

**Sammendrag:**

## **”Næringslivets avstandskostnader” – et fruktbart begrep?**

*Rapporten diskuterer “næringslivets avstandskostnader”, med tanke på om begrepet kan gjøres til en operasjonaliserbar målestokk for transportpolitikken. Det konkluderes med at begrepet vanligvis tillegges et betydningsinnhold som går ut over transportpolitikken tradisjonelle doméne. Begrepet gir en bedre forståelse av de avstandsrelaterte transaksjonskostnadene næringslivet opplever, men viser også transportpolitikken begrensede påvirkningsmuligheter på disse. Årsaken er at det eksisterer betydelige kostnader knyttet til å handle over avstand ut over kostnadene som genereres ved å transportere produktene fra selger til kjøper.*

*Rapporten studerer også korrelasjonen mellom fraktrater og transportavstand for små, nasjonale samlastforsendelser. Vi opererte i utgangspunktet med en antakelse om at markedets størrelse var av betydning for fraktratene, slik at transporter mellom større byer (med et relativt store transportmarkeder) ville ha lavere enhetsrater enn transporter mellom spredt befolkede områder. Selv om vi ser indikasjoner på slike effekter av markedsstørrelse, gir ikke data vi har hatt tilgang til grunnlag for entydige konklusjoner av denne art. Vi ser allikevel at samlasternes utstrakte bruk av jernbanetransport mellom de større byene resulterer i lave fraktrater på disse relasjonene. Slike transportløsninger er betinget av store godsmengder. Rapporten tegner videre et sammensatt bilde av prisdannelsen i samlastmarkedet.*

### **Avstandskostnader – en begrepsavklaring**

I rapportens første del har vi søkt i ulike teoriretninger for å finne inspirasjon til hvordan vi kan forstå hvordan fysisk avstand påvirker næringslivets kostnader. I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan slås det fast at Regjeringen ønsker å føre en *differensiert* samferdselspolitikk. Med dette signaliseres at man erkjenner at storbyområdene og distriktene har ulike transportutfordringer. I storbyområdene anses disse å være knyttet til fremkommelighetsproblemer, mens de i distriktene er knyttet til næringslivets *avstandskostnader*. Det har i lang tid vært ansett at norsk næringsliv lokalisert i perifere områder har en konkurranseulempe i form av høyere *transportkostnader* enn sine mer sentralt lokaliserte konkurrenter. Når en anvender begrepet *avstandskostnader* er det viktig å definere begrepet presist, for å unngå forvirring. Spørsmålet er altså i første rekke: Hva omfatter begrepet *avstandskostnader* som *transportkostnader* ikke fanger opp? Uten en klar begrepsdefinisjon er det en fare for at begrepene anvendes synonymt, slik at ”næringslivets *avstandskostnader*” signaliserer en oppfatning om at

næringslivets transportkostnader utelukkende samvarierer med foretakenes avstand til markedene.

Handelsteori, som kunne tenkes å være opptatt av de kostnadene som faktisk følger av å drive handel, er generelt sett svært abstrakt både med hensyn til avstand til kostnadene ved å overkomme denne avstanden. Vi har oppfattet det som innsiktsgivende å definere næringslivets avstandskostnader som ”alle kostnader som oppstår som følge av geografisk avstand mellom partene i en transaksjon”. Som følge av en slik definisjon må også transportkostnadene inkluderes i transaksjonskostnadene, til tross for at det synes å være uenighet om dette innenfor transaksjonskostnadsteori. Transaksjonskostnadsteori ble først og fremst utviklet i grenselandet mellom jus og økonomi, og fokuserer primært på organisatoriske forhold i det økonomiske system.

Innenfor økonomisk geografi er man svært opptatt av hvordan regionsspesifikke karakteristika kan gi opphav til regionale konkurransefortrinn, hvorfra det kan avledes at interregionale forskjeller kan gi opphav til geografisk betingede transaksjonskostnader. Slike regionsspesifikke karakteristika hevdes å ha sin årsak i ulike sosiokulturelle og institusjonelle forhold, og de avledede transaksjonskostnadene må derfor skyldes kostnadene ved å overvinne slike ulikheter.

Følgelig har vi landet på en definisjon der vi forstår næringslivets avstandskostnader som de kostnadene som oppstår som følge av å skulle handle over avstand. Vi har gruppert disse kostnadene i sosiokulturelle faktorer, institusjonelle faktorer i tillegg til de mer tradisjonelle transportkostnadene, og gitt eksempler på slike kostnadsfaktorer uten å presentere noen uttømmende liste.

**Tabell S1: En kategorisering av avstandskostnader**

<b>Avstandskostnader:</b>	
Kulturelt betingede transaksjonskostnader	Moral, verdsett (/religion), språk, normer for sosial omgang
Institusjonelt betingede transaksjonskostnader	Love, regler, standarder
Transportrelaterte transaksjonskostnader	Relativt lett kvantifiserbare tids- og fremføringskostnader

TØI-rapport 956/2008

Vi mener vår definisjon gir et fyldigere og mer korrekt bilde av de kostnader som næringslivet er stilt overfor ved å handle over avstand, men det blir samtidig klart at dette er kostnader som går langt ut over samferdselsmyndighetenes tradisjonelle influensområde. På den annen side kan det inspirere til nye innfallsvinkler til å redusere transportkostnadene: Viktig kunnskap formidles gjennom de sosiale relasjonene som transaksjonene baseres på, og bidrag til å utvikle kompetansebyggende nettverk mellom transportkjøpere og ulike aktører i logistikkjeden kan være et skritt i denne retning. Kommunal- og regionaldepartement har arbeidet i en årrekke med å mobilisere partene i næringslivet til å delta i slike nettverk (jfr Regionale utviklingsprogram). Statens vegvesen sitt initiativ til Forum for lokale godstransporter kan være et eksempel på et slikt initiativ.

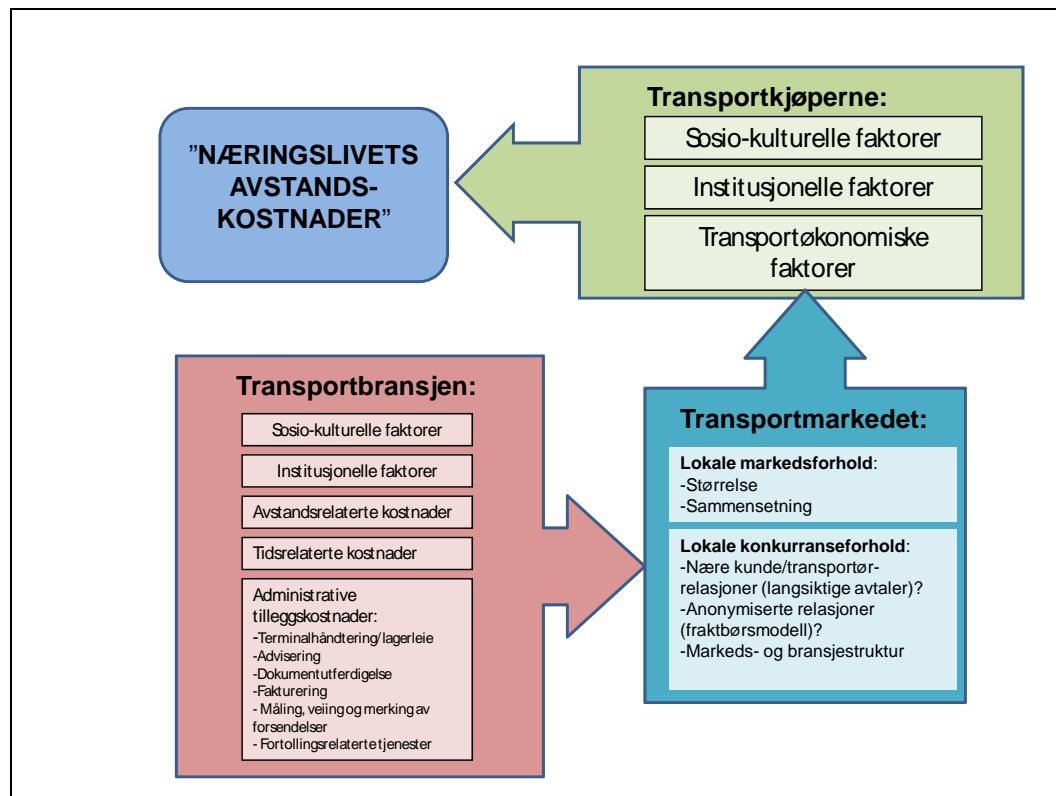
Vi er av den oppfatning at begrepet ”avstandskostnader” er et mer fyllestgjørende uttrykk enn ”transportkostnader” for de kostnadene økonomiske aktører påføres

ved å handle over avstand. Allikevel synes det plausibelt å inkludere en rekke kostnadselementer som ikke enkelt lar seg kvantifisere (som kostnaden ved å overkomme en språkbarriere). Avstandskostnader inkluderer også en rekke faktorer som tradisjonelt ligger utenfor samferdselsmyndighetenes domene. Allikevel vil selvfølgelig sosiokulturelle og institusjonelle barrierer også påvirke produktiviteten i transportbransjen (og dermed fraktratene), og initiativer for å redusere disse burde absolutt kunne tenkes å kunne komme fra samferdselsmyndighetene.

Vi har argumentert for at ”næringslivets avstandskostnader” består av en rekke faktorer ut over de rene fraktkostnadene.

Figuren nedenfor visualiserer dette: Transportkjøperne, altså ”næringslivet” i sin alminnelighet, opplever en rekke kostnader indusert av sosio-kulturelle og institusjonelle ulikheter, som i tillegg til de rene transportkostnadene utgjør avstandsrelaterte transaksjonskostnader.

Figur S1: Faktorer som påvirker ”næringslivets avstandskostnader”



TØI-rapport 956/2008

I produksjonen av transporttjenester, altså innenfor transportsektorens domene, påløper det også slike avstandsrelaterte transaksjonskostnader, i tillegg til de rene tids- og avstandsavhengige fremføringskostnadene.

## Korrelasjon mellom transportavstand og fraktrater

I denne rapportens annen del har vi studert sammenhenger mellom fraktrater og transportavstand. Bakgrunnen har vært at vi er usikre på om de forutsetninger som

ofte gjøres om korrelasjonen mellom fraktrater og transportavstand er realistiske. Vi ser at enhetsprisene (kr/kg) er avtakende med forsendelsenes størrelse, vi ser at enhetsprisene (kr/km) faller med transportenes lengde, og vi har en hypotese om at enhetsprisene også avtar med totalvolum på strekningene. Vår usikkerhet skyldes fragmentert kunnskap om lange transporter som ikke koster stort mer enn korte transporter, gods som transporteres lange omveier osv. I denne delen av prosjektet benyttet vi oss i stor grad av de største, norske transportørens generelle prislistene. Disse prislistene har den fordelen at de er svært detaljerte med hensyn til geografi: De oppgir fraktrater mellom så godt som hvert eneste postnummer i Norge. Ulempen er at fraktratene er urealistisk høye, men transportørene har velvillig vedgått at rabatter på rundt 70% på de generelle ratene ikke er uvanlig. En ytterligere ulempe er at de generelle prislistene er geografisk symmetriske, de indikerer altså ikke hvordan retningsubalanse gir seg utslag i differensierte fraktrater.

Vår konklusjon etter å ha sammenliknet hundrevis av transportrelasjoner blir i denne omgang at det er høy korrelasjon mellom avstand og de store transportørens generelle fraktrater. En begrensning i prosjektet er at vi i hovedsak har sett på transporter ut fra Oslo. Vi hadde allikevel forventet å få klarere indikasjoner på at ”tunge relasjoner” (eksempelvis mellom de største byene) har lavere fraktrater enn transporter til tynt befolkede destinasjoner. Vi har problemer med å trekke slike generelle konklusjoner. Når vi ser at ratene de største transportørene tilbyr på en del hovedrelasjoner er svært lave, antar vi at dette skyldes at disse transportørene er viktige brukere av jernbanen på disse relasjonene, noe som bidrar til reduserte transportkostnader. Vår oppfatning er at argumentet om at vegtransportprisene på hovedrelasjonene har vært lave grunnet konkurransen fra jernbanen, ble lansert i en tid da jernbanen ikke utgjorde noen reell trussel for vegtransporten. Siden den tid har jernbanen gjennomgått betydelige endringer og fremstår nå som et svært konkurransedyktig alternativ på flere hovedrelasjoner. I dette prosjektet tyder derfor prisinformasjonen på at transportørens bruk av jernbane som underleverandør på en del hovedrelasjoner bidrar til å holde ratene på disse hovedstrekningene på et svært lavt nivå.

Vi forstår det videre slik at rabattene som gis til faste kunder er en generell prosentvis prisreduksjon, slik at prisforholdet mellom de ulike relasjonene forblir uendret. Dette innebærer at de generelle prisene gir et korrekt inntrykk av de relative prisforskjellene mellom ulike destinasjoner, til tross for at det absolutte nivået er alt for høyt.

Informasjon om reelle fraktrater er innhentet både fra transportører og transportkjøpere. Vår erfaring fra dette prosjektet er at transportkjøperne har stilt seg særdeles positive til å bidra med slik informasjon, og transportørene har også vært svært imøtekommende. Mens man ofte søker å estimere transportpriser på grunnlag av transportkostnader, er vår erfaring fra dette prosjektet at i det minste casebasert informasjon om fraktpriser kan innhentes direkte fra både transportører og transportkjøpere.

For å studere sammenhenger mellom totale transportvolumer og fraktrater på ulike strekninger, ønsket vi å sammenholde prisinformasjon med data fra SSBs Lastebilundersøkelse. Slike data er ikke anvendelige på kommunenivå, og vi anvendte derfor ”distriktsindeksen” til Johansen *m fl* (2006) som en proxy på

kommunenes aktivitetsnivå (og antatt relativ størrelse på transportvolumer). Sammenlikningen mellom fraktrater og transportavstand ga en bedre korrelasjon enn sammenlikningen mellom fraktrater og distriktsindeks. Analysen viste allikevel at de relative forskjellene i fraktrater er en ytterligere ulempe for næringslivet i mange ”perifere” kommuner.

Vår kunnskap om hvordan retningsubalansen reflekteres i differensierte fraktrater er fortsatt fragmentert: Mens vår transportør i Flå i Buskerud er i stand til å velte kostnaden med små inngående transportvolumer (og dermed mye tomkjøring hjem) over på transportkjøperen, hevder vår transportkjøper på Lyngseidet å nyte godt av svært lave rater på sydgående transport. Allikevel vil i alle fall vareproduserende bedrifter også være avhengige av inntransporter av innsatsfaktorer, noe som vil dempe transportfordelen ved å være en ”perifer” produsent. For de to produksjonsbedriftene blant våre transportkjøpere var dette i høyeste grad tilfelle, men da innsatsfaktorene for det meste ble kjøpt ”Fritt levert”, kommer ikke disse kostnadene eksplisitt til syne.