

Sammendrag:

Merkostnader for godstransport i virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte

TØI rapport 1418/2015
Forfatter: Bjørn Gjerde Jobansen
Oslo 2015 48 sider

Formålet med denne rapporten er å dokumentere merkostnader for godstransport for foretak som ligger innenfor det nye geografiske ESA-godkjente virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte, og å foreslå en modell for beregning av støttesatser som sikrer et riktig kompensasjonsnivå for slike merkostnader. Vi beregner slike merkostnader til å være, i snitt, 22 % av transportkostnadene for uttransport og 21 % av transportkostnadene for inntransport for foretak i virkeområdet. Vi argumenterer også for at slike merkostnader er progressive i avstand. Beregninger tyder på at dagens ordning kan forsvares; den ser ut til å treffe merkostnadene tilfredsstillende med kun en liten overkompensering som er innenfor modellens feilmarginer. Vi kommer også med et nytt forslag til støtteordning med flere støttesatser, økt støtte for korte transporter og redusert støtte for mellomlange transporter. Det vil kun være marginale forskjeller i forventet utbetalt støtte i forhold til dagens ordning, men vi mener den nye ordningen treffer progressiviteten i merkostnadene på en bedre måte.

Bakgrunn

EUs statsstøtteregulering åpner for å gi transportstøtte til foretak for inn- eller uttransport av varer i det ESA-godkjente geografiske virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte, heretter kalt «virkeområdet». Ordningen skal kompensere for ulempene med ekstra transportkostnader for godstransport.

Formålet med denne utredningen er (1) å dokumentere slike ekstra transportkostnader for foretak som er innenfor næringer som kan støttes og som ligger innenfor det nye geografiske virkeområdet, og (2) å foreslå en modell for beregning av støttesatser som sikrer et riktig kompensasjonsnivå for ekstra transportkostnader i virkeområdet, for både inntransporter og uttransporter.

Data og metode

Datamaterialet vi benytter er varestrømmer med tilhørende distanser og transportkostnader fra det nasjonale modellsystemet for godstransport i Norge (Logistikkmodellen). Dette er ikke faktiske kostnader, men modellerte kostnader basert på kostnadsparametere. Vi mener likevel at dette er den mest hensiktsmessige måten å gjennomføre analysen på, da datasettet vi bruker fra Logistikkmodellen skal inneholde den totale mengden varer fraktet til og fra alle norske kommuner. Det blir dermed mulig å gjennomføre en mer komplett analyse enn hva som hadde vært tilfellet med en utvalgsundersøkelse hvor faktiske kostnader blir kartlagt.

Vi ser hovedsakelig på to kilder til merkostnader for bedrifter i områder med lange avstander og tynn bosetting. Den første er merkostnader som følge av at kostnaden per tonn-km for en gitt avstand er høyere. Den andre er merkostnader som følge av at den faktiske avstanden varene skal fraktes er lenger.

Dokumenterte merkostnader

Det er ikke grunnlag for å si at kostnaden per tonn-km er større i det geografiske virkeområdet for investerings- og transportstøtte gitt avstanden, basert på kostnadstall fra Logistikkmodellen. Vi anbefaler derfor å operere med samme kostnad per tonnkilometer innenfor og utenfor det geografiske virkeområdet. Dette gjelder både inntransporter og uttransporter.

Tar man hensyn til avstandsfordelingen for kommuner i byområder og kommuner i virkeområdet, og beregner forventet transportkostnad inn til disse med samme kostnad per tonnkilometer (som anbefalt i forrige avsnitt), er det grunnlag for å si at kommuner i virkeområdet bærer en merkostnad. Denne merkostnaden er beregnet til 28 % for uttransporter fra virkeområdet og 27 % for inntransporter til virkeområdet. Dette tilsvarer 22 % av transportkostnadene for uttransporter og 21 % av transportkostnadene for inntransporter for foretak i virkeområdet. Merkostnaden ser også ut til å være progressiv i avstand. Det er dermed etablert et grunnlag for en støtteordning, og beregningene tyder på at en progressiv støtteordning kan være mest hensiktsmessig.

Forslag til støtteordninger

Vi velger å se på tre spesifikke forslag til ordninger. Den første er en flat ordning, den andre er dagens ordning og den tredje er et nytt forslag til en progressiv ordning. Dette er vist i Tabell 1. I tabellen vises støttesatsene for hvert avstandsintervall for hver ordning. Andelen av tonnasje i virkeområdet for hvert intervall er også inkludert, for å gi et inntrykk av hvor mye av godset en gitt støttesats favner. Nederst i tabellen er forventet støtte per tonn for både uttransport og inntransport beregnet for de tre ordningene. Denne er så sammenlignet med den forventede merkostnaden. Den relative forskjellen mellom forventet støtte og forventet merkostnad, altså hvor mye en gitt ordning overkompenserer for merkostnadene, vises i parentes.

Anbefaling

Som tabellen viser treffer alle ordningene relativt godt. Den første ordningen treffer merkostnadene aggregert sett, men treffer urettferdig, siden merkostnadene ser ut til å være progressive. Den andre er dagens ordning. Den treffer tilfredsstillende. Den fører til en marginal overkompensering aggregert sett, som for det første er innenfor feilmarginene for modellberegningene, og for det andre lite problematiske siden vår beregningsmåte muligens underestimerer merkostnadene noe i utgangspunktet, som beskrevet i rapporten. Ordningen er imidlertid hakket mer progressiv enn merkostnadene ser ut til å være. Den tredje er en flatere progressiv ordning spesielt tilpasset for å følge progressiviteten i merkostnadene, og gi et støttebeløp som er likt

merkostnadene aggregert sett. Vi anbefaler den tredje ordningen som mest hensiktsmessig, men mener også beregningene tyder på at dagens ordning kan forsvares.

Tabell 1. Oversikt over støttesatser for de tre ordningene, samt forventet støttebeløp per tonn for både inntransport og uttransport, sammenlignet med forventet merkostnad. Den prosentvise forskjellen (i hvor stor grad en gitt ordning overkompenserer for merkostnadene) vises i parentes.

Avstands-kategori	Andel av tonnasje	Ordning 1: Flat støttesats	Ordning 2: Dagens ordning	Ordning 3: Nytt forslag
0 - 50 km	33,5 %	21,5 %	0 %	0 %
50 - 100 km	9,6 %	21,5 %	0 %	0 %
100 - 150 km	6,2 %	21,5 %	0 %	0 %
150 - 200 km	3,0 %	21,5 %	0 %	0 %
200 - 250 km	4,7 %	21,5 %	0 %	10 %
250 - 300 km	4,6 %	21,5 %	0 %	10 %
300 - 350 km	4,0 %	21,5 %	0 %	10 %
350 - 400 km	2,3 %	21,5 %	30 %	20 %
400 - 450 km	2,0 %	21,5 %	30 %	20 %
450 - 500 km	4,4 %	21,5 %	30 %	20 %
500 - 550 km	2,7 %	21,5 %	30 %	20 %
550 - 600 km	1,9 %	21,5 %	30 %	20 %
600 - 650 km	0,9 %	21,5 %	30 %	20 %
650 - 700 km	1,1 %	21,5 %	30 %	20 %
700 - 800 km	1,4 %	21,5 %	40 %	30 %
800 - 900 km	2,0 %	21,5 %	40 %	30 %
900 - 1000 km	5,4 %	21,5 %	40 %	30 %
1000 - 1100 km	0,6 %	21,5 %	40 %	30 %
1100 - 1200 km	0,9 %	21,5 %	40 %	30 %
1200 - 1300 km	1,2 %	21,5 %	40 %	40 %
1300 - 1400 km	1,6 %	21,5 %	40 %	40 %
1400 - 1500 km	0,6 %	21,5 %	40 %	40 %
1500 + km	5,5 %	21,5 %	40 %	40 %
Uttransport				
Forventet merkostnad per tonn		Forventet støtte per tonn (overkompensering)		
Kr 192		Kr 191 (0,5 %)	Kr 215 (12 %)	Kr 191 (0,5 %)
Inntransport				
Forventet merkostnad per tonn		Forventet støtte per tonn (overkompensering)		
Kr 205		Kr 206 (-0,5 %)	Kr 244 (16 %)	Kr 216 (5,0 %)