



# Transportnäringen - effekter på företagen av internalisering

Presentation vid Bil Swedens seminarie  
28 mars 2012

Stefan Back

Chef Hållbar Logistik TransportGruppen



# Transportgruppen

- Transportgruppen är 8 bransch- och arbetsgivarförbund i samverkan *repr. företag i och kring transportsektorn*
- Tillhör Svenskt Näringsliv
- Har 12000 medlemsföretag med 170000 anställda
- Har gemensam närings- och transportpolitisk verksamhet - transportslagsövergripande synsätt. Bl.a. verksamhetsområden som *transporternas klimatpåverkan resp. hållbar logistik*
- Representerad i Regeringens Logistikforum och i ESK i Bryssel
- Var med "från början" i svenska Gröna Korridor-initiativet



## Förutsättningar - "Minneslistan"

- Samhället behöver handel och förflyttning
- Handel genererar godstransporter
- Godstransporter genererar trafikflöden
- Godstransporter hänger oftast ihop i långa internationella kedjor



# Vad styr transportkedjans utformning?

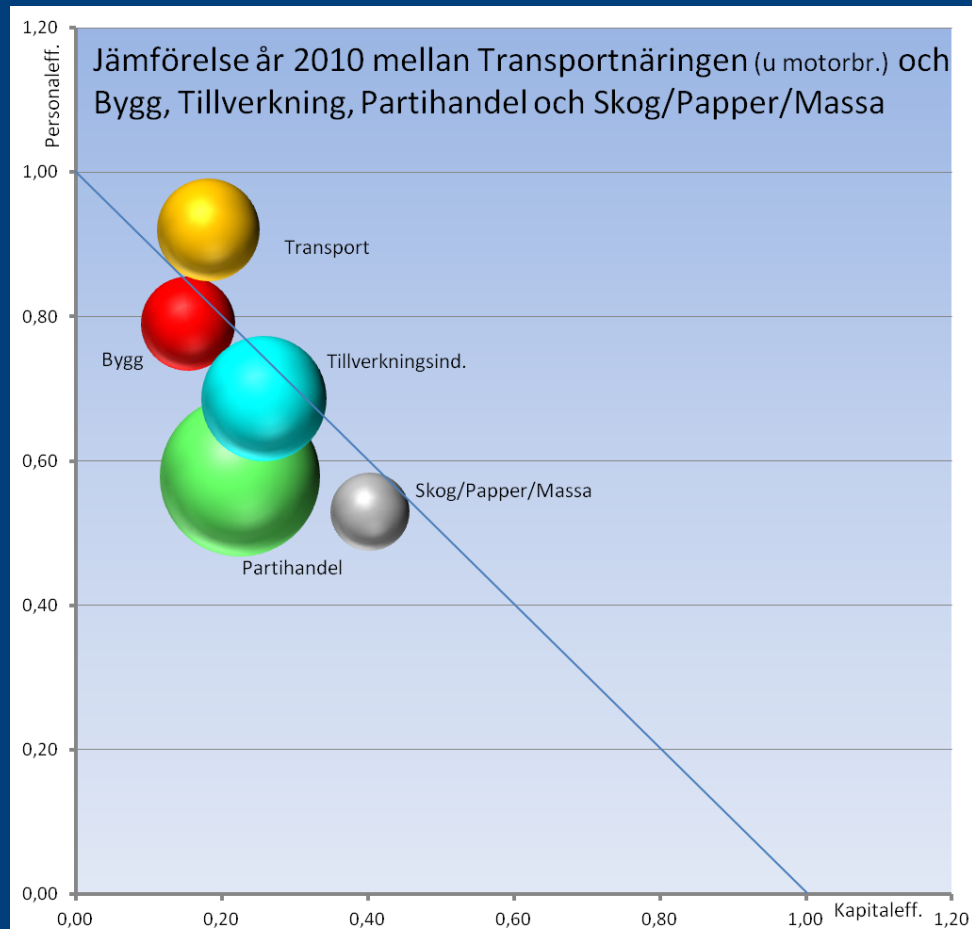
- Varuägarens önskemål om kvalitet, tid och pris
- Logistikföretagens egen "infrastruktur" och lönsamhet
- Samhällets trafikinfrastruktur
- Politiska styrmedel



# Svenska transportnäringens ekonomiska konkurrenskraft

(källa: Grufman & Reje, hämtat från årsredovisningar)

## Jämförelse med transportnäringens kundbranscher

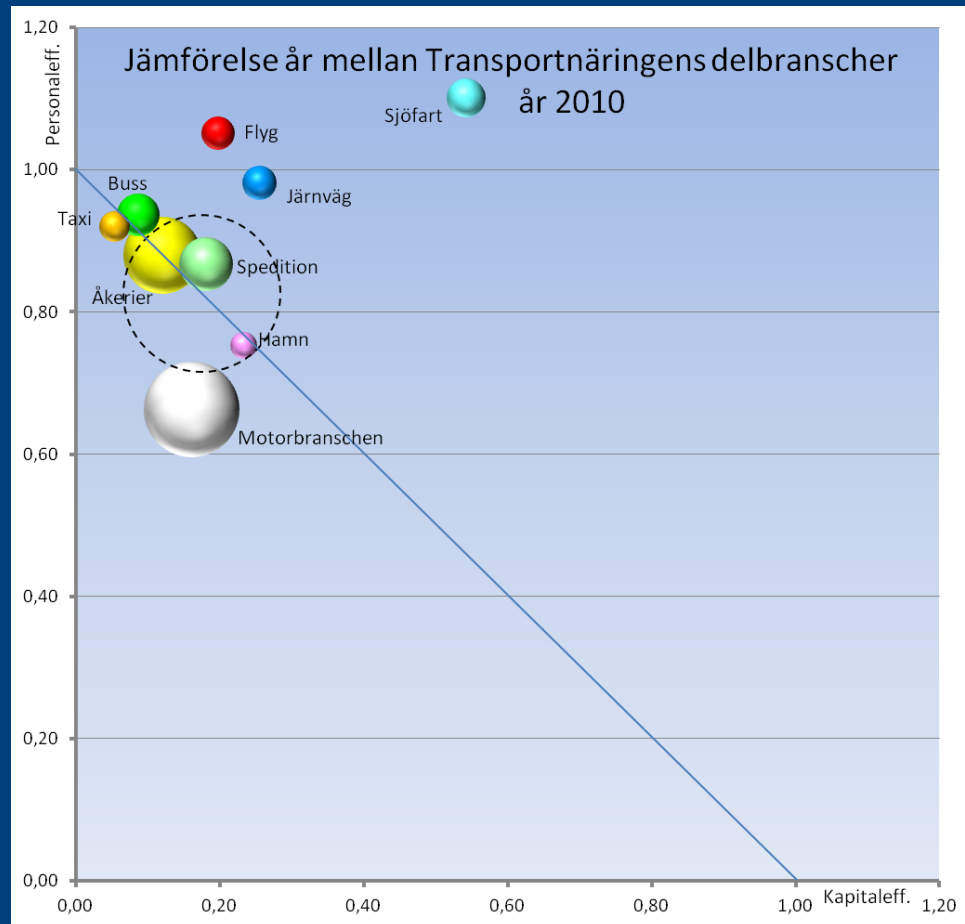




# Svenska transportnäringens ekonomiska konkurrenskraft

(källa: Grufman & Reje, hämtat från årsredovisningar)

## Jämförelse mellan transportnäringens delbrancher





# Slutsatser 1

- Ekonomiska styrmedel måste i stor utsträckning föras vidare till kunden/varuägaren via fraktpriset
- När det inte sker, eller där fraktpriset inte fullt ut speglar kostnadsläget, kan även små förändringar av skatter och avgifter leda till stora strukturella förändringar inom transportnäringen



# Det finns inte bara en "godsmarknad"

- Det transporterade godsets inneboende värde och karaktär skiftar oerhört och påverkar starkt transportens krav
- "Varje transportupplägg är unikt"
- Transportkostnadens andel av slutpriset varierar mycket (från kanske 0,1% till 30%)
- Det högvärdiga godset ökar mest långsiktigt





## Slutsatser 2

- Ekonomiska styrmedels effekt på transporter får oerhört skild påverkan beroende på "delmarknaden" dvs godset som transporteras
- På högvärdiga godsmarknader krävs sannolikt mycket stora prisskillnader för att åstadkomma önskad styrning
- På mer lågvärdiga marknader kan å andra sidan även små prisskillnader få stort genomslag (om förutsättning finns)
- Accepterar vi konsekvenserna av detta?



# Transportnäringen och hållbarheten

- Miljöfrågan har varit aktuell inom transportnäringen i 20 år. Bränslekostnadernas andel i verksamheten är sedan länge ett kraftfullt styrmedel. Koldioxidskatt på bränslet sedan 1991
- Godstransportnäringens företag har lyft den som strategisk fråga, investeringar i fordon, bränslen, IT, utbildning etc leder i rätt riktning
- Potentialen för ytterligare förbättringar är fortfarande stor inom sektorn men varuägarnas krav går inte alltid i takt
- Energi- och klimatfrågan kan inte klaras utan djupare samverkan med varuägarna



# Det internationella perspektivet

- De återstående stora miljöproblemen – klimatpåverkan och energiresurser är globala
- Näringslivets tillverknings- och distributionssystem blir alltmer globala
- Transportsystemet är internationellt – nationella sär lösningar fungerar dåligt
- EU "minsta gemensamma nämnare" för politiska åtgärder som rör landtransporterna
- Sjöfart och luftfart ännu mer internationella, globala åtgärder krävs



## “Likabehandling” av infrastrukturen - är det möjligt?

- Finansieringssystemet i transportsektorn har historiska rötter och internationella kopplingar
- Ökad skattefinansieringsgrad vore bra men är det realistiskt?
- Trend mot större brukarfinansiering - OK princip men smärtgräns finns för svensk konkurrenskraft!
- Blanda inte samman styrmedel med finansiering - “kalla en spade en spade”



# Internaliseringsdebatten

- Internalisering - OK princip men gör det intelligent och ta hänsyn till de totala kostnaderna "user pays + polluter pays"
- 20-25 år av "plågsamma försök" att åstadkomma "rättvisa" och korrekta styrmedel
- Lika svårt i Sverige som inom EU. Fortfarande accepteras t.ex. inte EU:s grundläggande värderingar av externa effekter fullt ut. Andra samhällsmål uttalade hinder
- Slagträ i politiken, pajkastning mellan trafikslagsföreträdare
- Trots att mycket få godstransporter är "unimodala" framställs debatten ofta som ett val mellan transportslag, inte mellan transportkedjor
- Dags för omtag?



# Slutsatser 3

- Bränslekostnaderna är huvudstyrmedlet för transportsektorns företag sedan länge
- Nationella särlösningar för styrmedel blir allt mindre effektiva. Politiskt internationellt arbete krävs
- Likabehandling i finansieringen av infrastruktur = mer, inte mindre brukarfinansiering. Håll isär finansiering från styrmedel
- "Stoppa plågsamma internaliseringsförsök" och den trafikslagsvisa pajkastningen. Sammodalitet krävs!
- Är det en prioritet att styra varuägarnas beteende behövs mer riktade styrmedel än "internalisering" i transportledet via rörliga skatter



# Sammodal internalisering - ett alternativ?

- Bygg styrmedelsmodellen på realiteten: sammodala transportkedjor
- Fokusera på rätt signal till den som skall transportera godset
- Mät "internaliseringsgrad" utifrån samhällskostnader för olika delmarknaders transporter, inte primärt per trafikslag
- Mät utsläpp, energieffektivitet etc i transportkedjor, skapa incitament för spridning av "best practice", både "piska och morot"



Tack för uppmärksamheten!  
[stefan.back@transportgruppen.se](mailto:stefan.back@transportgruppen.se)

