

DET ÅLÄNDSKA TRANSPORTSTÖDET

- DESS BETYDELSE OCH EFFEKTER



FÖRORD

Under 1998 påbörjade näringsavdelningen vid Ålands landskapsstyrelse en större översyn av stödet till det åländska näringslivet. Detta motiveras bl a av det faktum att den kontinuerliga utvecklingen inom näringslivet medför att en del stödformer gradvis får allt mindre betydelse för företagens utveckling, samtidigt som nya problem och därmed nya typer av stödbehov uppstår. Ett annat viktigt motiv är ta fram underlag för Ålands regionalpolitiska prioriteringar och reformer. Dessutom måste företagsstöden anpassas i allt väsentligt till det EU-regelverk som gäller för allt statsstöd inom Unionen.

Som ett led i detta arbete gav näringsavdelningen ÅSUB i uppdrag att närmare analysera och utvärdera dagens åländska transportstöd. Uppdraget gällde inte bara en analys av det nuvarande transportstödet, utan också de samhällsekonomiska effekterna av olika utformningar av och nivåer på stödet - inklusive effekterna av ett helt avskaffat transportstöd. I uppdraget ingick även att diskutera och analysera de ramar för ett åländskt transportstöd som EU:s regelverk medför.

Utredningens övergripande syfte är med andra ord att utvärdera den samhällsekonomiska nyttan av denna typ av företagsdriftsstöd, med särskild hänsyn till dess påverkan på konkurrenssituationen och hur kostnadseffektivt stödet kan anses vara.

Rapporten bygger på ett omfattande primärmaterial insamlat av ÅSUB från de berörda företagen i syfte att kartlägga den åländska transportsituationen samt effekterna av det nuvarande transportstödet. Härutöver har även gjorts en genomgång av relevant litteratur kring transportstödet och dess makroekonomiska effekter, samt beträffande liknande arrangemang i Finland och Sverige.

ÅSUB har tidigare publicerat rapporten Företagandet och näringspolitiken på Åland inför millennieskiftet (Rapport 1999:2) som också berörde översynen av företagsstöden.

Utredare *Jouko Kinnunen* har haft det övergripande ansvaret för utredningsarbetet inom ÅSUB. *Kinnunen* har också författat föreliggande rapport. Projektet hade varit mycket svårt - för att inte säga omöjligt - att genomföra utan ett aktivt deltagande från några av nyckelpersonerna inom den åländska transportsektorn. Bland dessa vill vi särskilt tacka *Kjell Clemes* från Transmar och *Mikael Johansson* från Samtrans.

För ytterligare information eller frågor om rapportens innehåll hänvisas till *Jouko Kinnunen*, telefon 25494.

Mariehamn i november 1999

Bjarne Lindström
Planeringschef

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Argument för transportstöd	1
1.3 Denna rapport	2
2 DAGENS SITUATION.....	3
2.1 Stödets omfattning	3
2.2 Transporternas roll för det landbaserade näringslivet på Åland	3
2.3 Den åländska industrins lönsamhet	7
2.4 Det övriga näringslivets lönsamhet	8
2.5 Sjölägets merkostnader	9
2.6 De åländska lastbilsföretagens lönsamhet	11
2.7 Konkurrensläget på den åländska transportmarknaden.....	13
3 KONSEKVENSER AV ETT AVSKAFFAT TRANSPORTSTÖD	17
4 TRANSPORTSTÖDET OCH EUs REGELVERK	19
4.1 Relevanta regler och riktlinjer.....	19
4.2 Exempel på transportstöd i de närliggande regionerna.....	21
4.2.1 Det finska transportstödet	21
4.2.2 Sveriges transportbidrag i Norrland	22
4.2.3 Transportstödet i Gotlandstrafiken	22
4.3 Sammanfattning av tillgängliga stödalternativ med hänsyn till EUs regelverk	24
5 ALTERNATIVA STÖDKONSTRUKTIONER	26
5.1 Om de offentliga stödets konkurrensneutralitet och effektivitet	26
5.2 Modifikationer av dagens system	28
5.3 Broprincipen.....	30
6 SAMMANDRAG OCH KONKLUSIONER	31
6.1 Den åländska transportmarknaden.....	31
6.2 Transportstödet betydelse	32
6.3 Alternativa utformningar av transportstödet	33
LITTERATURFÖRTECKNING	36
BILAGOR	38

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Åland har tillämpat ett transportstöd sedan mitten av 1970-talet. Stödet är avsett för industriprodukter som transporteras till fasta Finland och Sverige. Inkommande transporter har inte varit föremål för stöd under det nuvarande arrangemanget.

Det åländska transportstödet var ett av de stöd som måste anpassas till EG-rätten vid Finlands och Ålands inträde i Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet, EES, den 1.1.1994. Romfördragets artikel 87 (enligt gamla numreringen artikel 92) förbjuder statligt stöd till näringslivet och primärnäringsarna, dock med några viktiga undantag. Det finns detaljerade tillämpningsföreskrifter för olika sektorer och EU-kommissionen har enväldig rätt att tolka dessa.

Inom EU gäller olika regler t.ex. för industri-, jordbruks- och fiskprodukter. Det åländska transportstödet måste notifieras till EU före utgången 1996 då det temporärt avgränsade godkännandet av EES konkurrensövervakningsmyndighet ESA gick ut. I samband med notifieringen avgränsades transportstödet till reglerna om *försumbara stöd* eller de så kallade *de minimis* -reglerna. Detta stöd kan inte betalas jordbruks- eller fiskprodukter. De minimis-stödets nivå är även begränsad till 100.000 euro (tidigare ECU) under en rullande treårsperiod som börjar löpa från den första utbetalningen. Åland beviljades emellertid en övergångsperiod till slutet av 1996 för att anpassa sig till dessa nya regler.

Transportstöd är till sin natur ett driftsstöd och klassificeras också därefter av EU, vilket innebär att man ger stöd enligt de prestationer som hör till företagets vanliga verksamhet utan att kräva någon förändring i dem. Med andra ord finansierar samhället en del av företagets driftskostnader.

1.2 Argument för transportstöd

I och med att stödet finansieras av skattemedel är det viktigt att ställa frågan om vilket eller vilka motiv det finns för ett sådant arrangemang. Är ett transportsstöd det bästa sättet att främja det åländska näringslivets utveckling och på så sätt också den allmänna ekonomiska välfärden på Åland?

De offentliga stöden betalas ofta för att korrigera olika slags **marknadsmislyckanden**. Inom transportbranschen kan man tänka sig att ett marknadsmislyckande skulle innebära att transportservicen inte erbjuds alls på kommersiell basis eller att transporttjänsterna blir så dyra att de hindrar näringslivets utveckling.

Transportstöd kan också användas för att **minska de handelshinder** som transport- och övriga handelskostnader förorsakar. Handelshindrens effekter på tillväxten och regionens specialisering har varit föremål för omfattande forskning. Sammanfattningsvis kan det sägas att höga handelshinder leder till en minskad konkurrens på hemmamarknaden och till

slut till en minskad konkurrensförmåga på externa marknader. I längden kan existensen av handelshinder leda till en lägre ekonomisk tillväxt än vad som skulle vara möjligt utan dem. Lägre handelshinder kan tänkas främja konsumenternas välfärd genom större konkurrens och därmed lägre priser samt genom bättre produkturval på hemmamarknaden.

Andra skäl för ett offentligt stöd såsom transportstöd kan vara **regionalpolitiska målsättningar**. Till exempel har Sveriges transportstöd i Norrland som målsättning att göra Sverige rundare, med andra ord förbättra norrländska företagens konkurrensförmåga i jämförelse med företag med en centralare lokalisering. Med detta underlättar man för företag att fatta decentraliseringsbeslut som av lokaliseringsekonomiska skäl annars inte skulle ha fattats. Det finns dock inga bra bevis på positiva resultat som skulle nåtts med hjälp av denna typ av stöd.

Samhället kan dessutom göra tidsbegränsade satsningar för att **rädda krisbranscher eller -företag**. I och med att transportstödet är avsett att vara i kraft tills vidare utan tidsbegränsning borde detta motiv inte komma i fråga.

Arbetsmarknadspolitiska skäl används ofta för att höja sysselsättningen i regionen. Denna åtgärds användbarhet beror dock på konjunkturläget, något som i dagsläget inte är särskilt gångbart på Åland eftersom arbetskraften i praktiken är fullt sysselsatt.

I och med att dagens transportstöd betalas enbart till utgående trafik kan man hävda att syftet med transportstödet är **exportfrämjande**.

1.3 Denna rapport

I nästa kapitel granskas först det nuvarande stödets omfattning, natur och effekter i den åländska ekonomin.

I kapitel tre studeras hurdana tänkbara effekter avskaffandet av transportstödet skulle kunna ha.

Olika motiv för transportstöd och deras relevans diskuteras vidare i kapitel fyra i samband med genomgång av EU-reglerna om statsstöd. Dessutom presenteras erfarenheter från transportstöd i Ålands grannregioner.

Slutsatserna från föregående kapitel används i kapitel fem för att presentera alternativa stödkonstruktioner och för att beräkna deras betydelse för olika branscher. Dessutom uppskattas de olika stödalternativens budgeteffekter.

Rapporten avslutas med konklusioner och rekommendationer i kapitel sex.

2 DAGENS SITUATION

2.1 Stödets omfattning

Transportstöd betalas ut enligt föregående års redovisade kostnader. Det har utbetalats av näringsavdelningens allmänna byrå samt fiskeribyrå enligt tabell 1.

Tabell 1. Utbetalningar av transportstöd perioden 1996 - 1998

	1996	1997	1998
Allmänna byrå	4.563.200	4.711.200	1.874.900
Fiskeribyrå	1.910.825	1.745.304	1.938.590
Totalt	6.476.021	6.458.501	3.815.488

Källor: Landskapstyrelsens berättelser 1996-1998, material från näringsavdelningen.

Den allmänna byråns stöd baserar sig på en andel (högst 23 % eller 29 % av de godkända kostnaderna) av transportkostnaderna, medan fiskeribyråns stöd beräknas som ett fast belopp per kg (i fraktdragande vikt). Den allmänna byråns stödbeslut baserar sig på *de minimis* -reglerna, medan fiskeribyråns stöd enbart gäller fisktransporter och det betalas ut enligt avtal mellan landskapsstyrelsen och Ålands yrkesfiskares sammanslutning, Ålands fiskarförbund och fiskhandeln på Åland. Fiskeribyråns stöd betalas till fiskuppköparna.

Denna utredning koncentrerar sig främst på den allmänna byråns transportstöd. När det gäller mer allmänna slutsatser om stöd till transporter räknas emellertid dessa två ihop.

Fjollårets utbetalningar av allmänna byråns transportstöd var de första som påverkades av de nya *de minimis* -reglerna för transportstöd. I och med att antalet stödberättigade företag blev färre och att ett stödtak togs i bruk föll stödsumman avsevärt.

2.2 Transporternas roll för det landbaserade näringslivet på Åland

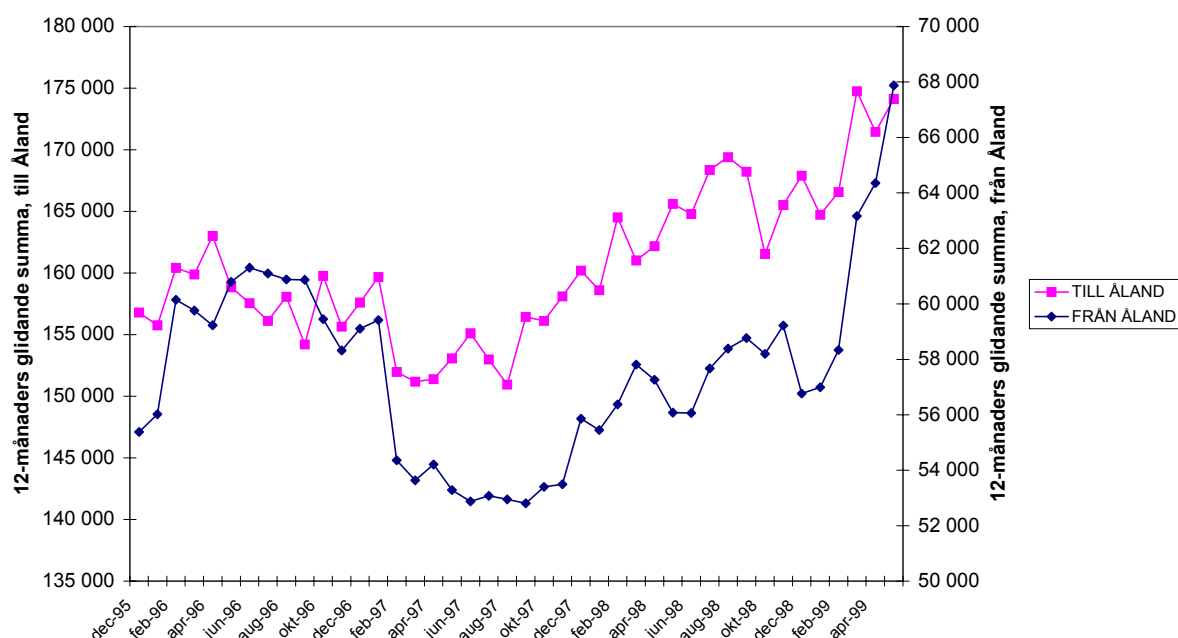
De åländska fraktvolymerna har stigit de senaste åren. Enligt av ÅSUB insamlad fraktstatistik har både frakterna till och från Åland nått rekordhöjder under det första halvåret 1999. En annan viktig detalj som kan utläsas från figur 1 är att den från Åland utgående fraktvolymen bara är en dryg tredjedel av den inkommande volymen.¹ Den viktigaste förklaringen är att Åland i stor omfattning exporterar tjänster, vilket syns i tjänstesektorns stora andel av hela ekonomin. En annan sak som bidrar till transportstrukturen är att den åländska industrin egentligen inte producerar så många bulkvaror. Dessutom importeras en stor del av industrins insatsvaror, och framför allt det mesta av handelsvarorna, från grannregionerna.

¹ Statistiken omfattar inte oregelbundna fartygstransporter av jordbruksprodukter (sädesslag och sockerbetor) som uppgår till ca 45.000 ton. När man räknar med dessa i den utgående trafiken uppgår den utgående fraktvolymen till ca. två tredjedelar av den inkommande volymen.

Detta innebär att en stor del av det åländska näringslivets transportkostnader härrör från den ankommande godstrafiken.

Transporternas betydelse för ekonomin kan mätas med hur stora transportkostnader företagen har. I ÅSUBs enkät i samband en utredning om det åländska skatteundantaget (Lindman - Kinnunen, 1999) ställdes även frågan om transportkostnadernas storlek. 70 företag besvarade frågan. Med hjälp av dessa svar samt tullens uppgifter om mervärdeskatteuppbörd i handeln mellan Finland och Åland kan man uppskatta att varutransportkostnader (exklusive import-, export- eller expeditionsavgifter) uppgick till ca. 104 miljoner mark under 1997. Är detta mycket eller litet? I förhållande till den samlade omsättningen på Åland, i vilken ingår även tjänsteförsäljningen, svarade transportkostnaderna 1,4%. I förhållande till handelsvolymen (varuförsäljning plus varuinköp) uppgick transportkostnaderna till 1,9%.

Figur 1. Fraktmängderna till och från Åland, ton



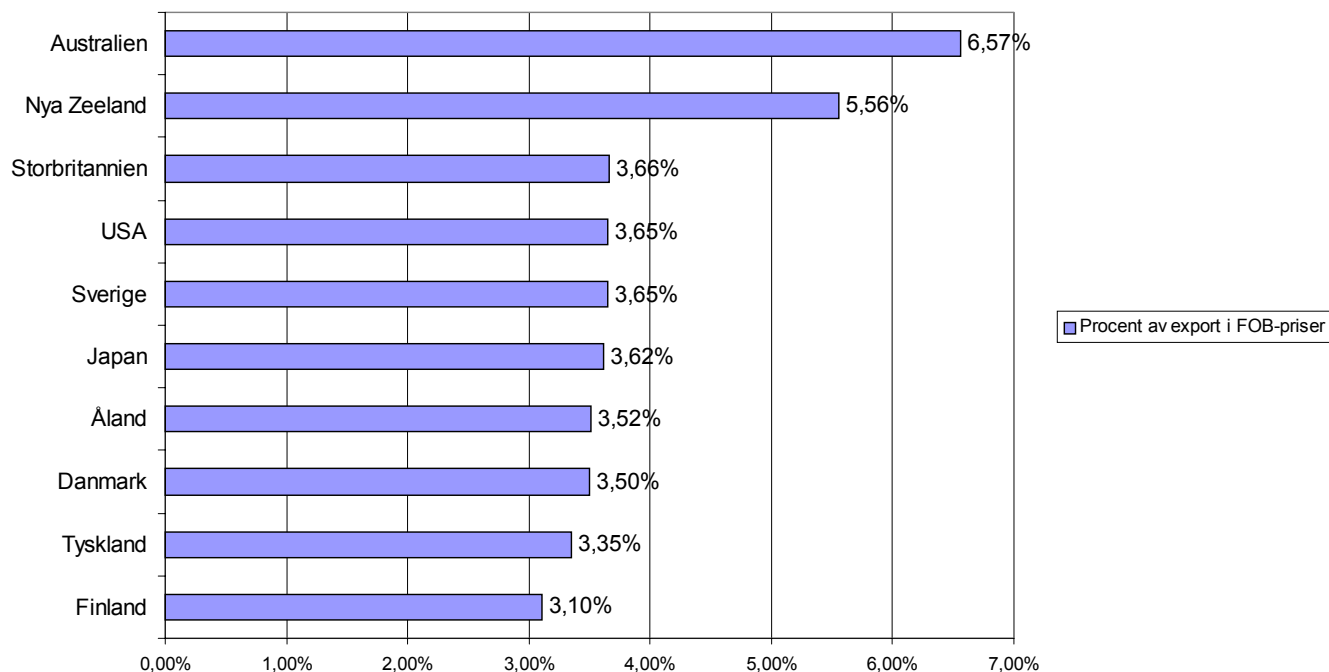
Om ÅSUBs enkät om lastbilsföretagens² verksamhet sammankopplas med skattestyrelsens bokslutsmaterial samt ÅSUBs och skärgårdstrafikens fraktstatistik kan den utomåländska trafikens omsättning hos de åländska lastbilsföretagen skattas till ca. 70 miljoner mark år 1998. Av dessa intäkter betalades ca. 63% - eller 44 miljoner mark - av företagens åländska kunder, resten av lastbilsföretagens intäkter kom från utomåländska kunder.

Man kan också belysa transportens betydelse med hjälp av enbart transportkostnaderna för exporten. Ett globalt handelsanalysprojekt GTAP (Global Trade Analysis Project) upprätthåller en databas där man kan se transportkostnadernas betydelse för olika regioner och produkter (se Mcdougall - Elbehri - Truong, 1998). Transportkostnaderna beräknas från handelsstatistiken genom att jämföra exportörens värde (fob, free on board) med importörens värde (cif, cost insurance and freight). Figur 2 nedan visar denna prisskillnads

² Ett lastbilsföretag definieras här som ett företag som är registrerat under bransch "vägtransport av gods" (bransch nr 60240) eller "terminalverksamhet inom vägtrafik" (bransch nr 63212).

storlek för vissa länder. Motsvarande uppgifter för Åland har beräknats med hjälp av det statistiska material som ÅSUB haft till sitt förfogande. Den åländska exportens³ kostnader beräknas uppgå till ca. 40 mmk. Anmärkningsvärt är att de åländska exportkostnaderna verkar vara i samma storleksordning som i de övriga nordiska länderna. Däremot har öriken som Nya Zeeland och Australien högre kostnader än Åland.

Figur 2. Transportkostnadernas andel av exportintäkterna



Källa för landvisa uppgifter Global Trade Analysis Project (GTAP), för Åland egna beräkningar. Landvisa uppgifter har beräknats enligt skillnaden mellan FOB- och CIF-priser.

Lastbilstransporternas betydelse för hela ekonomin kan även belysas med lastbilsverksamhetens omsättning i förhållande till BNP. Lastbilsföretagens omsättning är en kostnad som belastar deras kunder. Lastbilstrafikens andel av BNP uppgår till 2,95% i Finland medan den inte är högre än 2,57% på Åland. Det är värt att påpeka att i lastbilsföretagens omsättning ingår även sjötransporterna till och från Åland.

Detta är ett grovt mått på transportkostnaderna då företagens frakter med egna transportmedel inte är med i siffrorna.

Enligt landskapsstyrelsens arbetsgruppsbetänkande Skattegränskostnaderna för åländska företag uppgick de årliga handelskostnaderna i form av egen administration och avgifter för köpta tjänster till ca. 13 mmk under 1997. ÅSUB:s tidigare beräkningar uppgick till 16,4 mmk (se ÅSUB Rapport 1999:1). Dessa kostnader uppstår utöver de rena transportkostnaderna som belastar företagen i första led och i sista led de slutliga användarna. I förhållande till Ålands samlade omsättning uppgick dessa kostnader till 0,2%

³ Export definieras här som försäljning utanför Åland, m.a.o. är även försäljning till Finland med i siffrorna, inklusive de skattegränskostnader som kan tänkas motsvara cif-kostnaderna.

under 1997 (kostnaderna från 1998, omsättningen från 1997) eller 0,6% av handelsvolymen (försälj. och inköp utanför Åland).

En annan källa som kastar ljus över transportkostnaderna är Statistikcentralens strukturstatistik över industrin. Denna statistik är uppbyggd med hjälp av Skattestyrelsens deklarationsuppgifter, data från företagsregistret samt en omfattande enkät till industriföretagen. Uppgifterna är även tillgängliga på regional nivå. Enligt denna statistik uppgick den åländska industrins (begreppet omfattar här tillverkningsindustri inklusive mineralutvinning samt el- och vattenförsörjning) transport- och lagringsutgifter till ca 26 mmk under 1997. Industrins transportkostnader i fasta Finland uppgick till 14,3 mrd mk. Transportstödet i Finland (se avsnitt 4.2 nedan) är obetydlig – ca 0,1% av transportkostnaderna - i jämförelse med industrins transportkostnader, medan de åländska transportstöden (allmänna byrån och fiskeribyråns tillsammans) uppgick till 25% av transportkostnaderna år 1997. Enbart allmänna byråns stöd uppgick till 18,4% av industrins transport- och lagringskostnader.

Denna statistik visar även att transporten är en större kostnadspost för industrin i Finland än på Åland. Transport och lagring uppgår till 3,1% av omsättning i Finland medan de upptar 2,5% av omsättningen på Åland. När man tar med transportstöden blir siffrorna 3,0% och 2,1% (se bilaga 1). Detta vid första påseende en aning förvånande resultat, kan emellertid förklaras. Finland är ur geografisk synvinkel ett stort land, medan avstånden inom Åland är korta. När det gäller exportmarknader så är Finland praktiskt taget en ö, för en stor del av exporten lämnar landet genom sjövägen. Då EU-länderna är viktiga för båda regioner, har Åland en kostnadsfördel gentemot resten av Finland i den västeuropeiska exporten p.g.a. den geografiska närheten till Sverige. Finlands export är dessutom geografiskt mer utspridd än Ålands export.

De finska såväl som åländska transportkostnaderna är störst inom mineralutvinning (grustag på Åland). Andra branscher med stora transportkostnader är skogsindustrin och tillverkning av icke-metalliska mineralvaror samt metallindustrin. I en del branscher – även om man tar hänsyn till transportstöden - har de åländska företagen emellertid högre kostnader. Hit hör mineralutvinning, textil- och kläddindustri och tillverkning av maskiner och utrustning. Alla dessa branscher kan betecknas som intensiva i termer av fysiska, tunga insatsvaror, medan produkternas förädlingsgrad är låg. Detta innebär att även produkternas värde per viktenhet blir lågt.

Det faktum att den åländska industrin ändå som helhet har lägre transportkostnader än den i fasta Finland, tyder på en lyckad specialisering på produkter som lämpar sig för de produktionsförutsättningar som råder på Åland.

På branschnivå ser de ut som om de åländska transportstöden inte har så stor betydelse. Den stödintensivaste branschen inom industrin är livsmedelsindustrin där transportstöden sänker transportkostnader med 0,6 procentenheter i jämförelse med omsättningen eller med 33% i jämförelse med transport- lagringskostnader. Om man granskar transportstödet (enbart allmänna byråns stöd) betydelse för **enskilda företag** år 1997, så ser man att transportstödet låg som högst vid ca. 10% av mottagarens omsättning. De stödintensivaste

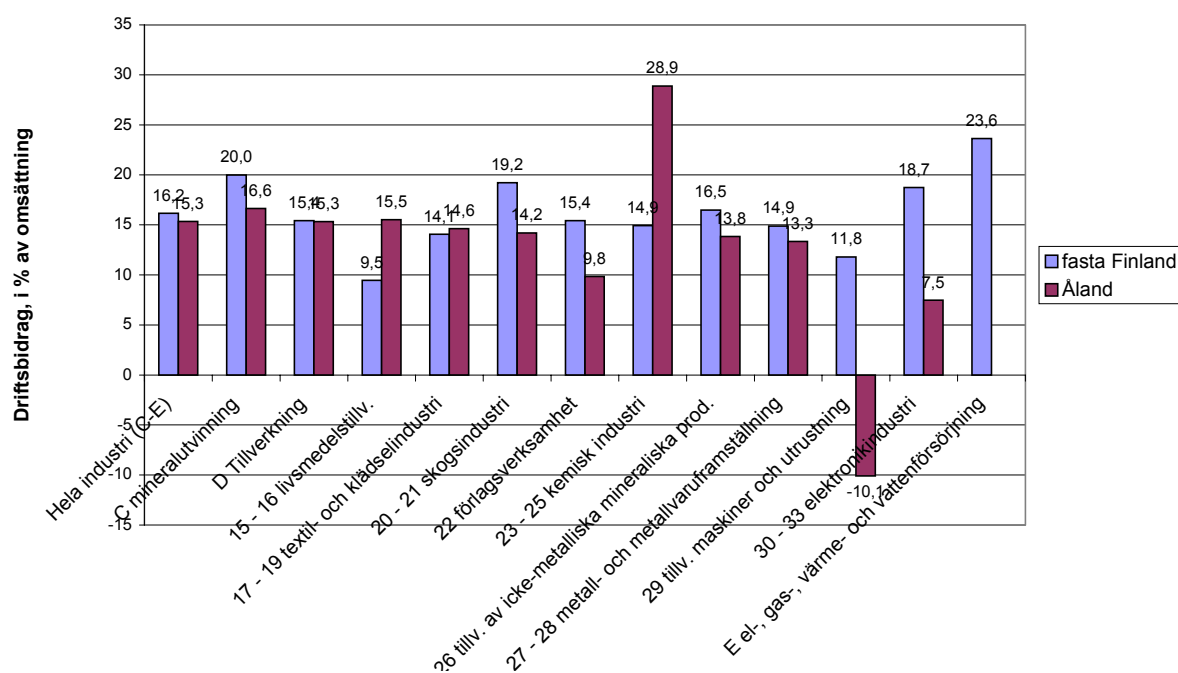
företagen fanns inom primärnäringarna eller inom de till dem kopplade näringarna.⁴ Enligt Kuitunen och Lavaste (1995) har ett näringsstöd en märkbar konkurrenshämmande effekt då de överstiger 5% av omsättningen. Enbart två företag fick så mycket stöd under 1997. Med andra ord torde transportstödet konkurrenshämmande effekter vara begränsade inom stödmottagarnas produktmarknader.

Om man jämför stödets betydelse för näringsverksamhetens resultat⁵ ser man att för ungefär en femtedel av företagen utgör 1996-års transportstöd (som betalades under 1997) över hälften av näringsverksamhetens (positiva) resultat. För ytterligare en femtedel kunde transportstödet inte höja det negativa resultatet över ytan, utan det förblev ett minus även med transportstödet. Primärnäringarna och till dem direkt kopplade livsmedelsföretag dominerar båda dessa grupper. Ungefär 30% av transportstödet har gått till dessa företag som balanserar på gränsen till ekonomisk överlevnad.

2.3 Den åländska industrins lönsamhet

När det gäller att jämföra industrins lönsamhet på Åland med situation i Finland så kan man använda ovannämnda strukturstatistik över industrin (se figur 3).

Figur 3. Den åländska och finländska industrins lönsamhet 1997



Sammantaget är lönsamheten mätt i driftsbidrag något lägre på Åland. Lönsamheten var bättre på Åland inom livsmedelsindustri, textilindustri och kemisk industri. Skillnaden kan

⁴ Under 1996 var det fortfarande tillåtet att stöda transporter inom primärnäringarna.

⁵ Näringsverksamhetens resultat är en term som används i beskattningen för resultatet före skatter, justerat med olika mindre tillägg och avdrag beroende på rörelsens juridiska form. Denna term används för alla typer av rörelse.

dock inte förklaras med transportkostnaderna. Enbart inom mineralutvinning är transportkostnaderna av betydelse för lönsamhetsskillnaderna: om man lägger ihop driftsbidraget med kostnaderna för transport och lagring så får de åländska företagen en högre siffra, medan efter betalningen av transportkostnader ligger den åländska mineralutvinningen på en lägre lönsamhetsnivå. I alla andra branscher beror lönsamhetsskillnaderna på någon annan faktor. Statistiken är också uppbyggt från arbetsställena, vilket innebär att ett företag som har produktion i både i fasta Finland och på Åland räknas med i båda regioners siffror.

2.4 Det övriga näringslivets lönsamhet

En snabb kontroll av lönsamheten inom olika branscher på Åland och i hela Finland fås genom ÅSUB:s statistikbilaga till rapport 1999:2 (Kinnunen, Företagandet och näringspolitiken på Åland inför millennieskiftet) och Statistikcentralens bokslutsstatistik (1998, 1999). I dessa publikationer finns tre motsvarande lönsamhetsbegrepp, nämligen förädlingsvärde, driftsbidrag och totalresultat (kallad vinst i ÅSUB:s rapport). De åländska siffrorna utsträcker sig fram till år 1996, vilket är det senaste året för vilket det finns siffror för båda regioner. Branschindelningen är relativt grov för de åländska företagen, vilket innebär att det inte är lätt att dra säkra slutsatser från jämförelsen. Dessutom handlar siffrorna enbart om ett år. Man kan dock se från tabell 2 nedan att de rörliga kostnaderna - inklusive transport - i jämförelse med prisnivån inte är högre på Åland under 1996, snarare tvärtom. Detta kan man utläsa från förädlingsvärdets andel av omsättningen, som är högre hos de åländska företagen inom industri, byggverksamhet och handel år 1996. Enbart branschen inkvartering och restaurang har ett lägre förädlingsvärde än i Finland som helhet. Totalresultatet, med andra ord vinsten efter skatter, är dock högre inom inkvartering och restaurang hos de åländska företagen.

Tabell 2. Lönsamhetsnyckeltal, i % av omsättningen, år 1996

Industri			
	Förädlingsvärde	Driftsbidrag	Totalresultat
Åland	35,3	15,4	11,9
Finland	30,6	11,1	5,3
Byggnadsverksamhet			
	Förädlingsvärde	Driftsbidrag	Totalresultat
Åland	39,6	14,5	5,6
Finland	34,9	9,4	3,9
Handel			
	Förädlingsvärde	Driftsbidrag	Totalresultat
Åland	16,9	6,0	2,3
Finland	15,8	5,6	2,8
Inkvartering och restaurang			
	Förädlingsvärde	Driftsbidrag	Totalresultat
Åland	41,5	11,4	4,5
Finland	54,5	10,5	0,6

Källor: Statistikcentralen 1998, 1999, ÅSUB 1999.

Tabellen ovan stöder slutsatsen att de ovanstående branscherna, kanske med undantag för inkvartering och restaurang, inte har lidit av en märkbart sämre lönsamhet på grund av

transportkostnaderna eller av öläget i allmänhet. Både förädlingsvärdet och driftsbidraget påverkas nämligen inte av det transportstöd som utbetalats under perioden.

Primärnäringsarnas situation är något annorlunda. Transportkostnadernas betydelse är större hos dessa näringsidkare och företag då förädlingsraden är låg. Dessutom är gårds- och företagsstorleken på Åland mindre än i övriga Finland. Insatsvarupriserna är i genomsnitt ca. 8% högre och försäljningspriserna ungefär lika mycket lägre i fasta Finland. En stor del av dessa skillnader bör tillskrivas skillnaderna i transportkostnader (se ÅSUB Rapport 1998:3).

2.5 Sjölägets merkostnader

Enligt ÅSUBs enkät om lastbilsföretagens verksamhet (se bilaga 2) uppgår sjöfrakterna till ca. 22% av hela omsättningen och till 23% av intäkterna från transporter utanför Åland. Hela omsättningen dividerad med körd kilometersträcka uppgick under 1998 till 15,19 mk hos företag med utomåländska transporter. De finska siffrorna var 12,0 mk/km år 1996 och 12,11 mk/km år 1997. Om man räknar bort sjöfraktens kostnader, så är de åländska företagens omsättning per km 11,87 mk/km, vilket är lägre än hos de finska lastbilsföretagen. Om man antar att priserna har höjts i hela Finland mellan 1997 och 1998 lika mycket som året innan, d.v.s. till 12,22 mk/km, uppgick prisskillnaden till 35 penni per km till de åländska lastbilsföretagens förmån år 1998. När man även beaktar de kilometer som borde ha körts om sjövägen ersattes med en lika lång landsväg, uppgår kostnaden för lastbilsföretagens kunder till 9,06 mk/km, vilket är avsevärt lägre än det finländska genomsnittet.

Detta något överraskande resultat kräver en förklaring. I och med att sjötransporten är oundviklig, har lastbilsföretagen anpassat verksamheten till denna realitet. Det har skett genom att transportera en stor del av godset med hjälp av trailers, containers eller släpvagnar utan dragenhet och bemanning. På den finska sidan tar företagens personal eller en samarbetspartner emot godset och transporterar det till sina destinationer. På så sätt förorsakar den långa transporttiden inte så stora lönekostnader som man i första hand kunde tro. En annan kostnad som faller bort är de löpande kostnader som följer av själva körningen. I kalkylerna nedan har följande kostnader inkluderats i de rörliga kostnaderna: bensin, smörjmedel, däck, service och underhåll samt avskrivningar och ränta på kapital. De två sistnämnda är med därför att bilarna slits snabbare när antalet körda kilometer ökar per år. Tabell 3 nedan visar en sammanfattning av de tänkbara kostnadsförändringar för lastbilsföretagarna som fasta landförbindelser kan förorsaka.

Tabell 3. Förändringar i lastbilsföretagens kostnader p.g.a fasta vägförbindelser

	Åland - Sverige	Fasta Åland -Finland	Ålands skärgård - Finland	Totalt
Personalkostnad	-0,2	0,1	-1,3	-1,4
Rörliga kostnader	0,3	4,2	0,9	5,4
Sjöfrakter	-1,7	-14,3	0,0	-16,1
Förändringarna totalt	-1,6	-10,0	-0,4	-12,0
Procent av lastbilsföretagens intäkter från respektive trafikrutt	-17,9%	-16,8%	-24,8%	-17,1%

Källor: egna beräkningar på basis av ÅSUBs enkät om lastbilsverksamhet, ÅSUBs fraktstatistik, Airaksinen (1999), Kallberg (1998), Lastbilstrafikens kostnadsindex (SC), och diverse källor för enskilda uppgifter.

Anmärkningar:

1) Beräkningarna som sammanfattas i tabell 3 innehåller flera antaganden som medför att siffrorna måste ses som riktgivande snarare än exakta. Kostnadsförändringen för skärgårdens lastbilsföretag är troligen överskattad då det inte finns pålitlig information om hur omfattande de producerande företagens egna transporter är. Det finns inte heller mycket information om hur skärgårdens lastbilsföretags omsättning fördelar sig på körningar utan- och innanför landskapet p.g.a. den dåliga svarsfrekvensen i lastbilsenkäten.

2) De viktigaste antagandena är: de trailers och andra enheter utan chaufför som idag transporteras ombord kombineras till ca. 22 meter långa lastbilskombinationer på landsvägen; löpande kilometerkostnad motsvarar de km-kostnader som Airaksinen (1999) beräknat för lastbilar med släpvagn med full längd; lastbilarnas medelhastighet är 80 km/h; 50% av skärgårdens och 80% av de andra lastbilarnas kapacitet används under utomländska resor; avståndet från skärgården till fasta Finland är 40 km i genomsnitt; Avståndet mellan fasta Åland och Finland gäller sträckorna från Långnäs till Åbo vilket ger 126 km; Sverigetrafikens kostnader har beräknats enligt avståndet mellan Eckerö och Grisslehamn som uppgår till 43 km.

Resultatet i tabell 3 ovan gäller alla lastbilstransporter till och från Åland för de transportbolag som är registrerade på Åland. De utomländska transportbolagens intäkter uppskattas här att uppgå högst till 5 milj. mk. Detta innebär att om landskapsstyrelsen skulle gå in för att kompensera alla merkostnader som sjöläget förorsakar, skulle stödet i trafiken mellan Åland och Finland uppgå till ca. 10-11 milj. mk och mellan Åland och Sverige till ca. 2 mmk⁶. Detta belopp är ungefär tredubbelt så högt som det som betalas ut för närvarande om man räknar med både allmänna byråns och fiskeribyråns stöd. Enbart allmänna byråns stöd är idag en sjättedel av detta belopp. Om även företagets egna transporter stöds, stiger kostnaderna något.

Beräkningen visar att merkostnaderna i förhållande till lastbilsföretagens omsättning ligger på en något lägre nivå än den nuvarande stödnivån, d.v.s. 23-29% av transportkostnaderna. Med andra ord tyder resultatet på att de nuvarande stödnivåerna på 23-29% är 17-37% högre än ölagets merkostnader.

Om man använder ovanstående kalkyler för att bestämma sjölagets merkostnader och räknar bort dem från företagets omsättning istället för att enbart ta bort sjöfrakterna, blir omsättningen 12,70 mk/km. Om man tar hänsyn till de extra kilometer som man skulle köra, ändras omsättningen till 9,69 mk/km. Denna prisnivå är så pass låg att lastbilsföretagen säkerligen skulle behålla en del av kostnadsbesparingarna för sig själva i stället för att dela ut allt genom prissänkningar. En landsväg skulle dock även påverka de logistiska möjligheterna på ett avgörande sätt, vilket troligen skulle leda till ett förbättrat utnyttjande av transportkapaciteten, vilket i sin tur skulle höja inkomsterna per km. Den slutliga reaktionen på ändringar i kostnader och inkomstmöjligheter beror mycket på efterfrågan och konkurrensläget på marknaden i fråga.

⁶ Lastbilsföretagen fick också själva svara på frågan hur en landsväg skulle påverka deras kostnader. Dessa svar var dock ytterst få, mellan ett och åtta svar mottogs i olika delar av fråga 9 (se bilaga 2). Majoriteten trodde att lönekostnaderna skulle sjunka med ca 10%, medan över rörliga kostnader fanns varierande uppskattningar (mellan -30% och +25%). De flesta ansåg att kapitalkostnaderna inte skulle påverkas.

2.6 De åländska lastbilsföretagens lönsamhet

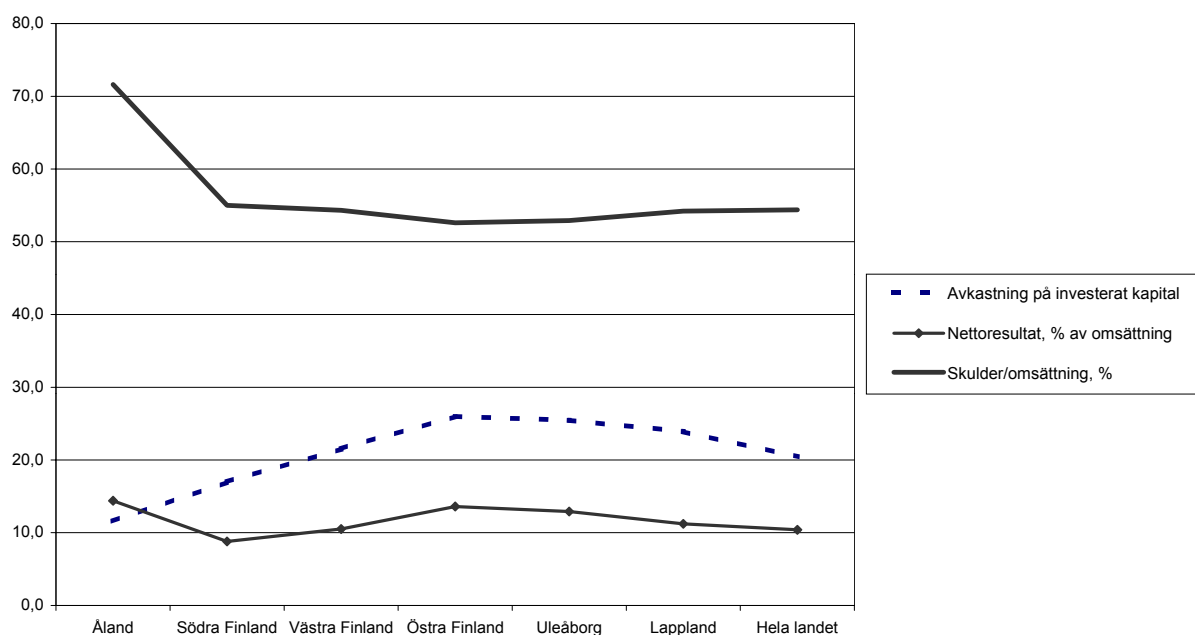
Statistikcentralens regionala bokslutsstatistik över den finländska lastbilsbranschen år 1997 visar att de åländska företagen har en relativt stor omsättning per anställd: 530.000 mk mot hela Finlands 479.000 mk. Om man räknar bort sjötransporterna är de åländska lastbilsföretagens omsättning per företag ca. 440.000 mk, vilket visar att sjöläget avsevärt höjer lastbilsföretagens fakturering.

Personalkostnaderna hos de åländska lastbilsföretagen är 19% högre per sysselsatt på Åland än i hela Finland och personalstyrkan är något större än i genomsnitt i Finland (3,3 mot 2,9 personer per företag). Detta kan bero på ett behov av att organisera arbetet på ett annat sätt än i fasta Finland. De ovanstående kalkylerna om merkostnaderna visade att de genomsnittliga lönekostnaderna kunde sjunka om man hade fasta vägförbindelser.

Den åländska lastbilsbranschen domineras av ett fåtal större företag, då 75% av företagen (tre första kvartil) är klart mindre mätt i personal eller omsättning än i andra regionerna i Finland.

Bokslutsindikatorerna som presenteras här är driftsbidrag, finansieringsresultat, nettoresultat, skulder per omsättning samt soliditet (se bilaga 3 och figur 4). Driftsbidraget är något lägre och avkastningen på investerat kapital mycket lägre hos de åländska lastbilsföretagen än i hela landet, medan finansieringsresultatet är nära landets genomsnitt. Däremot är nettoresultatet, skulder per omsättning samt soliditeten klart högre än i hela landet. Avskrivningarna är också lägre än i resten av Finland.

Figur 4. Lastbilsföretagens nyckeltal per region



Det är svårt att klarlägga orsakerna till dessa skillnader. En av förklaringarna till skillnaden i avkastning på investerat kapital återfinns i strategiskt ägande av de åländska företagens aktier. Detta återspeglas även i den minimala skillnaden mellan driftsbidrag och finansieringsresultat på Åland i jämförelse med andra regioner, tack vare så omfattande finansieringsintäkter (m.a.o. dividender) att nettofinansieringskostnaderna blir minimala. Å andra sidan tyder en stor skuldsättning tillsammans med en låg avkastning på investerat kapital på att kapitalanvändningen kan vara mindre effektivt, kanske på grund av sämre möjligheter att använda lastbilsparken lika effektivt som i Finland. Den åländska lastbilsparken är i genomsnitt några år äldre än i den finska, vilket förklarar varför avskrivningarna är något lägre på Åland. Korta köravstånd och lägre antal körda kilometer per bil och år möjliggör dessutom en längre användning av lastbilarna, vilket höjer nettoresultatet.

I och med att nettoresultat i förhållande till omsättningen till och med är 36% högre än i hela Finland (14,1% mot 10,4% av företagens omsättning) ser det ut som om de åländska företagen har kunnat prissätta sina tjänster så att deras kunder betalar för de extra kostnader som öläget förorsakar. Å andra sidan visade de ovan redovisade omsättningssiffrorna per körda km att de åländska transportföretagens kunder i allmänhet tycks ha lägre transportkostnader per transporterad km än i resten av Finland om man tar hänsyn till de extra kilometer som borde köras ifall det fanns en fast broförbindelse från Åland till öst och väst. Av de genomsnittliga siffrorna framgår dock inte om det råder olika prisnivåer t.ex. för ankommande och avgående transporter.

Ankommande och avgående fraktrafik är två praktiskt taget skilda transportmarknader och deras kundbasis skiljer sig också åt en del. Vissa företag transporterar nästan enbart från Åland medan andra främst importerar varor. Dessutom är de åländska företagens andel av inkommande trafikmarknad avsevärt lägre. De åländska kundernas andelar på dessa marknader enligt lastbilsföretagens enkätsvar återges i tabell 4. Resultaten bygger på relativt få svar, vilket innebär att resultaten enbart skall ses som riktgivande. Det måste också påpekas att de transporter som utomåländska lastbilsföretag utför för åländska kunder hamnar utanför denna sammanställning.

Tabell 4. De åländska kundernas andel av de åländska lastbilsföretagens intäkter, %

	Från Åland	Till Åland
Åland – fasta Finland	82	46
Åland – utrikes	83	64

Källa: beräkningar enligt ÅSUB:s enkät om lastbilsföretagens verksamhet.

De åländska kunderna svarar för ca. 63% av de lokala lastbilsföretagens intäkter. Ur bidragsgivarens (transportstöd) synvinkel är det viktigt att veta hur stor andel av fraktkostnaderna faller inom ramen för stöd om stödet t.ex. ges enbart till åländska företag men för transporter till samtliga destinationer. Vidare får man en antydning om hur mycket av transportstödet skulle hamna utanför Åland om det gavs till alla fraktköpare oavsett företagets hemort.

2.7 Konkurrensläget på den åländska transportmarknaden

Det finns ett flertal åländska företag som erbjuder transporttjänster. Deras kapacitet och verksamhetsinriktning torde vara definierade enligt marknadens behov. Den enda invändningen som man eventuellt skulle kunna ha är därmed priserna. Är dessa för höga leder detta till ett slags handelshinder för företag med stora transportbehov. Om prisenivån är för hög, finns det tre möjliga huvudförklaringar: kostnaderna är på grund av sjöläget höga, marknadens storlek är begränsad och därmed de fasta kostnaderna höga, eller så fungerar konkurrensen på transportmarknaden dåligt. Dessa skäl utesluter inte heller varandra. Om konkurrensen inte skulle fungera bland sjöfraktoperatorerna, innebär även detta förhöjda kostnader för lastbilstrafiken.

Den ovanstående genomgången visade att det åländska sjölägets merkostnader torde ligga på ca. 17%. Användningen av transportkapaciteten är inte lika effektiv på Åland som i Finland. Orsaken är förmodligen svårigheten att kombinera transporter på ett sätt som skulle leda till ett maximalt utnyttjande av lastbilsparken. Därmed bär svårigheterna i utnyttjandet av skaleffekterna en del av ansvaret av det aktuella prisläget.

Vad kan man då dra för slutsatser om lastbilstrafikens konkurrenssituation på Åland? I mikroekonomisk teori har det klarlagts olika förhållanden under vilka företagen har mer monopolmakt och priserna är högre än i en mer konkurrensutsatt situation. En orsak till monopolmakt kan vara att priselasticiteten är låg, vilket betyder att den konsumerade mängden varor eller tjänster inte är särskilt känslig för prisenivån⁷. I och med att efterfrågan på transporttjänsterna härleds av kundföretagens försäljning och inköp, finns det i realiteten få eller inga alternativ till varutransporterna. Utan att närmare kunna fastslå den exakta storleken, verkar det uppenbart att priselasticiteten för transporttjänsterna är låg. Detta torde vara sant så länge de externa transporttjänsterna är konkurrenskraftiga i förhållande till alternativet att företagen själva sköter sina transporter och i förhållande till andra alternativa transportsätt.

Avsaknaden av järnvägar till och från Åland leder antagligen till en lägre priselasticitet än i grannregionerna. Där är järnvägen ju konkurrenskraftigare desto längre transportsträckan blir. Det är dock alltid möjligt för enskilda företag att själva börja handha sina transporter, vilket innebär att transportföretagen har kostnadsnivån för kunders egna transporter som en övre gräns i prissättningen.

Inom bulktransporter - t.ex. jordbruksprodukter såsom olika sädeslag och sockerbetor - är de specialiserade fartygstransporterna upp till fyra gånger billigare än lastbilstransporterna⁸, vilket innebär att dessa transportmedel inte alls konkurrerar med varandra.

Flygfrakt är sällan konkurrenskraftig med yttransport. Om den transporterade varans värde per kg är högt och den är lätt och inte så skrymmande, kan det vara överkomligt att betala

⁷ Ett företag har monopolmakt om de kan genom sina produktions- eller kapacitetsbeslut förändra den allmänna prisenivån på marknaden. Om det råder sk. perfekt konkurrens, påverkas marknadens priser inte av enskilda företags beslut.

⁸ Beräknat enligt de exempelfakturor som näringsavdelningen hade till sitt förfogande. Information från AB Lantbruk bekräftar detta.

flygfrakten, för då är kilopriset högre även i lastbilstrafiken. Men om man enbart jämför det genomsnittliga kilopriset så är prisskillnaden mellan lastbils- och flygtransport skyhögt: flygfrakten är upptill 20 gånger dyrare för transporter inom Finland.

Om transportbolagen kan förhandla sig till större mängdrabatter för sjötransporten än enskilda industri- eller handelsföretag, så är även detta ett slags skaleffekt som skyddar transportbolagen från konkurrens men som också möjliggör en rationellare och därmed billigare transportstruktur.

Existensen av konkurrensbarriärer främjar också en högre prissättning på marknaden. Ur geografisk synvinkel är Åland ganska skyddad från de utomåländska lastbilsföretagens konkurrens. Dessutom måste man skaffa ett åländskt trafiktillstånd för att transportera varor inom Åland. För det krävs en kompetensprövning samt den åländska näringsrätten. Utomåländska lastbilsföretagare får köra på Åland, dock ena vägen – till eller från Åland – med tom last. Den utomåländska konkurrensen är med andra ord reducerad av den åländska lagstiftningen.

Möjligheten att differentiera prissättningen enligt kunders betalningsförmåga är också en vinst- och prishöjande omständighet som gäller inom lastbilstransporterna. Prissättningen är ett resultat av förhandling mellan köparen och säljaren. Det finns inga allmängiltiga, publicerade prislistor att gå efter. Även i de fall där priserna publiceras, är dessa ofta en utgångspunkt för förhandlingar som leder till ett nettopris som utöver de mer tekniska aspekter (import- eller exportfrakt, mängder, tider, destination, speciella behov etc.) varierar enligt kundföretagens förhandlings- och betalningsförmåga.

Koncentration av marknadsandelarna till ett fåtal företag används också som ett mått på konkurrenssituationen. Ålands lastbilsmarknad är koncentrerad till ett fåtal operatörer. Om man jämför hur många arbetsställen det går på varje lastbilsföretagare så ser man att det finns 15-18 arbetsställen per lastbilsföretag inom fasta Finland, medan det på Åland finns hela 29 arbetsställen. Detta visar än en gång att det finns flera lastbilsföretag som konkurrerar om kunderna i Finland än på Åland.

Man kan också granska hur den övriga ekonomins storlek och transportstödet omfattning inom regionen ser ut att påverka lastbilsföretagens lönsamhet. Det visar sig då att lastbilsföretagen i regioner med en större centralort och livskraftigare ekonomi (Södra Finland, Västra Finland) har sämre lönsamhet än i de övriga regionerna. En kuriositet är att det finska transportstödet betalas ut till de mer perifera regioner som visar en högre lönsamhet inom transportbranschen. Hur sannolikt är det att transportstödet har påverkat fraktpiserna? Utöver konkurrenssituationen beror detta på stödets omfattning. Finlands utbetalda transportstöd år 1997 uppgick till ca. 6% av lastbilsföretagens samlade vinst efter skatter inom de berörda regionerna. Ålands transportstöd (från allmänna byrå och fiskeribyrå): uppgick till 54% av de åländska lastbilsföretagens vinst efter skatter.

Marknadens begränsade storlek kan i sig, särskilt i samband med att företagen har betydande fasta kostnader, leda till ett s.k. naturligt monopol. Inom en lastbilsrörelse är de fasta kostnaderna stora p.g.a. behovet att ha tillräckligt med transportkapacitet till förfogande för ett storleks- och kvalitetsmässigt (t.ex. kyltransporter) varierande transportbehov. Ålands marknad är avskärmd från grannregionerna, vilket kan leda till en

relativt koncentrerad näringsstruktur av naturliga (geografiska) skäl. Det är alltså fullt möjligt att den nuvarande *företagsstrukturen* är optimal. Detta innebär dock inte nödvändigtvis att prissättningen behöver vara optimal ur samhällets synvinkel.

I den ekonomiska litteraturen är problemet med den slutliga allokeringen av olika stöd nära förknippad med den s.k. X-ineffektivitet som uppstår då företagen använder sina resurser på ett ineffektivt sätt, t.ex. därför att risken för konkurs minskar då offentliga stöd mottas (se t.ex. Ilmakunnas, 1994 eller Bergström, 1999). Stödläckage till andra än de avsedda stödmottagarna är ett känt fenomen i många sammanhang, t.ex. inom jordbruket (se t.ex. Seppäläinen et al., 1998).

Ovanstående genomgång tyder på att de största företagen inom lastbilstrafiken på Åland sannolikt har en del monopolmakt över marknaden. Det går dock inte att fastställa graden av detta inom ramen för föreliggande utredning. Ovan redovisade material är inte heller ett entydigt bevis på att konkurrensen inte skulle fungera på ett tillfredsställande sätt. Konkurrenssituationen motiverar dock en analys av den slutliga allokeringen av transportstödet. De ovanstående fakta tyder möjligen på att en del av transportstödet kanaliseras till transportföretagen, vilket innebär att transportstödet i så fall inte fungerar så kostnadseffektivt som man skulle önska.

Inom **sjöfarten** finns det flera aktörer som fraktar gods. Utöver passagerar- och bilfärjor finns det även rena fraktfartyg som trafikerar till och från Åland. Alla dessa agerar på kommersiellt basis. Utöver de kommersiella transportörerna fraktar den landskapsfinansierade skärgårdsflottan varor till och från den åländska skärgården gratis.

Ett sätt att se på konkurrensen på sjöfraktmarknaden är att granska hur mycket det kostar att transportera varor mellan Åbo och Stockholm i jämförelse med vad det kostar att lossa lastbilen i Mariehamn och lasta den på nytt och fortsätta till Stockholm. Längdmeterpriserna förhandlas fram kundvis, vilket innebär att de prislistor som finns att gå efter gäller för de sämsta kunderna. Dag- och natturerna har olika priser. Utgående från ett medeltal av dag- och nattpriserna, så ser det ut som att de två färjerederier som erbjuder sjötransport till och från Åland i båda riktningar i genomsnitt har (viktad med sjöfrakterna) ca. 12% högre längdmetertaxa för en resa med en avstickare till Åland än på direktrutten Åbo-Stockholm. Detta verkar inte vara en omotiverat stor skillnad. Skillnaden torde också variera enligt kundens förhandlingsposition och storlek på marknaden.

Tax-free stoppet inom EU har även inneburit att transportlogistiken till och från Åland förbättrats ytterligare genom ett större urval av trafikförbindelser. Antalet rederier som anlöper Åland har dock inte förändrats, vilket innebär att Konkurrenssituationen inte ändras ur fraktköparnas synvinkel.

I längden leder den nya tax free-situationen möjligen till en ökad konkurrens om de åländska frakterna. Samtidigt står det klart att frakterna förblir en mindre betydelsefull inkomstkälla för passagerarfärjorna.

I ÅSUBs utredning om tax free i skärgårdstrafiken (Kinnunen, 1998) ingick en intresseförfrågan i form av en enkät till finländska rederier om de var intresserade av att starta passagerartrafik till och från Åland; med eller utan varu- och biltransportmöjlighet.

Företagen var minst intresserade av att påbörja trafik mellan fasta Åland och Finland, vilket kan tolkas som att det är svårt att konkurrera med de etablerade rederierna. Med andra ord kan man tänka sig att marknaden har funnit sin lämpliga form och att nya aktörer kanske inte finns. Nu när tax free –stoppet på övriga EU-rutter har blivit en verklighet, skall det bli intressant att se om attityderna bland rederierna ändras.

3 KONSEKVENSER AV ETT AVSKAFFAT TRANSPORTSTÖD

I Ålands fall kan transportstödet anses motverka det specialiseringstryck som förorsakas av utnyttjandet av skaleffekter. Om grannregionernas produktionsenheter och företag växer i storlek medan produktionen förblir småskalig på Åland, minskar de åländska företagens relativa priskonkurrensförmåga mer och mer. Den här situationen är aktuell för många produktionsinriktningar inom primärnäringarna på Åland.

Landskapsstyrelsens uppgifter över stödbeslut och de berörda företagens bokslutsuppgifter tyder på att det finns två företagsgrupper som särskilt skulle drabbas av ett uteblivet transportstöd: företag med nära anknytning till primärproduktionen inklusive skogsbruk samt företag inom den grafiska branschen. Även i dessa branscher rör det sig inte om hela branschen utan endast några av företagen. Ett par av problemföretagen har lagts ned sedan 1997.

Företagen där transportstödet översteg 50% av näringsverksamhetens resultat 1997, eller vars resultat var negativt, fick ca. 570.800 mk i transportstöd under 1998, med andra ord 30% av årets totala (allmänna byråns) transportstöd. Dessa företags existens riskeras om transportstödet skulle avskaffas utan kompenserande åtgärder. Företagen betalar en mindre summa i samfundsskatter än vad de får i transportstöd från landskapsstyrelsen. Om dessa företag är närande eller tärande för samhällsekonomin i stort beror mycket på hur effektivt arbetsmarknaden skulle kunna ta emot den arbetskraft som skulle bli ledig vid en eventuell nedläggning av dessa företag. Totalt handlar det om ca. 100 personer. Nedläggning av företagen skulle dock förorsaka negativa kringeffekter då flera av dem är viktiga inköpare av lokalt producerade råvaror. Så uppgår till exempel livsmedelsindustrins sysselsättningsmultiplikator – med andra ord hur många personer sysselsätts i andra branscher per varje ny sysselsatt inom branschen i fråga – till 3,5 (se ÅSUB Rapport 1999:5). Beräknat enligt denna multiplikator skulle avskaffandet av transportstödet i värsta fall leda till en sysselsättningsminskning på 450 personer.

Ett avskaffat transportstöd skulle dock alldeles säkert ändå inte leda till nedläggning av samtliga ovannämnda företag. Mycket beror på företagen själva och deras förmåga att anpassa sig till förändrade verksamhetsförutsättningar. Dessutom hänger mycket på vilka kompenserande åtgärder landskapsstyrelsen skulle vidta.

Den åländska arbetskraften är därtill i praktiken fullt sysselsatt, vilket innebär att en relativt stor del skulle kunna sysselsättas någon annanstans. Därför måste den ovannämnda siffran anses vara alltför pessimistisk. Omvänt innebär det ju att man lyckats skapa eller behålla sysselsättningen för 450 personer med en kostnad på ca 1.300 mark per person per år, vilket skulle klart understiga normala uppskattningar för sådana åtgärder.

En annan fråga är om eller hur de åländska företagens transportkostnader skulle förändras om man avskaffar transportstödet. Genomgången av konkurrensförhållanden inom lastbilsverksamheten i kapitel två tyder på att en del av transportstödet kan ha kanaliserats till fraktpriserna. Omvänt borde detta innebära att fraktpriserna (brutto) skulle kunna sjunka något. För de företag som åtnjuter av transportstödet idag innebär ett uteblivet stöd dock högre transportkostnader.

I och med att landskapsstyrelsen har notifierat EU-kommissionen om ett statligt stöd till investeringar för bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter (sk. förädlingsstöd), vars budget för år 2000 ligger på 2 milj. mk kan man säga att det redan finns ett färdigt verktyg med vilket man kan stöda investeringar inom livsmedelsindustrin, d.v.s. den bransch som sannolikt är mest beroende av transportstödet. Detta verktyg är dock inget direkt alternativ till transportstödet.⁹

Förädlingsstödet kan även beviljas till företag som förädlar de jordbruksprodukter som hör till sk. Annex II -listan i EEG-fördraget. Listan inkluderar i praktiken nästan alla jordbruksprodukter men inte fiskprodukter. Dessa produkter förblev utan transportstöd då transportstödet omformades år 1996.

Arbetslösheten skulle sannolikt inte förändras. Några företag kan komma att läggas ned vilket kan leda till en något ensidigare näringslivsstruktur. Detta gäller särskilt om något nyckelföretag i någon bransch, t.ex. med nära koppling till primärproduktion, skulle försvinna.

Om den offentliga sektorns direkta stödkostnader skulle minska (maximalt upptill 1,9 mmk - nuvarande årlig utbetalningsnivå av transportstöd), beror på de kompenserande åtgärdernas omfattning. Sannolikheten för detta borde vara hög - ca. 70% av transportstödet går ju till företag för vilkas existens detta inte är av så stor betydelse.

⁹ Ett investeringsstöd kan anses i praktiken vara ett driftsstöd om stödet inte påverkar företagens investeringstakt eller inriktningen på deras investeringar. I litteraturen över näringsstödens effekter finns det ett flertal exempel på att investeringsstöden påverkar investeringstakten eller tidpunkten för investeringarna relativt marginellt. Oftast har företagen dock råd med litet dyrare satsningar med hjälp av stödet (se t.ex. Kuitunen, 1995).

4 TRANSPORTSTÖDET OCH EU:S REGELVERK

4.1 Relevanta regler och riktlinjer

I utformning av ett transportstöd måste man särskilt beakta EUs regelverk om statsstöd. Transportstöd klassificeras som ett driftsstöd vilka anses vara speciellt problematiska, och därmed har deras användning begränsats kraftigt. Kommissionens restriktiva regler för driftsstöd begränsar således möjligheterna för transportstöd till företagen.

EUs regelverk utesluter dock inte alla typer av transportstöd. För det första kan Åland fortsätta med dagens system, eller inom de minimis -regelverket utforma stödet på något annat sätt. Fördelarna med dagens system är en begränsad och förutsägbar kostnadsnivå för landskapsstyrelsen. Andra fördelar ur den offentliga administrationens synvinkel är det relativt lilla antalet stödberättigade företag. Å andra sidan lämnas framför allt primärnäringarnas företag utanför stödet.

En annan möjlighet ges av kommissionens riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål. Dessa kommer att gälla fr.o.m. början av år 2000 och möjliggör transportstöd i regioner med låg befolkningstäthet, högst 12,5 invånare per kvadratkilometer. På Åland fyller fasta Åland förutom Mariehamn samt de åländska skärgårdskommunerna detta krav. Hela Ålands befolkningstäthet ligger på 16,8. Det är dock så att för att kunna tillämpa ett regionalt statsstöd borde Åland som helhet uppfylla befolkningstäthetskravet på högst 12,5 invånare/km².

Kommissionens riktlinjer för regionala statsstöd innehåller flera villkor för stöd till transporter i regioner som är berättigade till undantaget i EG-fördragets artikel 87.3 c. Fastän stöd p.g.a. befolkningstäthetskravet inte blir aktuellt på Åland, är det ändå av intresse att granska utformningen av denna typ av transportstöd. Villkoren för stödet är följande:

- Stöden får endast användas för att kompensera merkostnader för transport. Behovet av kompensation skall motiveras enligt objektiva kriterier. Överkompensation får inte äga rum. *Detta krav medför att det statistiska och andra faktaunderlaget samt metoderna skall vara så pålitliga och objektiva som möjligt.*
- Stöden får bara gälla de merkostnader som orsakas av transporter inom det berörda landets gränser. Transportstödet får aldrig utgöra exportstöd¹⁰ och det får inte heller innebära åtgärder med motsvarande verkan som kvantitativa importbegränsningar. Detta villkor gäller även de minimisstöd. *Detta innebär att man i princip inte kan stöda transporter till och från Sverige. I det nuvarande stödsystemet har man dock inte uteslutit stöd till utlandstransporter.*

¹⁰ Exportstöd innefattar all typ av stöd direkt förknippad med de exporterade mängderna, etablering av distributionskanaler eller löpande utgifter förknippade med export (se EG:s officiella tidning No C 68/9).

- Stöden måste vara objektivt kvantifierbara på förhand enligt nyckeltal typ stöd per tillryggalagd kilometer eller av en kombination av nyckeltal, till exempel stöd per tillryggalagd kilometer och stöd per viktenhet. *Detta villkor lämnar utrymme för en kombination av vikt och transportens längd så att stödet gynnar den produktion man främst vill främja. Å andra sidan är denna stödform inte lika rättvis som den åländska stödformen, enligt vilken man betalar ut en procentandel av kostnaderna oavsett transportens längd eller vikt (mera om detta i kapitel 5).*
- Bedömningen av merkostnaden bör grunda sig på det billigaste transportsättet och den kortaste vägen mellan platsen för produktion/förädling och platserna för kommersiell avsättning. *I Ålands fall skulle detta kunna tolkas så att om man stöder transporter till och från Sverige och använder öläget som argument, borde man beräkna merkostnaderna enligt avståndet mellan Eckerö och Grisslehamn. I det finska fallet skall dock merkostnaderna i transporter till och från fasta Åland beräknas enligt rutten mellan Mariehamn/Långnäs - Åbo/Nådendal då vägen genom skärgårdskommunerna inte är tillgänglig för samtliga företag.*
- Jordbruksprodukterna som faller under Bilaga II till EEG-fördraget omfattas inte av dessa riktlinjer med undantag av fiskeriprodukterna. Transportstöd inom jordbrukssektorn löses enligt de bestämmelser som överenskommits i samband med förhandlingarna om medlemskap.
- Från transportstöd undantas produkter från företag där det inte finns någon alternativ lokalisering (utvinningsprodukter, vattenkraftverk etc.). *Transportstödet regionala basmotiv är tydlig i detta villkor. Stödet är avsett att motverka utlokalisering av företagen från regionen i fråga.*

Ett ytterligare, tredje alternativ är användningen av den s.k. bro- eller vägprincipen som en generell åtgärd (på engelska general measure), vilket innebär att man kompenserar de merkostnader som beror på avsaknaden av en bro eller landsväg till grannregionerna för alla som betalar för frakten till och från Åland. För att möjliggöra detta alternativ skall stödet klassificeras av kommissionen som en generell åtgärd, eftersom **det då inte anses utgöra ett statsstöd**. För att stödet skall vara allmänt skall det komma alla potentiella broanvändare till godo. Då måste även ankommande godstrafik stödas. Stödet kan antingen gälla enbart transporter till fasta Finland eller också till Sverige. I båda fall skall även utomåländska avsändare med fraktkostnader i godstrafiken till och från Åland kunna få sina merkostnader ersatta. Detta innebär att antalet stödberättigade aktörer stiger avsevärt jämfört med dagens system.

Det finns dock svåra EU-juridiska problem förknippade med den här typen av allmänna åtgärder. Enligt Handels- och industriministeriet i Finland (sakkunnige Riku Huttunen) är det klart att ett regionalt tillämpat finansiellt stöd skulle anses vara ett statsstöd oavsett hur generellt det är. Ålands landskapsstyrelses specialrådgivare Janina Groop anser att det inte är säkert hur en sådan åtgärd som berör enbart Åland skulle betraktas inom kommissionen som har tolkningsrätten i frågan. Den grundläggande frågan är egentligen de autonoma territoriernas status i EUs regelverk. Om ett generellt stöd även skulle omfatta sverigetrafiken försvåras saken ytterligare då detta kan anses utgöra ett exportstöd. Det slutliga svaret om Åland skulle vara berättigat till ett sådant stöd erhålls först vid en

notifiering av stödarrangemanget till kommissionen. Mot bakgrund av tidigare rättspraxis är det emellertid inte uteslutet att kommissionen skulle bedöma stödåtgärden initierat av ett autonomt område som regional, och inte som en generell åtgärd.

En annan fråga som idag inte kan ges ett entydigt svar är vilken typ av transporter som då borde vara berättigade detta stöd. Till exempel olje-, sädes- eller andra bulktransporter med specialiserade fartyg hamnar i gråzonen. Ett argument för att även dessa transporter skulle få stöd är att man skulle undvika risken att stödet anses gynna viss produktion, alltså vara selektivt. Ett motargument är att dessa transporter egentligen inte lider av några merkostnader. Sjötransporten till och från Åland för den här typen av varor är ofta billigare än vad en vägtransport skulle bli.

En offentlig upphandling av transporttjänsten är i princip ett möjligt alternativ. Detta innebär dock ett stort ingrepp i en fungerande marknad. Offentlig upphandling används normalt då tjänsten inte är lönsam nog att erbjudas på kommersiell basis. Detta är dock inte fallet på Åland. Det finns flera företag inom lastbilstrafiken och inom sjöfarten som erbjuder fraktservice. Detta alternativ kan därför inte anses vara aktuellt.

4.2 Exempel på transportstöd i de närliggande regionerna

4.2.1 Det finska transportstödet

I Finland regleras regionalt stöd till transporter med en lag och ett statsrådsbeslut: lagen om regionalt stödjande av transporter (954/1981) och statsrådets beslut om stödjande av skärgårdstransporter (311/1982). Dessa har vanligen behandlats tillsammans, såsom 1998 då regeringen i en proposition (RP 138/1998) föreslog att lagarna skulle upphävas fr.o.m. början av 1999. Riksdagen godkände dock inte propositionen utan den förkastades.

Lagen om regionalt stöd till transporter är dock tidsbegränsad till slutet av 1999. Det är sannolikt att de berörda regionernas riksdagsledamöter försöker få till stånd en lagändring som skulle försäkra dem ett transportstöd även i framtiden.

I 1999-års budget har den finska regeringen reserverat 16.300.000 mk för transportstöd. Till maj månads slut hade redan 9 mmk använts av det regionala transportstödet, medan enbart 40.000 mk av stödet för skärgårdstransporter hade använts. Det är sannolikt att mera medel för transportstöd frigörs i tilläggsbudgeten senare i år. 1997-års bokslut visade kostnader för stödet på 21,7 milj. mk och 1998 uppgick de slutliga kostnaderna till 16,2 milj. mk. I budgeten för år 2000 finns det 9 milj. mk reserverade för utbetalningar av transportstöd enligt de kostnader som uppstår under det innevarande årets andra halva.

Primärnäringarnas produkter får inte transportstöd p.g.a. kommissionens inställning i denna fråga, vilket har lett till ett drastiskt minskat intresse för skärgårdsstödet då merparten av transportbehovet där är förknippat med primärproduktionen.

4.2.2 Sveriges transportbidrag i Norrland

Det svenska transportbidraget i Norrland baseras på artikel 87.3 c i EU-fördraget. Stöd betalas för transport **till, från eller inom transportbidragsområdet**. Bidrag ges för jordbruksprodukter (i praktiken främst potatis enligt Helena Möllerman, Närings- och teknikutvecklingsverket NUTEK) och varor som genomgått en betydande bearbetning inom tillverkningsindustrin i transportbidragsområdet. Intransporter av råvaror och halvfabrikat som skall bearbetas inom området stöds också. Budgeten för transportbidraget uppgår till ca. 345 milj. kronor (230 mmk) per år.

Stödprocenten varierar mellan 5 och 45% av den erlagda fraktkostnaden. Transportbidragsområdet är indelat i fem zoner där bidragsprocenten varierar enligt transportavstånd och zonen. Bidraget skall som regel ansökas av den som erlagt fraktkostnaden.

Att även jordbruksprodukterna är inkluderade i det svenska transportbidraget förklaras med att stödet existerade redan vid EU-inträdet. För de vid EU-inträdet redan existerande stöden har det lättare accepterats former som avviker från EG-regelverket. Den aktuella utformningen av Sveriges transportstöd är alltså resultatet av lyckade EU-medlemskapsförhandlingar. Det norrländska transportbidraget måste dock anpassas till Unionens nya riktlinjer för regionala statsstöd. Ett anpassat transportstöd skall tillämpas från och med 1 januari 2000. Hur det nya Norrlandsstödet exakt kommer att utformas är ännu inte känt. Stödet till transporter av jordbruksprodukter kommer dock att upphöra.

4.2.3 Transportstödet i Gotlandstrafiken

Stödet till godstransporter i Gotlandstrafiken består av två delar. För det första debiterar fraktförmedlare med trafik till och från Gotland en tilläggsavgift på 0,4% av fraktkostnaden för samtliga övriga inrikes fjärrtransporter. Tilläggsavgiften används för att subventionera lägre prisnivåer för godsfrakter i Gotlandstrafiken. Denna del involverar alltså inga offentliga medel. Transportörernas intäkter från Gotlandstillägget bedöms vid nuvarande debiteringsnivå uppgå till ca 34 miljoner kronor (23 mmk) per år.

För det andra drivs Gotlandstrafiken med offentliga medel och färjetaxan fastställs i särskild ordning av staten där prisnivån underskrider den verkliga transportkostnaden. För tillfället ligger färjetaxan på 52 kronor per längdmeter för stödberättigade transporter. Utöver själva färjetaxan skall trafikanterna dock betala bl.a. hamnavgifter och vissa hanteringskostnader. Totalt handlar det om ca. 90 kronor per längdmeter.

Det övergripande syftet är att stödet - genom de två större transportförmedlingsföretag som huvudsakligen berörs av stödet - skall föras vidare till transportköparna i form av lägre och mer rättvist fördelade fraktpriser (Sjöfartsverket, 1999)

Det finns dock problem med arrangemanget. Dessa är följande:

- Transportköparna anser att fraktpriserna i Gotlandstrafiken är högre än i övriga Sverige. NUTEK (Johansson – Möllerman, 1998) konstaterar att enligt den prisjämförelse baserad på några exempelföretag på Gotland och i Norrland verkar gotländska företag betala 5-80 % mer för motsvarande sträckor. Enligt NUTEK vittnar detta om bristande konkurrens.
- Subventionsutrymmet har ingen godtagbar fördelningsprofil mellan olika näringsidkare och branscher
- Det finns inga möjligheter att kontrollera hur mycket av subventionen som överförs till transportköparen
- Subvention av färjekostnaden motverkar en sund effektiviseringsprocess av transporttekniken (Sjöfartsverket, 1999).

De svenska myndigheterna verkar vara eniga om att transportbolagen blivit överkompenserade, men de verkliga siffrorna är svåra att ta fram. Svårigheterna beskrivs enligt följande:

- Subventioner till transportörerna är mycket svåra eller helt omöjliga att genomlysas med avseende på fördelningen i den vidare prissättningen till transportköpare i nästa led. Två transportförmedlingsbolag tilldelas mellan 50 och 100 miljoner kronor (beloppet beror på räknemetod) utan närmare direktiv och uppföljning av hur dessa medel kommer transportköparna tillgodo. Vidare finns inga möjligheter att påvisa om subventionerna når de mottagare som anses ha regionalt prioriterade behov.
- Risk föreligger att subventionssystemet skapar och bevarar ineffektivitet i form av dyrare transportlösningar genom att prissättningen av resursförbrukning och fordonsutnyttjande ger felaktiga signaler (Sjöfartsverket, 1999). Med andra ord befaras att transportlogistiken blir ineffektiv då transporterna kostar ”för litet”.

Sjöfartsverket anser även att den sk. bro- eller vägprincipen i praktiken är oanvändbar, då det är svårt att förutse de förändringar i logistiksystemen som en fast förbindelse till Gotland skulle leda till. Beräkningarna över de rörliga fordonskostnaderna anses vara opålitliga. Man har dock försökt ta hänsyn till denna kritik i utformningen av merkostnadskalkylerna. Dessutom verkar beräkningarna av fordonskostnaderna vara mer samstämmiga i Finland än i Sverige (se Airaksinen, 1999).

Stödsystemet i Gotlandstrafiken kommer troligen att ändras under de närmaste åren. Näringsdepartamentet håller på att utarbeta ett förslag till nytt system. Två utredningar med förslag har redan gjorts, en av NUTEK och en av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket anser det nödvändigt att separera gods- och passagerartransporterna i Gotlandstrafiken. Det anses vara särskilt svårt att kombinera samhällsstödd passagerartrafik med varutransporter. Frågan om vilken del av verksamheten som subventionerar vilken blir svårlöst och den slutliga allokeringen av stödet är svår att fastställa.

Enligt sjöfartsverkets mening skulle den norrländska (och åländska) modellen där fraktköparen är stödmottagare fungera bättre även på Gotland, men EU-reglerna tillåter inte

en tillämpning av detta system då befolkningstätheten överstiger 12,5 personer per kvadratkilometer.

NUTEK kritiserade det nuvarande Gotlandsstödet med liknande argument som sjöfartsverket. Man identifierade två huvudalternativ för ett framtida system: ett stöd som betalas ut till fraktköpare för både in- och uttransporter. Med andra ord skulle detta vara en modifierad Norrlandsmodell. Det andra alternativet som NUTEK föredrar är noll-taxa för färjetransporten, vilket i princip skulle motsvara det system som idag råder inom lastbilstransporter till och från Ålands skärgårdskommuner (Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga och Vårdö). Sjöfartsverket är direkt avvisande till det senare förslaget då det anser att stödets nackdelar i form av fel incitament till fraktköpare och transportbolag överväger dess fördelar.

Det kvarstår alltså mycket arbete för att omstrukturera Gotlandsstödet. Det finns planer på att hålla kvar den nuvarande stödnivån och –systemet tills man kommit fram med en mer långsiktigt hållbar lösning; den svenska regeringen föreslår i budgetpropositionen att stödnivån bibehålls på 0,4% även under år 2000 och att en ytterligare utredning görs om hur framtidens stöd till gotlandstrafiken skall se ut. Riksdagen skall ännu ta ställning till propositionen (situationen den 26 oktober 1999).

Ett system där stödet betalas till fraktköparen anses inte förorsaka lika stora snedvridningar för transportmarknaden som ett stöd till transportören. Detta innebär att utformningen av Ålands transportstöd får ett relativt gott betyg i konkurrenshänseende både av NUTEK och sjöfartsverket i Sverige.

4.3 Sammanfattning av tillgängliga stödalternativ med hänsyn till EU:s regelverk

I denna rapports inledning presenterades de tänkbara motiv som man kan ha för att stöda transporter till och från Åland. Nedan granskas dessa motiv i ljuset av EUs statsstödsregler.

Den åländska transportmarknaden kan generellt sett inte beskrivas som **ett marknadsmisslyckande**. Ett tänkbart undantag är dock den offentligt bekostade skärgårdstrafiken. Bakgrunden är här att privata krafter inte ansetts kunna tillgodose skärgårdsbefolkningens transportbehov på ett tillfredsställande sätt. Man borde dock inte överväga alternativ som innebär att den offentliga sektorn tar över ett ännu större ansvar för transporter över landskapets gränser genom offentlig upphandling av transporttjänster, när det finns flera aktörer som erbjuder transporttjänster på marknadsvillkor.

Handelshinder eller handelskostnader kan inte användas som argument för att kompensera för transportkostnader då detta kan definieras som exportstöd eller en åtgärd som motsvarar en kvantitativ importbegränsning. Finansiella stöd till företag **i samband med export** är helt förbjudna.

I och med att transportstödet inte är konjunkturbetingat kan inte heller en **räddning av krisbranscher** användas som argument för stödet. Samma sak gäller även transportstöd av **arbetsmarknadspolitiska** skäl.

De argument som man kan grunda ett transportstöd på är med andra ord **regionalpolitiska**. Åland kan emellertid inte tillämpa ett regionalpolitiskt stöd som är utformat enligt EUs nya riktlinjer för regionala statsstöd då befolkningstätheten överstiger gränsvärdet för de godkända stödregionerna. Kvarstående tillgängliga lösningar - med de reservationer som redovisats ovan - är då ett transportstöd enligt de minimis -reglerna eller en allmän åtgärd enligt broprincipen.

5 ALTERNATIVA STÖDKONSTRUKTIONER

5.1 Om de offentliga stödens konkurrensneutralitet och effektivitet

Detta avsnitt bygger till stor del på det svenska och finska konkurrensverkets samt finska handel- och industriministeriets arbete. I båda dessa länder har vid EU-inträdet konkurrenslagstiftning setts över för att försäkra att lagstiftningen överensstämmer med EU-reglerna. Detta arbete har resulterat i rapporter där konkurrensanalysen har använts för att granska olika typer av offentliga stöd (se Silversved – Svensson – Lunning, 1994 och Kuitunen, 1995 samt Kuitunen – Lavaste, 1995).

Ett konkurrensneutralt stöd till företagets verksamhet skall i så liten utsträckning som möjligt påverka konkurrensförhållandena på marknaden samtidigt som syftet med stödet ändå uppnås. I dessa sammanhang används även begreppet effektiv eller fungerande konkurrens. En effektiv konkurrens kan i princip anses råda på en marknad där antalet säljare inte är för begränsat, de utbudna produkterna inte är för differentierade, företagen inte handlar i samförstånd med varandra och inga väsentliga hinder finns för nyetablering av företag.

För att kunna presentera allmänna utgångspunkter för företagsstöd ur konkurrensanalysens synvinkel behövs det dock några begrepp till. Två av dem återspeglar vilka krav som ställs på mottagarföretaget och två av dem används för att klassificera stödmottagarna.

Generellt stöd eller driftsstöd är inte bundet till en specifik resurskategori, produktionsinriktning eller lokalisering. Med andra ord kan företaget disponera stödet efter egna önskemål. Bidrag som reducerar t.ex. transportkostnader utgör ett sådant stöd.

Selektivt stöd är ämnat att stimulera en ökad användning av en viss resurskategori eller produktionsfaktor, produktionsinriktning, lokalisering etc. Selektivt stöd kan i de flesta fall anses innebära en kostnadsminskning för företagets produktionsfaktor/-er. Stöd som ges för nyanställning är selektiva.

Horisontellt stöd inriktas inte mot särskilda företag eller branscher utan mot ett brett spektrum av företag på marknaden. Stöd till produktutveckling och utvecklingsstöd till små och medelstora företag kan klassificeras som horisontella stöd.

Specifika stöd är inriktade på en speciell grupp av (eller enstaka) företag, till exempel företag i svårigheter.

Stödets konkurrenseffekter kan presenteras i en fyrfältsfigur med hjälp av dessa begrepp.

Figur 5. Konkurrenseffekter av offentligt stöd på en fungerande marknad

	Generellt	Selektivt
Horisontellt	1) Svag/Stark	2) Svag
Specifikt	3) Stark	4) Svag/Stark

Källa: Silversved – Svensson – Lunning, 1994.

Horisontella stöd (typ 1 och 2 i figur 5 ovan) är ur konkurrenssynpunkt oftast bättre än om endast ett eller få företag får stöd (typfall 3 och 4). Detta beror på att merparten (eller alla) företag på samma marknad får stöd och den eventuella konkurrensfördel stödet innebär kommer därför de flesta företag till godo. Även i detta fall kan man dock förvänta vissa samhällsekonomiska välfärdsförluster. Vid specifika stöd ökar dessutom risken för att ett stöd får konkurrenssnedvridande effekter.

Vidare bör selektiva bidrag (typfall 2 och 4) föredras framför generella stöd (typfall 1 och 3). Genom att göra ett stöd selektivt binder man upp företaget till att utnyttja stödet för ett visst ändamål och det blir till skillnad från ett generellt stöd svårare att utnyttja stödet för ur stödgivarens synpunkt mindre önskvärda syften. Det borde alltså vara lättare att uppnå givna samhällsmålsättningar med selektiva stöd.

Sammantaget kan en kombination av generellt och specifikt stöd (typfall 3) ge de största konkurrenssnedvridande effekterna medan ett horisontellt och selektivt stöd enligt typfall 2 borde leda till relativt ringa konkurrenshämmande effekter. Transportstödet hamnar i kategori 1 där konkurrens effekterna varierar. Detta innebär att man vid tillämpningen av transportstöd nog bör granska konkurrens effekterna av stödet.

En annan ur konkurrenssynpunkt viktig sak är stödets storlek, och om det ges i samma omfattning till alla företag oavsett storlek. Stödets omfattning i förhållande till företagets omsättning samt mottagarföretagets marknadsandelar är en bra ledtråd när det gäller att fastställa stödets potentiella konkurrenspåverkan.

Om stödet betalas ut i samma proportion till stora företag som till små, ökar risken för konkurrenshämmande effekter. Stöd enligt de minimis-reglerna undviker en del av de risker för negativa konkurrens effekter som konstaterats ovan. I och med att det finns ett absolut belopp för det maximala stödet minskar stödet proportionellt när mottagarföretagets storlek växer.

Om man fattar beslut om förändringar av transportstödet bör man också fråga sig hur stor samhällsekonomisk nytta stödet medför. Att samla in offentliga medel genom olika typer av skatter leder till en effektivitetsförlust som uppskattats till att uppgå till 30-50 % av skatteintäkten (se t.ex. Barkman – Fölster, 1995 och Pontusson – Svensson, 1996).

Om man antar att samhället satsar 10 milj. mk i transportstöd, så skulle detta alltså i princip leda till ytterligare samhällsliga kostnader på 3-5 mmk i form av förlorad ekonomisk tillväxt (effektivitetsförlust). Om man vidare antar att 25 % av stödet skulle omsättas i stigande fraktpriser, så skulle endast 7,5 milj. mk av stödet nå den avsedda mottagaren. Här antas att ett indirekt stöd till transportsektorn inte behövs. Detta innebär att det i värsta fall skulle krävas en 100-procentig samhällslig avkastning $((15/7,5 - 1) * 100)$ på de medel som investeras i transportstöd för att samhället skulle undvika en välfärdsförlust.

5.2 Modifikationer av dagens system

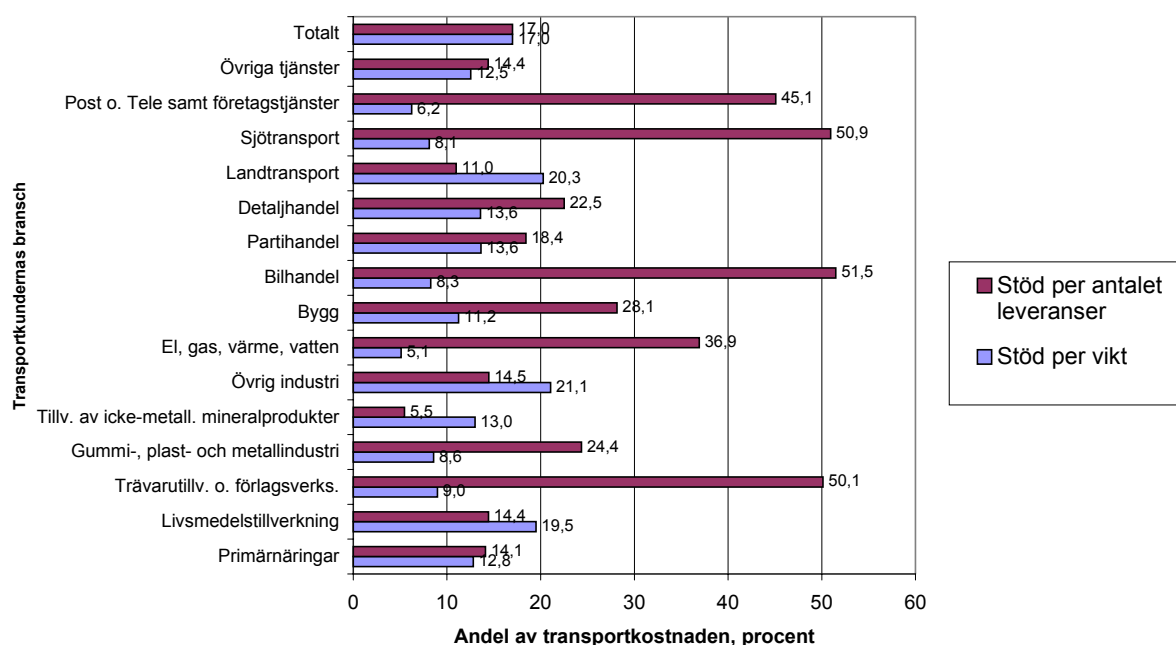
I kapitel 2.5 beräknades merkostnaden för Ålands sjöläge totalt sett och för olika transportdestinationer. Enligt resultaten är de lämpligaste stödnivåerna 18%, 17% och 25% för transporter som går till Sverige, Finland och från skärgården till fasta Finland. För att lämna utrymme för en säkerhetsmarginal i beräkningarna kan man t.ex. tillämpa den genomsnittliga stödnivån på 17% för alla destinationer och utgångspunkter.

Om man inte utvidgar tillämpningen av stödet från nuvarande industriprodukter innebär en genomsnittlig stödnivå på 17% en sänkning av stödbeloppet från 1997-års stödbelopp till ca 1,6 mmk. Antalet stödberättigade företag och näringsidkare förblir då de samma som förut.

Det nuvarande systemet är administrativt relativt enkelt då det behövs få uppgifter utöver transportkostnaderna ur vilka det proportionella stödet beräknas.

Om man däremot avser stöda någon bransch mer än de andra, så kan man till exempel omvandla stödet till stöd per viktenhet eller stöd per leverans. Dessa två sätt behandlar dock olika branscher på ett olikartat sätt, och innebär att den effektiva stödprocenten kan variera från några enstaka procentenheter till en 50-procentig kompensation. Som exempel på detta har de ledande åländska transportföretagens kundregister använts för att beräkna branschvisa utfallet för två alternativa stöd: x penni per fraktkilo eller y mk per leverans.¹¹ I genomsnitt resulterar båda alternativ i en stödnivå på 17%, men det branschvisa utfallet varierar mycket vilket man kan utläsa i figur 6.

Figur 6. Effektiva stödnivåer för två alternativa stödformer



¹¹ Av sekretesskäl publiceras inte de exakta beloppen.

Det måste dock påpekas att även inom olika branscher kan variationen i det effektiva stödet vara stort p.g.a. produkternas fysiska egenskaper och transportens längd.

Om syftet är att främja ett större produkturval och/eller lägre konsumentpriser på den åländska marknaden, kan man tänka sig att bredda transportstödet även till inkommande transporter, vilket är fullt möjligt inom ramen för det nuvarande systemet. De minimis – reglerna utesluter få branscher utöver primärnäringsarna. För bil-, textil-, syntetfiber, varvsindustrierna, EKSG-sektorerna¹² krävs förhandsunderrättelse och iakttagande av gällande sektoriella föreskrifter. **Det måste dock påpekas att det inte finns någon garanti för att ett stöd till de ankommande transporterna skulle sänka konsumentpriserna.** Dessutom är det möjligt att en del av stödet skulle kanaliseras till transportbolagen genom högre fraktpriser. Slutresultatet av ett utvidgat stöd beror på konkurrenssituationen och konsumtionsstrukturen inom olika marknader. Utgångspunkten bör dock vara att de åländska varu- eller servicemarknaderna inte är lika hårt konkurrensutsatta som i de närliggande regionerna.

Om man accepterade alla tillåtna stödbranscher inom de minimis - dock med samma mimikostnadsgräns på 12.000 mk/år som idag – så skulle antalet ansökningar från åländska företag troligen sexfaldigas till ca 200 stycken (enligt Transmar och Samtrans nuvarande kunduppsättning). Om administrationen av stödet tog lika mycket tid per ansökan som idag så skulle det behövas ca. sex veckors arbetsinsats av en företagskonsulent i stället för ca. en vecka. Det är dock möjligt att antalet stödansökningar skulle stiga ytterligare om det skulle bli mer allmän praxis att den åländska motparten betalar frakten. I dag är ju de åländska företagens betalarandel i ankommande trafik relativt låg, ca. hälften.

Ett de-minimis stöd på 17% av de åländska företagens transportkostnader, vilket lämnar jordbrukssektorn utanför och innefattar både ankommande och avgående trafik, skulle troligen maximalt kosta ca. 5,0-5,5 miljoner mk årligen i transportstöd.¹³ Stödbeloppet skulle vara större om de minimis-reglerna inte hade ett absolut stödtag på 100.000 euro per tre år. Med nuvarande stödnivå på 23-29% skulle stöden uppgå till ca. 6,4-7,0 milj. mk (dessa beräkningar baserar sig delvis på de kundvisa uppgifter som Transmar och Samtrans har ställt till ÅSUBs förfogande och är därför närmast riktgivande). Beräkningen håller dock enbart om den nuvarande betalningsstrukturen bibehålls. Om all utomåländsk trafik skulle betalas av åländska företag, skulle stödet uppgå till ca. 9-11 milj. mk med 17 procents stödintensitet. Omfattningen av företagens egna transporter och av utomåländska transportföretagens transportvolym är dock okända, vilket gör uppskattningen osäker. Dessa torde dock ha en relativt liten betydelse eftersom ytterst få ansökningar baserade på egna transporter mottas idag och de utomåländska transporterna är sporadiska.

¹² Europeiska kol- och stålgemenskapen, bildades 1951 genom det s.k. Paris-fördraget. Fördraget innehåller bestämmelser över produktion och distribution av kol och stål.

¹³ I och med att sverigetrafikens andel av fraktkostnaderna är relativt liten, omkring 13%, beräknas siffrorna för utomåländska trafiken i sin helhet med hjälp av den genomsnittliga stödprocenten på 17%.

5.3 Broprincipen

I detta alternativ antas att de juridiska problemen kring införandet av ett generellt transportstöd kan övervinnas. Då är alla branscher och företag berättigade till stöd oavsett företagens hemort, vilket innebär att antalet stödberättigade företag stiger kraftigt, uppskattningsvis till 400 stycken, om man antar att man tillämpar liknande regler som för det nuvarande stödet.

Det finns dock ingen information om hur många handelsparters med transportkostnader vilka överstiger 12.000 mk per år som de åländska företagen har. Utgångspunkten är dock att hanteringskostnaderna skulle vara ungefär det dubbla jämfört med ett utvidgat de minimis. Det skulle med andra ord behövas ca. 12 veckors arbetsinsats för att administrera stödet.

Kostnaderna för det allmänna stödet skulle vara något större än för ett utvidgat de minimis - stöd, dock högst ca. 12-14 miljoner mk, beroende på de egna transporternas omfattning.

Denna stödform innebär även att stödmottagarna delvis är utomåländska. Sammantaget skulle årligen ca. 4,4-5,2 milj. mk betalas till utomåländska bolag om den nuvarande strukturen på transportmarknaden skulle bestå.

6 SAMMANDRAG OCH KONKLUSIONER

6.1 Den åländska transportmarknaden

I de föregående kapitlen har det åländska transportstödet och den åländska lastbilsverksamheten granskats med hjälp av olika statistiska och andra uppgifter. Stödets omfattning har anpassats både bransch- och nivåmässigt till gällande EU-regler, vilket lett till en avsevärd minskning av stödutbetalningarna under 1998. Minskningen av transportstödet har sammanfallit med en uppåtgående fas i konjunkturen. Fraktmängderna både till och från Åland har stigit kraftigt under de senaste två åren. Med andra ord har reduktionen i transportstödet inte medfört några märkbara negativa effekter för den åländska ekonomin som helhet.

Transportkostnadernas ekonomiska betydelse har belysts genom olika beräkningar och statistiska uppgifter. Internationella jämförelser av transportkostnadernas betydelse är få, men enligt de uppgifter som varit till utredningens förfogande, ser det ut som om Ålands transportkostnader i förhållande till exportintäkterna inte är exceptionellt höga: de ligger snarast på ungefär samma nivå som i övriga Norden.

Det finns flera statistikuppgifter tillgängliga för en jämförelse av transportkostnader mellan Åland och Finland. Så visar till exempel statistiken över industrins kostnader att kostnadsposten transport och lagring är högre i Finland än på Åland i förhållande till omsättningen.

Lönsamheten hos de åländska företagen tycks inte heller i någon större utsträckning vara drabbad av höga transportkostnader. Enbart inom mineralutvinning (grustag på Åland) och inom delar av primärnäringsarna har Åland en klar lönsamhetsnackdel som till stor del kan hänföras till transportkostnaderna.

Sammantaget ser det således ut som om Åland har lyckats anpassa sin näringslivsstruktur på ett sätt som gör att transportkostnaderna inte lägger några större hinder i vägen för utvecklingen. Primärnäringsarna och till dem kopplade livsmedelsföretag är dock ett undantag. Dessutom kan naturligtvis den här använda branschövergripande informationen dölja andra, företagsspecifika undantag.

Konkurrenssituationen på transportmarknaden kännetecknas av en dominans av stora aktörer. Till detta kommer även en del andra skäl till varför konkurrensen kan tänkas fungera mindre effektivt på den åländska transportmarknaden. För det första är Åland ett geografiskt isolerat område med färre alternativa transportmöjligheter än grannregionerna. Dessutom leder den åländska lagstiftningen inom området till en ytterligare begränsning av konkurrensen genom den åländska näringsrätten och andra branschspecifika regler. Transportmarknadens natur är också sådan att prissättningen och den allmänna prisnivån inte tydligt framgår för kunderna. Dessutom kan det tänkas att transportkundernas priskänslighet inte är så hög.

Antalet övriga företag per ett lastbilsföretag är högre på Åland än i Finland, vilket också kan användas som ett mått för konkurrenssituationen.

Fastän transportstödet har minskat det senaste året, är dess potential att påverka prissättningen avsevärt högre än vad som är fallet i övriga Finland. Det utbetalda finska transportstödet 1997 motsvarade ca. 6% av lastbilsföretagens samlade vinst inom de regioner där stödet utbetalades, medan Ålands transportstöd (inklusive fiskeribyråns stöd) motsvarade 54% av lastbilsföretagens vinst efter skatter.

Granskningen av lastbilstrafikens bokslutssiffror visar att driftsbidragen är något lägre, och avkastning på investerat kapital mycket lägre, hos de åländska än de finska lastbilsföretagen, medan finansieringsresultatet är nära Finlands genomsnitt. Däremot är nettoresultatet, skulder per omsättning samt soliditeten klart högre än i hela landet. Avskrivningarna är också lägre än i resten av Finland.

I och med att nettoresultatet i förhållande till omsättningen till och med är 36% högre än i hela Finland (14,1% mot 10,4% av företagens omsättning), verkar det som om de åländska företagen kunnat prissätta sina tjänster så att kunderna betalat för de extra kostnader som öläget förorsakar. Å andra sidan visade omsättningssiffrorna per körda km att de åländska transportföretagens kunder i allmänhet tycks ha lägre transportkostnader per transporterad km än i resten av Finland (om man tar hänsyn till de extra kilometer som borde köras ifall det fanns en landsväg från Åland till öst och väst). Av de genomsnittliga siffrorna framgår dock inte om det råder olika prisnivåer, t.ex. för ankommande och avgående frakter.

På grund av dessa omständigheter (ogenomskinlig prissättning, efterfrågans låga priselasticitet, marknadens koncentrerade struktur, olika slags skydd från yttre konkurrens samt transportstödet omfattning) är det rimligt att anta att en del av transportstödet kan ha kommit att gynna transportörerna genom högre fraktpriser. Problemet med stödets negativa effekter på företagens resursanvändning är känt även i den teoretiska litteraturen (X-ineffektivitet). Den eventuella förekomsten av stödläckage innebär att transportstödet kanske inte fungerar så kostnadseffektivt som det är tänkt.

6.2 Transportstödet betydelse

Landskapsstyrelsen (och EU) utgår från att ett transportstöd skall kompensera fraktköparna för de **merkostnader** som förorsakas av öläget. I denna rapport presenteras en kalkyl för hur lastbilsföretagens kostnader kan tänkas förändras om en fast öst-västlig förbindelse från Åland fanns. Resultatet visar att den genomsnittliga kostnadsbesparingen skulle ligga på 17% av lastbilsföretagens intäkter från utomåländsk trafik. Med andra ord tyder resultatet på att de nuvarande stödnivåerna på 23-29% är 17-37% högre än ölägets merkostnader. Det är dock mycket svårt att fastställa vad den faktiska prisnivån skulle bli i ett förändrat läge eftersom företagens prissättning inte behöver reagera i direkt proportion till förändringen i kostnader. Prissättningen styrs nämligen i realiteten av konkurrensläget och av efterfrågans natur (priskänsligheten). Beräkningen kan dock anses ge den bästa tillgängliga informationen om den sannolikt lämpligaste stödnivån.

Man kan peka ut två företagsgrupper som är mer beroende av transportstödet än andra och som skulle vara särskilt drabbade av dess avskaffande: företag med nära anknytning till primärproduktion samt företag som arbetar med vidareförädling av träprodukter. Här rör det sig dock i första hand endast om några av företagen.

Företagen där transportstödet översteg 50% av näringsverksamhetens resultat 1997, eller vars resultat var negativt, fick ca. 570.800 mk i transportstöd under 1998, med andra ord 30% av årets hela transportstöd (från allmänna byrån). Dessa företags existens riskeras om transportstödet skulle avskaffas utan kompenserande åtgärder.

Totalt handlar de om ca. 100 anställda. Om man beräknar kringeffekterna enligt livsmedelsindustrins sysselsättningsmultiplikator så skulle ett uteblivet transportstöd som värst leda till en samlad sysselsättningsminskning på 450 personer.

Ett avskaffat transportstöd skulle dock knappast leda till en nedläggning av samtliga problemföretag. Effekten skulle nämligen också bero på bl.a. företagets anpassningsförmåga och vilka kompenserande åtgärder landskapsstyrelsen skulle vidta. Anpassningen skulle i dagsläget sannolikt underlättas av det goda sysselsättningsläget.

Genomgången av konkurrensförhållandena inom lastbilsverksamheten i kapitel två tyder på att en del av transportstödet kan ha kanaliserats till deras fraktpriser. Omvänt borde detta innebära att fraktpriserna skulle kunna sjunka något eller höjas långsammare om transportstödet avskaffades. De nuvarande stödmottagarna skulle dock få förhöjda nettokostnader för transport.

Sannolikt skulle arbetslösheten inte förändras i någon större utsträckning av ett avskaffat transportstöd. Några få företag kan dock komma att läggas ned. Detta kan i sin tur leda till en något ensidigare näringslivsstruktur, särskilt om något nyckelföretag i vissa branscher, t.ex. med nära koppling till primärproduktion, skulle läggas ner.

Om den offentliga sektorns direkta stödkostnader skulle minska (maximalt upptill 1,9 mmk - nuvarande årlig utbetalningsnivå av transportstöd), beror på de kompenserande åtgärdernas omfattning. Sannolikheten för detta borde vara hög - ca. 70% av transportstödet går ju till företag för vilkas existens detta inte är av så stor betydelse.

6.3 Alternativa utformningar av transportstödet

Genomgången av EUs regler för offentliga stöd till företag visar att regionalpolitiska målsättningar egentligen är det enda giltiga argumentet för att stöda transporter till/från Åland. Härmed kvarstår åtminstone en säker möjlighet till fortsatta transportsubventioner – *de minimis-stöd* i någon form. En annan - men betydligt osäkrare - möjlighet är att införa ett allmänt stöd som omfattar i princip alla transporter till och från Åland, oavsett bransch eller företagets hemort. Möjligheten att införa ett sådant stöd beror dock på hur Ålands autonoma status betraktas i förhållande till EUs statsstödsregler. Det slutliga svaret på om detta är möjligt kan dock inte fås annat än genom en konkret prövning av EU-kommissionen.

Exempel från grannregionerna visar att transportstödet idag tycks segla i motvind. Finlands transportstöd är på väg att avvecklas. Det norrländska transportstödet vilar på ett undantag från EUs generella statsstödsregler och det måste anpassas till EUs nya riktlinjer för regionala statsstöd f.o.m den 1 januari 2000. Gotlands stöd anses ha problem bl.a. med överkompensation, brist på 'genomskinlighet' (transparens) och subventionens fördelningsprofil. Stödsystemet i Gotlandstrafiken kommer troligen att ändras under de närmaste åren. I rapporterna som skrivits över transportstödet till Gotland har positiv kritik framförts gällande det åländska transportstödet utformning.

En genomgång av offentliga stödets konkurrensneutralitet visar att transportstödet hör till den typen av stöd där konkurrenseffekterna varierar påtagligt, beroende bland annat av stödets omfattning. I nuläget är stödet emellertid så litet i förhållande till mottagarföretagens omsättning att de konkurrenshämmande effekterna bör kunna anses som minimala i de stödmottagande företagens produktmarknader.

Om man beslutar sig för eventuella förändringar av transportstödet bör man också fråga sig hur stor samhällsekonomisk nytta som stödet ger. Att skaffa fram offentliga medel genom beskattning leder till en effektivitetsförlust som uppskattats till 30-50% av skatteintäkten. Det samhällsekonomiska 'avkastningskravet' stiger ytterligare, kanske upptill 100%, om man antar att transportstödet delvis motverkas av stigande fraktpriser.

Enligt utredningens resultat borde stödnivån anpassas till i genomsnitt 17%. Om en variation enligt trafikens destination är önskvärd, är de lämpligaste stödnivåerna 18%, 17% och 25% för transporter som går till Sverige, Finland och från skärgården till fasta Finland. Om man inte utvidgar stödet från den nuvarande begränsningen till industriprodukter, innebär detta en sänkning av stödbeloppet från 1997-års stödnivå till ca 1,6 milj. mk. Antalet stödberättigade företag och näringsidkare förblir dock samma som förut.

Alternativa stödformer inom ramen för *de minimis-reglerna* kan innebära en utvidgning av stödet till flera branscher och/eller till ankommande trafik, vilket motiveras med behovet att främja ett större produkturval eller lägre konsumentpriser på den åländska marknaden. **Det måste dock påpekas att det inte finns någon garanti för att stöd till ankommande transporter skulle sänka konsumentpriserna.** Slutresultatet av ett utvidgat stöd beror på konkurrenssituationen och konsumtionens struktur inom de olika marknaderna. Utgångspunkten bör dock vara att de åländska varu- eller servicemarknaderna inte är lika hårt konkurrensutsatta som i de närliggande regionerna. Därför måste transportstödet anses vara ett mindre effektivt medel för att sänka prisnivån på Åland än i grannregionerna. **Åtgärder som främjar konkurrens inom varu- och servicemarknaderna på Åland bör övervägas som alternativ till transportstöd om prisnivån på varor och service – inklusive transporter - på Åland är det främsta problemet.**

Stödet kan även betalas ut enligt nyckeltal som stöd per kg eller stöd per leverans i stället för en proportion av kostnaderna. Dessa leder emellertid till mycket varierande stödnivåer mellan olika företag och branscher. Därför måste ett proportionellt stöd anses fungera bäst. Även incitamenten för och möjligheterna till stödoptimering bör vara relativt små med ett proportionellt stöd.

Om man accepterade alla tillåtna branscher inom ramen för *de minimis* - dock med samma minimivärde för transportkostnader på 12.000 mk/år som idag – så skulle antalet ansökningar från åländska företag troligen sexfaldigas till ca 200 stycken. Om administrationen av stödet tog lika mycket tid per ansökan som idag, så skulle det behövas ca. 6 veckors arbetsinsats av en företagskonsulent i stället för dagens en vecka. Det är dock möjligt att antalet stödansökningar skulle stiga ytterligare om det skulle bli mer allmänt att det åländska företaget betalar frakten. I dag är ju de åländska företagens betalarandel i ankommande trafik relativt låg, ca. hälften.

Ett *de-minimis* stöd på 17% enligt ovanstående modell skulle troligen kosta maximalt ca. 5,0-5,5 miljoner mk per år. Med nuvarande stödnivå på 23-29% skulle stöden uppgå till ca. 6,4-7,0 milj. mk. Beräkningen håller dock enbart om den nuvarande betalningsstrukturen bibehålls. Om all utomåländsk trafik skulle betalas av åländska företag, så skulle stödet uppgå till ca. 9-11 milj. mk (med 17 procents stödintensitet).

Om man lyckas införa ett allmänt stöd för transporter, är alla branscher och företag berättigade till stöd oavsett företagets hemvist, vilket innebär att antalet stödberättigade företag stiger kraftigt, uppskattningsvis till 400 stycken (om man antar att man tillämpar liknande regler som med det nuvarande stödet).

Det finns dock ingen tillgänglig information om hur många handelspartners åländska företag har med transportkostnader över 12.000 mk per år. Utgångspunkten är dock att hanteringskostnaderna skulle vara ungefär de dubbla jämfört med ett utvidgat *de minimis*, med andra ord skulle det behövas ca. 12 veckors arbetsinsats för att administrera stödet.

Budgetkostnaden för det allmänna stödet skulle uppgå till något mer än för ett *utvidgat de minimis*, dock högst till ca. 12-14 miljoner mk, beroende på företagets egna transporters omfattning. Dessa torde dock ha en relativt liten betydelse eftersom ytterst få ansökningar gällande egna transporter mottas idag.

Denna stödform innebär även att stödmottagarna är delvis utomåländska. Sammantaget skulle årligen ca. 4,4-5,2 milj. mk betalas till utomåländska bolag om den nuvarande strukturen på transportmarknaden skulle bestå.

LITTERATURFÖRTECKNING

Barkman, Catharina – Fölster, Stefan (1995): *Företagsstödet – Vad kostar det egentligen?*, Rapporten till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, Finansdepartementet, Ds 1995:14, Stockholm.

Bergström, Fredrik (1999): *Företagsstöd: Hjälp till självhjälp*, Ekonomisk Debatt 1999, årg 27, nr 5 s. 261-268.

EC (1996): Commission notice on the de minimis rule for State aid (96/C 69/06), Official Journal of the European Communities, No C 68/9, 6.3.1996.

Europeiska kommissionen (1998): *Förslag till lämpliga åtgärder enligt artikel 93.1 i EG-fördraget med avseende på statligt stöd för regionala ändamål*, SG(98)D/1688, Bryssel 24.2.1998.

Gotlands kommun (1997): *Godstrafik till och från Gotland – alternativa utjämningsystem*, promemoria 1997-05-21.

Gehlhar, Mark (1998): *Bilateral transport margins*, kapitel 11.C i McDougall, R.A. . Elbehri, A. – Truong, T.P. (1998) *Global Trade Assistance and Protection: The GTAP 4 Data Base*, Center for Global Trade Analysis, Purdue University, www-adress: <http://www.agecon.purdue.edu/gtap/database/index.htm>. Data för denna rapport erhöles från Leena Kerkelä vid Helsingin Kauppakorkeakoulu som deltar i GTAP-projektet.

Ilmakunnas, Pekka (1994): *Yritystuki taloustieteen näkökulmasta*, Kansantaloudellinen aikakauskirja, 90. Vsk – 4 /1994, s. 469-479.

Johansson, Lilian - Möllerman, Helena (1998): *Noll-taxa för färjetransporten – förslag till stöd för godstransporter till och från Gotland*, info.nr 015-98, Stockholm.

Kinnunen, Jouko (1998): *Tax free i skärgårdstrafiken –förutsättningar och konsekvenser*, ÅSUB Rapport 1998:1.

Kinnunen, Jouko (1998): *Det åländska lantbruket – lönsamheten idag och framtida förutsättningar*, ÅSUB Rapport 1998:3.

Kinnunen, Jouko (1999): *Företagandet och näringspolitiken på Åland inför millennieskiftet*, ÅSUB Rapport 1999:2.

Kuitunen, Tero (1995): *Elinkeinotuet ja kilpailuneutraalisuus*, Kilpailuvirasto, Selvityksiä 1/1995, Helsinki.

Kuitunen, Tero – Lavaste, Kari (1995): *Yritystuen kilpailuvaikutukset – Tapaustutkimus investointi- ja kehittämisavustuksista*, Kauppa- ja teollisuusministeriön tutkimuksia ja raportteja 104/1995, Helsingfors.

Lindman, Josefine – Kinnunen, Jouko – Ballnus, Florian (1999): *Det åländska skatteundantaget – Effekter för företag, branscher och samhällsekonomi*, ÅSUB Rapport 1999:1.

Pontusson, Olof – Svensson, Claes (1996): *Långväga buss – förutsättningar för konkurrens*, Konkurrensverkets rapportserie 1996:2, Stockholm.

Silversved, Niclas – Svensson, Claes – Lunning, Karin (1994): *Offentligt stöd till näringslivet – åtgärder för ökad konkurrensneutralitet*, Konkurrensverket, Stockholm.

Sipiläinen, Timo – Ryhänen, Matti – Ylätaalo, Matti – Haggrén, Erik – Seppälä, Elina (1998): *Maatalousyrittysten talous vuosina 1993- 2002 – EU-jäsenyyden vaikutus tuloihin ja kannattavuuteen*, Helsingfors universitet, Institutionen för ekonomi, Publikationer Nr 18, Lantbrukets företagsekonomi, Helsingfors.

Sjöfartsverket (1999): *Förslag till utformning av stöd till godstransporter mellan Gotland och fastlandet*, beteckning 0403-9805016, datum 1999-03-22.

Statistikcentralen (1997): *Bokslutsstatistik 1995*, Företag 1997:4, Helsingfors.

Statistikcentralen (1998): *Bokslutsstatistik över industri- och byggnadsföretagen 1996*, Företag 1998:12, Helsingfors.

Statistikcentralen (1999): *Bokslutsstatistik 1997*, Företag 1999:2, Helsingfors.

Statistikcentralen (1999): *Strukturstatistik över industrin och byggandet 1997*, Industri 1999:3, Helsingfors.

Tilastokeskus (1999): *Tieliikenteen tavarankuljetustilasto 1998*, Liikenne ja matkailu 1999:6, Helsinki.

Ålands landskapsstyrelse (1999): *Skärgårdstrafiken, statistik 1998*, Mariehamn.

Ålands Landskapsstyrelse (1999): *Skattegränskostnaderna för åländska företag – Betänkande från arbetsgruppen för utredning av de åländska företagens varuhandelskostnader till följd av skatteundantaget*, Åländsk utredningsserie 1999:7, Mariehamn.

Bilaga 1. Industrins lönsamhet och transportkostnader i fasta Finland och på Åland

	fasta Finland	fasta Finland	fasta Finland	fasta Finland	fasta Finland	fasta Finland	fasta Finland	fasta Finland
De absoluta beloppen är i 1.000 mk	Transport och	Omsättning	Anskaffning	Driftsbidrag	Transport	Transport	Transport	Driftsbidrag,
	lagringsutgifter		av prod. insatser		och lagring / omsättning, %	och lagring / prod. insatser, %	och lagring/ driftsbidrag, %	% av omsättning
			sammanlagt					
Hela industrin sammanlagt (C,D,E) 2)	14 317 702	460 958 680	356 478 092	74 531 486	3,11	4,02	19,21	16,17
C mineralutvinning	613 826	4 401 101	3 316 957	880 130	13,95	18,51	69,74	20,00
D Tillverkning	13 597 505	416 816 474	324 023 574	64 258 950	3,26	4,20	21,16	15,42
15 - 16 livsmedelstillv.	1 496 281	45 804 521	40 310 663	4 335 551	3,27	3,71	34,51	9,47
17 - 19 textil- och klädselindustri	224 033	8 685 275	5 520 950	1 221 532	2,58	4,06	18,34	14,06
20 - 21 skogsindustri	6 778 673	96 102 231	76 311 551	18 463 572	7,05	8,88	36,71	19,21
22 förlagsverksamhet	262 463	20 142 009	12 984 875	3 107 492	1,30	2,02	8,45	15,43
23 - 25 kemisk industri	1 384 602	50 263 480	39 548 830	7 496 661	2,75	3,50	18,47	14,91
26 tillv. av icke-metalliska mineraliska prod	495 951	10 261 506	6 747 216	1 691 296	4,83	7,35	29,32	16,48
27 - 28 metall- och metallvarufremställning	1 555 782	44 261 245	40 457 664	6 589 977	3,51	3,85	23,61	14,89
29 tillv. maskiner och utrustning	714 430	49 127 259	36 436 150	5 790 201	1,45	1,96	12,34	11,79
30 - 33 elektronikindustri	349 046	68 353 929	49 293 989	12 801 217	0,51	0,71	2,73	18,73
34 - 35 tillv. av fortskaffningsmedel	..	..	..	..	..	..	..	..
36 - 37 övrig tillv.	..	..	..	..	..	..	..	..
E el-, gas- och vattenförsörjning	106371	39741105,00	29137561	9392406	0,27	0,37	1,13	23,63

	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland	Åland
De absoluta beloppen är i 1.000 mk	Transport och	Transport-stöd	Omsättning	Anskaffning	Driftsbidrag	Transport	Transport	Transport	Driftsbidrag	Transport	Transport	Transport	Stöd/	Stöd/	Stöd/	Stöd/
	lagringsutgifter	(allmän+fiskeri byrå)		av prod. insatser		och lagring / omsättning, %	och lagring / prod. insatser, %	och lagring/ driftsbidrag, %	, % av omsättning	och lagring / omsättning, %	och lagring / prod. insatser, %	och lagring/ driftsbidrag, %	omsättnin g, %	insatsvaror, %	driftsbidra g, %	transport och lagring, %
			sammanlagt	insatser												
Hela industrin sammanlagt (C,D,E) 2)	25 567	3 432	1 033 396	712 516	158 603	2,47	3,59	16,12	15,35	2,14	3,11	13,96	0,332%	0,482%	2,164%	13,424%
C mineralutvinning	1 595		7 439	5 664	1 238	21,44	28,16	128,84	16,64	21,44	28,16	128,84	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
D Tillverkning	23 477	3 432	857 099	581 910	131 394	2,74	4,03	17,87	15,33	2,34	3,44	15,26	0,400%	0,590%	2,612%	14,619%
15 - 16 livsmedelstillv.	8 059	2 678	437 522	313 054	67 871	1,84	2,57	11,87	15,51	1,23	1,72	7,93	0,612%	0,855%	3,945%	33,226%
17 - 19 textil- och klädselindustri	119	0	3 591	2 116	525	3,31	5,62	22,67	14,62	3,31	5,62	22,67	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
20 - 21 skogsindustri	8 582	44	109 003	78 010	15 472	7,87	11,00	55,47	14,19	7,83	10,95	55,19	0,040%	0,056%	0,282%	0,509%
22 förlagsverksamhet	780	96	56 855	35 278	5 598	1,37	2,21	13,93	9,85	1,20	1,94	12,22	0,169%	0,272%	1,717%	12,321%
23 - 25 kemisk industri	363	56	82 873	43 261	23 932	0,44	0,84	1,52	28,88	0,37	0,71	1,28	0,067%	0,128%	0,232%	15,289%
26 tillv. av icke-metalliska mineraliska prod	518	16	13 106	8 337	1 814	3,95	6,21	28,56	13,84	3,83	6,03	27,70	0,118%	0,186%	0,854%	2,992%
27 - 28 metall- och metallvarufremställning	1 166	63	65 133	42 518	8 691	1,79	2,74	13,42	13,34	1,69	2,59	12,69	0,097%	0,149%	0,729%	5,437%
29 tillv. maskiner och utrustning	99	0	6 223	4 226	-628	1,59	2,34	-15,76	-10,09	1,59	2,34	-15,76	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
30 - 33 elektronikindustri	18	0	2 624	1 461	196	0,69	1,23	9,18	7,47	0,69	1,23	9,18	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
34 - 35 tillv. av fortskaffningsmedel	..	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
36 - 37 övrig tillv.	..	480	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
E el-, gas- och vattenförsörjning	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Källa: Statistikcentralens strukturstatistik över industrin och byggandet 1997 på <http://www.stat.fi>.

BILAGA 2

Företagets namn:

Samtliga svarande

ENKÄT OM LASTBILSFÖRETAGENS VERKSAMHET 1998

Sammandrag av svaren, antalet svarande per fråga presenteras i parentes.

1. Specifikation av företagets omsättning (summa av svarande)

Verksamhetsområde	År 1998 1000 mk	År 1997 1000 mk
Lastbilstrafik	70.873	67.056
Övrig yrkesmässig trafik	80	0
Spedition och förtullning	2.037	1.921
Övrig affärsverksamhet	865	761
Totalt	(16 st) 73.855	(13 st) 69.738

2. Specifikation av lastbilstrafikens omsättning 1000 mk (summa)

Trafik inom Åland	4.866
Trafik till och från fasta Finland	57.140
Utrikestrafik	8.867
Totalt (16 st)	70.873

3. Körkilometer med lastbilar (de sträckor som bilen bärs av andra transportmedel räknas inte)

km (summa)

Trafik inom Åland	509.720
Trafik till och från fasta Finland	3.865.000
Utrikestrafik	777.900
Totalt (15 st)	5.152.620

4. I hur stor utsträckning betalas frakten av Era åländska kunder ? (4 st)

	Avgående trafik	Ankommande trafik
I trafik till och från fasta Finland	82 %	46 %
I utrikestrafik	83 %	64 %

Dessa svar har viktats med intäkter och fraktvolym i respektive destinationer.

5. Hur stora är företagets fraktvolymer i trafik utanför Åland, ton (mätt i fraktdragande vikt)

Trafik mellan	Till Åland	Från Åland	Summa
Åland – fasta Finland	113.814	95.531	209.345
Åland – utrikes	15.036	12.179	27.215
Totalt utanför Åland (5 st)	128.850	107.710	236.560

6. Hur stora är företagets årliga kostnader för sjöfrakter 1000 mk (4 svar)

I trafik mellan Åland och fasta Finland	13.451
I utrikestrafik	1.630

7. Vänligen uppskatta hur många gånger företagets transportmedel har transporterats sjövägen under året. Observera att en tur-returresa resulterar i två resor!

7.1. Till/från Sverige

	Antalet gånger	Längdmeter totalt
Lastbil med chaufför	2.024	36.797
Obemannad lastbil	0	0
Trailer, container eller släpvagn utan dragenhet	175	2.150
Antalet sjötransporter totalt (6 st)	2.199	38.947

7.2. Till/från fasta Finland

	Antalet gånger	Längdmeter totalt
Lastbil med chaufför	4.080	84.887
Obemannad lastbil	0	0
Trailer, container eller släpvagn utan dragenhet	9.778	102.066
Antalet sjötransporter totalt (5 st)	13.858	186.953

8. Nämn de tre viktigaste orterna dit/därifrån företaget transporterar gods (5 svar)

Svaren är viktade med fraktvolymer i respektive destinationer.

I fasta Finland	Andel av fraktvolymer	Utomlands	Andel av fraktvolymer
1. Åbo	38 %	1. Stockholm	45 %
2. Helsingfors	33 %	2. Uppsala	14 %
3. Tammerfors	5 %	3. Oslo	6 %
Övriga orter	24 %	Övriga orter	35 %
Totalt, 209.345 ton	100 %	Totalt, 25.581 ton	100 %

Till sist ställer vi en svår hypotetisk fråga. Era ungefärliga uppskattningar är dock värdefulla då det inte finns rätta eller felaktiga svar. Vi hoppas att med hjälp av frågan få veta mer hur ö-läget påverkar Er verksamhet!

9. Hur skulle företagets löne- och andra rörliga kostnader samt kapitalkostnader ändras om det fanns fasta vägförbindelser från Åland till grannområden?

9.1 Företagets årliga lönekostnader skulle Antalet kvalitativa svar

- | | | | |
|--------------------------|------------------|----------------------|---|
| ☐ | minska med | <u>-7,4 (5 st)</u> % | 3 |
| ☐ | vara oförändrade | | 4 |
| ☐ | stiga med | _____ % | 1 |

Lönekostnaderna (enligt det senaste bokslutet) uppgick till _____ mk

9.2 Företagets andra rörliga kostnader (bränslen, smörjmedel, däck o.s.v.) skulle

Antalet kvalitativa svar

- | | | | |
|--------------------------|------------------|---------------------|---|
| ☐ | minska med | _____ % | 2 |
| ☐ | vara oförändrade | | 3 |
| ☐ | stiga med | <u>2,2 (6 st)</u> % | 3 |

Rörliga kostnaderna (enligt det senaste bokslutet) uppgick till _____ mk

9.3. Företagets årliga kapitalkostnader skulle Antalet kvalitativa svar

- | | | | |
|--------------------------|------------------|---------------------|---|
| ☐ | minska med | _____ % | 0 |
| ☐ | vara oförändrade | | 4 |
| ☐ | stiga med | <u>6,7 (3 st)</u> % | 1 |

Kapitalkostnaderna (enligt det senaste bokslutet) uppgick till _____ mk

Övriga kommentarer:

Ett stort tack för Er medverkan!

Bilaga 3. Lastbilsföretagens nyckeltal

Genomsnitt	Södra Finland	Västra Finland	Östra Finland	Uleåborg	Lappland	Åland	Hela landet
Avkastning på investerat kapital	17,0	21,5	26,0	25,4	23,9	11,6	20,4
Finansieringsresultat, % av oms	18,8	22,1	27,4	25,3	25	22,2	21,7
Nettoresultat, %	8,8	10,5	13,6	12,9	11,2	14,4	10,4
Skulder/omsättning, %	55	54,3	52,6	52,9	54,2	71,6	54,4
Soliditet	21,9	16,8	15,1	17,9	17,6	34,6	19

Källa: Statistikcentralen, opublicerat underlagsmaterial till Lastbilsföretagens bokslutsuppgifter 1997.

Anmärkning: för Ålands del avviker siffrorna från Statistikcentralens uppgifter då ytterligare ett företag har inkluderats från Skattestyrelsens deklarationsmaterial till kalkylerna.

I beräkning av avkastning på investerat kapital antas att allt främmande kapital är räntebärande.