I tabellen nedan redovisas kostnaderna vid två scenarios – utan och med bro. Index = 100 ska tolkas som medelvärdet för Sverige. För närmare belysning av metoder som används vi beräkningarna, se bilaga.¹⁹

Vid en jämförelse med andra kommuner, sett över alla varor och andra kommuner har Gotland en hög genomsnittskostnad för inkommande sändningar. Transporter från Gotland har däremot ungefär genomsnittliga kostnader. Tabellen nedan visar Gotlands placering i förhållande till övriga 290 kommuner.

¹⁶ *Ibid*, ss 7-9, s 37f

¹⁷ *Basåret är 2006. Modellen är i basscenariot kalibrerad mot kända nod och länkflöden (Allt från slangmätningar till hamnstatistik m.m.).*

¹⁸ *Utläggning av fordonsflöden på noder och länkar enligt en kostnadsminimeringsprincip även kallad assignment, se appendix 1 för ytterligare info.*

¹⁹ Här görs en analys av vikt och värde för inkommande respektive avgående transporter till och från Gotland, i jämförelse med genomsnittskommunen i Sverige. Att beakta: Beräknade varuvärden har stora osäkerheter. Varugrupperna är stora och heterogena, vilket gör att det beräknade genomsnittsvärdet ibland stämmer dåligt överens med det faktiska värdet på den lokala marknaden. På kommunal aggregeringsnivå är osäkerheterna stora både vad gäller vikt och värde. Mot bakgrund av detta bör resultaten tolkas och användas med viss försiktighet.

Tabell 3:1. Kostnadsindex och placering i jämförelse med alla andra kommuners transportkostnader.

	Till Gotland	Från Gotland	Till och från Gotland
Kostnadsindex (utan bro)	148	103	119
Kostnadsindex (med bro)	143	101	117
Kommunplacering (utan bro)	263	186	217
Kommunplacering (med bro)	258	185	216

Anm: (290 kommuner där 1 har lägst kostnadsindex, 100 = medel för index)

Tabellen visar att det finns större kostnader för att trafikera Gotland jämfört med medeltalet i Sverige.²⁰ Vad är värt att notera är dock att det endast är marginella skillnader mellan dagens situation och vad som skulle vara fallet med en bro. Det rör sig sammantaget om en effekt om ca. 2 procentenheter (index 119 utan bro och 117 med bro) och visar på endast små skillnader mellan det nuvarande systemet och ett alternativ med en broförbindelse.

Vi kan förvissa oss om att kostnaden sjunker för Gotland för både inkommande och utgående gods i högre utsträckning än för övriga kommuner efter anläggande av en bro. Förbättringen är dock högst blygsam och torde vara i det närmaste verkningslöst för Gotlands konkurrenskraft gentemot andra kommuner i det korta perspektivet.²¹

Data visar att de kommunala konkurrenseffekterna av ett stöd, i det korta perspektivet, i genomsnitt och i relation till övriga kommuner, är relativt liten. För högvärdiga varor ser skillnaden ut att vara något större än för genomsnittet av alla varugrupper. Det är dock troligt att de observerade kostnadseffekterna för högvärdiga varor överskattas något.

Jämförs Gotland med sig själv före och efter brobygget, kvarstår bilden av att gotländsk godstrafik inte påverkas i särskilt hög utsträckning. Högvärdiga varor påverkas mer än snittet, men dessa resultat är sannolikt något höga i jämförelse med effekterna av en broförbindelse i verkligheten. Den största anledningen till att det är så pass små genomsnittliga kostnadsförändringar för varor som trafikerar färjan, trots den relativt stora inverkan på kostnadsstrukturen för alla sändningar till och från fastlandet, torde vara att sträckan mellan Gotland och fastlandet är relativt liten i jämförelse med den genomsnittliga transportsträckan för både inkommande respektive avgående gods. Detta gör att färjekostnaden utgör en alltför liten andel av den totala transportkostnaden för att en förändring skall medföra betydande transportkostnadsförändringar generellt sett. Det är tydligt att för man ska kunna bedöma den gotländska transportkostnadsproblematiken generellt är det viktigt att

²⁰ I tidigare undersökningar har man pekat på att Gotland har dyrare transportkostnader på grund av att man transporterar ut till andra regioner alltför mycket av lågvärdiga produkter. Dock kan det konstateras att andelen högvärdiga produkter som transporteras från Gotland är lika hög som för Sverige i stort.

²¹ Samgoddsmodellens efterfrågan på infrastruktur/transportlösningar är exogen och i denna analys hålls efterfrågan konstant. Således ges ingen möjlighet till förändringar av handelsstrukturen, dvs. bara korttidseffekter analyseras.

få en uppfattning om hur stor andel färjekostnaden utgör av den totala kostnaden (från dörr till dörr). Resultaten visar att företagens transportkostnader påverkas i hög grad av transportlängden. Är det företag som har många långväga transporter innebär det att effekterna blir begränsade på företagets totala transportkostnad i samband med förändringar i färjekostnaden.

Detta kan även åskådliggöras genom att studera 10 närliggande handelsrelationer mellan Gotland och fastlandet. Destinationerna berör geografiskt hela kustremsan från Kalmar i söder till Stockholm i norr.²² Ett medelvärde beräknas till och från Gotland före och efter anläggande av en fast förbindelse. Resultatet visar att ett brobygge ger ganska stora effekter på de genomsnittliga transportkostnaderna i närområdet.²³ Det innebär att färjekostnaden kan ha stor betydelse i samband med att vi specialstuderar vissa delar av handelsstrukturen. En sådan relation är exempelvis den mellan Gotland och Stockholm.

Tabell 3:2 Genomsnittliga generaliserade kostnadsförändringar i Gotlands närområde i samband med ett brobygge.

Från	Till	Från och till (oviktat)
-37%	-34%	-36%

Slutsatser

Modellen utgår från en fix flödesmatris. Detta medför att endast korttidseffekter är möjliga att studera. På lång och medellång sikt kan det vara så att bidraget påverkar den gotländska handelsstrukturen så att Gotlands konkurrenskraft i grunden förändras. På kort sikt bidrar inte ett brobygge till att stärka Gotlands konkurrenskraft i någon större omfattning.

Det finns begränsningar i vad som går att åstadkomma med olika stödåtgärder. På färjetrafiken dominerar högvärdigt gods med behov av snabba och flexibla transporter.²⁴ På grund av detta är det osannolikt att ett stöd, som sänker den operativa transportkostnaden till en motsvarande landtransport, räcker för att kompensera Gotland för avsaknaden av en fast förbindelse. Det är däremot sannolikt att Gotland på grund av sitt ö-läge har svårt att konkurrera med andra kommuner om produktion av tidskänsliga högvärdiga varor, oavsett om man får stöd eller ej.²⁵

Om vi även relaterar detta till den åtgärd som diskuterats mest flitigt, det vill säga sänka längdmetertaxan, innebär dessa resultat att man inte kommer få den effekt som man vill åstadkomma. Färjetrafiken utgör en alltför liten del av den totala kostnaden för att transportera gods mellan Gotland och fastlandet för att den ska kunna påverka regionens transportkostnader och i slutändan konkurrensförmåga. Som vi tidigare nämnt är det viktigt att vi ser på Gotlandsregionen utifrån ett konkurrensperspektiv och vad som krävs för att stöd-

²² Jönköping, Kalmar, Norrköping, Nyköping, Nynäshamn, Oskarshamn, Stockholm, Södertälje, Västervik, Växjö.

²³ Se vidare bilaga för diskussion kring osäkerheterna kring resultaten.

²⁴ *Just-in-time-transporter. Målet med just in time inom transportsektorn är att möjliggöra ett utbud av varor utan avbrott, utan lager eller risk för brist.*

²⁵ För fortsatt diskussion, se bilaga 1.

ja en sådan utveckling och det är tydligt att det finns begränsningar i vad man kan lösa med olika subventionsåtgärder.

Det tyngsta argumentet för Gotlandstillägget har varit de merkostnader som uppkommer på grund av Gotlands speciella läge. Vår generella utgångspunkt är att det är svårt att göra några rättvisa bedömningar av hur stora dessa merkostnader är på grund av att priserna fastställs på en marknad med individuella förhandlingar. De är vissa aktörer som har lättare att förhandla fram ett bra pris än andra och det blir på så sätt omöjligt att påverka prissättningen utifrån ett statligt perspektiv. Det vi kan konstatera idag är att staten och region Gotland förlitar sig på att transportförmedlingsföretagen ska göra en rättvis prissättning av gotländska produkter på en marknad där det råder priskonkurrens.

Genom att simulera kostnaderna som skulle varit fallet om det funnits en fast förbindelse och jämföra dessa med de kostnader i fallet utan densamma kan vi göra en direkt jämförelse med kostnaderna för motsvarande transport på fastlandet. De beräkningar som SIKÄ gjort indikerar enbart mycket små kostnadsdifferenser. Det vill säga, de högre kostnaderna som kan observeras för transporter till och från Gotland har lite att göra med att Gotland är en ö, utan snarare med dess perifera läge, en situation som Gotland delar med flertalet regioner i Sverige.

4 Transportinfrastruktur, behov och förutsättningar

Vår utgångspunkt vid granskning av Gotlandstillägget är, som sagt, att se det i ett bredare tillväxtperspektiv. Det vill säga att för att kunna få en uppfattning om själva problemet och hur stort det är i relation till andra regioner bör man inte fastna för mycket i en merkostnadsproblematik och jämföra specifika beräkningar. Det behövs en bredare analys med både nationella och internationella jämförelser. Vi tror att det ger en bättre uppfattning om transportproblematiken och vilka olika typer av erfarenheter som finns kring denna problematik. I följande kapitel granskas Gotlands tillväxtförutsättningar och beredskap för att hantera transportkostnadsförändringar.

4.1 Svag transportinfrastruktur?

Statens åtaganden och kostnader för färjetrafiken

Hur ser den samlade bilden ut för statens kostnader och åtgärder inom Gotlandstrafiken? I dag har problembilden för staten förändrats genom att man gjort nya stora investeringar i färjetrafiken i samband med att utredningen från 2001 rekommenderade inköp av snabbare fartyg. De nya färjorna har en trafikhastighet som ligger mellan 28-35 knop. Konsekvenserna har blivit att överfartshastigheterna reducerats betydligt samtidigt som kostnaderna för drivmedel ökat kraftigt. Det är staten som fått betala dessa extra kostnader som uppstått under 2000-talet, vilket lett till att statens utgifter mer än fördubblats (mellan 2002-2007). Räknat per passagerare har kostnaden stigit med nästan 75 procent.²⁶

Orsakerna till att kostnaderna har ökat kraftigt under 2000-talet går att relatera till att fartygsflottan har bytts ut samtidigt som oljepriserna och lönekostnaderna ökat. Det har även nyligen konstaterats i en ny internationell jämförelse att ersättningen till Gotlandstrafiken är hög. Staten betalar för Gotlandstrafiken mer än 60 procent högre än genomsnittet för andra liknande linjer. Statens subventioner för Gotlandstrafiken var på över 400 miljoner kr (2006), vilket kan jämföras med de 200 miljoner kronor som den danska staten betalar för Bornholmstrafiken.²⁷

Priser och kapacitetsutnyttjande

Studeras vad konsumenterna får betala i biljettpreiser för att åka över till Gotland och jämför det med andra färjelinjer i norra Europa har det visat sig att priset per sjömil ligger 40 procent lägre än snittet (sträckan Visby-Nynäshamn) och 25 procent lägre (sträckan Visby-Oskarshamn) jämfört med andra färjelinjer i norra Europa, samtidigt som den trafikeras med stora, snabba färjor. Färjetrafikens säsongvariationer är betydande vilket medför att kapacitetsutnyttjandet är lågt på Gotlandstrafiken. Transporterna av gods till och från fastlandet är relativt stabilt under hela året medan passagerartrafiken varierar stort. Under lågsäsong transporteras i genomsnitt 430 (linjen Nynäshamn) och 260 passagerare (linjen

²⁶ *Anbudsförfarandet för Gotlandstrafiken N2008/413/TR, s 28-29.*

²⁷ *Ibid, s 30.*

Oskarshamn) på färjor som tar 1500 passagerare. Persontrafikeringens variationer över året har mer inverkan på begränsningar i fraktkapacitet än den variation som uppstår i transporter av gods.

Det kan dock konstateras att mest gods transporteras i maj, drygt 40 procent mer än i januari. Variationen av trafik över veckan är även den stor. Under helgerna är trycket mycket högre, både på gods och passagerartrafik, än under till exempel tisdag och onsdag. Gotlandstrafiken är på så sätt anpassad till högsäsong och leder till att beläggingsgraden är låg och varierande över året. På den mest trafikerade dagen under lågsäsong, söndag, har inte mer än halva utrymmet för gods varit lastat på någon av linjerna. Mellan maj och augusti ligger däremot beläggingsgraden över genomsnittet för året, för både gods och passagerartrafik.

Det finns enstaka turer som tar stor godslast, men sett till det stora hela görs bedömningen att godskapaciteten på gotländska färjor inte är underdimensionerad. Den slutsats som dras utifrån tidigare framtagna data om färjetrafiken är att det ligger en stor ekonomisk utmaning för Gotlandstrafiken i att skapa en fartygskapacitet som kan klara av det intensiva efterfrågebehovet av trafik under högsäsong med en förmåga att anpassa och skapa en ekonomi för betydligt mindre resande under lågsäsong. Det konstateras också att godstransporterna har problem med kapacitetsutnyttjande under lågsäsong men kapacitetsproblem under högsäsong. Detta innebär att man behöver se över både utbud (fartygsflottans utformning) och efterfrågan för att finna en sund ekonomisk utveckling. Det stora problemet med färjetrafiken är att den låga beläggingsgraden på fartygen avgör till stora delar lönsamheten i verksamheten. Det krävs att färjorna ska gå åtminstone halvfulla för att man ska täcka kostnaderna.

Under lågsäsong är intäkterna lägre än de rörliga kostnaderna på hälften av turerna. Det finns heller inga incitament för att reducera överflödeskapaciteten på grund av de statliga ersättningsarna och avtalen. De beräkningar som har gjorts utifrån dagens situation och ekonomisk optimering med hjälp av förändringar i fartygstyper skulle kunna påverka det ekonomiska resultatet med drygt 100 miljoner kronor. Väsentligt fler turer skulle på så sätt kunna bli lönsamma.

Internationella lösningar

I en internationell jämförelse syns ett tydligt mönster att de linjer som drivs kommersiellt kontra de som subventioneras med offentliga medel har långsammare och mindre fartyg. Det påverkar det rörliga kostnaderna markant och bidrar till att fler turer blir lönsamma. Konsekvenserna av detta är att kostnads- och lönsamhetssituationen kan förändras mycket genom att specificera krav som påverkar de rörliga kostnaderna och kapacitetsutnyttjandet. Den strategi som lyfts fram i tidigare utredning är att lönsamheten i färjetrafiken kan öka genom, dels förbättrad konkurrens vid upphandling, dels förändringar för att förbättra kapacitetsutnyttjandet och de rörliga kostnaderna. Utifrån ett statligt perspektiv blir frågan om möjligheterna till förändrade krav på turtäthet och hastighet viktig utifrån ett kostnads-perspektiv.²⁸

De företagsekonomiska vinsterna har visat sig vara stora vid användandet av långsammare fartygstyper (24 och 19 knop). Hit kan vi även räkna miljömässiga fördelar. En ökad hastighet medför en relativt stor ökning av bränslekostnaden. Den

²⁸ *Anbudsförfarandet för Gotlandstrafiken N2008/413/TR, ss 33-43.*

ekonomiska nyttan måste i detta fall vägas mot nyttan och konsekvenser för näringslivet och servicenivån på Gotland. Det finns centrala tillgänglighetsaspekter och kostnader för regionens näringsliv som måste beaktas.²⁹

Med fokus på transportstruktur och olika transportlösningar i andra delar av världen visar det sig att det finns många färjelinjer som kan relateras till likartade förhållanden som råder vid Gotlandstrafiken. I första hand kan man jämföra med färjelinjer i andra länder som trafikerar mindre öar. Det som är viktigt att ha i åtanke vid sådana bedömningar är att de som bor på öarna är mycket beroende av att ha bra transporter från och till fastlandet. Det berör möjligheterna att utveckla besöksnäringen till öarna och få en rimlig kostnad för transport av varor och tjänster. Det har visat sig utifrån en granskning av omvärldens färjetrafik att en stor andel av färjelinjerna mellan sådana områden trafikeras av endast ett färjeföretag. Det beror i första hand på konkurrenssituationen och trafikunderlaget.

Det trafikunderlag som finns på Gotland (500 000-1 000 000 passagerare) upplevs bland rederierna vara för begränsat för att det ska bli lönsamt att flera aktörer på en sådan linje. De menar att det uppstår en lönsamhetsproblematik i samband med att det blir fler än en aktör som leder till att inget rederiföretag blir lönsamt.

Dock har det visat sig att det finns ett flertal undantag runt om i världen. Fredrikshavn-Oslo, Holyhead-Dublin samt Swinouiscie-Ystad har en likartad passagerarmängd som Gotland, men där det råder konkurrens mellan rederiföretagen. Det har även visat sig vid dessa internationella jämförelser med Gotlandstrafiken att andra linjer som inte får ersättning ändå trafikeras regelbundet med en turtäthet som inte sällan är tätare än Gotlandstrafiken. Ett exempel på en mycket konkurrentutsatt färjelinje är den trafik som går mellan Helsingfors och Tallin (fem rederier). Gotlandstrafiken avviker från andra färjeförbindelser i andra delar av Europa på så sätt att Gotlandsfärjorna är nyare, större och snabbare än vad som finns på de konkurrensetsatta linjerna.

Tillväxtanalys vill peka på detta faktum att man har byggt upp en relativt dyr kostnadsstruktur för den gotländska färjetrafiken. I ett internationellt perspektiv är det tydligt att det kan vara kostnadseffektivt med ökat inslag av flexibla lösningar. Vi är medvetna om att det är svårt att kombinera och hitta en bra balans mellan gods- och persontrafik och Gotland är beroende av att ha en bra persontrafik, men det är tydligt att det finns ett effektivitetsproblem med nuvarande färjestruktur. En förutsättning för att man ska kunna acceptera andra internationella lösningar är att det finns en viss flexibilitet i att förändra färjestrukturen under en del av året. Man skulle kunna tänka sig att rederiet/rederierna som får rätt att bedriva färjetrafiken på Gotland framöver bedriver en tillräckligt stor verksamhet på olika färjelinjer att de kan anpassa färjefartygen till olika villkor och förutsättningar under året. Tillväxtanalys vill också lyfta fram att Gotland inte på något sätt är unikt i detta fall utan det finns likartade problem på andra färjelinjer runt om i Europa. Olika lösningar ger olika fördelar och nackdelar. Idag har Gotland snabba färjor som skapar goda förutsättningar för persontrafiken och turismen under högsäsongperioden, men lösningen är sämre anpassad till lågsäsongperioden. Det är ett strukturproblem som är värt att uppmärksammas när man ska diskutera lösningar utifrån ett helhetsperspektiv. Problemet är dock svårare att påverka kortsiktigt och ligger inte heller inom ramen för Tillväxtanalys studie utan vi hänvisar istället till andra studier för vidare läsning.³⁰

²⁹ *Ibid*, s 72f

³⁰ *Anbudsförfarandet för Gotlandstrafiken, N2008/413/TR.*

Med fokus på marknadsförhållandena och olika transportlösningar i andra delar av världen visar det sig att det finns många färjelinjer som kan relateras till likartade förhållanden som råder inom Gotlandstrafiken. I första hand kan man jämföra med färjelinjer i andra länder som trafikerar mindre öar. Det som är viktigt att ha i åtanke vid sådana bedömningar är att de som bor på öarna är mycket beroende av att ha bra transporter från och till fastlandet. Det berör möjligheterna att utveckla besöksnäringen till öarna och få en rimlig kostnad för transport av varor och tjänster. Det kan konstateras att Gotland inte har idag en svag infrastruktur med avseende på färjetrafiken. Det är nya och snabba färjor som utnyttjas för godstransporterna och upplevs fungera bra utifrån ett Gotländskt perspektiv.

4.2 Hög andel av lågförädlade produkter?

Utgående transporter från Gotland till fastlandet

Gotland har två huvudvarugrupper på sina utgående transporter (mätt i ton). Den ena rymms inom varugruppen Jord, sten och byggnad och berör den omfattande kalkbrytning som sker på Gotland, den andra är jordbruksprodukter. För export till andra länder är kalk extremt dominerande. Jämförs Gotlands huvudvarugrupper med den modellerade varugrupsstrukturen på färjelinjerna, kan det konstateras att jordbruksprodukter berörs i någon mån av färjetrafikens kostnadsförändringar. Kalksektorn däremot, berörs knappt alls av förändrade kostnader för färjetransporter.³¹

Vi har även gjort en jämförelse med en viktad varugrupsstruktur efter varuvärde. Där framgår att Gotland i varuvärde transporterar ut relativt mycket högvärdiga varor, jordbruksprodukter, oljeprodukter och kalk. För export från Gotland till utlandet dominerar kalk även vid jämförelsen för värden. De högvärdiga produkterna står för en tredjedel av de utgående värdena totalt sett medan jordbruk står för 10 procent (se vidare bilaga).

Gotland framstår som relativt extremt exporterandes av jordbruksprodukter och Jord, sten och byggnad i jämförelse med Sveriges handel i vikt. Gotland har ungefär lika stor andel av högvärdiga varor som skickas inom Sverige som genomsnittet av svensk handel.

I tidigare undersökningar har man pekat på att Gotland har dyrare transportkostnader på grund av att man transporterar ut till andra regioner alltför mycket av lågvärdiga produkter. Dock tyder dessa data på att andelen högvärdiga produkter som transporteras från Gotland är lika hög som för Sverige i stort.

Inkommande transporter från fastlandet till Gotland

Gotlands inkommande transporter domineras i vikt av jordbruksprodukter och jord, sten och byggnad, denna varugrupp importeras från övriga länder i stor utsträckning.³² Totalt är jord, sten och byggnad dominerande. Jordbruksprodukter står för en femtedel totalt sett (inklusive transporter från utlandet) i vikt räknat, men jämför man enbart vad som transporteras från Sverige står jordbruksprodukter för 40 procent av inkommande transporter.

³¹ Det skulle vara av intresse att få en kompletterande bild, utöver modellresultatens tabell 11, över hur stor andel av jordbrukssektorn på Gotland som berörs av kostnadsförändringar för färjetransporter.

³² Dock är inga livsmedel från övriga länder med. Det kan bero på det finns ett fel i skattningen av gotländska handelsflöden för inkommande transporter av livsmedel.

Om vi viktar efter varuvärde finner vi att livsmedel, jordbruk, oljeprodukter, jord, sten och bygg samt högvärdiga produkter dominerar inkommande transporter. Framför allt är det högvärdiga produkter, livsmedel och oljeprodukter som står för den största delen av inkommande transporter i varuvärde. I värde har oljeprodukter en femtedel och högvärdiga varor en tredjedel av inkomna transporter till Gotland. Jämfört med riket kan det konstateras att andelen högvärdiga produkter som transporteras till Gotland är ungefär i samma storlek som för Sverige i stort (se vidare bilaga).

Det kan också konstateras att Gotland skickar betydligt mer i vikt än de mottar. Gotland har ett handelsnetto i vikt som är betydligt större än andra kommuner i genomsnitt, kalkbrytningen slår sannolikt igenom här. För närmare granskning av den geografiska spridningen se bilaga, där ges tabeller för alla varugrupper i jämförelse med alla Sveriges kommuner fördelade på från/till över riksområden per varugrupp och för alla varugrupper summerat.

Tabell 4:1, Handelsbalans i vikt

Vikt (kton)	Gotland	Sverige
Från	4387,5	266972,0
Till	1374,1	257341,3
Handelsnetto	69%	4%

I värde är nettot mindre men fortfarande relativt sett större än genomsnittskommunen.

Tabell 4:2, Handelsbalans i värde

Värde (kkkr)	Gotland	Sverige
Från	10759469,3	2442395461,0
Till	7793579,8	2254368205,7
Handelsnetto	28%	8%

Vi har fått en bild av hur de olika godsflödena ser ut både i vikt och värde mellan Gotland och fastlandet, samt fördelningen mellan lågvärdiga kontra högvärdiga produkter. Det kan konstateras att Gotland är en exporterande region och beroende av att få ut sina produkter på andra marknader. Det är region som exporterar stora volymer av jordbruksprodukter.

I vikt domineras utgående transporter av kalkbrytning och jordbruksprodukter. I både vikt och värde framstår Gotland som extremt exporterandes av jordbruksprodukter och jord sten och byggnads produkter (kalk), jämfört med den genomsnittliga andelen för övriga kommuner. I värden utgör högvärdiga varor en tredjedel, vilket ligger i paritet med genomsnittskommunen.

Inkommande varor på Gotland mätt i ton domineras, precis som utgående, av jordbruks- samt jord, sten och byggnadsprodukter. Beräknat i värde har varken jordbruksprodukter eller jord, sten och byggnadsprodukter samma dominerade position. I värde har Gotland en andel av högvärdiga varor i paritet med övriga svenska kommuner.

Det gotländska relativa handelsnettot i vikt är betydligt högre än det är för genomsnittskommunen i Sverige. I värde består den bilden, skillnaden är dock klart mindre. Gotland är därmed att anse som relativt exportberoende. Men exporten har ett förädlingsvärde som är

betydligt lägre än för genomsnittskommunen. Gotland har en betydligt högre andel lågvärdiga produkter i sin export relativt import än genomsnittskommunen. Men en stor del av de lågvärdiga produkterna utgörs av export av kalk som kör med egna båtar och är inte beroende av färjetrafiken. Tillväxtanalys konstaterar att ”varumixen”, dvs balansen mellan export av låg- och högförädlade produkter är sämre på Gotland. Men samtidigt är Gotlands genomsnittliga transportkostnad på utgående varor inte speciellt hög utan ligger i paritet med rikssnittet.

4.3 Lägre inkomster?

Gotland är en region som har sämre förutsättningar med avseende på åldersstruktur, utbildningsnivå, och inkomstnivåer än andra regioner. Det är också en region som har en typisk periferi karaktär i ett strukturellt perspektiv, med många anställda inom offentlig sektor, färre anställda inom tillverkningsindustri samt många anställda inom jordbruksrelaterad verksamhet. Gotland avviker också med en mycket hög andel egna företagare, vilket är en effekt av både lantbrukets dominans samt frånvaron av riktigt stora privata arbetsgivare.

Befolkningsutvecklingens riktning och styrka påverkar hur snabbt köpkraften kan förväntas öka inom ett geografiskt område, allt annat lika. En positiv, eller konstant, befolkningsutveckling innebär att köpkraften ökar kraftigt i upptagningsområdet. En negativ befolkningsutveckling kan, beroende på dess styrka, ge en negativ köpkraftsutveckling. År 2008 uppgick befolkningen på Gotland till drygt 57 000 personer, vilket gör den till en relativt stor kommun i landet (men ett litet län).

Inkomsterna har en direkt inverkan på den köpkraft som finns i en region eller kommun och det är därför av stor vikt för detaljhandelns utvecklingsmöjligheter. Inkomsternas betydelse varierar dock beroende på typ av varukonsumtion. Inom dagligvaruhandeln har inkomstnivåerna mindre betydelse, även om skillnader naturligtvis går att urskilja. Alla människor behöver mat och även om en individs inkomst är väldigt hög läggs inte väsentligt mer pengar på mat. Däremot har höga inkomster en direkt inverkan på konsumtionen av sällanköpsvaror.

Tabell 4:3 Inkomstindex (nettoinkomst medelvärde för kvinnor och män) år 2007.

Kommun	Inkomstindex 2007
Gotland	88
Båstad	114
Norrtälje	98
Stockholm	124
Tanum	91
Åre	88
Kommungrupp 7 (Median)	89
Sverige	100
Källa: HUI.	

I tabellen ovan visas en indexering av disponibla inkomster där Gotlänningarnas nettoinkomst ställs mot rikets genomsnitt. Genomsnittsinkomsten för hela Sverige (209 629 kr år 2007) är lika med 100. Gotland tillhör de kommuner i landet som har lägst inkomster. En analys visar att inkomsterna på Gotland ligger ca 12 procent under genomsnittet för riket

och knappt 35 procent under genomsnittet i Stockholms län. De ligger även lägre än andra turisminriktade kommuner som Båstad, Norrtälje. Däremot är nettoinkomsten relativt likvärdig med jämförbara kommuner i kommungrupp 7 och med inkomstnivån i Tanum och Åre.

Det kan konstateras att Gotlands köpkraft inte är speciellt stark i relation till andra kommuner och att det finns vissa typiska periferiproblem med regionen. Vilka styrkor har då regionen?

Gotland är ett av Sveriges mest populära resmål under sommaren och har varje år ett stort antal besökare. Det finns inga aktuella tillgängliga siffror över hur mycket variation handeln på Gotland har över på sommarsäsongen jämfört med vintersäsongen, men skillnaden är betydande. En indikation på hur folkmängden förändras är antalet resor som görs till och från ön.

Investeringsviljan i den gotländska turistbranschen är god och för närvarande finns en rad projekt på gång för att öka kapacitet vad gäller hotellbäddar, stugbyar och annat boende i anslutning till öns campingplatser. Under 2007 ökade beläggningen och de kommersiella anläggningarna inom hotell, stugbyar, vandrarhem och camping kunde räkna in totalt 724 000 gästnätter. En toppnotering som slog det tidigare rekordet från 1983.

En viktig skillnad är den ökade efterfrågan på stugor och hotellrum samtidigt som gästnätterna för husvagn och tält minskat. Drygt 90 procent av de övernattande gästerna på ön var svenskar. Tre procent kom från övriga Norden och fyra procent från övriga Europa. Om Gotlandsturisternas utlägg synas i detalj framgår att en stor andel av den så kallade turistkronan går till detaljhandeln. Totalt spenderade turisterna cirka 1 587 miljoner kronor år 2007 varav 385 (drygt 24 %) bestods av shopping och livsmedel (se vidare appendix).

4.4 Högre priser?

En central del i diskussionerna om merkostnaderna har varit kopplat till att man hävdar att prisnivån är högre på Gotland än i andra regioner på grund av dyrare transporter. Det är därför relevant att försöka jämföra priserna på varor med andra regioner. Den tillgängliga prisjämförelse mellan olika delar av Sverige som genomförs regelbundet görs årligen av PRO (Pensionärernas riksorganisation). I PRO:s studier är det dagligvaror som jämförs genom en prisjämförelse mellan varukorgar bestående av 60 vanliga dagligvaror.

Tabell 4.4 Prisjämförelse mellan dagligvaror				
Distrikt	2009 (kr)	2008 (kr)	Förändring i procent 08-09	Förändring i procent 05-09
Gotland	1 379,30	1 500,78	-8,09 %	-6,46 %
Skåne	1 488,80	1 572,06	-5,30 %	-2,04 %
Stockholm	1 560,74	1 605,11	-2,76 %	+4,16 %
Bohuslän	1 494,56	1 572,96	-4,98 %	-1,05 %
Jämtland	1 582,80	1 610,40	-1,71 %	+3,30 %
Riket	1 516,64	1 591,99	-4,73 %	+0,97 %

Källa: PRO.

Det kan konstateras att snittpriserna på Gotland sjunkit mera markant på dagligvaror under perioden 05-09. Snittpriserna är lägre på Gotland jämfört med riket i stort och ligger väsentligt lägre än andra perifera områden som t ex Kalmar, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten.³³ Det innebär att Gotland har en relativt fördelaktig prisnivå på centrala varor och det finns inget som tyder på några större problem på dagligvarusidan utan troligtvis har nyetableringar och hård konkurrens bidragit till att hålla nere priserna på Gotland

4.5 Lägre lönsamhet och produktivitet?

Innan företagens produktivets- och lönsamheten granskas ges först en kort beskrivning av den gotländska utvecklingen samt hur företagsstrukturen ser ut i de olika branscherna.

Det vi vet är att antalet sysselsatta på Gotland har minskat med 9 procent från 28200 till 25642 under perioden 1990-2005. Befolkningen har dock under samma period legat stabilt runt 57 000 och inom ålderskategorin 20-64 har den ökat från strax under 32 000 till strax över 33 000.³⁴ Arbetslösheten på Gotland har sedan början på 1990-talet legat på i genomsnitt drygt en procentenhet över det svenska genomsnittet. Gotland har haft en relativt stabil utveckling och sammantaget har Gotlands utveckling under perioden varit marginellt svagare än Sveriges som helhet.

Med avseende på företagsstrukturen åskådliggör tabell 4:5 hur stor andel företag som finns på Gotland i olika branscher jämfört med landet i övrigt. Resultaten visar att, till exempel inom byggverksamheten är andelen företag lika stor som för landet i stort och utgör ca 10 procent av företagsstocken. Andelen inom fastighets- och uthyrningsverksamhet är lägre än för landet i stort, men utgör en stor andel av den totala företagsstocken. Det är tydligt att hotell- och restaurangverksamheten sticker ut, där andelen företag är stort på Gotland i relation till landet i övrigt. Det gäller även jordbruksrelaterad verksamhet.

Parti- och detaljhandeln har en stor andel företag i relation till företagsstocken och det visar sig på både Gotland och landet i övrigt. När det gäller branscherna tillverkning och transportverksamhet finns de en större andel företag på Gotland än vad som gäller för landet i stort. Jämfört med riket finns det många företagare på Gotland inom branscherna hotell- och restaurangverksamhet, tillverkning och transportverksamhet samt jordbruksrelaterad verksamhet.

³³ Snittpris 2009 för Västerbotten (1569), Norrbotten (1538), Kalmar (1531)

³⁴ All data kommer från Tillväxtanalys databas IFDB

Tabell 4:5 Branschers antal och andel företag på Gotland och Sverige, 2005.

		Antal Företag	Andel företag
Byggverksamhet	Gotland	185	10,36
	Sverige	34486	9,93
Fastighets- och uthyrningsverksamhet, företagstjänster	Gotland	408	22,84
	Sverige	115647	33,31
Finansiell verksamhet	Gotland	17	0,95
	Sverige	6860	1,98
Hotell- och restaurangverksamhet	Gotland	162	9,07
	Sverige	16330	4,70
Hälso- och sjukvård, sociala tjänster; veterinärverksamhet	Gotland	14	0,78
	Sverige	3323	0,96
Jordbruk, jakt och skogsbruk	Gotland	168	9,41
	Sverige	11430	3,29
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	Sverige	41	0,01
Partihandel och detaljhandel; reparation av motorfordon, hushållsartiklar och personliga artiklar	Gotland	368	20,60
	Sverige	78039	22,48
Tillverkning	Gotland	201	11,25
	Sverige	38171	10,99
Transport, magasinering och kommunikation	Gotland	128	7,17
	Sverige	18940	5,45
Utbildning	Gotland	18	1,01
	Sverige	4561	1,31
Totalt		349005	

Källa: MMP

Ett av problemen för en god tillväxt i en region är att företagen har en god lönsamhet. För att företagen ska kunna investera och växa krävs ett överskott. Detta överskott kan liknas med en form av "existensvillkor" för företag i olika näringar och regioner. Hur företagen i olika branscher mår kan klargöras med att granska förädlingsvärden och produktivitetsförändringar samt företagets avkastning. Låg lönsamhet för företagen på Gotland har använts som ett argument för Gotlandstillägget ur ett tillväxt och regionalt utvecklingsperspektiv. Vi har därför jämfört lönsamheten och produktiviteten i olika sektorer och branscher med situationen för företag på fastlandet. Det ger oss en uppfattning om den konkurrensförmåga som finns i regionen och hur bra man klarar av kostnadsförändringar.

Produktiviteten definieras som förädlingsvärde per insatt resursenhet (i detta fall per anställd). Arbetskraftsproduktiviteten är ett av flera mått som också återspeglar

konkurrensförmågan och tillsammans med ett avkastningsmått ger det en indikation på investeringskapaciteten.³⁵

Tabell 4:6 Specifika branschers genomsnittliga avkastning på totalt kapital och förädlingsvärde per anställd (arbetsproduktiviteten), 2005.

		Antal företag	Avkastning totalt kapital	Förädlingsvärde per anställd (arbetskraftsproduktiviteten, tkr)
			Medel	Medel
Jordbruk	Gotland	181	0.07	443.82
	Sverige	11668	0.01	443.78
Övrigt	Gotland	2059	0.02	461.29
	Sverige	457496	0.03	516.88
Vägtransp	Gotland	53	0.07	460.79
	Sverige	9803	0.04	495.85
Totalt		481260	0.03	513.91

Källa: MMP

I tabell 1 jämförs Gotland med övriga Sverige, där vi beräknat ett genomsnittligt värde på arbetsproduktiviteten och avkastningen på totalt kapital. I tabellen har vi avgränsat oss till de branscher som påverkas mera av ett avskaffande av Gotlandstillägget än andra branscher på Gotland. Övriga relevanta branscher finns redovisat i bilaga.

Utifrån tidigare utredningar och intervjuer kan det konstateras att de som främst kommer att beröras av förändringar i Gotlandstillägget är jordbruksrelaterad verksamhet och åkerinäringen. Inom jordbruksrelaterad verksamhet har Gotland starka företag och produkter inom trädgårds- och grönsaksodling. Här finns två större företag som är beroende av att transportera sina produkter långväga (en äggproducent och en grönsaksodlare) och tillsammans sysselsatte dessa företag 65 anställda 2005. Den som odlar grönsaker har en relativt hög arbetsproduktivitet och avkastning på totalt kapital medan det motsatta gäller för äggproducenten. Ett sådant företag har dåliga marginaler och blir på så sätt mycket känsligt för ändringar i transportkostnaderna. För den jordbruksrelaterade verksamheten totalt kan det konstateras att den genomsnittliga arbetsproduktiviteten ligger på samma nivå på Gotland som för övriga Sverige. Dock är den genomsnittliga avkastningen på totalt kapital högre på Gotland än övriga Sverige.

Granskas åkerinäringen och de aktörer som finns på Gotland kan det konstateras att det finns ganska många åkerier med goda marginaler år 2005. De finns två större åkeriföretag, ett med 104 anställda och ett med 72 anställda. Sedan finns det en grupp på sex företag med 10-20 anställda. Resterande företagsgrupp utgörs av ett femtiotal företag med 1-10 anställda. Generellt sett har dessa företag en god avkastning på totalt kapital, gäller även de större företagen. Tillsammans har de gotländska åkeriföretagen drygt 350 anställda. De två största företagen står för 50 procent av sysselsättningen och kör åt de stora transportförmedlingsföretagen (Schenker och DHL). Det kan även konstateras att om ett av de större företagen skulle avvecklas så berörs många anställda.

³⁵ Andersson M. & Andersson Åke E & Christian F. Konkurrenskraft för framtiden – en analys av Jönköpingsregionens industristruktur och internationella konkurrenskraft (Nutek).

Slutligen är det motiverat att lyfta fram att för sektorn vägtransporter ligger den genomsnittliga arbetsproduktiviteten *lägre* på Gotland samtidigt som den genomsnittliga avkastningen på totalt kapital är *högre* på Gotland än i övriga Sverige. Övriga branscher har en relativt likartad avkastning på totalt kapital, men lägre arbetsproduktivitet. Det innebär att man lyckas relativt bra på Gotland med att skapa lönsamhet på sina verksamheter med lägre effektivitet.

Sammanfattningsvis

Vi har i detta tagit fasta på de motiv som funnits för Gotlandstilläggets existens och granskat dessa med så aktuella data som varit möjligt.

Med fokus på transportstruktur och olika transportlösningar i andra delar av norra Europa visar det sig att det finns många färjelinjer som kan relateras till likartade förhållanden som råder vid Gotlandstrafiken. I första hand kan man jämföra med färjelinjer i andra länder som trafikerar mindre öar. Gotlandstrafiken avviker från andra färjeförbindelser i andra delar av Europa på så sätt att Gotlandsfärjorna är nyare, större och snabbare än vad som finns på de konkurrensutsatta linjerna. Gotland har idag en stark infrastruktur som fungerar bra.

Gotland är en region som har sämre förutsättningar med avseende på åldersstruktur, utbildningsnivå, och inkomstnivåer än andra regioner. Tillväxtanalys inser att detta är ett problem för Gotland. Det är dock till stora delar fråga om långsiktiga och strukturella problem.

Ett argument som framhållits i tidigare diskussion kring Gotlandstillägget är problem relaterade till de gotländska företagens låga lönsamhet. Våra jämförelser pekar snarare åt motsatt håll, speciellt när det gäller de verksamheter som är transportberoende, jordbruk och vägtransporter. För vägtransporter, som även innefattar åkerinäringen, kan vi observera en högre genomsnittlig avkastning på totalt kapital och en lägre arbetsproduktivitet.

Ett annat argument för kompensation för transporter till och från Gotland som framhållits är att priserna är högre. Våra data tyder inte på att så skulle vara fallet. Vidare kan man konstatera Gotland haft en gynnsammare prisutveckling än i övriga Sverige.

Sammantaget finns det således få motiv för ett speciellt gotlandstillägg baserat på de data vi haft tillgång till.

5 Identifiera merkostnadsproblemet utifrån ett konkurrensperspektiv

5.1 Marknadsförutsättningar inom åkerinäringen

Marknadsförhållandena inom åkerinäringen med specifikt fokus på inrikes fjärtrafik har tidigare granskats av Statens pris- och konkurrensverk. Den utredningen inriktades på att studera marknadsförhållanden och prissättning.³⁶ Den långväga lastbilstrafiken utförs till stora delar av fristående åkeriföretag, vilka är knutna till ett transportförmedlingsföretag. Transportförmedlingsföretagen tar hand om administrationen och ansvarar för bland annat prissättning och kundkontakter. De långväga transportererna är beroende av omlastning vid särskilda godsterminaler innan godset transporteras vidare till kunden. Själva transportmarknaden kallas inrikes fjärtrafik. Denna transportmarknad har under lång tid kännetecknats som en bransch med en hög koncentrationsgrad och den benämning som används för att karaktärisera sådana marknader är oligopol, en marknad med svag priskonkurrens. SPK:s bedömning vid början av 1990-talet var att denna mycket höga marknadskoncentration på fjärtrafikområdet i Sverige var unik i ett internationellt perspektiv.

Den specifika konkurrenssituationen i Sverige har även inneburit att ett visst prissättnings-system utvecklats från 1970-talet och framåt. De större transportförmedlingsföretagen tillämpade ett likartat bruttotaxsystem vid prissättningen av transportererna. Det innebär att bruttoprisförändringar genomförs i stort sett samtidigt av företagen utifrån samma kalkylunderlag. SPK har tidigare granskat specifikt detta prissättningsystem utifrån ett konkurrensperspektiv.

Transportförmedlingsföretagen inom fjärtrafiken tillämpar en administrativt/centralt bestämd prissättning och en marknadsprissättning, där den administrativa prissättningen utmärks av bruttotaxor. Höjningarna av bruttotaxorna utgår ifrån beräknade kostnadsändringar i branschen sedan närmast föregående taxehöjning. Det som varit ett tydligt kännetecken under lång tid för denna transportmarknad är att marknadsprissättningen kraftigt understigit bruttopriserna. Det görs ofta kraftiga avdrag på bruttotaxor vid faktisk prissättning. Detta förhållande ska inte tolkas som att konkurrensen fungerar utan snarare tvärtom. SPK hävdar i sin utredning att konkurrensen inte är effektiv på grund av följande:

- Hög företagskoncentration (fåtalsdominans) med höga etableringshinder
- Förekomst av prisledarskap
- Transportföretagen har enhetliga kalkyleringsprinciper som underlag för nästan samtidiga krav om ökade transportersättningar från respektive förmedlingsföretag (horisontell pris-samverkan)
- Samordnat förfarande på bruttoprisområdet mellan transportförmedlingsföretagen som oftast resulterade i likartade ändringar av taxor inkl särskilda avgifter.

³⁶ SPK 1991:9 Inrikes fjärtrafik med lastbil. En studie av fåtalsdominans och prissamverkan.

- Bruttotaxor i fjärtrafiken utmärktes av mycket höga bruttopriser eller taxor i förhållande till marknadspriser ”moon pricing” som är en konsekvens av övriga konkurrensbegränsningar.³⁷

En central konkurrensfördel i fjärtrafiken är att man har rikstäckande linjenät och transportutbud. Själva godsdistributionen förutsätter att man även har tillgång till terminalanläggningar. Andra viktiga aspekter är tillgången till upparbetade försäljningskanaler och kunskaper om marknadens funktionssätt. Det innebär i det stora hela att det finns många etableringströsklar som nya företag måste komma över för att kunna konkurrera effektivt med de större transportföretagen. Järnvägstrafiken är ingen större konkurrent till den långväga lastbilstrafiken. De båda trafikslagen är inriktade på olika typer av gods, det vill säga högförädlad kontra lågförädlad gods.

De tunga posterna i bruttotaxorna utgörs av löne- och kapitalkostnader. Det SPK konstaterar i sin analys är att beräknade kostnadsändringar i dessa bruttotaxor torde i många sammanhang bli överskattade. Skillnaderna mellan bruttopriser och marknadspriserna har ökat successivt och under en tioårsperiod låg dessa rabatter på mellan 30-45 procent. En orsak som lyfts fram till den tilltagande rabattgivningen är att transportförmedlingsföretagen inte tar hänsyn till produktivitetsförbättringar vid sina kostnadsbedömningar.

SPK:s slutsats är att bruttopriserna inte speglar kostnaderna för att bedriva denna transportverksamhet. Det kan konstateras att transportpriserna på fjärtrafikområdet varierar kraftigt och avtalas individuellt mellan förmedlingsföretag och kund. Konsekvenserna av detta prissystem i en bristande konkurrenssituation är att kunderna har svårigheter att få en korrekt uppfattning om tillämpade marknadspriser och kan inte sätta press på eller ifrågasätta ett för högt transportpris. Det kan ofta leda till att de är de mindre kunderna som får alltför höga transportkostnader. Vid 1990-talets början konstaterades det att marknadspriserna på fjärtrafiken i Sverige var i genomsnitt för höga på grund av marknadens konkurrenssituation. De svenska transportörernas ersättning i utrikestrafiken var i genomsnitt 25 procent lägre än motsvarande ersättning i inrikes fjärtrafik. Det kan även konstateras att EGs gemensamma konkurrenslagstiftning inte tillåter kalkyl och prissamverkan mellan företag. En alternativ för att öka konkurrensen var att tillåta cabotage, det vill säga medge rätt för utländska åkeriföretag att bedriva inrikes transportverksamhet i Sverige.³⁸

Konkurrenssituationen för fjärtransporter i Sverige präglas av stor variation mellan olika regioner. Det är hård konkurrens på transportsidan i de befolknings- och industritäta regionerna medan det omvända gäller i mera perifera och glestbefolkade regioner, där kapaciteten och transportutbudet blir mera begränsat. De marknadsförhållanden som råder på Gotland präglas av att priskonkurrensen är sämre än i de flesta regioner, vilket innebär att stödåtgärderna inte får någon effekt om man inte löser och skapar bättre förutsättningar för konkurrens och prisbildning i regionen.³⁹

³⁷ *Ibid*, s 7.

³⁸ *Ibid*, ss 8-12.

³⁹ *Asplund L.*, Godstransporter till Gotland. Belysning av stödåtgärder, 1998, s 4.

5.2 Konkurrensmodeller för att analysera effekterna av olika åtgärder

Det primära syftet med konkurrenslagstiftningen är att skydda den effektiva konkurrensen så att konsumenterna inte berövas dess fördelar. Konkurrensrätten är således inte en renodlad juridisk disciplin utan tvärtom vilar den till stora delar på ekonomisk teori. Den ekonomiska analysen har en viktig roll i mer eller mindre all tillämpning av konkurrenslagstiftning och vid en analys av åtgärder och de effekter en företagskoncentration kan resultera finns det tillgång till ett flertal ekonomiska modeller.

Modeller för fåtalskonkurrens, exempelvis oligopol och duopol, skiljer sig från modellerna för perfekt konkurrens och monopol på så vis att den tar hänsyn till interaktionen mellan företagen och hur denna interaktion påverkar konkurrensen på marknaden. Om det inte finns en samhällsekonomisk effektivitet talar man om begreppet marknadsmisslyckande och en del av den ekonomiska forskningen har haft som syfte att utröna under vilka omständigheter marknadsmisslyckanden tenderar att uppstå, samt vad som går att göra åt saken med hjälp av olika politiska ingrepp i ekonomin. En genomtänkt teori kan i detta fall vara till hjälp för att klarlägga samband som logiskt följer ur givna premisser. Det finns ett antal olika modeller för att modellera fåtalskonkurrens av vilka flertalet bygger på spelteoretiska resonemang, dvs. att det ena företags agerande styrs av vilka förväntningar man har om det andra företags agerande. Inom ramen för denna studie har vi ingen möjlighet att utveckla och verifiera modeller utan får nöja oss med att diskutera olika möjliga utfall, givet den situation som existerar.

5.3 Konkurrensen och Gotlandstillägget

En viktig del i vår undersökning av Gotlandstillägget är dess betydelse för konkurrensen. Som redogjordes för i kapitel 2 innebär inte Gotlandstillägget en subvention i traditionell mening där offentliga aktörer ger bidrag. Gotlandstillägget är i stället en rättighet för företag som driver trafik på Gotland och i övriga Sverige att korssubventionera i organiserad form. Företagen har rätten att systematiskt överföra medel från övrig verksamhet för att kunna hålla ett lägre pris än de faktiska kostnaderna för transporter till och från Gotland. Ur ett offentligtfinansiellt perspektiv kan detta tyckas vara en bra lösning eftersom det inte finns några offentligtfinansiella utgifter för korssubventionen, utan kostnaderna täcks av en omfördelning mellan de trafikdrivande företagen. Eftersom det inte finns några offentliga uppgifter om vare sig storleken eller omfördelningen av Gotlandstillägget är det omöjligt att empiriskt undersöka de faktiska förhållandena, varför vår diskussion kommer att utgå från en ekonomiskteoretisk modell, i syfte att diskutera möjliga samhällsekonomiska implikationer av ett sådant system.

De förutsättningar som gäller för vårt resonemang är att det finns fåtal aktörer som har rättigheten till korssubventionering. Dessa aktörer har dessutom en relativt dominerande ställning på både trafiken mellan Gotland och fastlandet såväl som inom Sverige. Den sammantagna bilden av samtliga tidigare utredningar är att det finns kostnader som är utöver kostnader för trafik i övriga delar av landet.

Motivet för Gotlandstillägget

Låt ATC_G beteckna den faktiska genomsnittliga kostnad som är förknippad med transporter till och från Gotland och ATC_F vara den genomsnittliga kostnaden för transporter på fastlandet. För enkelhetens skull antar vi att det råder konstant skalavkastning, det vill säga att kostnaderna för att transportera ytterligare en enhet gods är konstant.⁴⁰ Vidare betecknas marginalkostnaderna med MC_G för transporter till och från Gotland och MC_F motsvarande för transporter på fastlandet.

Om vi antar att vi haft fungerande konkurrens på marknaden får vi utan några korssubventioner ett pris på transporter till och från Gotland som är $p_G = MC_G = ATC_G$, vilket skall jämföras med priset på transporter på fastlandet $p_F = MC_F = ATC_F$. Målet med Gotlandstillägget har alltid varit att det pris som betalas på en resa till och från Gotland skall motsvara samma pris som om transporten drivits på fastlandet, dvs. $p_G = p_F$, dvs. på en konkurrensmarknad gäller att $ATC_G > ATC_F$, varför vi även får att $p_G > p_F$. Den fråga som varit föremål för de flesta utredningar har handlat om hur man ska kunna bestämma den subventioneringsnivå (s) som gör så att $ATC_G - s = ATC_F$. En ur samhällsekonomisk och fördelningspolitisk optimal lösning är att sätta $s = ATC_G - ATC_F$.

Potentiella problem

Vad är då problemet med nuvarande system? De utredningar som gjorts har kommit fram till att s motsvarar 0,6 respektive 0,4 % av omsättningen på övrig trafik. Huruvida nivån skall vara 0,6 % eller 0,4% eller något annat är oväsentligt för detta resonemang. Konstruktionen av regelverket runt Gotlandstillägget innebär att man lämnar till de företag som är berättigade att korssubventionera att själva administrera användningen av tillägget. Det finns således ingen insyn i hur systemet fungerar eller vilka medel som går tillbaka till företag som transporterar mellan Gotland och fastlandet

I den ekonomiska teorin finns ett grundantagande om att företagen har som mål att maximera vinsten, varför frågan är hur företagen skall välja sin egen nivå på s så att de kan maximera sina vinster?⁴¹ Förutsättningarna är, som tidigare nämnts, att det finns två dominerande aktörer vilka sätter priserna på marknaden. Teoretiskt kan de välja att sätta s i intervallet $[0, ATC_G - ATC_F]$. Det finns inga tidigare studier av konkurrensförhållandena mellan de båda dominerande aktörerna på just sträckan Gotland fastlandet varför det bästa vi kan göra inom ramen för denna undersökning är att ge två teoretiska scenarier.

⁴⁰ Det kan noteras att subventioneringsnivån ligger som en fast andel, vilket innebär att man även i tidigare utredningar antagit konstant skalavkastning, varför detta antagande inte rimligtvis behöver vara så kontroversiellt.

⁴¹ Det finns en omfattande litteratur på hur företag kan agera i situationer med fåtalskonkurrens. Exempel på textböcker är Bierman och Fernandez (1998) och Tirol (1989).

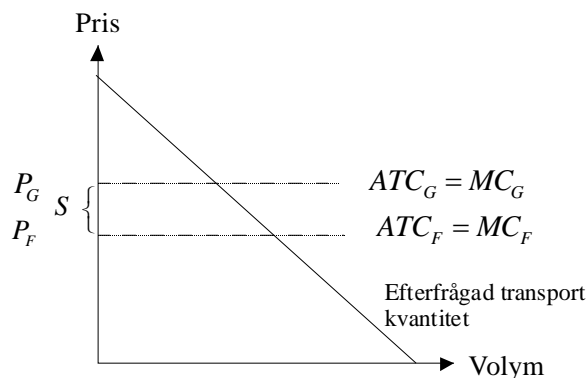
Fall 1: Samarbete

I ett första fall antar vi att företagen inte konkurrerar, exempelvis på grund av långa kontrakt mellan transportör och kund, geografiskt uppdelad marknad etc. I en sådan situation finns det små incitament att sätta s till just $ATC_G - ATC_F$. Istället kan man anta att s sätts på ett sådant sätt att det blir olönsamt för andra potentiella transportörer att trafikera sträckan. Det enda principiella kravet som gäller för storleken på s är att det är positivt, dvs. $s > 0$. Notera att om detta gäller kommer de genomsnittliga kostnaderna att vara $ATC_G - s$ för företag som får del av Gotlandstillägget och ATC_G för övriga, det vill säga om priset sätts så att $p_G = ATC_G - s$ så kommer priset, eller den genomsnittliga intäkten, för de potentiella aktörerna att vara lägre än kostnaderna, det vill säga att transportera till och från Gotland kommer att vara en förlustaffär för dessa aktörer. Om situationen är så som beskrivs ovan innebär det att de företag som har möjlighet att korssubventionera kan sätta priser som förhindrar att andra potentiella transportörer etablerar sig på marknaden, samtidigt som dessa företag kan göra vinster som överstiger vad som skulle vara fallet på en mer konkurrensutsatt marknad.

Fall 2: Konkurrens

I det andra scenariot gäller att de två dominerande aktörerna defacto konkurrerar om transporterna och inte har möjlighet att utnyttja sin dominerande ställning. I detta fall väljer företagen själva att korssubventionera på ett sådant sätt att de maximerar sina marknadsandelar och sin vinst. Om företag 1 väljer att sätta subvention s_1 kommer det pris som företaget tar ut att vara $ATC_1 - s_1 = P_1$. Om detta pris är känt av den andra aktören är en konkurrensstrategi att sätta sitt pris på ett sådant sätt att $ATC - s_2 < ATC - s_1$ med resultatet att $P_2 < P_1$. I en konkurrenssituation är det troligt att företagen på sikt når nivån där $s_1 = s_2 = s$, dvs. att priserna till och från Gotland motsvarar de priser som gäller på fastlandet. Om detta var fallet är det rimligt att man på marknaden exempelvis kan observera att kunderna har korta kontrakt, ofta byter transportör, och att skillnaderna i de priser som erbjuds transportköpare är små.

Figur 1 Illustration av transportsituationens kostnader



Slutsatser

Som vi konstaterat finns det ingen information om Gotlandstilläggets storlek och nivåerna på korssubventioneringar, vilket omöjliggör noggrannare undersökningar inom ramen för detta uppdrag. Vad som är klart är dock att den konstruktion som idag finns för Gotlandstillägget skapar hinder för andra aktörer att etablera sig. Ett system som öppnar upp för att andra aktörer ska kunna etablera sig bör eftersträvas, det vill säga kostnadsreduktioner för transporter till och från Gotland skall vara lika för samtliga aktörer, såväl. Det bör noga påpekas att ett sådant system inte på något sätt garanterar lägre priser på kort sikt, utan på kortsikt är det högst troligt att priserna stiger då fler aktörer etablerar sig med lägre godsvolymer per enhet som följd. De priseffekter som ges om en fungerande konkurrens kan etableras på marknaden kommer att synas först på längre sikt.

6 Hur effektiva är olika åtgärder?

I detta kapitel diskuteras olika tänkbara åtgärder som berörts i tidigare utredningar. Syftet med detta är att ge en bakgrund till den analys och de förslag som tillväxtanalys presenterar.

6.1 Subventionslösningar

6.1.1 Avskaffa Gotlandstillägget och inför en nolltaxa

I en tidigare utredning⁴² föreslog Nutek att man kan avskaffa Gotlandstillägget och högstprisregleringen och reducera färjetaxan till noll. Det skulle innebära att transportföretagen inte behöver erlagga någon avgift för färjetransport, hamn- och stuverikostnader. Idén var att avskaffa Gotlandstillägget och samtidigt införa en nolltaxa för att kompensera det bortfall som uppstår i samband med att tillägget försvinner. Fördelen med förslaget är att den extra kostnad som orsakas av sjötransporten nu kan likställas med situationen för konkurrenterna på fastlandet. En fördel som Tillväxtanalys kan se med detta förslag är att det stimulerar nyetableringar och kan bidra till att förbättra konkurrenssituationen med hjälp från fastlandsföretagen.

Vid intervjuer av gotländska företagare har en varit inne på nolltaxeförslaget som en tillfällig lösning för att stimulera och utveckla konkurrensen på godsmarknaden. En nolltaxa skulle vara bra utifrån att det skulle skapa incitament för fastlandets åkerier att ta del av godsmarknaden på Gotland. Denna nolltaxa skulle kunna gälla under en period för att sedan successivt reduceras till en mera normal prisnivå på färjetrafiken.⁴³

Riksrevisionen berörde frågan om att införa nolltaxa i sin utredning som ett sätt att kompensera för borttagande av Gotlandstillägget. Det konstaterades bl.a. att en viss del av merkostnaderna skulle komma att övervältras på gotlandskunderna. Incitamenten att hålla efter kostnaderna avlägsnas med en garanterad underskottstäckning. Godshanteringen kan bli mindre rationell, genom att färjorna riskeras fyllas med endast delvis lastade fordon, det vill säga kapacitetsutnyttjande i färjetrafiken ökar men inte vad gäller godsmängderna. Bristande rationalitet i godshanteringen skulle kunna försena transporter och fördyra varorna på Gotland. Olika grader av reducerad taxa kan naturligtvis övervägas, men ovan nämnda verkningar består i varierande grad: Underskottet växer, transportförmedlingsföretagens situation förbättras med lägre färjetaxor. Att motsvarande fördelar skulle komma gotlandskunderna till del är dock inte på något sätt säkerställt.⁴⁴

Asplund för fram en liknade uppfattning i sin analys av nolltaxeförslaget. Han diskuterar nolltaxeförslaget ingående i sin utredning och lyfter fram framför allt problematiken kring prisbildningens påverkan på transporternas effektivitet och konkurrens gentemot övrig sjöfart. Prisbildningen är en viktig komponent på godsmarknaden för transportköparna och detta sätts ur spel. Det blir för långt steg mellan resurskostnaderna och priset. Asplund menar att systemet med gotlandstillägg är vanskligt och det är svårt att genomlysas och

⁴² Nutek 1998:15, *Nolltaxa för färjetransporten – ett förslag till stöd för godstransporter till och från Gotland*

⁴³ *Intervjuer med företagare på Gotland, juli 2009.*

⁴⁴ *Ibid*, s 42.

bedöma dess effekter. Han menar vidare att den sammanvägda bedömningen av förslaget till nolltaxa är att nackdelarna vida överstiger den egentligen enda preciserade fördelen, nämligen enkelheten. Sammanfattningsvis menar Asplund att följande är de viktigaste nackdelarna med nolltaxeförslaget.⁴⁵

- En nolltaxa motverkar effektivisering. En nödvändig och sund effektiviseringsprocess i åkerinäringen motverkas av låga färjepriser, vilket i nästa led kan ge för höga transportkostnader.
- Risk för att stödet inte når sitt syfte. Genom låga färjetaxor riktas stödet till åkerinäringen. Därmed finns en risk att fördelningen och omfattningen av stödsatserna inte når transportköparna i enlighet med subventionsgivarens syfte.
- Risk för snedvridning av transporter. Risken ökar för att varuslag omfördelas från andra transportvägar, till exempel att konkurrensläget för transport med bulkfartyg försämras och att godset överföres till lastbilstransporter.
- Ökat subventionsbehov. Med lägre färjetaxa ökar subventionsvolymen samtidigt som trycket på effektivisering av transporterna motverkas.⁴⁶

Transportförmedlingsföretagen har också betonat problemet med nolltaxa. De ser problemet utifrån att antalet aktörer skulle öka, vilket skulle innebära ett sämre kapacitetsutnyttjande. De menar också att en sådan åtgärd skickar fel signaler och styr mot ett felaktigt beteende, där vissa varuägare blir underprissatta. Åkerinäringen hävdar å ena sidan att en sådan åtgärd inte räcker för att kompensera det bortfall som uppstår i samband med avskaffande av Gotlandstillägget.

En näring som skulle få problem vid ett avskaffande av Gotlandstillägget är trädgårdsnäringen som har många kunder på fastlandet. Trädgårdsnäringen spelar en större roll på Gotland än i övriga län. Det är främst grönsaker som odlas och levereras till fastlandet. Av de svenska företag som odlar morötter finns 10 procent på Gotland. Vid försäljning av grönsaker varierar fraktkostnadsandelen av saluvärdet mellan fem och tio procent, vilket är betraktas som mycket högt i relation till andra näringar. Det innebär att förändringar i fraktkostnaderna får stor betydelse för lönsamheten i sådana företag. De tidigare utredningarna menade att det stora problemet ligger i att jordbruket dominerar och gör att en stor del av de varor som produceras på Gotland har förhållandevis lågt salu- och förädlingsvärde, vilket gör att fraktkostnaden får stor betydelse för lönsamheten.

Osäkerheten kring ökade transportkostnader leder även till en avvaktande hållning hos företagen och bidrar till att investeringsnivån sjunker. Utredarna menar också att de ökade fraktkostnaderna främst drabbar de mindre företagen och då inte minst producenter av varor med lågt salu- och förädlingsvärde och med kunder på fastlandet. Konsekvenserna blir att lönsamheten sjunker men med bibehållen sysselsättning. Deras slutsats är att det behövs ett stöd/kompensation om Gotlandstillägget avskaffas för att lindra de negativa effekterna på de gotländska företagen.⁴⁷

Tillväxtanalys konstaterar också i sin analys att Gotland är mycket beroende av att få exportera sina jordbruksrelaterade produkter. Dock har vi inte kunnat belägga påståendet,

⁴⁵ Asplund L., Godstransporter till Gotland. Belysning av stödåtgärder, 1998, ss 8-14.

⁴⁶ *Ibid*, s 14.

⁴⁷ Nuteks 1998: 15 Nolltaxa för färjetransporten.

som tidigare hävdats, att transportkostnaderna för utgående varor skulle vara speciellt höga för Gotlandsregionen i relation till andra kommuner.

Förslagets konkurrensneutralitet

Handlingsalternativet med nolltaxa är förenligt med restriktionerna om konkurrensneutralitet och vägprincipen.

Tidigare har man i rapporter framfört kritik mot systemet med Gotlandstillägget med fokus på att gotlandskunder debiteras högre transportkostnader än konkurrenter trots rådande subventioner och utjämningsystem. Asplund har t ex pekat på att ett centralt problem är konkurrenssituationen inom åkerinäringen, vilket gör det svårare att veta om reduktion av färjetaxor verkligen kommer den slutlige transportköparen tillgodo i den omfattning som subventionsgivaren tänkt sig. Det behöver inte vara kopplat till att åkerierna tar ut oskäligt höga vinstmarginaler utan bristerna kan handla om tillämpning av onödigt kostsamma transportlösningar eller att stödet endast riktas mot vissa kundkategorier. Asplund menar även att en högre prisnivå på Gotland kan förklaras av bristande konkurrens och att trafiksvaga relationer kan vara en slags finansieringskälla som kompenserar för en hård konkurrens i andra regioner.

Tillväxtanalys utgångspunkt är att man behöver stärka konkurrenssituationen för att lösa transportkostnadsproblemen i regionen. För att uttala oss om konsekvenserna av dessa förslag kan man utgå ifrån konkurrensmodellen som vi tog upp i ett tidigare kapitel. Med fokus på Gotland finns det indikationer på att konkurrenssituationen är svag inom åkerinäringen och att det är en låg priselasticitet på godsmarknaden. Vi utgår ifrån att företagen inte konkurrerar, exempelvis på grund av långa kontrakt mellan transportör och kund, geografiskt uppdelad marknad etc. I en sådan situation finns det små incitament att sätta subventionen till just den nivå som gör att den faktiska genomsnittliga kostnaden på fastlandet är lika stort som den faktiska genomsnittliga kostnaden på Gotland.

Istället för att man når en sådan ur samhällsekonomisk och fördelningspolitisk optimal lösning kan man anta att subventionsnivån sätts av företagen på ett sådant sätt att det blir olönsamt för andra potentiella transportörer att trafikera sträckan. För att lösa ett sådant dilemma bör man först avskaffa företagets rättighet att bestämma subventionsnivån (det vill säga avskaffa Gotlandstillägget) och sedan försöka stimulera nyetableringar genom, till exempel subventionering av färjetaxan till en nivå som gör att det blir lönsamt för andra företag att vara med och konkurrera om godstransporterna. Ett nolltaxeförslag är en åtgärd som troligtvis skulle påverka konkurrenssituationen positivt på godsmarknaden och bidra till att fler konkurrenter etableras, framför allt konkurrenter från fastlandet. Det är dock en åtgärd som främst skulle ha en positiv effekt på kort sikt för att stärka konkurrenssituationen, men i ett längre perspektiv riskerar man stora effektivitetsförsämringar i själva transporterna och transportsätten och på så sätt bidra till att transportkostnaderna ökar återigen. Det är därför ingen långsiktig bra lösning. Tillväxtanalys är därför av den uppfattningen att detta inte är ett realistiskt förslag utifrån ett finansieringsperspektiv samt att det kommer att leda till stora effektivitetsproblem.

Förslagens enkelhet och finansieringsbehov

Med ett nolltaxeförslag kommer statsbidraget inte att reduceras utan ökar i takt med uppkommande underskott.⁴⁸ Utifrån ett statligt perspektiv är det en stor nackdel med förslaget att subventionskostnaderna ökar väsentligt. Räkningar utifrån dagens situation med en längdmetertaxa på 125 kr (per längdmeter) innebär det en extra kostnad för staten på 92 miljoner kronor om man ska genomföra ett nolltaxeförslag.

Förslag som läggs fram för att täcka det underskott som uppstår kan ske genom att staten väljer att antingen öka insatserna av de statliga resurserna eller att omfördela nuvarande resurser. Konsekvenserna av en nolltaxa i färjetrafiken skulle kunna bli svårhanterlig ur statsfinansiell synvinkel, samtidigt som fördelarna för Gotland inte är givna.

En fördel med nolltaxeförslaget är dess enkelhet utifrån ett administrativt perspektiv, men det kommer fortfarande att finnas kvar avvägningsproblem kring regler för vilka varor som ska få rätt till slopad färjekostnad och kontroll av stödets omfattning och andel i statsbudgeten. Det är ett system där subventionen betalas direkt till rederiet och de gotländska företagen behöver inte ansöka om stöd. Det innebär också att alla produkter som fraktas med färjan innefattas av stödet och är på så sätt mera konkurrensneutralt. Det har också fördelar i att alla fraktare får tillgång till stödet, både inhemska och utländska aktörer.

Ett förslag som diskuterats tidigare, som vi kommer att beröra kort är införandet av en norrlandsmodell på Gotland i samband med ett avskaffande av Gotlandstillägget. Det är ett subventionsstöd som riktar sig direkt till transportköparna.⁴⁹

Dock kan inte en norrlandsmodell införas på Gotland på grund av att EU:s regler gör att regioner med högre befolkningstäthet än 12,5 per kvadratkilometer får ej tillgång till sådana transportbidrag. Det är även ett bidragssystem som utgår främst till tillverkningsindustrin⁵⁰. Andra inleveranser av konsumtionsvaror och jordbruksprodukter hamnar utanför stödsystemet. Norrlandsmodellen ger heller inga nya förutsättningar för att förändra den rådande konkurrenssituationen.

6.1.2 Avskaffa Gotlandstillägget och sänk färjetaxan

Innan Gotlandstilläggets införande fanns ett sjöstillägg som också var till för att täcka specifikt de direkta merkostnader som uppstår på grund av färjetransporterna. Det har på så sätt funnits en tydlig uppfattning kring vad som ska kompenseras, där tillägget är till för att täcka endast de direkta merkostnader som är förknippade med transporter på vatten, vilket innebär att andra typer av kostnader inte ska kompenseras.

Rollén lade fram ett förslag om att avskaffa Gotlandstillägget och högstprisregleringen samtidigt som man sänker längdmetertaxan med 50 procent. Hennes förslag är att ersätta Gotlandstillägget med en indexerad längdmetertaxa som inkluderar alla hamn- och stuverikostnader. Rolléns bedömning är att merkostnaderna (skapat av ö-läget) neutraliseras och att det behövs en kompensation på grund av att Gotland missgynnas i jämförelse med fastlandet med avseende på fraktkostnaderna. Hon menar även att längdmetertaxan (inkl.

⁴⁸ Riksrevisionsverket Dnr 1984:1094, *Godstrafiken till och från Gotland – en översyn av transportstödet för lastbilstrafiken*, s 39f.

⁴⁹ *Ibid*, ss 42-44.

⁵⁰ Nutek 1998:15, *Nolltaxa för färjetransporten – ett förslag till stöd för godstransporter till och från Gotland*, ss 22-25ff.

hamn och stuveriavgifter) är en kostnad som inte finns på vägen och utgår ifrån att det inte ska kosta mera att åka över vattnet till fastlandet än motsvarande sträcka på väg. Det är i detta förslag frågan om att subventionera för en merkostnad.⁵¹ Det var även viktigt att en myndighet får i uppdrag att följa prisbildningen på lastbilstransporter efter borttagandet av Gotlandstillägget och se till så att konkurrensen fungerar. Även i detta förslag öppnar Rollén upp för ett successivt genomförande av alla förändringar.

Tillväxtanalys anser att en sådan åtgärd kan vara effektiv, inte utifrån att täcka merkostnaderna utan för att stimulera konkurrensen inom transportnäringen, det vill säga att man får konkurrera på mera likvärdiga villkor. Samtidigt vet vi, som upprepats ovan, inte hur stor eventuell merkostnad är.

Förutsättningarna har dock förändrats något sedan Rollén presenterade sitt förslag. Ett nytt avtal har trätt i kraft den 1 januari 2009 och kommer att gälla till den 31 januari 2015. Det tidigare avtalet (bruttoavtal) innebar att Rikstrafiken fastställde tur- och prislista, trafikintäkterna tillföll Rikstrafiken och Rikstrafiken ersatte därefter Destination Gotland för utförda tjänster. Det nya avtalet är ett så kallat nettoavtal, vilket kommer att innebära större risker för Destination Gotland än det tidigare avtalet. Destination Gotland får nu alla passagerarintäkter och har istället offererat ett fast pris för att utföra trafiken. Om oljepriserna går upp under avtalsperioden ersätter Rikstrafiken Destination Gotland med halva kostnadsökningen.

Den andra delen av kostnadsökningen har Destination Gotland rätt att kompensera sig för genom att ta ut högre biljettpriser. Som en följd av att det nya avtalet är mer kommersiellt än det tidigare har Destination Gotland som operatör fått större möjlighet att påverka tur- och prislista. Den genomsnittliga prisnivån i Gotlandstrafiken utvecklas med inflationen och oljepriserna. Rikstrafiken fastställer ett genomsnittligt pris för gotlänningar, ett genomsnittligt pris för fastlänningar och ett genomsnittligt pris per längdmeter. För passagerare och personfordon får Destination Gotland fritt sätta priserna så länge de inte överskrider de givna genomsnittspriserna. För godset gäller en fast taxa per längdmeter.⁵²

Styrkan med Rolléns förslag är att det överensstämmer med Gotlands kommuns syn på vad som behöver göras vid ett avskaffande av Gotlandstillägget och ger legitimitet för att förändra situationen på Gotland. En betydande nackdel med förslaget är dock osäkerheten kring hur mycket som ska subventioneras och i så fall hur det ska finansieras?

Förslagets konkurrensneutralitet

Förslaget är konkurrensneutralt och i linje med möjligheterna att förbättra konkurrenssituationen på godsmarknaden på kort sikt. En sådan kraftig sänkning av längdmetertaxan skulle kunna bidra till att fler kan vara med att konkurrera om lastbilstransporterna. Även utifrån Rolléns förslag behövs det andra insatser för att förbättra konkurrenssituationen och pressa priserna. Hon lyfter fram framför allt samverkan på ön för att pressa priserna och tar upp andra försök i andra landsändar, där man genom logistiksamverkan kan pressa priserna med över 40 procent.⁵³ Det kan dock noteras att Gotlandstrafiken är idag relativt kraftigt subventionerad jämfört med andra färjelinjer.

⁵¹ SOU 2001:66, s 18f.

⁵² Destination Gotlands årsredovisning 2008.

⁵³ SOU 2001:66, s 20.

Förslagets enkelhet och finansieringsbehov

Oavsett en sänkning av färjetaxan behövs det åtgärder som bidrar till att förbättra konkurrenssituationen på godsmarknaden. En sänkning av färjetaxan kan bidra till att lösa konkurrensproblematiken om sänkningen är tillräckligt stor att den bidrar till nyetableringar. En reducering av färjetaxan med 50 procent, från 125 till 62,5 skulle innebära ytterligare kostnad på $(62,5 * 738\,997 \text{ längdmeter})$ 46 miljoner kronor. Det innebär att staten behöver tillföra ytterligare medel eller göra omprioriteringar inom de budgetramar som finns för Gotlandstrafiken. Det blir då en fråga om att göra omprioriteringar mellan gods- och persontrafiken.

En fördel med längdmeterförslaget är att det är administrativt kostnadseffektivt och enkelt att administrera. Det är också ett system där subventionen betalas direkt till rederiet och de gotländska företagen behöver inte ansöka om stöd. Det innebär också att alla produkter som fraktas med färjan innefattas av stödet och är på så sätt mera konkurrensneutralt. Alla fraktare får tillgång till stödet.

6.2 "Ren marknadslösning"

6.2.1 Avskaffa Gotlandstillägget och ingen kompensation

Den tydligaste effekten av ett avskaffande av Gotlandstillägget som Tillväxtanalys kan se på kort sikt är att det kommer att ske prishöjningar på transporter. Hur stora prishöjningarna kommer att bli är svårt att uttala sig om. Vi menar även att prishöjningar kommer troligen att ske oavsett om åkerierna får kompensation i form av sänkt längdmetertaxa eller ej. Det räcker i detta fall med att åkerierna får ett nytt motiv till att höja priserna så kommer det att ske, oavsett om det behövs eller ej. All erfarenhet visar detta. Det innebär att ett avskaffande av Gotlandstillägget är förenat med kostnadshöjningar på transporter på kort sikt. På längre sikt är detta dock mera en fråga om en omställning och anpassning till nya villkor samt att en konkurrens på lika villkor etableras. Utgår vi från ett mera dynamiskt perspektiv kan detta i slutändan ge bättre förutsättningar för rimliga priser på transporter på Gotland.

Konsekvenserna av ett slopande av Gotlandstillägget har berörts i tidigare utredningar. I utredningen *Framtidsanpassad Gotlandstrafik* menade man att befarade kostnadsökningar som uppstår i samband med ett slopande av Gotlandstillägget skulle i ett statiskt perspektiv innebära att åkeriföretagen behöver kompensera sig för de ökade kostnaderna och tvingas höja frakterna. Det finns dock en viktig faktor som kan bidra till att priserna på transporter ändå hålls nere, det vill säga transportförmedlingsföretagen vill även i framtiden erbjuda ett heltäckande nationellt transportsystem och god standard. Det kommer i sig själv motverka taxehöjningar i gotlandstrafiken på lång sikt.⁵⁴

I utredningen konstateras att den tidigare sänkningen från 0,9 % till 0,6 % inte innebar några märkbara konsekvenser för transportkostnaderna. Sänkningen genomfördes samtidigt som en viss statlig kompensation gavs under ett antal år.⁵⁵ Dock kan vi konstatera att den senaste sänkningen från 0,6 till 0,4 procent blev ett större problem och medförde pris-

⁵⁴ *SOU:42 Framtidsanpassad Gotlandstrafik*, s 177.

⁵⁵ *Ibid*, s 178.

höjningar på transporter. Erfarenheterna visar att det är av största vikt att följa utvecklingen efter en avveckling av Gotlandstillägget, där man ska rikta speciell uppmärksamhet på åkerinäringen och de små och medelstora företagen på Gotland för att se hur de klarar av prishöjningarna.

För att avgränsa problematiken kring olika gotländska näringar måste man utgå från och se vilka av näringarna som påverkas mest av transportkostnadshöjningar. I det stora hela är det jordbruket och näringar som är nära kopplade till detta (livsmedelsindustrin etc) samt verkstadsindustrin som är de viktigaste näringarna som berörs och som idag subventioneras av färjetrafiken. Den dominerande kalk och cementindustrin är viktig, men omfattas inte av transportstödsystemet. De använder inte färjan utan istället egna lastbåtar.

I tidigare utredningar jämförde man transportkostnadsandelen med företagens förädlingsvärde. Studerar man kostnadsandelen i jämförelse med förädlingsvärdet var det lågt inom verkstadsindustrin på Gotland (2 procent i riket och på Gotland), däremot utgjorde denna andel 10 procent inom livsmedelsindustrin på Gotland och andra perifera regioner (riksnittet var då = 7 procent). Detta beror på att livsmedelsprodukter har lägre förädlingsvärde än verkstadsprodukter och bidrar till att transportkostnadsandelen ökar. Granskas jordbruksproduktionen och dess transportkostnadsandel visar det sig att företagen inom trädgårdsodlingen uppskattar sin transportkostnadsandel av förädlingsvärdet till 10 procent. Transporter av spannmål transporteras inte med lastbil över färjan utan sker med andra lastfartyg och berörs ej. Insatsvaror från fastlandet som transporteras till det gotländska jordbruket hade en transportkostnadsandel på över tio procent på utsäde, växtskydd och byggmaterial i relation till förädlingsvärdet, övriga insatsvarors transportkostnadsandel till jordbruket var låga.⁵⁶

Om vi gör en nulägesanalys av transportkostnadsandelar finner vi följande. Först och främst kan det konstateras att de stora företagsetableringarna på Gotland (med riksavtal) inte alls kommer att påverkas av ett avskaffande av Gotlandstillägget (t.ex Lantbrukskooperationen/ Lantmännen, ICA, Konsum, Elgiganten etc). Det är de små och medelstora företagen på Gotland som i första hand påverkas av en sådan förändring. I samtal med företagare inom jordbruksrelaterad, verkstads- och byggindustri finner man att transportkostnadsandelen varierar beroende på bransch, produkt och verksamhet. Diskuterar man enskilda produkter blir variationen ännu större. När det gäller den gotländska tillverkningsindustrin är transportkostnadsandelen liten och det finns idag inga större problem med transportkostnaderna utan är på en rimlig nivå. Det finns heller inga stora svårigheter med logistiken utan man arbetar en del med att finna bättre gemensamma logistiska lösningar (terminalsamordning).

Inom byggsektorn uppskattar ett av de större bygghandelsföretagen på Gotland sin transportkostnadsandel på ca 12 procent i snitt, tunga produkter kan ha kostnadsandel upp emot 25 procent medan kök endast har en kostnadsandel på 7 procent. När de beställer stora volymer av virke har de fri leverans. Företaget upplever inte transportkostnaderna som speciellt dyra utan varit relativt oförändrade över tid. Det finns vissa varor, där marginalerna är väldigt små, men företagaren ser det som att en höjning av transportkostnaderna i samband med avskaffande av Gotlandstillägget skulle drabba alla lika. Frakterna stiger lika mycket för alla. Vid en 10 procentig höjning ser man inga problem med att efterfrågan

⁵⁶ Riksrevisionsverket 1991:5, *Godstrafiken till och från Gotland – en analys av högstprisregleringen och Gotlandstillägget*, Stockholm 1991, ss 21-23, och s 51.

skulle minska utan det finns idag starkare faktorer som håller uppe efterfrågan, det vill säga det s.k. rot-avdraget.⁵⁷

Transportkostnaderna är ett större problem inom jordbruksrelaterad verksamhet.⁵⁸ Det är i samband med transporter av stora och tunga volymer som påverkan blir som störst på förändringar i transportkostnaderna.

Studerars ändringar i transportkostnader för större gotländska företag med inriktning på försäljning av ägg eller morötter, potatis, palsternackor etc till fastlandet visar det sig att sådana företag är beroende av att transportföretagen har ett rikstäckande nät. Utifrån deras perspektiv finns det inga andra än DHL eller Schenker som kan utföra de transporttjänster som de behöver för att få ut sina produkter till olika delar av landet. De är låsta till att använda sig av de dominerande transportaktörerna och får idag betala ett pristillägg på 28 procent för sina transporter mellan Gotland och fastlandet. Detta pristillägg har ökat successivt från 15, 17, 20, 25 och idag till 28 procent oavsett om det skett några förändringar i Gotlandstillägget eller ej.

Gotlandstillägget upplevs på så sätt som negativt för verksamheten och det finns två parameters som är helt avgörande för hur företagen kommer att utvecklas på Gotland inom dessa näringar. Den ena parametern berör osäkerheten kring färjan och svårigheterna att skapa långsiktighet när spelreglerna upplevs utifrån ett företagarperspektiv som alltför osäkra. Omförhandlingarna kring färjetrafiken och återkommande prisdiskussionerna kring turer och taxor bidrar till att man inte investerar i första hand på Gotland utan antingen avvaktar eller investerar i verksamheterna på fastlandet.

Den andra parametern berör kostnadskalkylerna utifrån ett gotländskt perspektiv. Det råder bra konkurrens när det gäller att transportera sina produkter till Stockholm, men när man är tvungen att få ut sina produkter till andra orter har det blivit allt dyrare att transportera från Gotland.

Ytterligare ett problem utifrån ett gotländskt perspektiv har att göra med att ledtiderna kortas hela tiden och det bidrar till att nackdelarna med att vara lokaliserad på Gotland ökar alltmera. Det som talar ändå för och varför man ändå väljer att kvar sin produktion på Gotland är dess starka varumärke.

Även dessa företag har en transportkostnadsandel på ca 10-12 procent av totala kostnaderna. Exempelvis kan ett större företag som producerar morötter etc. ta ut ett pris på 3,80 kr på sina produkter där fraktkostnaden idag utgör 32 öre (8 procent). Dessa transportkostnader är dock över tid konjunkturkänsliga och priserna på transportkostnaderna för sådana företag kan skilja sig en hel del från ett år till ett annat och som beror på andra faktorer.

Företagen ser helst att Gotlandstillägget försvinner, men det finns en naturlig osäkerhet kring alternativen och vad som händer vid ett borttagande av Gotlandstillägget. En viss försiktighet förespråkas.

Hur skulle då prishöjningarna på transporter slå på de mest känsliga näringarna på Gotland som är beroende av lastbilstransporter och färjetrafiken.⁵⁹

⁵⁷ Intervju av företagare, juli 2009 (handelsföretag med inriktning mot byggsidan)

⁵⁸ Intervju med personal på Tillväxt Gotland (en samorganisation mellan kommunen och enskilda företag på Gotland), Juli 2009.

⁵⁹ Intervjuer med Gotländska företagare, juli 2009.

Det kan vara värt att påpeka att en transportkostnadsökning inte leder till en omedelbar och särskilt hög priseffekt. Orsaken är att transportkostnadsandelen utgör en relativt liten kostnadspost. Antag att en vara kostar 100 kronor och kostnaden för transporter är 10 procent. Om transportkostnaden skulle öka med 30 procent innebär det att den direkta ökningen på försäljningspriset är 3 kronor. Försäljningspriset stiger till 103 kronor. Detta innebär att genomslagskraften på saluvärdet blir ringa om den ursprungliga transportkostnadsandelen är liten.⁶⁰ Ju större denna transportkostnadsandel är desto större effekt får den på försäljningspriset och därmed möjligheterna att konkurrera med andra.

Utgår vi från samma resonemang kring försäljningspris och hur stor andel fraktkostnaderna är av verksamheten skulle det innebära att en 10 procenthöjning av transportkostnaderna skulle öka fraktkostnaderna för ett företag som tillverkar morötter med 3 öre som skulle behöva läggas på försäljningspriset. Priset på produkten skulle öka från 3,80 till 3,83. Vid en tjugoprocentig höjning av transportkostnaderna skulle försäljningspriset öka till 3,86 och vid en fyrtioprocentig höjning skulle försäljningspriset öka till 3,93 för att kompensera för de ökade transportkostnaderna. Detta innebär att en fyrtioprocentig höjning av transportkostnaderna skulle bidra till att företaget är tvungen att höja priset på sina varor med 3,4 procent för att kompensera för de ökade transportkostnaderna. Effekterna på försäljningspriset blir på så sätt inte dramatiska utan det krävs stora höjningar av transportkostnaderna för att det ska få påverkan på försäljningspriset och försvåra möjligheterna att konkurrera med andra regioner. Det ska dock tilläggas att gotländska produkter har ett starkt varumärke och är på så sätt inte lika priskänsliga för kostnadsförändringar som en del andra.

Detta innebär att ett gotländskt företag som har en hög transportkostnadsandel och lågt förädlade produkter skulle behöva öka sitt försäljningspris mellan 0,8 -1,6 procent beroende på om det blir en 10 procentig eller 20 procentig höjning av transportkostnaderna för att kompensera sig för det ökade transportkostnaderna vid ett avskaffande av Gotlandstillägget utan kompensation.

I en statisk analysmodell går det alltid att vältra över kostnaderna på andra aktörer och bidrar på så sätt till små effekter. Utgår man istället från ett mera dynamiskt synsätt kan det finnas problem med antagandet att priser alltid kan övervältras till nästa led och på så sätt spädas ut. Hinder och trögheter i form av olika förutsättningar och konkurrenssituationer på marknaderna bidrar till att effekterna på enskilda företag och branscher kan bli större än förväntat. Tillväxtanalys menar att prishöjningar på kort sikt är svåra att undvika om man vill avskaffa Gotlandstillägget. Det finns ingen annan väg och det kommer att innebära högre transportkostnader initialt och drabba vissa företag mer än andra. Men generellt sett torde de ha små effekter för gotländska konsumenter och företag.

Åkerinäringens syn på dess effekter av ett avskaffande av Gotlandstillägget

Hur påverkas då åkerinäringen av ett avskaffande av Gotlandstillägget utan kompensation. Vi har i samtal med tre åkeriföretag berört konsekvenserna av ett avskaffande av Gotlandstillägget. Dessa tre åkerier står, enligt deras egna utsagor, för 75-80 procent av den totala frakthanteringen på Gotland. De kör åt de stora transportförmedlingsföretagens DHL och Schenker som har rätt att ta ut ett gotlandstillägg, men de har själv ingen insyn i DHL eller Schenkers inkomster/utgifter av Gotlandstillägget, men menar att de får ta del av Gotlandstillägget. Dock vill inget av åkerierna delge hur stor inkomst eller andel av deras

⁶⁰ *Ibid*, s 28.

⁶¹ *Ibid*, s 30.

verksamhet som kommer från Gotlandstillägget. Inkluderas på- och avkörning och sjötrafikavgiften kostar frakten idag 128 kronor per längdmeter för att frakta gods på färjan. De anser att det råder fri konkurrens för ”hela lass” idag.

Hur ser de på effekterna av ett avskaffande av Gotlandstillägget utan kompensation? De är eniga om att antingen måste transportförmedlarna eller staten skjuta till medel för att kompensera ett bortfall av tillägget. Om inte detta sker kommer åkerierna att gå i konkurs då de är beroende av detta tillägg för sin överlevnad. De menar också att transportkostnaderna troligtvis kommer att öka med 40 procent. Det stora kostnadsproblemet är obalansen i kapacitetsutnyttjandet, det är ca 15-20 procent mer gods som kommer in till Gotland än som ska ut. Även den längre tidsaspekten på färjan är problematisk. Det lyfter även fram betydelsen av att se till att det finns stabila och långsiktiga färjeförbindelser på Gotland. Det ser dock inte några alternativa lösningar som tidigare diskuterats i olika utredningar som rimliga för att kompensera för förlusten av Gotlandstillägget.⁶²

Konsekvenserna av ett avskaffande av Gotlandstillägget har även diskuterats med andra gotländska åkeriföretag. Ett gotländskt åkeriföretag som har ca 20 procent av marknaden och kör ca 30-40 procent av godset åt DVS och resterande i egen privat regi. Företaget transporterar livsmedel och sprit mellan Gotland och fastlandet. De menar att Gotlandstillägget skapar en osund konkurrens och är dålig reklam för Gotland. Tillägget missgynnar lokala trafikföretag. Deras uppskattning är att ett borttagande av Gotlandstillägget skulle innebära en prishöjning på 10-15 procent på godstransporterna, men det skulle vara lika för alla och på sikt säkert skapa bättre konkurrens och prisminskning. De menar att det skulle vara positivt om Gotlandstillägget försvann och ge ett uppsving för deras verksamhet.⁶³ Om prishöjningarna skulle bli ännu större kommer marknaden att bli lukrativ för andra konkurrenter att nya aktörer skulle komma in på marknaden.⁶⁴

Tidigare fanns det kritik mot att kapaciteten för godstransporter på färjorna var inte tillräckligt hög. Det är tydligt att detta inte upplevs idag som något större problem. Resultaten från en undersökning (2008) visar att de företag som köper godstransporter på Gotland är till stora delar belåtna med färjetrafiken. Det är dock en sak som transportköparna inte är nöjda med i undersökningen och det är priset för transporterna (från dörr till dörr). De önskar att transporterna till Gotland ska bli billigare. Det är inte själva priset på färjan som upplevs dyrt utan priset från dörr till dörr (totala priset på transporterna)⁶⁵ Det innebär att transportkostnadsproblematiken är större än den fokusering som skett kring merkostnader för färjetrafiken.

Tillväxtanalys slutsats är att det innebär att den tidigare fokuseringen på att få ner merkostnaderna för själva färjetransporterna inte löser det dilemma som Gotlandsregionen står inför. Vi måste fokusera på det totala priset på transportkostnaderna och vår egen undersökning pekar på att det är svårt att påverka dessa kostnader med hjälp av subventioner.

Ett problemområde som transportörerna lyfter fram är de kostnader som är förknippade med obalanserna i flödena till och från Gotland. Åkerinäringen på Gotland hävdar att villkoren för branschen hotas. De anser att kostnadsläget för åkerierna på Gotland är högre än i övriga Sverige. Den merkostnad som uppstår för åkerinäringen beror på den obalans som

⁶² *Intervju med tre åkeriföretag, Juli 2009.*

⁶³ *Intervju med åkeriföretag, Juli 2009.*

⁶⁴ *Intervju med företagare inom åkerinäringen, juli 2009.*

⁶⁵ *Ibid, ss 12-15.*

finns i flödena, då mer gods kommer in till Gotland än som ska ut. Ett annat problem som tas upp är att utgående gods är lågvärdigt.⁶⁶

Tillväxtnanalys har konstaterat att kostnadsläget för Gotland är högre på de inkommande varorna medan kostnadsläget ligger i paritet med genomsnittskommunen med avseende på de varor som transporteras ut från Gotland. Resultaten visar även att det gotländska relativa handelsnettot i vikt är betydligt högre än det är för genomsnittskommunen i Sverige. Gotland är på så sätt en exportberoende region, där exporten har ett förädlingsvärde som är betydligt lägre än för genomsnittskommunen.

Ett förslag som diskuterades i utredningen från 2008 med transportörerna var att införa differentierade priser. En stor transportör ansåg att problemet med detta var att man byggde upp ett krångligare system som kräver mer transportplanering och administration. En annan faktor som talar emot ett sådant system är att färjans pris är en marginell företeelse i relation till den totala merkostnaden för transportörernas gotlandstransporter. De stora merkostnaderna som denne lyfter fram ligger i kapitalbindningen med förlängda transporttider, ojämna godsflöden, och behovet av fler fordon. Grundproblemet, enligt transportörerna, är att differentierade priser inte skulle påverka godsflödena nämnvärt.

Det fanns dock andra företag som ansåg att differentierade priser skulle kunna fungera, vilket gällde företag som inte har varor som är så tidskänsliga. Det är grupp av företag som skulle kunna styra om sina transporter till andra tider för att få tillgång till ett billigare pris.⁶⁷

Även förslaget om att separera godset från passagerartrafiken och ha en separat gods färja testades gentemot transportörerna och logistikansvariga och förslaget fick inte större gehör hos dessa aktörer. Det anses varken vara den bästa logistik, pris- eller miljömässiga lösningen.⁶⁸ En tjänst som däremot uppskattats utifrån ett kostnadsperspektiv är möjligheterna att transportera godset i förarlösa fordon. Gotlands stuveri hjälper till med att köra av och på fordonen i hamnområdet.⁶⁹

Utifrån ett åkeriperspektiv är många problem relaterade till hotet att ta bort Gotlandstillägget, obalans i flödena och färjetrafikupphandlingen.⁷⁰ Utgår man ifrån åkeriföretagens egna beräkningar som gjorts för att illustrera skillnaderna mellan att transportera på väg i relation till att vara beroende av att transportera via färjan. Det förefaller som att det stora kostnadsproblemet för åkeriföretagen ligger i i hur effektivt man kan utnyttja sina fordon. Med färjan kan man inte transportera lika stora mängder och inte heller utföra lika många resor under en vecka som vid vägtransporter. Därför är skillnaderna i kostnaderna för att transportera via färjan eller vägen så pass stora.⁷¹

Förslaget och dess effekter på konkurrenssituationen

Förslaget om att ta bort Gotlandstillägget utan compensation har diskuterats med gotländska företagare och näringslivsrepresentanter. En företagare menar att det svårt att införa

⁶⁶ Lammgård C & Knutas E., *Godstransporter till och från Gotland – Undersökning av transporter, krav och värderingar hos transportköpare och transportörer*, SWECO 2009, 10f.

⁶⁷ *Ibid*, s 15-16.

⁶⁸ *Ibid*, s 19.

⁶⁹ *Ibid*, s 21f.

⁷⁰ Lammgård C., *Godstransporter till och från Gotland – Undersökning av transporter, krav och värderingar hos transportköpare och transportörer*, SWECO 2009, s 7.

⁷¹ Visby Bilgods egna beräkningar och analys av gotlandstillägget.

någon slags kompensation för avskaffande av Gotlandstillägget och ifrågasätter möjligheterna att göra en sådan kompensation rättvis. Han vill snarare lyfta fram vikten av konkurrensneutrala spelregler samt långsiktiga och stabila färjeförbindelser. Det är viktigare att bejaka dessa parametrar än att kompensera för det bortfall som uppstår vid ett avskaffande av Gotlandstillägget.⁷² Andra menar att debatten kring Gotlandstillägget ger dålig publicitet och är skadligt för näringslivet. Det viktiga är att Rikstrafiken lyckas skapa långsiktiga lösningar för färjetrafiken. Gotlänningarna vill ha en snabb färja som går året runt och anlöper till två hamnar och man är angelägen att hitta lösningar för godstrafiken. Ett problem som kanske inte uppmärksammats tidigare är hanteringen av farligt gods. Farligt gods transporteras bara en gång i veckan och hit räknas till exempel hö. Biogas är ett annan viktig växande verksamhet på Gotland som man behöver hitta nya transportlösningar för. Det finns på så sätt behov av att hitta nya långsiktiga lösningar för godshanteringen av farligt gods.⁷³

Från kommunens sida anser man att Gotlandstillägget bör avskaffas, det är dålig reklam för Gotland, men det behövs samtidigt någon form av kompensation. Rolléns förslag med att ytterligare sänka längdmetertaxan på färjan samt arbeta för att förbättra konkurrenssituation är några av de åtgärder som man tänker skulle kunna fungera vid ett avskaffande av Gotlandstillägget. Även här betonas behovet av långsiktighet i upphandlingarna och planering av färjetrafiken.⁷⁴ Ett problem som lyfts fram i samtalen med Gotlands näringslivsrepresentanter berör svårigheterna att skapa lönsamhet i godstransporterna mellan Gotland och fastlandet. Det finns idag riksavtal som leder till korssubventionering mellan riksavtal och Gotlandstrafik. Konsekvenserna av dessa riksavtal är att stora transportköpare kan pressa priser under den genomsnittskostnad som de små åkerierna har.

Vi har frågat gotländska företagare i olika branscher som befinner sig just i den situationen hur de ser på konkurrenssituationen och konsekvenserna av att ta bort Gotlandstillägget. Företagare med verksamhet kring byggvaror och handel menar att konkurrenssituationen på lastbilsmarknaden skulle behöva förbättras. Det finns idag tillgång till för få aktörer inom åkerinäringen. Konkurrensvillkoren är för dåliga och ett borttagande av Gotlandstillägget skulle åtminstone ge alla samma förutsättningar och spelregler. En höjning av transportkostnaderna kommer i stora delar att få betalas av slutkund och det kan öppna upp för andra konkurrenter, andra affärsmetoder eller att företagen väljer leverantörer som kör frakt fritt. Det problem som ett handelsföretag inom byggsidan ser framför sig är att man kanske måste skaffa sig större lagerutrymme då det är troligt att företagen beställer större volymer för att få det ”fritt levererat”.⁷⁵

Vid samtal med andra företagare och gotländska näringslivsrepresentanter bekräftas bilden av man tycker att konkurrenssituationen är för dålig inom godsmarknaden. En menar t.o.m att det gotländska näringslivet skadas av debatten kring Gotlandstillägget och att det skapar bara ”bad will” för Gotland. Inget företag har ”kastat in handduken” för att transportkostnaderna varit för höga eller att det har varit för dålig logistik.⁷⁶ Tillväxtanalys menar att tidigare utredningar pekat på, vilket vi också fått bekräftat i samtal med företagare och näringslivsrepresentanter att konkurrenssituationen på transportsidan behöver förbättras på

⁷² Intervju med företagare, juli 2009 (handel med byggvaror)

⁷³ Intervju med personal på Tillväxt Gotland, Juli 2009, samt intervju med personal på landsbygdsutvecklingen vid Länsstyrelsen Gotland.

⁷⁴ Samtal med personal på Gotlands kommun, Juli 2009 och aug 2009..

⁷⁵ Intervju med företagare, juli 2009 (handel med byggvaror)

⁷⁶ Intervju med personal på Tillväxt Gotland, Juli 2009.

Gotland. Ett avskaffande av Gotlandstillägget skulle definitivt förbättra konkurrensvillkoren och ge alla möjligheter att konkurrera på likvärdiga villkor.

Reflektioner

Tidigare utredare har varit tveksamma till att sjötrafiken som sådan är en tillräckligt negativ kostnadsfattig faktor för att subventionera sådana aktiviteter. Även i gotlandsfallet är det mera en fråga om glesbygdsproblem. I fokus vid sådana bedömningar borde istället vara regionens förutsättningar att kunna konkurrera med effektiv produktion.⁷⁷

Tillväxtanalys drar slutsatsen att såväl utifrån ett merkostnads- som ett systemperspektiv går det inte att behålla systemet med Gotlandstillägget och högstprisregleringen. Orsakerna är bland annat att systemet inte går att följa upp och utvärdera. Stödet ger dessutom orimliga konsekvenser och bidrar inte till att skapa rättvisa konkurrensvillkor. Systemet ses även som stötande från transportköpare på fastlandet som inte förstår varför de ska betala detta tillägg på sina transporter. Även utifrån ett EU-medlemskap är inte detta system förenligt med de principer som gäller för att alla ska ha möjligt att konkurrera på den gemensamma marknaden. Alla konkurrerande transportföretag har inte möjligt att få tillgång till den gotländska fraktmarknaden.

Tillväxtanalys ställer sig frågande till Gotlandstilläggets betydelse för vissa lokala åkeriföretags förmåga att överleva. Vi menar att korssubventioneringen förekommer oavsett om det finns ett gotlandstillägg eller inte. Styrkan hos de stora transportföremedlingsföretagen är dess rikstäckande transportsystem. Det innebär att vissa sträckor ger bättre lönsamhet än andra och att underskottet på vissa sträckor behöver täckas för att man ska kunna ha ett rikstäckande nät. Det finns fler linjer än den mellan Gotland och fastlandet som har samma problem med att få till en acceptabel kostnadsbild för transporterna, något som är vanligt förekommande där trafikvolymerna är små.

Utifrån ett sådant perspektiv blir det utifrån ett transportförmedlingsföretag rimligt att föra över och korssubventionera mellan olika sträckor för att ha kvar sin konkurrensfördel, det vill säga ett rikstäckande nät. Om denna korssubventionering sker inom transportförmedlingsföretagen finns det egentligen ingen anledning till att Gotlandstillägget ska behövas för att hjälpa till med att subventionera just sträckan mellan Gotland och fastlandet. Det är något som vi vill lyfta fram och som påtalats i en tidigare utredning.⁷⁸

Ett annat grundläggande problem med Gotlandstillägget och högstprisregleringen är dess ineffektivitet att påverka transportpriserna på Gotland. Tidigare erfarenheter har visat att brott mot högstprisordningen inte har kunnat leda i bevis. Det har aldrig fastställts ett högsta pris i absoluta tal och det har aldrig varit möjligt att leda i bevis ett sådant regelbrott på grund av att man aldrig fastställt något entydigt fraktpris.⁷⁹

I de tidigare utredningarna kritiserades Gotlandstillägget framför allt av transportkunderna som ifrågasatte varför de skulle betala detta tillägg. Framför allt gällde detta fastlandskunderna som inte alls förstod varför de skulle betala tillägget.⁸⁰ Denna kritik finns fortfarande kvar och det har visat sig i intervjuer med näringslivstagare och näringslivsrepresentanter

⁷⁷ Asplund L., *Godstransporter till Gotland. Belysning av stödåtgärder, 1998, s 15.*

⁷⁸ *Gotlands kopplingar till andra Sjötrafiksystem i Östersjön, Eurofutures, s 16.*

⁷⁹ *SOU 1995:42 Framtidsanpassad Gotlandstrafik, Betänkande av Gotlandsutredningen, Stockholm 1995, s 48.*

⁸⁰ *Ibid, s 174.*

att detta ger badwill för Gotland. Man får ofta ta emot denna kritik kring tillägget från fastlandskunder.⁸¹

I utvärderingarna från SPK fann man ett flertal brister i systemet med Gotlandstillägget, framför allt utifrån ett merkostnadsperspektiv, och berörde svårigheterna att kontrollera rimligheten i flera av de merkostnader som transportförmedlingsföretagen påstå sig ha i Gotlandstrafiken. SPK blev alltmera övertygade att detta system medförde fler problem och oönskade effekter än fördelar. Riksrevisionsverket, Sjöfartsverket och även Konkursverket kom relativt tidigt fram till samma slutsats att detta system borde avskaffas.

Tillväxtanalys m.fl. har konstaterat att transportpriset bestäms från fall till fall efter förhandlingar mellan transportköpare och transportsäljare. Frakten är på så sätt unik och det är till stora delar den rådande konkurrenssituationen som avgör prissättningen. Det innebär att när det inte finns en normaltaxa för godstrafik på fastlandet blir det också omöjligt att precisera merkostnadernas storlek samt lämplig nivå på Gotlandstillägget.

Det är ett problem att ha kvar ett system med alltför många negativa konsekvenser. Istället borde man pröva andra åtgärder för att stötta Gotlands näringslivsutveckling. Gotland är en region som behöver stöd för att stärka sin konkurrensförmåga, men det gotländska problemet är inte ett problem som är förknippade med dyra merkostnader för att transportera sina produkter på vatten, snarare berör detta ett periferiproblem med begränsade möjligheter att bygga upp sin konkurrensförmåga i relation till andra regioner.

Ett avskaffande av Gotlandstillägget innebär sannolikt att transportförmedlingsföretagen kommer att argumentera för att de behöver täcka sina kostnader i gotlandstrafiken genom prishöjningar. Om det är möjligt att lägga över kostnaderna på andra aktörer kommer ändå konsekvenserna för konsumenterna att bli begränsade. Prishöjningarna kommer att spridas på alla partner och påverka de gotländska konsumenterna i ringa omfattning. Inte heller de gotländska producenterna torde påverkas nämnvärt, främst mot bakgrund av låga transportkostnadsandelar och enhetliga rikstäckande avtal. Det är i första hand vissa företag inom specifika branscher som kommer att drabbas något hårdare än andra.

⁸¹ *Intervjuer med Gotlandsföretagare och näringslivsrepresentanter juli 2009.*

7 Slutsatser och rekommendationer

Tillväxtanalys ska enligt sin instruktion utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens åtgärder för hållbar tillväxt, konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft i hela landet samt ge underlag och rekommendationer för omprövning och effektivisering av åtgärderna. Myndigheten har som ett led i detta fått uppdraget att med utgångspunkt i tidigare utredningar göra en uppdaterad analys av de så kallade Gotlandstillägget, som ursprungligen utformats för att ge Gotland goda transportförutsättningar. Tillväxtanalys tar sin utgångspunkt i att Gotland behöver stabila, förutsägbara och effektiva transporter för att nå en god regional utvecklingskraft och långsiktigt hållbar tillväxt och ser som sin uppgift att analysera och utforma rekommendationer för omprövning och effektivisering i syfte att stärka Gotlands förutsättningar.

Tillväxtanalys vill framhålla att det är viktigt att se Gotland och transportsituation ur ett dynamiskt tillväxtperspektiv snarare än hålla oss till en diskussion om merkostnad eller inte merkostnad och vad den i så fall skulle kvantifieras till. Gotländskt näringsliv och gotländska konsumenter behöver ett långsiktigt stabilt system för transporter och detta uppnås bäst om konkurrensen förbättras vad gäller godstransporter till och från ön. Gotland är en region i utveckling, med bra naturliga och infrastrukturella förutsättningar och med tydlig tillväxtpotential inom bl.a. turismen. Gotland bidrar till landets tillväxt och det är rimligt med en transportsubvention för att skapa gynnsamma förhållanden för bland annat expansion inom tjänstenäringarna.

Tillväxtanalys bedömning är att regionen har mycket att vinna på en systemförändring i form av ett avskaffande av Gotlandstillägget och högstprisreglering. Det kommer visserligen att bli en omställningsperiod, men genom en noggrant förberedd och genomförd avreglering kan en sådan förändring genomföras utan mer omfattande omställningskostnader.

Vi har i denna rapport anlagt ett dynamiskt konkurrens/utvecklingsperspektiv på Gotland. Det innebär att vi utgått ifrån att

- Priset på transportmarknaden sätts vid ”unika” affärer mellan köpare och säljare,
- De strukturella förutsättningarna, antalet köpare/säljare, eventuella etableringshinder eller informationasymmetri avgör om det blir rimliga priser,
- Det är viktigt att ”systemen för subventioner” utformas så att en dynamisk marknadskonkurrens främjas.

En central fråga i analysen berör själva konstruktionen av systemet (Gotlandstillägget och högstprisregleringen). Tidigare utredningar konstaterar att dagens system har fler nackdelar än fördelar och utredarna är därför eniga om att både Gotlandstillägget och högstprisregleringen bör avskaffas. Detta på grund av att:

- Staten bör inte godkänna ett subventionssystem som staten saknar insyn i. Det går inte att bedöma hur stor kompensationen är till de stora transportförmedlingsföretagen, och hur stor del de lokala åkerierna på Gotland får ta del av Gotlandstillägget. Det talar därmed starkt för att själva bemyndigandet bör tas bort eftersom varken transportförmedlingsföretagen eller åkerierna särredovisar på vilket sätt som dessa resurser utnyttjas.

-
- Högstprisregleringen har visat sig verkningslös, det har inte gått att fastställa någon enhetlig pristaxa på godstransporter, vilket inneburit att man inte kunnat kontrollera om transportförmedlingsföretagen följer förordningen och vägprincipens riktlinjer vid prishöjningar. Priset på godstransporterna har höjts vid ett flertal tillfällen utan att det skett några förändringar av Gotlandstillägget och man tar idag ut, förutom Gotlandstillägget, ett pristillägg på antingen 24 eller 28 procent.
 - Det finns ingen enhetlig pristaxa att utgå ifrån. Marknadspriser gäller och de varierar och förhandlas fram med enskilda företag och under specifika omständigheter. Priserna är konjunktur känsliga och varierar mellan olika år. Det innebär att det svårt, för att inte säga omöjligt, att utifrån sådana förutsättningar räkna fram hur stora själva merkostnaderna är för att transportera gods mellan Gotland och fastlandet.
 - Gotlandstillägget ger i sig själv dålig publicitet för regionen och det finns både ett behov och vilja att hitta en ny lösning.

Tillväxtanalys gör efter sin analys ingen annan bedömning utan ansluter sig härmed till tidigare utredares uppfattning om Gotlandstillägget och högstprisregleringen. Sammanfattningsvis innebär detta att det finns synnerligen goda skäl till att avskaffa bemyndigandet och högstprisregleringen. Tillväxtanalys menar att, förutom att staten saknar insyn och inte kan utvärdera effekterna av systemet, så är systemet i sig inte heller något effektivt verktyg för att påverka transportkostnaderna för gotlänningarna. Systemet kan varken reglera eller påverka prissättningen på godstransporter. Det är också anmärkningsvärt att ett så dåligt system ur ett konkurrensperspektiv vilket sätter principen om konkurrens på lika villkor ur spel, kunnat fortleva så länge.

Det är svårt att uppskatta de detaljerade konsekvenserna som ett avskaffande av Gotlandstillägget skulle få. Tillväxtanalys har utifrån olika perspektiv granskat konsekvenserna och hur dessa skulle kunna slå mot Gotland. Det finns alltid osäkerheter kring detta, men utifrån det underlag som vi tagit fram ser vi följande scenario framför oss:

- Inga större effekter på konsument- och producentpriser vid avskaffande av Gotlandstillägget.
- Vissa företag i specifika branscher drabbas hårdare, men de flesta branscherna klarar sig bra.
- De större kedjorna med riksavtal kommer ej att beröras av ett avskaffande av Gotlandstillägget
- Åkerinäringens lönsamhet kan kanske försämrats, men vi vet mycket lite om detta. Branschen kommer i så fall att höja priserna för att kompensera sig för ökade kostnader. Det är svårt att uppskatta prishöjningarna. Sådana förändringar måste följas och utvärderas fortlöpande. På sikt kommer en ökad konkurrens att pressa priserna nedåt.

Istället för att i nuläget spekulera kring hur stora dessa prishöjningar kan bli bör regeringen ge en myndighet i uppdrag att noga följa på vilket sätt ett avskaffande av Gotlandstillägget påverkar prisutvecklingen i regionen och vad detta medför för företagens konkurrensförmåga.

Utifrån våra undersökningar kan vi konstatera att de gotländska företag/branscher som berörs mest har en konkurrensförmåga som är relativt god i relation till landet i övrigt. På kort sikt kommer avskaffande av Gotlandstillägget troligen innebära vissa kostnadshöjningar för Gotland.

Tillväxtanalys vill också vara tydlig med att vi ser ett problem med ett avskaffande av Gotlandstillägget. Detta beror dock inte direkt på att dagens system fungerar väl utan snarare på att erfarenheten talar för att tidigare förändringar i systemet lett till ökade transportpriser.

I sammanhanget bör vi säga att systemets själva grundidé, det vill säga korssubventioneringen inte på något sätt kräver ett bemyndigande från staten. Korssubventioneringen är i sig en konkurrenshindrande strategi från företagets sida. Tillväxtanalys gör den bedömning att vi ett avskaffande av Gotlandstillägget kommer korssubventioneringen fortgå oavsett om det finns ett gotlandstillägg eller inte. Det behövs dock en uppföljning av den gotländska åkerinäringen vid ett avskaffande av Gotlandstillägget.

Förutsatt en fungerande färjetrafik på Gotland kan vi konstatera att Gotlands situation inte är unik. Det finns andra regioner som har högre transportkostnader än Gotland. Till exempel visar tidigare undersökningar att de som har sämst kostnadsläge för uttransporter av högvärdiga produkter är Norrlandskusten, Bergslagen, sydvästra delarna av Värmland, samt Blekinge och Kalmar län. Det innebär att det finns en ganska stor variation mellan olika regioners kostnader för transporter och det blir på så sätt svårt att peka ut vilka som har tyngre argument än andra för särskilda subventioner.

Tillväxtanalys vill även framhålla att vi funnit att en del av de argument som tidigare lyfts fram för att det behövs ytterligare subventioner till Gotland, såsom höga priser och dålig lönsamhet, inte får stöd i vår analys. SIKAs brosimulering visar snarare på att en fast broförbindelse skulle ge små effekter på transportpriserna. I det stora hela har vi alltså svårt att hitta tydliga och generella argument för det kompenstationstänkande som ligger till grund för dagens system.

Vår bedömning är att Gotland ligger relativt bra till utifrån internationellt perspektiv när det gäller transportkostnader. Det blir därför svårt att argumentera för ytterligare subventioner. Varken priserna på Gotland eller transportkostnaderna indikerar att det skulle finnas behov av att försöka få ned dessa priser eller kostnader ytterligare. Dock är Tillväxtanalys av den uppfattning att om subventionsåtgärden bidrar till att öka konkurrensen är det en åtgärd som kan vara effektiv för att förändra förutsättningar för Gotlands näringsliv till det bättre.

Tillväxtanalys har studerat tidigare förslagna lösningar (nolltaxa och sänkt längdmetertaxa) men har också sett tydliga problem med dessa alternativ. Inte minst innebär de, för statskassan, dyra lösningar som det är svårt att motivera utifrån den problembild ett avskaffande av Gotlandstillägget skulle ge på kort sikt. Som vi sagt tidigare är de problem som skulle komma av ett avskaffande av Gotlandstillägget isolerade till relativt få branscher och stora och kostnadsdrivande system som de förslagna knappast kan ses som kostnadseffektiva i det sammanhanget.

Grundproblemet är, som sagt, konkurrensförhållandena på godstransporterna. Det är därför främst detta som behöver åtgärdas. Tillväxtanalys menar att ökad konkurrens på transportmarknaden kommer att ge effekt på lång sikt. Det är lätt att glömma när man diskuterar transporter till och från Gotland, men det handlar även om att öppna upp för konkurrens från fastlandet.

Tillväxtanalys gör alltså bedömningen att Gotland har mycket att vinna på en avveckling av regleringen så att förutsättningar för konkurrens i transportsystemet förbättras.

Det är dock, som tidigare utredningar visat, svårt att överblicka de kortsiktiga effekterna för marknaden. Det nuvarande systemet har funnits i över 30 år och Tillväxtanalys menar att det är klokt att avskaffa systemet nu men inte låta beslutet träda i kraft innan olika åtgärder har vidtagits för att förbättra förutsättningarna för konkurrens. Det finns straka skäl som talar för att det här ska vara en avreglering under ordnade former för att omställningen ska bli så bra som möjligt. Gotland behöver utveckla sin marknad inom transportsektorn och det tar tid att bygga upp en ny struktur och det behövs därför en viss förberedelse innan själva själva bemyndigandet avskaffas.

En lämplig tidpunkt för att slutligen avskaffa dagens system bör vara i samband med att gotlandstrafiken i sin helhet ska omprövas inför den nya avtalsperioden från 2015. Om det då anses finnas skäl för att ytterligare stödja godstransporterna bör det beslutet inrymmas i den bedömning man gör angående gotlandstrafiken i sin helhet.

Tillväxtanalys föreslår därför att man avskaffar bemyndigandet och högstprisregleringen inför nästa avtalsperiod när det finns bättre möjligheter att se över hela transportförsörjningen till och från Gotland.

Tillväxtanalys anser, som sagt, att Gotlands problem inte är en fråga om merkostnadernas storlek utan istället en fråga om bristande konkurrens på centrala delar av transportmarknaden. Vi föreslår därför att regeringen vidtar följande åtgärder för att, tillsammans med näringsliv, kommun och myndigheter, stärka konkurrensen på denna marknad. Regeringen bör därför ta initiativ till följande:

- **Förbered avregleringen noga**, (avskaffande av bemyndigandet och högstprisreglering) genom fortsatt granskning av konkurrenssituationen på Gotland och på fastlandet
- **Stimulera nyetablering**, se över vad som krävs för att stimulera nyetableringar på godstransporterna mellan Gotland och fastlandet. En central del av de konkurrensstödjande åtgärderna är att se till Gotland på likvärdiga villkor får tillgång till aktörer på fastlandet som kan utföra dessa tjänster.
- **Stimulera nya samarbetslösningar** mellan transportköparna. Lär av tidigare försök och utveckla formerna. Det är viktigt att här verka för att stärka små- och medelstora företags förhandlingsposition.
- **Etablera en väl fungerande uppföljning och kontroll** av prisnivåer och analys av transportmarknaden på Gotland.

I arbetet med att genomföra dessa konkurrensfrämjande åtgärder är det centralt att staten använder sig av alla de verktyg som den förfogar över. Det bör kunna bli aktuellt att i denna process involvera vitt skilda insatser såsom åtgärdsplaneringen på infrastrukturområdet, ALMI:s roll och resurser, det kapital och den utvecklingskraft som finns i strukturfondesmedel m.m.

Tillväxtanalys menar också att systemet med Gotlandstillägget och högstprisregleringen är bara en liten del av hela gotlandsproblematiken kring transportfrågor. I sammanhanget är det därför viktigt försöka relatera förslag och åtgärder till en samlad bild av hur utvecklingen för Gotlands tillväxt och tillgänglighet bör utvecklas framöver.

8 Litteratur

1945 års Gotlandskommitté (utredning och förslag – sjöfartsförbindelse mellan Gotland och fastlandet)

Analys avseende avskaffat ”Gotlandstillägg” (Visby Bilgods AB, 1997)

Anbudsförfarandet för Gotlandstrafiken (På uppdrag av näringsdep. N2008/413/TR 2008)

Andersson M. & Andersson Åke E & Christian F. *Konkurrenskraft för framtiden – en analys av Jönköpingsregionens industristruktur och internationella konkurrenskraft* (Nutek).

Aspholmer L., *Vad menas med ett bra pris i åkeriverksamhet? Prissättning vid lastbils-transporter, en översikt*, Sveriges Åkeriföretag 2004.

Asplund L., *Godstransporter i Gotlandstrafik. Transportstöd och trafikkostnader*, 1999.

Asplund L., *Godstransporter till Gotland. Belysning av stödåtgärder*, 1998.

Avveckling av Gotlandstillägget, Lägesrapport 2000 (Nutek)

Betänkande 1995/96:TU7 Gotlandstrafiken

Bierman, H.S. och Fernandez, L. (1998) *Game theory with economic applications*, Addison and Wesley, USA

Björk S., Merkostnader i Gotlandstrafiken, Rapporten är framtagen på uppdrag av Gotländskt näringsliv i samverkan med ALMI Företagspartner och Gotlands kommun.

Destination Gotlands årsredovisning 2008

Det gotländska näringslivets behov av transporter år 2000, Eurofutures 1994.

Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, (propositionen 2008/2009)

Godstrafik till och från Gotland – alternativa utjämningsystem, Gotlands kommun 1997.

Godstransportdelegationen (slutbetänkande 2001)

Gotland i Östersjöregionen. Framtida färje- och flygtrafik – förutsättningar och möjligheter, Gotlands kommun 1997.

Gotland och omvärlden, Eurofutures.

Gotlands kopplingar till andra Sjötrafiksystem i Östersjön, Eurofutures.

Gotlandskopplingar till andra sjötrafiksystem i Östersjön, Eurofutures AB/2836 (Gotlands-utredningen)

Gotlandstrafiken 1989. Stödet till godstransporter R1990:6 (SPKs rapportserie)

Gotlandstrafiken 1990. Stödet till godstransporter R 1991:15 (SPKs rapportserie)

Gotlandstrafiken. Alternativ till Gotlandstillägg och högstprisreglering av transportpriser, Utredning av K-O Jonsson Transportkonsult AB, 1992.

Implementation of Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (2001-2005), Commissions services non-paper 2009.

-
- Inrikes fjärrtrafik med lastbil. En studie av fåtalsdominans och prissamverkan R1991:9 (SPKs rapportserie)
- Kinnunen J., *Det åländska transportstödet – dess betydelse och effekter*, ÅSUB, rapport 1999:14.
- Kollektivtrafik och upphandling (betänkande 2007/2008:TU7)
- Konsekvenser av Rikstrafikens förslag till priser och förändrad turtäthet i färjetrafiken, Gotlandskommun 2006.
- Lammgård C., *Godstransporter till och från Gotland – Undersökning av transporter, krav och värderingar hos transportköpare och transportörer*, SWECO 2009.
- Länsstyrelsen i Gotlands läns svar på remissen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019 (Yttrande)
- Nutek 1998:15, Nolltaxa för färjetransporten – ett förslag till stöd för godstransporter till och från Gotland.
- Proposition 1974:140 Kungl. Maj:ts proposition angående transportstöd till Gotlandstrafiken
- Proposition 1995/96:44 Riktlinjer för upphandling av Gotlandstrafiken m.m.
- Riksrevisionsverket 1991:5, Godstrafiken till och från Gotland – en analys av högstprisregleringen och Gotlandstillägget, Stockholm 1991.
- Riksrevisionsverket Dnr 1984:1094, Godstrafiken till och från Gotland – en översyn av transportstödet för lastbilstrafiken.
- Rikstrafiken 2008, Säkerställd linjesjöfart. Handlingsalternativ för Gotlandstrafiken från 2015 RT 2008/11
- SIKA 2006:3 Transportkostnader för företag i norra Sverige. Redovisning av ett regeringsuppdrag.
- SOU 1995:42 Framtidsanpassad Gotlandstrafik, Betänkande av Gotlandsutredningen, Stockholm 1995.
- SOU 2000:87 Regionalpolitisk utredning
- SOU 2001:66 Garanterad transportstandard för Gotland
- SOU 2003:39 Godstransporter i samverkan (delbetänkande)
- SOU 2004:76 Godstransporter noder och länkar i samspel (slutbetänkande av godstransportdelegationen)
- SOU 2007:10 Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft
- SPK 1991:9 Inrikes fjärrtrafik med lastbil. En studie av fåtalsdominans och prissamverkan.
- Swedin A & Thunman C., *Slopät Gotlandstillägg – Effekter på Gotlands näringsliv*, Konsultpoolen 1985.
- Tirol, J. (1988) *The theory of Industrial Organization*, MIT-press, USA.

9 Bilaga 1

9.1 Svar på 4 frågor om Gotlands godstrafik

En analys med Samgodsmodellen
riggning ÅP-09
Av Petter Hill, SIKÅ

9.1.1 Inledning

Inom ramen för Tillväxtsanalys uppdrag om bidrag till Gotlands färjetrafik, har till SIKÅ ställts en förfrågan om att bistå med analyser rörande dessa frågeställningar⁸²:

1. A) ⁸³Vad är betydelsen av en kompensation? Modellering av en bro med en ny Samgods assignment.

B) Hur stor andel utgör färjekostnaden av den totala kostnaden (från dörr till dörr) Det finns här en uppfattning om att färjekostnaden utgör en mycket liten del av den totala kostnaden av transportera gods, vilket innebär att sänka längdmetertaxan på färjan skulle få liten effekt på transportpriset. Frågan är hur detta ser ut?
2. A) Att aggregera till större geografiska områden för att minska spridning. Det skulle vara bra att få en uppfattning om hur efterfrågestrukturen ser ut på godsmarknaden – vilka är de centrala marknaderna som gotlänningarna transporterar sitt gods till och vad är det för typ av varor som transporteras.

B) Vikta tonmatrisen för Gotland efter varuvärden för att få sig en bild av varuvärdesstrukturen m.m.
3. A) Hur stor är andelen av ankommande och avgående gods – hur godsmängderna fördelar sig på olika varuslag – Går det att säga något om Gotlands situation är extrem när det gäller vad som transporteras dit i relation till vad som transporteras ut (lågvärdiga kontra högvärdiga produkter) i relation till andra kommuner.

B) Vilka är de specifikt viktiga varugrupperna för Gotland?
4. Hur stor transportkostnadsandelen är i olika branscher – ger vägledning om hur kostnadsförändringarna i godstransporterna påverkar olika branscher på Gotland.

⁸³ Fråga ett är en kombination av två frågor i ställd förfrågan.

Analyserna är utförda med Samgodsmodellen, ett verktyg som kvantifierar interregionala gods- och fordonsflöden på länknivå (framtaget av trafikverken och SIKA). Modellens huvudsakliga användningsområden är: Trafikprognoser (ex. åtgärdsplanering), stråk- och policyanalyser (införandet av en kilometerskatt, ändrade broavgifter, ändrade bränslepriser, efterfrågeförändringar m.m.). För en mer utförlig beskrivning av modellen, se appendix 1.

9.1.2 Fråga 1

A) Vad är betydelsen av en kompensation? Modellering av en bro med en ny Samgods assignment.

B) Hur stor andel utgör färjekostnaden av den totala kostnaden (från dörr till dörr) Det finns här en uppfattning om att färjekostnaden utgör en mycket liten del av den totala kostnaden av transporterade gods, vilket innebär att sänka längdmetertaxan på färjan skulle få liten effekt på transportpriset. Frågan är hur detta ser ut?

Metod

Jag har utgått från åtgärdsplaneringens basscenario⁸⁴. Alla matriser inklusive transfermatriser har använts i nätutläggningen⁸⁵. Två scenarios har skapats: Ett basscenario med färjor som idag och ett scenario med färjor och vägbro som sammankopplar Visby och Västervik (ca 10 mil). Flödeskapacitet och hastighet har satts lika som Ölandsbron, se appendix 2 för kartbild över modellerade lastbilsflöden.

Efter nätutläggningen har jag nyttjat STAN:s⁸⁶ matriskalkylator för att nå de totala generaliserade kostnaderna⁸⁷ till/från varje kommun för att ta emot/sända alla varor på ett år (2006). Dessa kostnadsmatriser har tillsammans med alla varugruppspecifika flödesmatriser i ton exporterats i textfiler som sedan lästs in i en accessdatabas för vidare bearbetning. Kalkylen i access har utförts på följande sätt:

g : Totala generaliserade kostnaderna i kr för alla från/till relationer

t : Totala transporterade ton per varugrupp för alla från/till relationer

G_{ex} : Totala utgående kostnader för varje enskild kommun i kr, via urval och summering av g

G_{im} : Totala inkommande kostnader för varje enskild kommun i kr, via urval och summering av g

T_{ex} : Totala utgående ton för varje enskild kommun, via urval och summering av t

T_{im} : Totala inkommande ton för varje enskild kommun, urval och summering av t

⁸⁴ Basåret är 2006. Modellen är i basscenarioet kalibrerad mot kända nod och länkflöden (Allt från slangmätningar till hamnstatistik m.m.).

⁸⁵ Utläggning av fordonsflöden på noder och länkar enligt en kostnadsminimeringsprincip även kallad assignment, se appendix 1 för ytterligare info.

⁸⁶ Strategic Transportation Analysis. "STAN is designed for national or regional strategic analysis and planning of multi-product multimode freight transportation". Inom åtgärdsplaneringen används STAN på godssidan och Emme2 (också från INRO) på personsidan.

⁸⁷ De generaliserade kostnaderna består av dels kvalitativa kostnader (tidsåtgång, förseningsrisk, skadade varor/svinn m.m.) dels av operativa kostnader (kostnader för själva transporten). Rent tekniskt beräknas den generaliserade kostnaden till en skalär via en kostnadsfunktion för varje enskild länk. Utgångspunkten i denna beräkning är det passerande fordonet tillsammans med den fraktade varans sammanvägda parametrar i form av kr/tonkm och kr/tonh.

Med dessa som utgångspunkt har tre index skapats:

Index Till: Den genomsnittliga kostnaden för att skicka ett ton år 2006 för en kommun, normaliserat av medelvärdet för alla sändande kommuner (100 = medel).

Index Från: Den genomsnittliga kostnaden för att ta emot ett ton år 2006 för en kommun, normaliserat av medelvärdet för alla mottagande kommuner (100 = medel).

Index Till och Från: En sammanvägning av Till och Från efter varje kommuns respektive handelsbalans i ton, normaliserat av medelvärdet för alla sammanvägda kommuner (100 = medel).

Dessa index har tagits fram för de två scenarierna som sedan jämförts mot varandra (se analyskapitlet och appendix 3). För en formelbeskrivning av indexberäkningen se appendix 5.

Det kan verka en smula orealistiskt att i ett scenario anlägga en ca 10 mil lång bro mellan Visby och Västersvik – en investering som knappast skulle gå att räkna hem rent samhällsekonomiskt. Tanken med bron är dock bara rent modellteknisk. Utgångspunkten är att simulera ett bidrag som gör att Gotlandstransporterna möter en kostnadsstruktur som om Gotland vore en del av fastlandet. Istället för att simulera bidragets effekter på kostnaden för färjelinjen (vi vet ju inte hur bidraget slår eller exakt hur stort det faktiskt är), simuleras själva syftet med bidraget. Detta görs alltså rent modelltekniskt genom att anlägga en vägbro mellan Visby och Västervik utan broavgift.

Resultat

Jämförelse med andra kommuner

Sett över alla varor och andra kommuner har Gotland en hög genomsnittskostnad för inkommande sändningar. Transporter från Gotland har däremot ungefär genomsnittliga kostnader. Tabellen nedan visar Gotlands placering i förhållande till övriga 290 kommuner.

Tabell 1. Basscenario. Kostnadsindex och placering i jämförelse med alla andra kommuners transportkostnader för alla produkter. (290 kommuner där 1 har lägst kostnadsindex, 100 = medel för index)

Utan bro	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Index</i>	148	103	119
<i>Kommunplacering</i>	263	186	217

Efter anläggande av en bro mellan Västersvik och Visby sjunker både kostnaden för inkommande och utgående gods i högre utsträckning för Gotland än för övriga kommuner, se tabell 2. Förbättringen är dock högst blygsam och torde vara i det närmaste verkningslöst för Gotlands konkurrenskraft gentemot andra kommuner, åtminstone i det korta perspektivet⁸⁸, se tabell 3

⁸⁸ Samgodsmodellens efterfrågan på infrastruktur/transportlösningar är exogen och i denna analys hålls efterfrågan konstant. Således ges ingen möjlighet till förändringar av handelsstrukturen, dvs. bara korttidseffekter analyseras.

Tabell 2. Känslighetsanalys. Kostnadsindex och placering i jämförelse med alla andra kommuners transportkostnader för alla produkter. (290 kommuner där 1 har lägst kostnadsindex, 100 = medel för index)

Med bro	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Index</i>	143	101	117
<i>Kommunplacering</i>	258	185	216

Tabell 3. Differenser mellan bas och känslighetsanalysen (Tabell 1 och 2)

Differenser	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Index</i>	-5	-2	-2
<i>Kommunplacering</i>	-5	-1	-1

Resultatet ovan är ett genomsnittresultat av alla varugrupper. Det är emellertid så att olika varugrupper har olika nytta av en fast förbindelse och för att inte riskera att späda ut resultatet för mycket, görs en parallell analys med den varugrupp som torde tjäna mest på en fast förbindelse, nämligen högvärdiga produkter.

Detta motiveras av det centrala modellantagandet att varor med högre varuvärde är känsligare för förändrade transporttider, än varor med lägre varuvärden. (Detta beroende på räntabilitet av bundet kapital i varan, den relativt sett högre kostnaden för mottagaren om varan är försenad m.m.) Bland de tolv varugrupperna som modelleras har gruppen ”högvärdiga produkter” den högsta tidskänsligheten.

En fast förbindelse ger förutom en lägre operativ transportkostnad också en högre kvalitet i form av betydligt bättre tillgänglighet – transpottiderna till fastlandet minskar. Det är därför sannolikt så att den varugrupp med högst tidskänslighet, högvärdiga produkter, är den som vinner mest på denna kvalitetshöjning. Därför görs en analys av varugruppen högvärdiga produkter.

Tabellerna nedan visar att högvärdiga produkter till och från Gotland vinner mer än snittet av alla varugrupper vid upprättande av en fast förbindelse. Den totala effekten på kostnaden per ton är dock liten även för högvärdiga produkter och konkurrensförbättringen relativt andra kommuner i kostnadstermer troligtvis liten för varugruppen som helhet. Högvärdiga produkter är att betrakta som en heterogen varugrupp i fråga om efterfrågan på infrastruktur/transportlösningar. Det går därför inte att på marginalen utesluta rätt betydande positiva effekter.

Tabell 4. Basscenario. Kostnadsindex och placering i jämförelse med alla andra kommuners transportkostnader för högvärdiga produkter. (290 kommuner där 1 har lägst kostnadsindex, 100 = medel för index)

Utan bro	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Index</i>	185	199	196
<i>Kommunplacering</i>	268	258	267

Tabell 5. Känslighetsanalys. Kostnadsindex och placering i jämförelse med alla andra kommuners transportkostnader för högvärdiga produkter. (290 kommuner där 1 har lägst kostnadsindex, 100 = medel för index)

Med bro	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Index</i>	161	181	175
<i>Kommunplacering</i>	261	253	259

Tabell 6. Differenser mellan bas och känslighetsanalysen (Tabell 4 och 5)

Differenser	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Index</i>	-24	-18	-21
<i>Kommunplacering</i>	-7	-5	-8

Jämförelse mellan före och efter i den egna kommunen

I tidigare stycke konstaterades att Gotland relativt andra kommuner har relativt små kostnadsförändringar vid anläggning av en fast förbindelse. I detta stycke görs en jämförelse av Gotlands kostnadsförändringar före och efter anläggande av en fast förbindelse.

I tabell 7 och 8 ges det genomsnittliga priset och prisförändringen för att skicka och ta emot ett genomsnittligt ton för alla varugrupper respektive Högvärdiga varor.

Tabell 7. Den genomsnittliga generaliserade kostnaden och kostnadsförändringen för att skicka och ta emot ett genomsnittligt ton på Gotland, före och efter anläggande av en fast förbindelse.

Generaliserad kostnad i genomsnitt			
Alla varugrupper	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Utan bro</i>	246	240	241
<i>Med bro</i>	236	237	237
<i>Absolut förändring</i>	-9	-3	-5
<i>Relativ förändring</i>	-4%	-1%	-2%

Tabell 8. Den genomsnittliga generaliserade kostnaden och kostnadsförändringen för att skicka och ta emot ett ton Högvärdiga varor på Gotland, före och efter anläggande av en fast förbindelse.

Generaliserad kostnad i genomsnitt			
Högvärdiga varor	<i>Till</i>	<i>Från</i>	<i>Till och Från</i>
<i>Utan bro</i>	520	738	648
<i>Med bro</i>	450	671	579
<i>Absolut förändring</i>	-70	-68	-69
<i>Relativ förändring</i>	-14%	-9%	-11%

För att kunna sätta resultaten ovan i relation till införd transportkostnadsförändring krävs ett hum om hur mycket den generaliserade kostnaden, påverkas av den nya transportkostnadsstrukturen.

Ett problem med att skatta denna strukturförändring är att den generaliserade kostnaden även beror av trängsel på länkarna som påverkar restiden, och som i sin tur påverkar den generaliserade transportkostnaden. Ett annat problem är att vi har två färjeförbindelser i ett alternativ och två färjeförbindelser och en bro i ett annat alternativ. Detta skapar ett jämförelseproblem utifrån det Gotländska perspektivet – vilka länkar skall jämföras och

med vilken varumix? Ett tredje problem är att modellens algoritm inte skattar flödesskillnader på relationsnivå på ett, för en länkanalys, tillfredsställande sätt⁸⁹. Ett fjärde är att vissa varor går via andra färdmedel än just färja initialt.

Utifrån dessa problem väljer jag att analysera varugrupp 12 Högvärdiga produkter, eftersom denna varugrupp i mängd dominerar färjealternativet i basscenariot, se tabell 11. Vidare studeras 10 närliggande handelsrelationer. Detta ger dels ett säkrare statistiskt underlag samt dels en bra skattning av kostnadssänkningen mellan Gotland och fastlandet. Destinationerna sprids geografiskt efter hela kustremsan från Kalmar i söder till Stockholm i norr⁹⁰.

Ett medelvärde för dessa relationer i kr/ton beräknas till, från och ”till och från” Gotland före och efter anläggande av en fast förbindelse, se tabell 9.

Tabell 9, Genomsnittliga generaliserade kostnadsförändringar i Gotlands närområde

Från	Till	Från och till (oviktat)
-37%	-34%	-36%

Resultatet ovan ligger sannolikt något i underkant den egentliga förändringen av transportkostnadsstrukturen för färja mellan Gotland och fastlandet, vid införande av en fast förbindelse. Många av de destinationer som valts har en inte försumbar del av kostnaden utanför det geografiska mätområdet. Jag utgår därför från att införande av en fast förbindelse ger en översjökostnadssänkning för färjetrafik om minst 40 % av den generaliserade kostnaden.

Överflyttning

I modellen finns två färjelinjer för Gotland, en mellan Visby - Nynäshamn och en mellan Visby -Oskarshamn. Den mängd trafik som flyttas från färjetransport till brotransport, efter anläggning av en ny fast förbindelse, kan ge ett hum om hur stor del av de Gotländska färjetransporterna som i känslighetsanalysen möter den nya transportkostnadsstrukturen.

Nedan ges en länkanalys mellan de båda scenarierna. Tabell 10 visar att bron blir så pass konkurrenskraftig att färjetrafiken nästan helt slås ut. Således kan vi anta att så gott som alla transporter som skickas eller tas emot av Gotländsk färjetrafik, i känslighetsanalysen möter den nya transportkostnadsstrukturen som en fast förbindelse medger.

Tabell 10. Trafikförändringar för gotländska färjelinjer efter anläggande av bro mellan Visby och Västervik.

Trafikförändringar	<i>Oskarshamn</i>	<i>Nynäshamn</i>
<i>Från Visby</i>	-100%	-83%
<i>Till Visby</i>	-99%	-95%

Här bör poängteras att modellen är en deterministisk modell som inte tar hänsyn till de eventuella trögheter vid överflyttning som kan tänkas finnas i verkligheten. För detta tankeexperiment är dock detta att anse som en styrka, eftersom syftet är att skatta en så rätt-

⁸⁹ Modellen optimerar flödet över noder och länkar till ett globalt minimum i hela systemet m.a.p. den generaliserade kostnaden. Detta gör att enskilda relationer (och därmed länkar) kan skattas till en för relationen sämre lösning om den lösningen sänker kostnaden för hela systemet.

⁹⁰ Jönköping, Kalmar, Norrköping, Nyköping, Nynäshamn, Oskarshamn, Stockholm, Södertälje, Västervik, Växjö.

visande transportkostnadsstruktur som möjligt för Gotland med en för alltid fast förbindelse.

Slutdiskussion och osäkerheter

Den genomsnittliga kostnaden per ton påverkas av en rad parametrar så som:

Transportlängden

Flödesmatrisen är konstruerad med hjälp av annan statistik så som varuflödesundersökningen, hamnstatistiken, input/output-tabeller m.m.⁹¹. Dessa källor av statistik har med hjälp av approximativa metoder så som gravitationsmodellering, beräknade medelvikter m.m., kondenserats ned till handelsmönster i ton fördelade över varugrupper mellan regioner. Matrisen är, p.g.a. sin konstruktion, att anse som en relativt grov approximation av verkligheten.

Transportlängden ges av den underliggande flödesmatrisen i kombination med utbudet av infrastruktur (inkl. fordonspark) för varje handelsrelation. En högre transportlängd ger en högre genomsnittlig generaliserad kostnad per ton, dvs. sambandet är positivt mellan transportlängd och beräknat index. Eftersom flödesmatrisen är en grov approximation samtidigt som den i hög grad styr en positivt inverkan variabel (transportlängden), bör de absoluta indextalen tolkas med viss försiktighet. Differenserna mellan jämförbara indextal är dock betydligt trovärdigare och därmed mer intressanta. Flödesmatrisen hålls konstant i differensberäkningarna och den relativt osäkra underliggande handelsstrukturen tillåts inte påverka resultatet i samma omfattning.

Transportsättet

En annan viktig parameter är transportsättet. Likt transportlängden är transportsättet ett utfall av den underliggande flödesmatrisen och utbudet av infrastruktur inkl. fordonspark för varje handelsrelation. Generellt kan sägas att vid ett givet utbud av samtliga transportslag för en given relation väljer högvärdiga tidskänsliga varor det tidsmässigt högkvalitativa, men per tonkm dyra, vägalternativet framför sjö- eller bantrafik. Det omvända gäller också: Lågvärdiga varor väljer i högre utsträckning de långsammare, men per tonkm billigare, transportslagen.

De högre absoluta talen och differenserna i Tabell 8 jämfört med tabell 7, är ett resultat av att högvärdiga varor, relativt andra varugrupper, i högre utsträckning nyttjar lastbil (och därmed färjeförbindelsen) för sina transporter, se tabell 11. För analysen innebär detta att en betydande del av alla högvärdiga varor berörs av införandet av en fast förbindelse mellan Gotland och fastlandet.

⁹¹ *Matrisen är skattad av Henrik Edwards, Vectura.*

Tabell 11, Modellerad varustruktur på Gotländska färjelinjer

Varugrupp	Från	Till	Från och Till
Jordbruk	10%	5%	7%
Rundvirke	2%	1%	1%
Trävaror	17%	12%	14%
Livsmedel	10%	29%	20%
Råolja och kol	0%	0%	0%
Oljeprodukter	0%	0%	0%
Järnmalm och skrot	1%	0%	1%
Stålprodukter	2%	3%	3%
Papper och massa	3%	4%	4%
Jord, sten och byggnad	5%	11%	8%
Kemikalier	2%	6%	4%
Högvärdiga produkter	47%	29%	37%
Summa	100%	100%	100%

I övrigt gäller samma resonemang för transportsättet som för transportlängden. Den underliggande flödesmatrisen kan på kommunal aggregeringsnivå göra så att valt transportsätt inte stämmer särskilt bra överens med verkligheten, vilket i sin tur kan ha effekter på den absoluta beräknade genomsnittliga kostnadsnivån.

Mixen av varor

Som redan nämnts spelar typ av varugrupp en stor roll för valet av transportsätt och därmed för gjorda kostnadsberäkningar. En överskattning eller underskattning av en varugrupp i flödesmatrisen kan medföra att de totala generaliserade kostnaderna påverkas i viss omfattning för enskilda relationer. Dessa effekter minskar vid en aggregering av varugrupperna, men är svårbedömda.

Andra påverkande faktorer

Modellen använder varugruppspecifika typfordon framräknade med olika karakteristika så som lastmängd, avgångsfrekvens, operativa kostnader m.m. Dessa karakteristika kan ha många lokala variationer vilket inte alltid fångas i modellen.

Slutsatser

Den generaliserade kostnaden består av dels en operativ del (kostnader för själva transporten) dels av en kvalitativ del (tidsåtgång, förseningsrisk, skadade varor/svinn m.m.). Modellen optimerar flödet över noder och länkar till ett globalt minimum i hela systemet m.a.p. den generaliserade kostnaden.

Vid anläggande av en fast förbindelse mellan Gotland och fastlandet minskar de operativa kostnaderna. Dessutom påverkas kvalitén i form av framförallt bättre avgångsfrekvenser med minskade transporttider som följd. I modellen beräknas denna effekt som en lägre kvalitativ kostnad vilket även det bidrar till en lägre generaliserad kostnad. Om vi antar att bidragen av Gotlandstrafiken i verkligheten sänker de operativa kostnaderna till en nivå som motsvarar en fast förbindelses operativa kostnader – ursprungstanken med bidraget – men inte påverkar de kvalitativa kostnaderna, är det sannolikt att känslighetsanalysen i modellen kompenserar Gotländsk trafik i högre utsträckning än vad bidragen gör i verkligheten. Beskrivna effekter av känslighetsanalysen bör, mot bakgrund av detta, ses som max-

imala effekter av det bidrag som sker i verkligheten. I resonemanget nedan antar jag att effekterna av anläggningen av en fast förbindelse minst motsvarar effekten av bidragen till färjelinjerna i verkligheten.

(Det är möjligt att istället för *en* anlägga *två* fasta förbindelser som går samma rutt som nuvarande färjetrafik. Anledningen till att jag valt att bara studera effekterna av en fast förbindelse är att det förefaller sannolikt att det ingreppet i sig ger större transportkostnadsminskningar än vad bidraget gör i verkligheten. Att anlägga två broar skulle göra resultatet mer realistiska.)

Analysen visar att de kommunala konkurrens effekterna av ett bidrag, i det korta perspektivet, i genomsnitt och i relation till övriga kommuner, är relativt liten. För högvärdiga varor ser skillnaden ut att vara något större än för genomsnittet av alla varugrupper. Det är dock troligt att de observerade kostnadseffekterna för högvärdiga varor (med höga tidsvärden och en större andel kvalitativa kostnader) överskattas något i studerad känslighetsanalys – om känslighetsanalysen ses som en bedömning av bidragets effekter.

Jämförs Gotland med sig själv före och efter bidraget, kvarstår bilden av att Gotländsk godstrafik inte påverkas i särskilt hög utsträckning. Högvärdiga varor påverkas mer än snittet, men dessa resultat är sannolikt något höga i jämförelse med effekterna av bidraget i verkligheten.

Den största anledningen till att det är så pass små genomsnittliga kostnadsförändringar för varor som trafikerar färjan, trots den relativt stora inverkan på kostnadsstrukturen för alla sändningar till och från fastlandet, torde vara att sträckan mellan Gotland och fastlandet är relativt liten i jämförelse med den genomsnittliga transportsträckan för både inkommande respektive avgående gods. Detta gör att färjekostnaden utgör en alltför liten andel av den totala transportkostnaden för att en förändring skall medföra betydande transportkostnadsförändringar generellt sett. Studeras däremot delar av handelsstrukturen hittas relationer där färjekostnaden utgör en så pass stor andel, att bidraget kan ha en större betydelse. En sådan relation är exempelvis den mellan Gotland och Stockholm.

Det är vanskligt att bedöma hur bidraget påverkar Gotlands konkurrenskraft. Analysen av kostnader utgår från att alla marknader har samma värde att ligga nära. Det kan dock vara så att vissa marknader har ett högre värde för Gotlands handel än andra, trots att detta inte syns i nuvarande handelsmönster. Vid en analys av transportkostnader till och från dessa sk. nyckelmarknader finns, beroende på var de är belägna, möjligheten att slutsatserna av analysresultatet skulle vara annorlunda.

Modellen utgår från en fix flödesmatris. Detta medför att endast korttidseffekter är möjliga att studera. På lång och medellång sikt kan det vara så att bidraget påverkar den Gotländska handelsstrukturen så att Gotlands konkurrenskraft i grunden förändras. På kort sikt stödjer analyser i Samgodsmodellen uppfattningen att bidraget i det korta perspektivet, om det sänker kostnaden till den operativa kostnaden för en motsvarande landtransport, inte stärker Gotlands konkurrenskraft i någon större omfattning.

Det finns begränsningar i vad som går att åstadkomma med ett monetärt bidrag. På färjetrafiken dominerar högvärdigt gods med vissa varor som ställer särskilda ekonomiska krav på transportkvalité i form av snabba och flexibla transporter⁹². På grund av detta är det osannolikt att ett bidrag, som sänker den operativa transportkostnaden till en motsvarande

⁹² *Just-in-time-transporter. Målet med just in time inom transportsektorn är att möjliggöra ett utbud av varor utan avbrott, utan lager eller risk för brist.*

landtransport, räcker för att kompensera Gotland för avsaknaden av en fast förbindelse. Det är däremot sannolikt att Gotland har svårt att konkurrera med andra kommuner om produktion av tidskänsliga högvärdiga varor, bidrag eller ej.

För fortsatt diskussion, se appendix 6.

9.1.3 Fråga 2 och 3

2. A) *Att aggregera till större geografiska områden för att minska spridning. Det skulle vara bra att få en uppfattning om hur efterfrågestrukturen ser ut på godsmarknaden – vilka är de centrala marknaderna som gotlänningarna transporterar sitt gods till och vad är det för typ av varor som transporteras.*

2. B) *Vikta tonmatrisen för Gotland efter varuvärden för att få sig en bild av varuvärdesstrukturen m.m.*

3. A) *Hur stor är andelen av ankommande och avgående gods – hur godsmängderna fördelar sig på olika varuslag – Går det att säga något om Gotlands situation är extrem när det gäller vad som transporteras dit i relation till vad som transporteras ut (lågvärdiga kontra högvärdiga produkter) i relation till andra kommuner.*

3. B) *Vilka är de specifikt viktiga varugrupperna för Gotland?*

Metod

Flödesmatrisen av gods i åtgärdsplaneringen 2009 är utgångspunkten för studien. Denna matris har aggregerats på olika nivåer, se bifogad accessdatabas. I redovisningen nedan har jag valt att utgå från den relativt höga aggregeringsnivån riksområden, detta beroende på vissa osäkerheter i det skattade datamaterialet. Varuvärden är hämtat ur varuflödesundersökningen 2004/2005 och viktat efter total godsmängd i PWC⁹³ matrisen 2008 från NST/R till STAN 12 varugrupper.

⁹³ *Production- Warehouse -Consumtion matrisen är flödesmatrisen till den nya godsmodellen. Den modellen utgår från NST/R.*

Analys

Nedan görs en analys av vikt och värde för inkommande respektive avgående transporter till och från Gotland, i jämförelse med genomsnittskommunen i Sverige.

Att beakta: Beräknade varuvärden har stora osäkerheter. Varugrupperna är stora och heterogena, vilket gör att det beräknade genomsnittsvärdet ibland stämmer dåligt överens med det faktiska värdet på den lokala marknaden. På kommunal aggregeringsnivå är osäkerheterna stora både vad gäller vikt och värde. Mot bakgrund av detta bör resultaten tolkas och användas med viss försiktighet.

Utgående transporter

Gotländska utgående transporter visar att Gotland har två huvudgrenar mätt i ton. Den ena är Jord, sten och byggnad dvs. den kalkbrytning, den andra är jordbruksprodukter. För export till andra länder är kalk extremt dominerande. Jämförs Gotlands huvudgrenar med den modellerade varugrupsstrukturen på färjelinjerna, kan sägas att jordbruksprodukter berörs i någon liten mån av kostnadsförändringar. Kalksektorn däremot, berörs knappt alls av förändrade kostnader för färjetransporter. (Det skulle vara intressant att skaffa sig en kompletterande bild, utöver modellresultatens tabell 11, över hur stor andel av jordbrukssektorn på Gotland som berörs av kostnadsförändringar för färjetransporter.)

Tabell 13, Varustrukturen från Gotland i kton

Gotland (kton)							
kod	Varugrupp	Till Sverige	Till övriga länder	Totalt	Till Sverige %	Till övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	436,3	1,3	437,6	25%	0%	10%
2	Rundvirke	74,9	0,0	74,9	4%	0%	2%
3	Trävaror	49,0	2,1	51,1	3%	0%	1%
4	Livsmedel	25,0	0,5	25,6	1%	0%	1%
5	Råolja och kol	0,0	0,0	0,0	0%	0%	0%
6	Oljeprodukter	30,2	0,0	30,2	2%	0%	1%
7	Järnmalm och skrot	2,5	0,0	2,5	0%	0%	0%
8	Stålprodukter	3,8	0,0	3,8	0%	0%	0%
9	Papper och massa	6,4	0,0	6,4	0%	0%	0%
10	Jord, sten och byggnad	997,6	2649,3	3646,8	58%	99%	83%
11	Kemikalier	10,6	0,4	11,0	1%	0%	0%
12	Högvärdiga produkter	75,8	22,0	97,8	4%	1%	2%
	Summa	1712,0	2675,5	4387,5	100%	100%	100%

Nedan görs en jämförelse med en viktad varugrupsstruktur efter varuvärde. Där framgår att högvärdiga varor (de som verkar mest beroende av färjetransporter) dominerar exporten till Sverige. Jordbruksprodukter, Oljeprodukter och kalk har ungefär samma andelar i värde till den svenska marknaden. För export från Gotland till utlandet dominerar kalk även vid jämförelsen för värden, se tabell 14. Högvärdiga produkter står för en tredjedel av de utgående värdena totalt sett.

Tabell 14, Varustrukturen från Gotland i kkr

Gotland (kkr)							
kod	Varugrupp	Till Sverige	Till övriga länder	Totalt	Till Sverige %	Till övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	1034135,1	2983,0	1037118,2	15%	0%	10%
2	Rundvirke	22852,4	0,0	22852,4	0%	0%	0%
3	Trävaror	207708,0	8938,9	216646,9	3%	0%	2%
4	Livsmedel	489446,9	10371,1	499818,0	7%	0%	5%
5	Råolja och kol	32,5	0,0	32,5	0%	0%	0%
6	Oljeprodukter	987858,8	0,0	987858,8	14%	0%	9%
7	Järnmalm och skrot	3009,6	0,0	3009,6	0%	0%	0%
8	Stålprodukter	36675,9	0,0	36675,9	1%	0%	0%
9	Papper och massa	22023,3	0,0	22023,3	0%	0%	0%
10	Jord, sten och byggnad	1158529,0	3076722,6	4235251,6	17%	79%	39%
11	Kemikalier	151714,9	5334,7	157049,7	2%	0%	1%
12	Högvärdiga produkter	2744722,3	796410,1	3541132,4	40%	20%	33%
	Summa	6858708,8	3900760,5	10759469,3	100%	100%	100%

Sverige har följande varugrupsstruktur på utgående varor, se tabell 15. Gotland framstår som relativt extremt exporterandes av jordbruksprodukter och Jord, sten och byggnad i jämförelse med Sveriges handel i vikt. Sverige har mest intern handel med rundvirke och exporterar mest järnmalm och skrot.

Tabell 15, Varustrukturen från Sverige i kton

Sverige (kton)							
kod	Varugrupp	Till Sverige	Till övriga länder	Totalt	Till Sverige %	Till övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	17442,4	1560,2	19002,7	9%	2%	7%
2	Rundvirke	51147,6	1191,5	52339,1	27%	1%	20%
3	Trävaror	13166,2	6479,1	19645,4	7%	8%	7%
4	Livsmedel	11222,4	743,7	11966,1	6%	1%	4%
5	Råolja och kol	1620,3	220,3	1840,5	1%	0%	1%
6	Oljeprodukter	11504,5	13702,8	25207,4	6%	17%	9%
7	Järnmalm och skrot	9728,6	18612,8	28341,4	5%	23%	11%
8	Stålprodukter	7337,5	6163,0	13500,4	4%	8%	5%
9	Papper och massa	8900,0	14483,4	23383,4	5%	18%	9%
10	Jord, sten och byggnad	32959,7	7532,0	40491,7	18%	9%	15%
11	Kemikalier	3753,0	4956,0	8709,0	2%	6%	3%
12	Högvärdiga produkter	17494,2	5050,7	22544,9	9%	6%	8%
	Summa	186276,4	80695,6	266972,0	100%	100%	100%

Görs motsvarande jämförelse mellan svensk och gotländsk handeln i värde, visas att Gotland har ungefär lika stor andel av högvärdiga varor som skickas inom Sverige som genomsnittet av svensk handel. Detsamma gäller totalt. Sverige har mest av sitt transporterade värde i oljeprodukter.

Tabell 16, Varustrukturen från Sverige i kkr

Sverige (kkr)							
kod	Varugrupp	Till Sverige	Till övriga länder	Totalt	Till Sverige %	Till övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	41341787,7	3698066,7	45039854,4	3%	0%	2%
2	Rundvirke	15615348,3	363770,4	15979118,7	1%	0%	1%
3	Trävaror	55833770,2	27475975,8	83309746,0	4%	3%	3%
4	Livsmedel	219487171,8	14545324,8	234032496,6	14%	2%	10%
5	Råolja och kol	3536469,5	480780,3	4017249,8	0%	0%	0%
6	Oljeprodukter	376880059,0	448894479,2	825774538,2	24%	50%	34%
7	Järnmalm och skrot	11512241,7	22025312,3	33537553,9	1%	2%	1%
8	Stålprodukter	71628213,5	60162807,1	131791020,6	5%	7%	5%
9	Papper och massa	30783632,3	50095653,4	80879285,7	2%	6%	3%
10	Jord, sten och byggnad	38277740,6	8747277,1	47025017,7	2%	1%	2%
11	Kemikalier	53698911,8	70912003,5	124610915,3	3%	8%	5%
12	Högvärdiga produkter	633501643,9	182897020,1	816398664,0	41%	21%	33%
	Summa	1552096990,1	890298470,9	2442395461,0	100%	100%	100%

Inkommande transporter

Gotlands inkommande transporter domineras i vikt av jord sten och byggnad, denna varugrupp importerar från övriga länder i stor utsträckning. Inga livsmedel från övriga länder är med. Misstänker ett fel i skattningen av Gotländska handelsflöden för inkommande transporter av livsmedel. Totalt är jord sten och byggnad dominerande. Jordbruksprodukter står för en femtedel.

Tabell 17, Varustrukturen till Gotland i kton

Till Gotland (kton)							
kod	Varugrupp	Från Sverige	Från övriga länder	Totalt	Från Sverige %	Från övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	263,6	0,0	263,6	40%	0%	19%
2	Rundvirke	71,9	0,0	71,9	11%	0%	5%
3	Trävaror	37,2	0,0	37,2	6%	0%	3%
4	Livsmedel	68,7	0,0	68,7	10%	0%	5%
5	Råolja och kol	0,9	87,0	87,9	0%	12%	6%
6	Oljeprodukter	47,5	0,0	47,5	7%	0%	3%
7	Järnmalm och skrot	0,0	0,0	0,0	0%	0%	0%
8	Stålprodukter	7,9	0,0	7,9	1%	0%	1%
9	Papper och massa	8,8	0,1	8,9	1%	0%	1%
10	Jord, sten och byggnad	79,2	597,1	676,3	12%	84%	49%
11	Kemikalier	19,6	15,6	35,2	3%	2%	3%
12	Högvärdiga produkter	56,6	12,5	69,0	9%	2%	5%
		661,8	712,3	1374,1	100%	100%	100%

I värde har Oljeprodukter en femtedel och högvärdiga varor en tredjedel av inkomna transporter.

Tabell 18, Varustrukturen till Gotland i kkr

Till Gotland (kkr)							
kod	Varugrupp	Från Sverige	Från övriga länder	Totalt	Från Sverige %	Från övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	624709,5	0,0	624709,5	10%	0%	8%
2	Rundvirke	21940,8	0,0	21940,8	0%	0%	0%
3	Trävaror	157631,5	0,0	157631,5	3%	0%	2%
4	Livsmedel	1343976,6	0,0	1343976,6	22%	0%	17%
5	Råolja och kol	1882,1	189895,0	191777,2	0%	12%	2%
6	Oljeprodukter	1556259,4	0,0	1556259,4	25%	0%	20%
7	Järnmalm och skrot	50,5	0,0	50,5	0%	0%	0%
8	Stålprodukter	76930,7	0,0	76930,7	1%	0%	1%
9	Papper och massa	30477,3	459,8	30937,1	0%	0%	0%
10	Jord, sten och byggnad	91983,2	693451,4	785434,6	1%	45%	10%
11	Kemikalier	280415,9	223124,1	503540,0	4%	14%	6%
12	Högvärdiga produkter	2049255,3	451136,5	2500391,8	33%	29%	32%
		6235512,9	1558066,8	7793579,8	100%	100%	100%

För Sverige har Jord Sten och byggnad också en hög total vikt. Rundvirke dominerar och gör det p.g.a. stor intern handel.

Tabell 19, Varustrukturen till Sverige i kton

Till Sverige (kton)							
kod	Varugrupp	Från Sverige	Från övriga länder	Totalt	Från Sverige %	Från övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	17442,4	2251,7	19694,1	9%	3%	8%
2	Rundvirke	51147,6	8485,9	59633,5	27%	12%	23%
3	Trävaror	13166,2	2565,7	15731,9	7%	4%	6%
4	Livsmedel	11222,4	3132,4	14354,7	6%	4%	6%
5	Råolja och kol	1620,3	22913,1	24533,4	1%	32%	10%
6	Oljeprodukter	11504,5	8867,9	20372,4	6%	12%	8%
7	Järnmalm och skrot	9728,6	1519,8	11248,3	5%	2%	4%
8	Stålprodukter	7337,5	3848,2	11185,7	4%	5%	4%
9	Papper och massa	8900,0	1222,5	10122,5	5%	2%	4%
10	Jord, sten och byggnad	32959,7	6239,5	39199,2	18%	9%	15%
11	Kemikalier	3753,0	6023,6	9776,6	2%	8%	4%
12	Högvärdiga produkter	17494,2	3994,7	21488,9	9%	6%	8%
		186276,4	71065,0	257341,3	100%	100%	100%

I värde dominerar högvärdiga varor och har ungefär samma inkommande andel som Gotland.

Tabell 20, Varustrukturen till Sverige i kkr

Till Sverige (kkr)							
kod	Varugrupp	Från Sverige	Från övriga länder	Totalt	Från Sverige %	Från övriga länder %	Totalt i %
1	Jordbruk	41341787,7	5336981,4	46678769,1	3%	1%	2%
2	Rundvirke	15615348,3	2590740,6	18206088,9	1%	0%	1%
3	Trävaror	55833770,2	10880141,5	66713911,7	4%	2%	3%
4	Livsmedel	219487171,8	61262753,3	280749925,1	14%	9%	12%
5	Råolja och kol	3536469,5	50011143,1	53547612,5	0%	7%	2%
6	Oljeprodukter	376880059,0	290505661,3	667385720,3	24%	41%	30%
7	Järnmalm och skrot	11512241,7	1798390,8	13310632,4	1%	0%	1%
8	Stålprodukter	71628213,5	37566203,0	109194416,5	5%	5%	5%
9	Papper och massa	30783632,3	4228400,4	35012032,7	2%	1%	2%
10	Jord, sten och byggnad	38277740,6	7246301,8	45524042,3	2%	1%	2%
11	Kemikalier	53698911,8	86187854,9	139886766,7	3%	12%	6%
12	Högvärdiga produkter	633501643,9	144656643,5	778158287,4	41%	21%	35%
		1552096990,1	702271215,6	2254368205,7	100%	100%	100%

Gotland skickar betydligt mer i vikt än de mottar. Gotland har ett handelsnetto i vikt som är betydligt större än andra kommuners i genomsnitt, kalkbrytningen slår sannolikt igenom här.

Tabell 21, Handelsbalans i vikt

Vikt (kton)	Gotland	Sverige
Från	4387,5	266972,0
Till	1374,1	257341,3
Handelsnetto	69%	4%

I värde är nettot mindre men fortfarande relativt sett större än genomsnittskommunens.

Tabell 22, Handelsbalans i värde

Värde (kkkr)	Gotland	Sverige
Från	10759469,3	2442395461,0
Till	7793579,8	2254368205,7
Handelsnetto	28%	8%

Nedan görs en jämförelse över gotlands andel av högvärdiga varor för in- respektive uttransporter. Gotland har en struktur, relativt genomsnittskommunen, med en cirka 4 gånger lägre andel utgående transporter i kategorin högvärdiga produkter. För inkommande transporter är mönstret detsamma, men mindre extremt. Gotland tar in ungefär hälften så stor andel av högvärdiga varor i förhållande till övriga kommuner i Sverige.

Gotland tar emot hälften så stor andel lågvärdiga produkter i jämförelse med genomsnittskommunen och har därmed en betydligt högre andel lågvärdiga produkter i sin export relativt import ($100-20=80 > 50$). För högvärdiga produkter är andelen som exporteras från Gotland högre än motsvarande andel för än genomsnittskommunen ($100-40=60 > 50$).

Tabell 23, Andel högvärdiga varor som andel av övriga varugrupper till och från i kton

(kton)	Från Gotland	Till Gotland	Till som del av Till och Från	Från Sverige	Till Sverige	Till som del av Till och Från
Summa alla VG	4387,5	1374,1	20%	266972,0	257341,3	50%
VG 12	97,8	69,0	40%	22544,9	21488,9	50%
VG 12 som del alla	2%	5%		8%	8%	

Slutsatser

Utgående varor

I vikt domineras utgående transporter av kalkbrytning och jordbruksprodukter. I både vikt och värde framstår Gotland som extremt exporterandes jordbruksprodukter och Jord sten och byggnad (kalk), jämfört med den genomsnittliga andelen för övriga kommuner. I värden utgör högvärdiga varor en tredjedel, vilket ligger i paritet med genomsnittskommunen.

Inkommande varor

Inkommande varor på Gotland mätt i ton domineras, precis som utgående, av jordbruks- och Jord sten byggnadsprodukter. I värde utgör oljeprodukter ca en femtedel och högvärdiga varor ca en tredjedel. Beräknat i värde har varken Jordbruksprodukter eller Jord sten och byggnadsprodukter samma dominerade position. I jämförelse med andra kommuner har Gotland en betydligt högre viktandel för jordbruksprodukter och Jord, sten och byggnadsprodukter. I värde har Gotland en andel av högvärdiga varor i paritet med övriga svenska kommuner.

Handelsnetto och balanser

Det gotländska relativa handelsnettot i vikt är betydligt högre än det för genomsnittskommunen i Sverige. I värde består den bilden, skillnaden är dock klart mindre. Gotland är därmed att anse som relativt exportberoende. Men exporten har ett förädlingsvärde som är betydligt lägre än det för genomsnittskommunen.

Om vi antar att alla varor är lågvärdiga förutom de som tillhör gruppen Högvärdiga produkter, bekräftas bilden av Gotlands höga andel lågvärdiga produkter både för inkommande respektive avgående transporter.

Gotland tar emot hälften så stor andel lågvärdiga produkter i jämförelse med genomsnittskommunen och har därmed en betydligt högre andel lågvärdiga produkter i sin export relativt import, 80% > 50%. För högvärdiga produkter är andelen som exporteras från Gotland högre än motsvarande andel för än genomsnittskommunens, 60% > 50%.

Geografisk spridning

Hinner dessvärre inte analysera den geografiska spridningen närmare. I appendix 3 ges tabeller för alla varugrupper i jämförelse med alla Sveriges kommuner fördelade på från/till över riksområden per varugrupp och för alla varugrupper summerat.

9.1.4 Fråga 4

Hur stor transportkostnadsandelen är i olika branscher – ger vägledning om hur kostnadsförändringarna i godstransporterna påverkar olika branscher på Gotland.

Som antydde i ställd förfrågan. Det är svårt att få ett tillförlitligt mått på kostnadsandelen, se rapport "Kilometerskatt för lastbilar, effekter på näringar och regioner" kapitel 7 och framåt.

http://www.sika-institute.se/Doclib/2007/SikaRapport/sr_2007_2.pdf

9.1.5 Appendix 1, Samgodsmodellen⁹⁴

De beräkningar som ligger till grund för resultaten i denna promemoria är utförda med Samgodsmodellen. Denna modell har utvecklats av SIKÅ, trafikverken och Vinnova för att kunna analysera effekter på transportmarknaden till följd av förändringar i infrastruktur och olika politiska styrmedel. Modellen fördelar transportflöden på trafikslag (flyg undantaget) och rutter enligt en kostnadsminimeringsprincip. Kostnadsberäkningarna baseras dels på operativa kostnader, det vill säga kostnader som uppstår under väg, start- och mål-kostnader samt kostnader för omlastningar, och dels kostnader kopplade till godsets kapitalbindning under transport. Det senare är en kostnad som hanterar att det finns skillnader mellan olika varutyper vad gäller värdering av tidsåtgång. Sammantaget sägs modellen arbeta med så kallade generaliserade kostnader.

Modellens struktur

Transportproblemet antas bestå i att på ett kostnadsminimerande sätt förflytta givna mängder gods i tolv varugrupper, se tabell 2.1, mellan kommuner i Sverige och 173 zoner utanför Sverige. Inrikes transporter på som minst cirka 25 km, import, export och transit ingår. Som typrtransportmedel inkluderas tunga lastbilar med över 3,5 ton maximal last, tåg (vagnslast, kombi och systemtåg) och fartyg (inrikes kustsjöfart, short sea shipping i Europa och transocean sjöfart) samt lastbils- och järnvägsfärjor⁹⁵. Avgränsningen innebär att kortväga transporter inom en kommun samt transporter med lätta lastbilar och service-transporter exkluderas.

Varugrupper i Samgodsmodellen

Kod Benämning

1. Jordbruk
2. Rundvirke
3. Trävaror
4. Livsmedel
5. Råolja och kol
6. Oljeprodukter
7. Järnmalm och skrot
8. Stålprodukter
9. Papper och massa
10. Jord, sten och byggnad
11. Kemikalier
12. Högvärdiga produkter

Den grundläggande kostnadsstrukturen i Samgodsmodellen är uppbyggd utifrån beräknade operativa kostnader för olika typer av transportmedel, det vill säga kostnader för förarlöner, bränsleåtgång, slitage, avskrivningar, avgifter etc.

⁹⁴ Appendix 1 Samgodsmodellen, hämtat ur SIKÅ PM 2007:3 Transportkostnadseffekter av en svensk kilometerskatt.

⁹⁵ Sedan 2003 görs en skillnad mellan lastbilar med och utan släp. Det finns än så länge inte möjligheter att genomföra analyser för flygfrakt.

Transportmedlen förutsätts, förutom skillnader i kostnader, också uppvisa skillnader i frekvens, snabbhet och punktlighet⁹⁶ För lastbils- och sjötransporter tas inte hänsyn till eventuella kostnadsskillnader i och utanför Sverige eller mellan svenska och utländska åkerier. Järnvägskostnaderna per tonkilometer antas dock vara högre utanför Sverige. Kostnader för lastning och lossning samt omlastning i terminaler (hamnar, kombiterminaler och rangerbangårdar, men inte lastbilsterminaler) anges per trafikslag och varuslag. Skalfördelar i hamnar beaktas med hjälp av differentierade omlastningskostnader. Transporternas frekvens approximeras med sex dagliga avgångar för lastbilar, tre för systemtåg samt en för vagnslast, kombi och short sea shipping. För inrikes kustsjöfart antas två och för transocean sjöfart en avgång per vecka, medan lastbils- och järnvägsfärjor har avgångar med den frekvens som anges i tidtabellen. Beskrivningen av sjötransportmedlen med hjälp av tre typer av lastfartyg och två färjor innebär en betydande förenkling. De fartyg som används för sjöfarten i Sverige uppvisar en mycket stor variation när det gäller storlek, funktion, maskineri, emissionsegenskaper m.m.⁹⁷

Modellen värderar även tidsåtgång och leveranssäkerhet för olika transportmedel och dessa värderingar är också varugruppspecifika. Godstidsvärden återspeglar godsets kapitalbindning (uttryckt i kr/tontimme) och bygger på varornas värde (i kr/ton). Sammantaget antas framtagna kostnader återspegla de priser som transportkunderna möter, och simulerar effekter av relativa prisförändringar mellan olika transportlösningar till följd av exempelvis en förändrad infrastruktur. En relativprisförändring kan resultera i överföringar mellan transportmedel respektive kombinationer av transportmedel och rutter. Införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilar skapar den relativprisförändring som studeras i denna rapport.

Baserat på trafikverkens uppgifter beskrivs infrastrukturen med hjälp av ett nätverk som består av cirka 30 000 länkar och cirka 10 000 noder. I nätverket ingår det statliga huvudvägnätet, järnvägsnätet samt ett 70-tal hamnar i Sverige. För utlandet ingår motorvägar och huvudjärnvägsstråk med antagna hastigheter, liksom över 100 hamnar. För järnvägen i Sverige tas, förenklat, hänsyn till tillgång på kapacitet och trafikering. Antagandet är att persontågen prioriteras och att godståg får den återstående kapaciteten. Tillämpningen av genomsnittliga årsvärden innebär att man inte har möjlighet att fånga variationer i trafikbelastningen över dygnet eller under särskilda perioder på året. Tomtransporter antas vara jämnt fördelade, dvs. hänsyn tas inte till skillnader i förhållandet mellan in och uttransporterade godsmängder i olika regioner.

Modellen är uppbyggd runt följande centrala antaganden:

Konstant transporterad godsmängd

En utgångspunkt är att den transporterade godsmängden (mätt i ton eller kronor) ett givet år är oberoende av transportkostnaderna. Efterfråge- och utbudsmatriser är med andra ord exogent givna i modellen. Efterfrågan per trafikslag är dock kostnadskänslig. En minskning av transportarbetet för ett trafikslag innebär en motsvarande ökning för ett eller flera andra trafikslag.

⁹⁶ För mer information se SIKA-rapport 2002:15, *Kostnader i godstrafik, Delrapport ASEK*.

⁹⁷ Sjöfartsverket, *Beräkning av sjöfartens marginalkostnader – Lägesrapport, metoder och data, delredovisning av regeringsuppdrag, 2002-06-10. SIKA PM 2007:3*

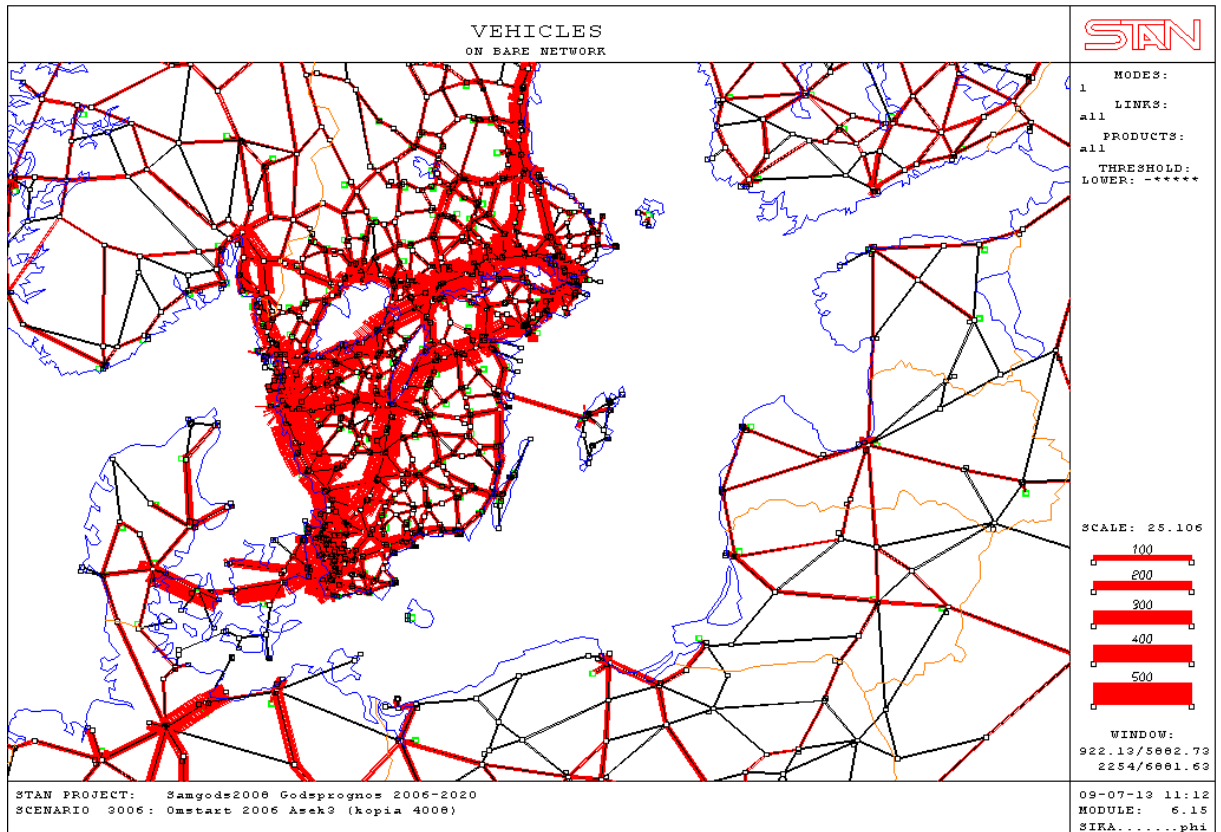
Val av transportlösning genom kostnadsminimering

Val av transportmedel och rutter sker genom minimering av de generaliserade transportkostnaderna för hela systemet. Kostnaderna är både avstånds- och tidsberoende. Modellen bortser i stort från trängseffekter, vilket innebär att de totala volymerna i varje specifik relation i modellen kommer att hanteras av det minst kostsamma transportupplägg som finns tillgängligt. Det kan inträffa att järnvägskapaciteten utnyttjas fullt ut på ett antal länkar på en rutt, och att marginalkostnaden blir densamma för ett alternativt upplägg med lastbilstransporter. I en sådan situation kan det bli en uppdelning av transporter på olika upplägg, ett med järnväg och ett med lastbil.

Operatörernas kostnader antas motsvara kundernas priser

Operatörernas (operativa) kostnader antas fullt ut inverka på de fraktpriser som kunderna betalar för transporttjänsterna. En för operatörerna ökad rörlig kostnad i form av en kilometerskatt antas med andra ord överföras till transportköparna helt och hållet. Det är dock möjligt att göra analyser där transportörerna antas bära en del av kostnadsökningarna, men i denna rapport antas kostnaderna påverka köparna fullt ut.

9.1.6 Appendix 2, Kartbild över lastbilsflöden i Södra Sverige med fast förbindelse mellan Visby och Västersvik



9.1.7 Appendix 3, Gotländsk handelsstruktur inom Sverige i jämförelse med Sverige.

Varugrupp 1,

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riks- områden, kton	Procent Gotland	Sverige till riks- områden, kton	Procent Sverige	Skillnad Got- land Sverige	Gotländsk and av Svensk han- del
1	Stockholm	14	3%	1712	10%	-7%	1%
2	Östra Mellansverige	18	4%	1770	10%	-6%	1%
3	Småland med öarna	227	52%	2055	12%	40%	11%
4	Sydsverige	154	35%	6816	39%	-4%	2%
5	Västsverige	22	5%	3387	19%	-14%	1%
6	Norra Mellansveri- ge	0	0%	609	3%	-3%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	441	3%	-3%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	652	4%	-4%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland från riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige från riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Got- land Sverige	Gotländsk ande av Svensk han- del
1	Stockholm	4	1%	1152	7%	-5%	0%
2	Östra Mellansverige	38	14%	1752	10%	4%	2%
3	Småland med öarna	213	81%	1614	9%	71%	13%
4	Sydsverige	7	3%	7960	46%	-43%	0%
5	Västsverige	3	1%	3695	21%	-20%	0%
6	Norra Mellansveri- ge	0	0%	450	3%	-3%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	286	2%	-2%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	533	3%	-3%	0%

Varugrupp 2,

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	1066	2%	-2%	0%
2	Östra Mellansverige	1	2%	6844	13%	-12%	0%
3	Småland med öarna	71	95%	5421	11%	84%	1%
4	Sydsverige	1	2%	2978	6%	-4%	0%
5	Västsverige	1	2%	4408	9%	-7%	0%
6	Norra Mellansverige	1	1%	14147	28%	-27%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	10548	21%	-21%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	5735	11%	-11%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	560	1%	-1%	0%
2	Östra Mellansverige	1	1%	7312	14%	-13%	0%
3	Småland med öarna	70	98%	7461	15%	83%	1%
4	Sydsverige	0	0%	2400	5%	-4%	0%
5	Västsverige	0	1%	5151	10%	-10%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	11658	23%	-23%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	10189	20%	-20%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	6417	13%	-13%	0%

Varugrupp 3,

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	11	23%	1119	8%	15%	1%
2	Östra Mellansverige	4	9%	3780	29%	-20%	0%
3	Småland med öarna	19	38%	1778	14%	24%	1%
4	Sydsverige	2	5%	502	4%	1%	0%
5	Västsverige	9	17%	1939	15%	3%	0%
6	Norra Mellansverige	4	7%	2026	15%	-8%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	1602	12%	-12%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	421	3%	-3%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	67	1%	0%	0%
2	Östra Mellansverige	2	6%	3860	29%	-24%	0%
3	Småland med öarna	26	70%	2931	22%	48%	1%
4	Sydsverige	1	1%	153	1%	0%	0%
5	Västsverige	4	11%	1630	12%	-1%	0%
6	Norra Mellansverige	2	4%	1755	13%	-9%	0%
7	Mellersta Norrland	1	2%	1600	12%	-10%	0%
8	Översta Norrland	2	5%	1171	9%	-4%	0%

Varugrupp 4,

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	5	20%	1864	17%	3%	0%
2	Östra Mellansverige	2	10%	1703	15%	-5%	0%
3	Småland med öarna	5	20%	1123	10%	10%	0%
4	Sydsverige	4	16%	1654	15%	1%	0%
5	Västsverige	8	33%	2531	23%	11%	0%
6	Norra Mellansverige	0	1%	1036	9%	-9%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	474	4%	-4%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	839	7%	-7%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	42	61%	2294	20%	41%	2%
2	Östra Mellansverige	5	7%	1472	13%	-6%	0%
3	Småland med öarna	10	15%	872	8%	7%	1%
4	Sydsverige	4	6%	1997	18%	-12%	0%
5	Västsverige	6	9%	2937	26%	-17%	0%
6	Norra Mellansverige	1	2%	683	6%	-4%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	317	3%	-3%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	651	6%	-6%	0%

Varugrupp 5

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	95	6%	-6%	0%
2	Östra Mellansverige	0	51%	692	43%	8%	0%
3	Småland med öarna	0	7%	56	3%	3%	0%
4	Sydsverige	0	42%	101	6%	36%	0%
5	Västsverige	0	0%	330	20%	-20%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	195	12%	-12%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	136	8%	-8%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	14	1%	-1%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	0	0%	0%	0%
2	Östra Mellansverige	0	0%	765	47%	-47%	0%
3	Småland med öarna	0	0%	142	9%	-8%	0%
4	Sydsverige	1	99%	83	5%	94%	1%
5	Västsverige	0	0%	278	17%	-17%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	212	13%	-13%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	110	7%	-7%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	32	2%	-2%	0%

Varugrupp 6

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	1924	17%	-17%	0%
2	Östra Mellansverige	0	0%	1842	16%	-16%	0%
3	Småland med öarna	30	100%	835	7%	93%	4%
4	Sydsverige	0	0%	1832	16%	-16%	0%
5	Västsverige	0	0%	2498	22%	-22%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	1595	14%	-14%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	440	4%	-4%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	538	5%	-5%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	2	4%	1250	11%	-7%	0%
2	Östra Mellansverige	5	11%	1063	9%	1%	0%
3	Småland med öarna	30	63%	361	3%	60%	8%
4	Sydsverige	0	0%	1237	11%	-11%	0%
5	Västsverige	10	22%	5243	46%	-24%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	1415	12%	-12%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	478	4%	-4%	0%
8	Ösversta Norrland	0	0%	457	4%	-4%	0%

Varugrupp 7

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	7	0%	0%	0%
2	Östra Mellansverige	0	1%	4325	44%	-43%	0%
3	Småland med öarna	2	61%	77	1%	61%	2%
4	Sydsverige	0	1%	188	2%	0%	0%
5	Västsverige	1	33%	280	3%	30%	0%
6	Norra Mellansverige	0	3%	412	4%	-2%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	0	0%	0%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	4440	46%	-46%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	0%	2	0%	0%	0%
2	Östra Mellansverige	0	26%	390	4%	22%	0%
3	Småland med öarna	0	57%	114	1%	56%	0%
4	Sydsverige	0	6%	74	1%	5%	0%
5	Västsverige	0	11%	157	2%	10%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	1	0%	0%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	248	3%	-3%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	8742	90%	-90%	0%

Varugrupp 8,

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	9%	250	3%	6%	0%
2	Östra Mellansverige	1	26%	1427	19%	6%	0%
3	Småland med öarna	1	23%	744	10%	13%	0%
4	Sydsverige	0	11%	501	7%	4%	0%
5	Västsverige	0	10%	793	11%	-1%	0%
6	Norra Mellansverige	1	20%	3024	41%	-21%	0%
7	Mellersta Norrland	0	1%	146	2%	-1%	0%
8	Översta Norrland	0	1%	452	6%	-5%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	3%	195	3%	0%	0%
2	Östra Mellansverige	5	58%	846	12%	46%	1%
3	Småland med öarna	1	6%	376	5%	1%	0%
4	Sydsverige	0	3%	323	4%	-2%	0%
5	Västsverige	2	24%	818	11%	12%	0%
6	Norra Mellansverige	0	4%	2222	30%	-26%	0%
7	Mellersta Norrland	0	1%	218	3%	-2%	0%
8	Översta Norrland	0	2%	2339	32%	-30%	0%

Varugrupp 9,

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0,071684	1%	848	10%	-8%	0%
2	Östra Mellansverige	4,631256	73%	1806	20%	52%	0%
3	Småland med öarna	0,246701	4%	640	7%	-3%	0%
4	Sydsverige	0,064599	1%	773	9%	-8%	0%
5	Västsverige	1,192167	19%	2716	31%	-12%	0%
6	Norra Mellansverige	0,021473	0%	791	9%	-9%	0%
7	Mellersta Norrland	0,006757	0%	527	6%	-6%	0%
8	Översta Norrland	0,132632	2%	799	9%	-7%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	1,557537	18%	682	8%	10%	0%
2	Östra Mellansverige	0,431611	5%	2722	31%	-26%	0%
3	Småland med öarna	3,473425	39%	988	11%	28%	0%
4	Sydsverige	1,42322	16%	613	7%	9%	0%
5	Västsverige	1,270951	14%	1267	14%	0%	0%
6	Norra Mellansverige	0,297614	3%	656	7%	-4%	0%
7	Mellersta Norrland	0,23277	3%	1481	17%	-14%	0%
8	Översta Norrland	0,124333	1%	491	6%	-4%	0%

Varugrupp 10

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	28	3%	5627	17%	-14%	0%
2	Östra Mellansverige	254	25%	5145	16%	10%	5%
3	Småland med öarna	52	5%	1258	4%	1%	4%
4	Sydsverige	23	2%	4699	14%	-12%	0%
5	Västsverige	4	0%	7572	23%	-23%	0%
6	Norra Mellansverige	13	1%	3276	10%	-9%	0%
7	Mellersta Norrland	43	4%	1480	4%	0%	3%
8	Översta Norrland	581	58%	3903	12%	46%	15%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	1	2%	3595	11%	-9%	0%
2	Östra Mellansverige	8	10%	8037	24%	-14%	0%
3	Småland med öarna	51	65%	3266	10%	55%	2%
4	Sydsverige	7	8%	5019	15%	-7%	0%
5	Västsverige	11	14%	7426	23%	-8%	0%
6	Norra Mellansverige	1	1%	1732	5%	-4%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	1078	3%	-3%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	2806	9%	-8%	0%

Varugrupp 11

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	0	5%	173	5%	0%	0%
2	Östra Mellansverige	2	15%	935	25%	-10%	0%
3	Småland med öarna	7	69%	445	12%	57%	2%
4	Sydsverige	1	6%	574	15%	-9%	0%
5	Västsverige	0	4%	618	16%	-12%	0%
6	Norra Mellansverige	0	1%	684	18%	-18%	0%
7	Mellersta Norrland	0	0%	156	4%	-4%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	168	4%	-4%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	7	34%	276	7%	26%	2%
2	Östra Mellansverige	3	15%	680	18%	-3%	0%
3	Småland med öarna	7	36%	250	7%	30%	3%
4	Sydsverige	1	3%	956	25%	-22%	0%
5	Västsverige	2	9%	1062	28%	-19%	0%
6	Norra Mellansverige	0	0%	308	8%	-8%	0%
7	Mellersta Norrland	0	1%	153	4%	-3%	0%
8	Översta Norrland	0	0%	67	2%	-1%	0%

Varugrupp 12

Från Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	33	44%	2080	12%	32%	2%
2	Östra Mellansverige	9	12%	2997	17%	-5%	0%
3	Småland med öarna	21	27%	1862	11%	17%	1%
4	Sydsverige	4	5%	3140	18%	-13%	0%
5	Västsverige	4	6%	4096	23%	-18%	0%
6	Norra Mellansverige	3	4%	1774	10%	-6%	0%
7	Mellersta Norrland	1	1%	520	3%	-2%	0%
8	Översta Norrland	0	1%	1026	6%	-5%	0%

Till Gotland och Sverige

kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	10	18%	1768	10%	8%	1%
2	Östra Mellansverige	7	13%	2714	16%	-3%	0%
3	Småland med öarna	14	25%	2604	15%	10%	1%
4	Sydsverige	6	11%	2993	17%	-6%	0%
5	Västsverige	8	14%	3381	19%	-6%	0%
6	Norra Mellansverige	6	10%	2553	15%	-5%	0%
7	Mellersta Norrland	3	6%	466	3%	3%	1%
8	Översta Norrland	2	3%	1015	6%	-2%	0%

Alla varugrupper

Från Gotland och Sverige

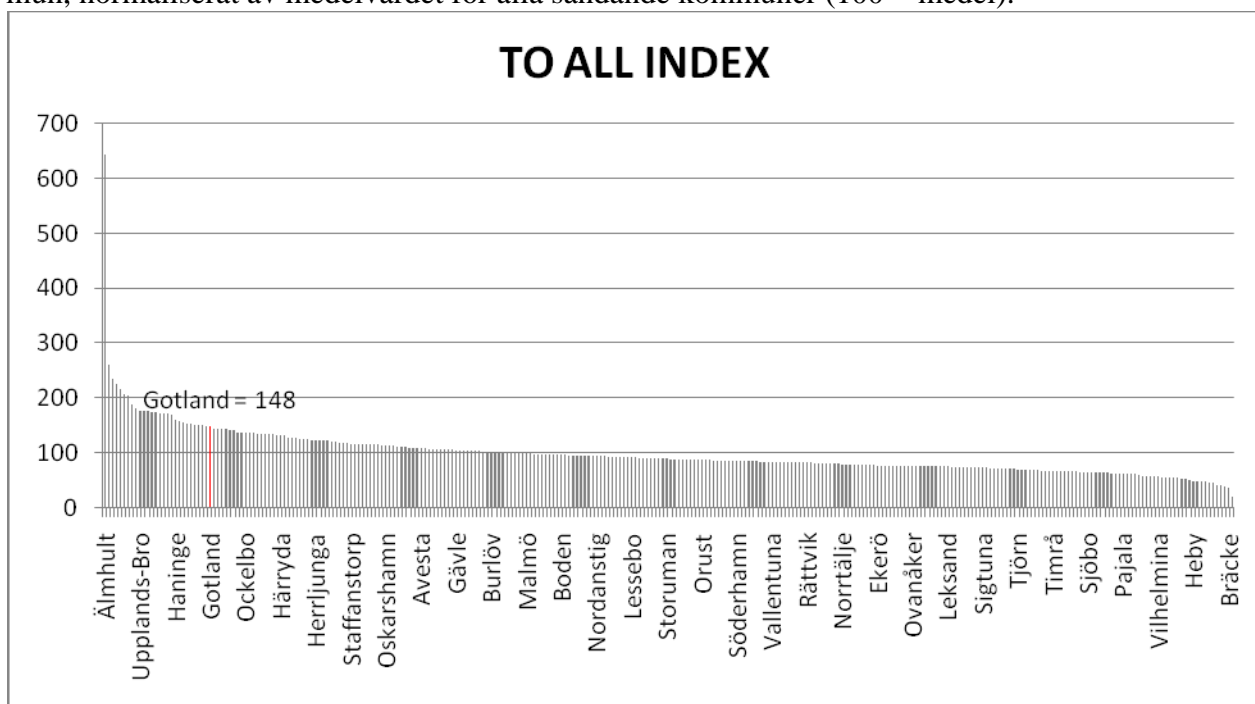
kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	92	5%	16764	9%	-4%	1%
2	Östra Mellansverige	297	17%	33266	18%	-1%	1%
3	Småland med öarna	435	25%	16294	9%	17%	3%
4	Sydsverige	190	11%	23757	13%	-2%	1%
5	Västsverige	52	3%	31170	17%	-14%	0%
6	Norra Mellansverige	22	1%	29570	16%	-15%	0%
7	Mellersta Norrland	44	3%	16470	9%	-6%	0%
8	Översta Norrland	582	34%	18986	10%	24%	3%

Till Gotland och Sverige

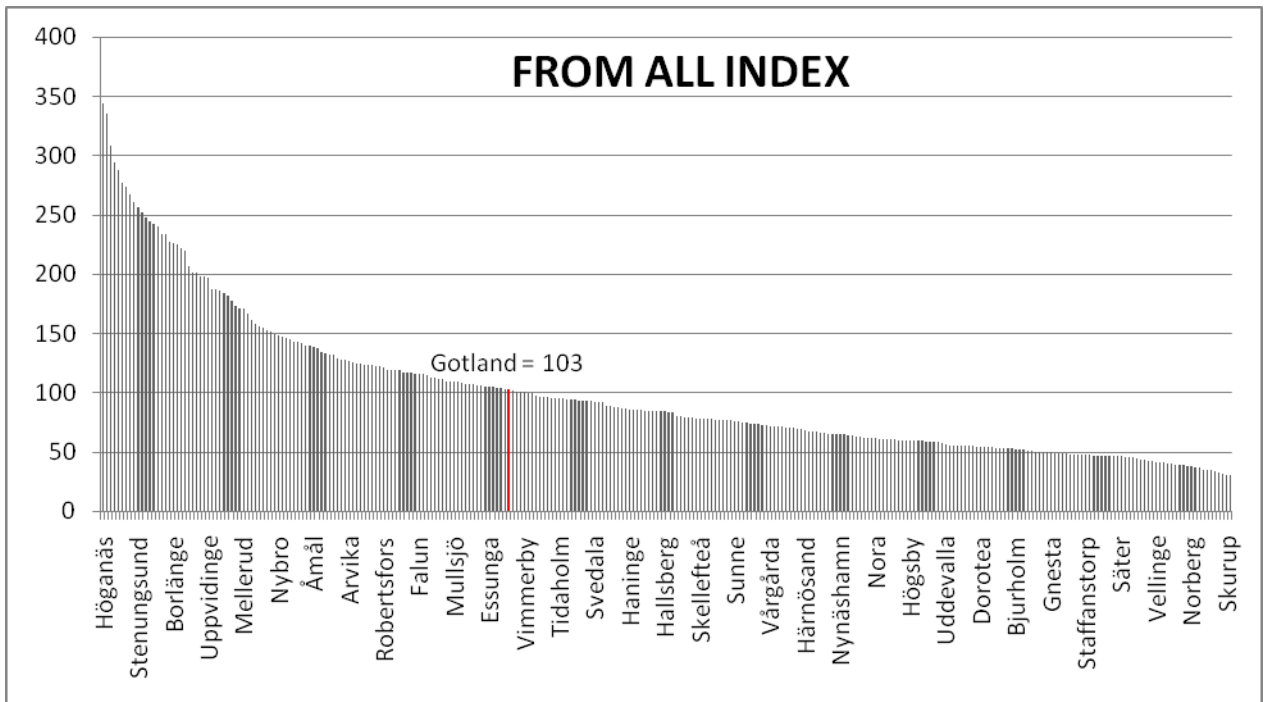
kod	Riksområde	Gotland till riksområden, kton	Procent Gotland	Sverige till riksområden, kton	Procent Sverige	Skillnad Gotland Sverige	Gotländsk andel av Svensk handel
1	Stockholm	68	10%	11842	6%	4%	1%
2	Östra Mellansverige	74	11%	31613	17%	-6%	0%
3	Småland med öarna	426	64%	20980	11%	53%	2%
4	Sydsverige	27	4%	23808	13%	-9%	0%
5	Västsverige	48	7%	33044	18%	-11%	0%
6	Norra Mellansverige	10	2%	23645	13%	-11%	0%
7	Mellersta Norrland	5	1%	16623	9%	-8%	0%
8	Översta Norrland	4	1%	24721	13%	-13%	0%

9.1.8 Appendix 4, Kostnadsindex

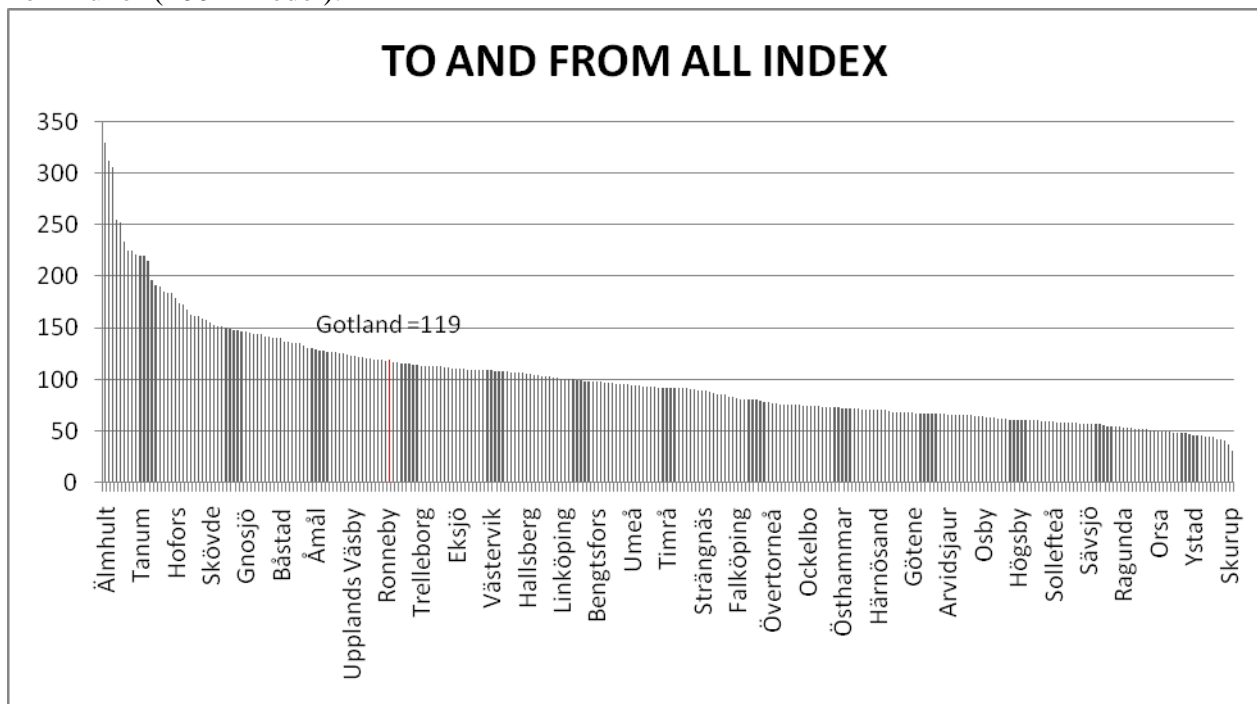
Index Till: Den genomsnittliga kostnaden för att skicka ett ton år 2006 för en kommun, normaliserat av medelvärdet för alla sändande kommuner (100 = medel).



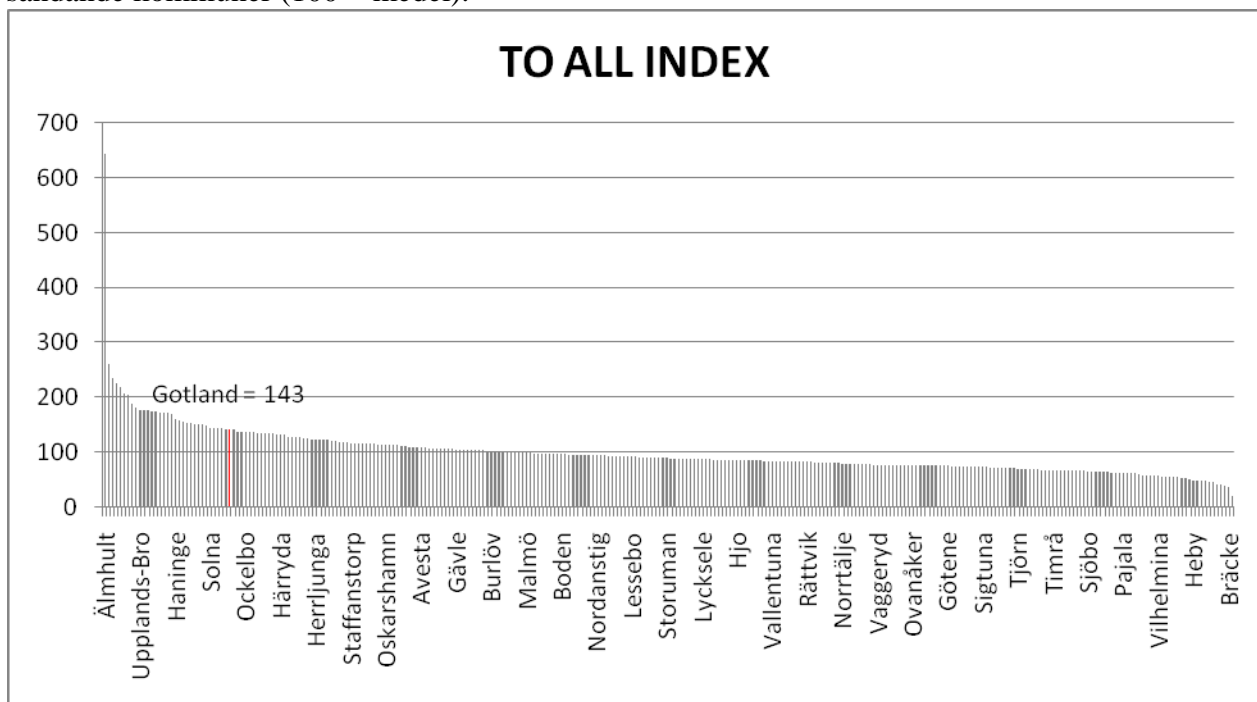
Index Från: Den genomsnittliga kostnaden för att motta ett ton år 2006 för en kommun, normaliserat av medelvärdet för alla mottagande kommuner (100 = medel).



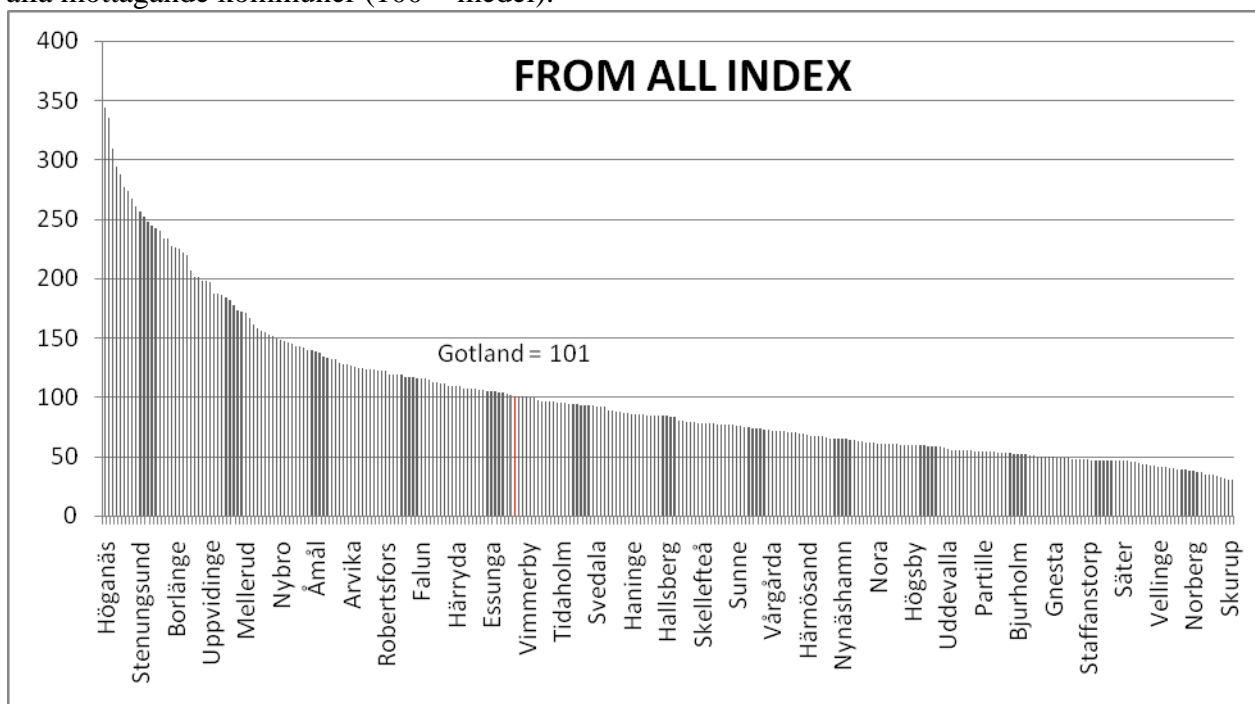
Index Från: En sammanvägning av Till och Från efter varje kommuns respektive handelsbalans i ton 2006, normaliserat av medelvärdet för alla sammanvägda kommuner (100 = medel).



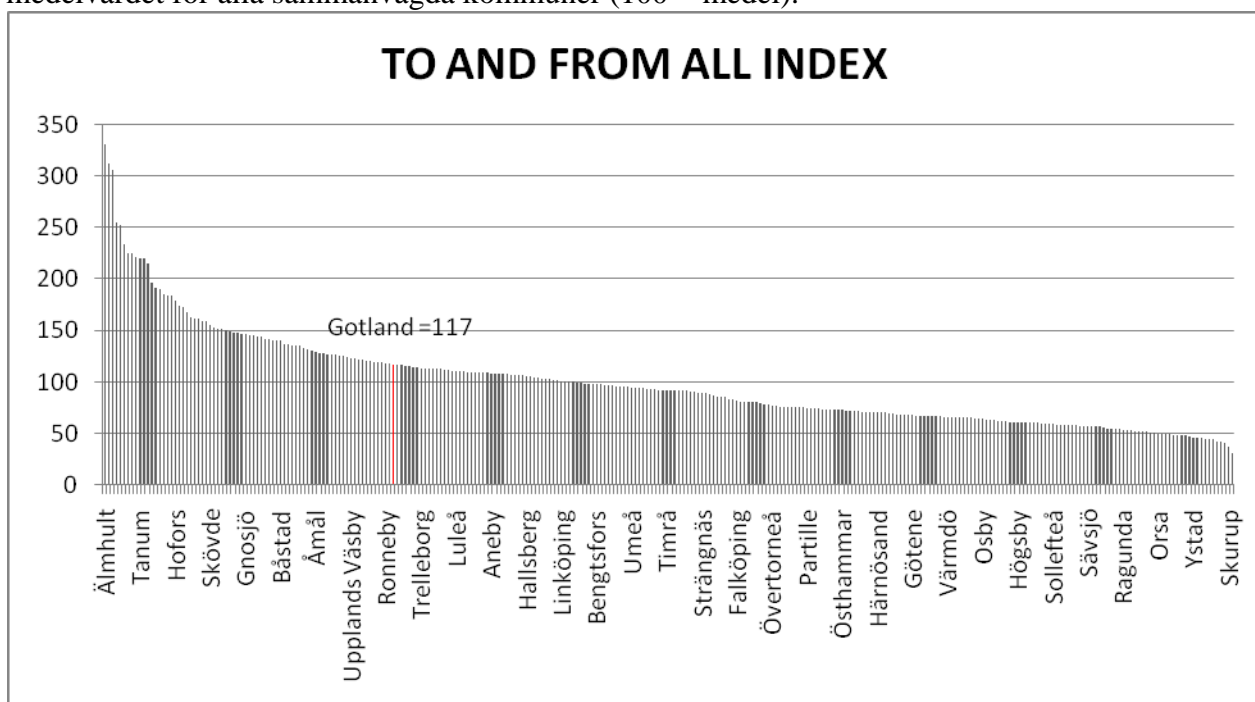
Index Till: Den genomsnittliga kostnaden för att skicka ett ton år 2006 för en kommun efter anläggande av en fast förbindelse, normaliserat av medelvärdet för alla sändande kommuner (100 = medel).



Index Från: Den genomsnittliga kostnaden för att motta ett ton år 2006 för en kommun efter anläggande av en fast förbindelse, normaliserat av medelvärdet för alla mottagande kommuner (100 = medel).



Index Från: En sammanvägning av Till och Från efter varje kommuns respektive handelsbalans i ton 2006 efter införandet av en fast förbindelse, normaliserat av medelvärdet för alla sammanvägda kommuner (100 = medel).



9.1.9 Appendix 5, Indexberäkning

Index Till

$$A = (G_{im} / T_{im})$$

$$\text{Index Till} = (A / \text{medel för A}) * 100$$

Index Från

$$B = (G_{ex} / T_{ex})$$

$$\text{Index Från} = (B / \text{medel för B}) * 100$$

Index Till och Från

$$A = (G_{im} / T_{im})$$

$$B = (G_{ex} / T_{ex})$$

$$C = (A * (T_{im} / (T_{im} + T_{ex})) + (B * (T_{ex} / (T_{im} + T_{ex})))$$

$$\text{Index Till och Från} = [C / (\text{medel för C})] * 100$$

9.1.10 Appendix 6, Extra diskussion transportkostnader

Om transportkostnaden till och från fastlandet minskar transportkostnaden med 40 % och det medför att den totala kostnaden för den varugrupp som påverkas mest minskar med 10 %, ges en elasticitet på 0.25 (10/40). Utgår vi från den elasticiteten och samtidigt antar att transportkostnaden utgör 20 % av ett genomsnittligt företags totala kostnader i gruppen högvärdiga produkter ges följande tabell.

Tabell 12, Genomsnittlig minskning av Gotländska företagskostnader inom varugruppen Högvärdiga varor

Bidragets genererade transportkostnadsminskning till och från fastlandet	Elasticitet	Genomsnittlig transportkostnadsminskning	Genomsnittlig minskning av Gotländska företagskostnader
10	0,25	2,5	0,5
20	0,25	5	1
30	0,25	7,5	1,5
40	0,25	10	2
50	0,25	12,5	2,5

Eftersom transportlängden är kortare för gruppen jordbruksprodukter (samt att denna varugrupp i viss mån använder färja och verkar i vikt betyda en hel del för Gotländsk handel) kanske en liknande beräkning som den för Högvärdiga produkter borde göras för den varugruppen. Skulle detta vara intressant?

Bilaga 2: Beräkning av merkostnader och branschens lönsamhet och arbetsproduktivitet

Här nedan ges två exempel på hur man beräknat merkostnaderna:

Vid sådana beräkningar utgår man ifrån lastbilstrafikens kostnadsstruktur som består av följande:

Fasta fordonskostnader (kapitalkostnader för fordonsinvestering, fordonsskatt, försäkringar, fasta anläggningar, underhåll, administration)

Rörliga fordonskostnader (drivmedel, däck, reparation, underhåll)

Lönekostnader (förarlön och lönebikostnader)

Ett tillägg till detta är att merkostnaderna påverkas i hög grad av användningen av trailer eller 24 meters lastbilar vid transporter på färjan. Ett ökat bruk av trailer reducerar eller ta bort stora delar av merkostnaderna.⁹⁸

Exempel 1: Beräkning av merkostnad för 15 mils transport på väg eller via färjan, 2001.

<i>Kostnad för lastbilstransport (20 meters längd) på väg 15 mil, (15*125 kr/mil = 1875 kr)</i>
<i>Kostnad för att lastbilstransport på färja, (20*84 kr/lm = 1680 kr)</i>
<i>Kvarvarande fastkostnad för lastbil (15*40kr/mil = 600 kr), Totalkostnad 1680 + 600 = 2280 kr.</i>
<i>Fastkostnad för lastbil (600 kr), ger en total kostnad på 2280 kr + kostnader om man har chaufför med på färjan (250 kr extra vid tre timmars överfartstid och 750 kr extra vid 5 timmars överfartstid)</i>
<i>Kostnad för transport av trailer (15 meters längd)</i>
<i>Kostnad på väg 15 mil (15*110 kr/mil = 1650 kr)</i>
<i>Kostnad för färja (15 lm*96 kr/lm = 1440 kr)</i>
<i>Kvarvarande fastkostnad för trailer 15*35 kr/mil = 525 kr, Totalt 1440 + 525 = 1965 kr</i>
<i>Berit Rolléns förslag var att utifrån dessa beräkningar sänka längdmetertaxan ned till 40 kr/lm, vilket skulle ha inneburit en extra kostnad på 29 miljoner kronor för staten samtidigt som kostnaden för att transportera 20 meters ekipage på färjan skulle reduceras till 1400 kr och trailers till 1125 kr.</i>

⁹⁸ SOU 2001:66, ss 67-69.

Utgår man ifrån dagens situation och Sveriges åkeriföretags prissättning vid lastbilstransporter⁹⁹ består ersättningarna av flera delar: ersättning per mil, per timma och per år. Priset är en mycket central del av åkeriverksamhetens lönsamhet. Detta beror på att de rörliga kostnaderna är stora i förhållande till de fasta, vilket medför att det inte är självklart att en volymökning leder till en resultatförbättring. I åkeriverksamheten är det normalt att de rörliga kostnaderna är kring 75 procent av alla kostnader. Denna relation blir alltmera påtaglig när lönsamheten är svag eller negativ.¹⁰⁰

Utifrån en beräkning av den typiska distributionsbilen (tre-axlad) får man fram följande uppskattning av kostnaderna idag att transportera en lastbil per mil:

Exempel 2: Beräkning av merkostnad för 15 mils transport på väg eller via färjan, 2008.

1. Fasta fordonskostnader 45 kr/mil
2. Rörliga milberoendekostnader 48 kr/mil
3. Rörliga tidsberoendekostnader 44 kr/mil
Resultat: $45+48+44 = 137$ kr/mil * 15 mil = 2055 kr (totalt för 15 mils transport på väg) ¹⁰¹
<i>Detta kan jämföras med kostnaderna för att transportera via färjan</i>
Kostnad för att lastbilstransport på färja, ($20*125$ kr/lm = 2500kr)
Kvarvarande fastkostnad för lastbil ($15*45$ kr/mil = 675kr), Totalkostnad 2500 + 675 = 3175 kr ¹⁰²

Hur stor är kompensation idag till transportförmedlingsföretagen? Vi kan i detta fall inte få några exakta mått på hur stort det är, men ett sätt att få en grov uppskattning av kompensations storlek för DHL och Schenker (Gotlandstillägget) är att se hur många procent som detta tillägg utgör av företagets omsättning i Sverige. Resultatet är följande:

DHL

Omsättning (2006) 10 miljarder kronor

Gotlandstillägg 0,4 procent (* 0,004) = 40 miljoner kronor.

+ Pristillägg på 28 procent på transporter mellan Gotland och fastlandet = Totala kompensationen för godstransporterna¹⁰³

⁹⁹ Det är följande kostnadsdelar som lyfts fram för att beräkna kostnader för lastbilstransporter idag: *Exemplet är en treaxlad lastbil och kostnaderna består av följande:* Rörliga sträckberoende kostnader (kostnad per mil) Rörliga tidsberoende kostnader (personal – kostnad per timma) Fordonets fasta kostnader (kostnad per år – den totala kostnaden delas med antalet turer för att få fram kostnaden per tur). Administration (Kostnad per år – den totala kostnaden delas med antalet turer).

¹⁰⁰ Sveriges Åkeriföretag, *Prissättning vid lastbilstransporter. En översikt, s 5.*

¹⁰¹ www.akeriekonomi.se/sacalc/ScSammand.htm

¹⁰² *En normal trailer kostar idag ca 1800 kronor att frakta över till fastlandet varav 1000 kronor är längdmetertaxa enligt uppgifter från åkeriföretag på Gotland.*

¹⁰³ DHL Parti, För transporter till och från Gotland sker ett pristillägg med 28% på normalfrakten och på eventuellt tillägg för Mottagarfrakt och Termo. Nivån på detta tillägg kan komma att förändras vid eventuella beslut utanför DHL:s kontroll. http://www.dhl.se/publish/etc/medialib/se/downloads/brochures/day_definite_2009.Par.0003.File.pdf.tmp/DHL_Inrikes_Tillval_090316.pdf

Schenker

Omsättning (2007) 14 miljarder kronor

Gotlandstillägg 0,4 procent (* 0,004) = 56 miljoner kronor

+ Pristillägg på 24 procent på transporter mellan Gotland och fastlandet = Totala kompensationsen för godstransporterna¹⁰⁴

Grovt räknat skulle detta innebära att kompensationsen ligger max på 100 miljoner kronor + ett pristillägg för alla transporter mellan Gotland och fastlandet. Det kan jämföras med kostnaderna som finns för att transportera godset med färjan, vilket motsvarar ca 92 miljoner kronor (738 997 meter gods år 2008 * 125 sek per längdmeter = 92 miljoner kronor).

¹⁰⁴ Schenker System, -Direct och -Coldsped På alla sändningar tillkommer ett Gotlandstillägg om 0,4 %. Gotlandstillägget beräknas på hela transportpriset inklusive tilläggsavgifter. Dessutom tillkommer för sändningar till/från Gotland ett påslag om 24 % på transportpriset.
http://www.schenker.se/upload/common/archive/schenker/sweden/documents/terms_and_transport_documents/Transportvillkor_swe.pdf

Tabell Branschens genomsnittliga avkastning på totalt kapital och förädlingsvärde per anställd (arbetsproduktiviteten), 2005.

		Antal företag	Avkastning totalt kapital Medel	Förädlingsvärde per anställd (arbetsproduktiviteten, tkr) Medel
Andra samhällliga och personliga tjänster	Gotland	103	-0.00	333.55
	Sverige	18285	-0.05	364.58
Byggverksamhet	Gotland	185	0.06	370.33
	Sverige	34486	0.01	410.63
El-, gas-, värme- och vattenförsörjning	Gotland	8	0.10	2990.50
	Sverige	126	-0.07	1874.41
Fastighets- och uthyrningsverksamhet, företagstjänster	Gotland	408	-0.06	586.00
	Sverige	115647	0.02	558.80
Finansiell verksamhet	Gotland	17	0.14	406.50
	Sverige	6860	0.10	4216.50
Fiske	Gotland	5	-0.03	.
	Sverige	443	-0.07	586.91
Hotell- och restaurangverksamhet	Gotland	162	-0.01	261.78
	Sverige	16330	-0.08	253.88
Hälsa- och sjukvård, sociala tjänster; veterinärverksamhet	Gotland	14	0.12	456.45
	Sverige	3323	0.10	462.23
Jordbruk, jakt och skogsbruk	Gotland	168	0.07	442.32
	Sverige	11430	0.00	443.46
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	Sverige	41	0.06	475.61
Partihandel och detaljhandel; reparation av motorfordon, hushållsartiklar och personliga artiklar	Gotland	368	0.06	342.61
	Sverige	78039	0.04	389.30
Tillverkning	Gotland	201	0.05	404.05
	Sverige	38171	0.07	443.23
Transport, magasinering och kommunikation	Gotland	128	0.04	560.22
	Sverige	18940	0.04	484.00
Utbildning	Gotland	18	0.06	272.25
	Sverige	4561	0.23	372.77
Utvinning av mineral	Gotland	1	0.03	404.00
	Sverige	537	0.01	625.96
Totalt		349005	0.03	500.44

Bilaga 3: Utredning av HUI

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

Tillväxtanalys ansvarar för tillväxtpolitiska utvärderingar, analyser och internationellt kontaktskapande 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
- tillhandahålla globala mötesplatser och främja internationellt kontaktskapande inom tillväxtpolitiken

Om rapportserien:

Rapportserien är Tillväxtanalys huvudsakliga kanal för publikationer. I rapportserien ingår även myndighetens faktasammanställningar.

Övriga serier:

Statistikserien – löpande statistikproduktion.

Svar direkt – uppdrag som ska redovisas med kort varsel.

Working paper/PM – metodresonemang, delrapporter och underlagsrapporter är exempel på publikationer i serien.