

Nr 95

Kungl. Maj:ts proposition angående transportstöd som regionalpolitiskt medel; given Stockholms slott den 30 mars 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i de norra delarna av landet framlades i prop. 1970:84 förslag om införande av ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet. I föreliggande proposition redovisas en utvärdering av det hittillsvarande stödet. Härvid konstateras att stödet väl fyllt sin regionalpolitiska uppgift att utjämna transportkostnaderna och därmed verksamt bidra till att främja näringslivets utveckling i berörda delar av landet. Erfarenheterna får anses ha styrkt riktigheten av den konstruktion transportstödet fått.

Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha som regionalpolitiskt instrument framläggs i propositionen förslag om en utbyggnad avseende vissa transporter till orten inom stödområdet. Vidare föreslås anpassning av nuvarande transportstöd bl. a. i fråga om bestämning av minsta transportsträcka och lägsta sändningsvikt ävensom möjligheten att beakta utländsk transportsträcka i bidragsgivningen.

Vidare föreslås i propositionen viss förstärkning av godstransportstödet för Gotland avseende från Gotland utgående godstransporter i färjetrafik med fastlandet.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 30 mars 1973.

Närvarande: statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *transportstöd som regionalpolitiskt medel* och anför.

1 Inledning

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet infördes den 1 januari 1971 ett transportstöd (prop. 1970:84, SU 1970:105, rskr 1970:271). Detta skulle utgå i första hand under en treårig försöksperiod, varvid en successiv uppföljning och utvärdering skulle ske. Med utgångspunkt häri och med beaktande av de allmänna erfarenheterna av stödet fick övervägas, hur stödet lämpligen borde anpassas för tiden herefter.

I enlighet härmed lämnas i det följande en redovisning för den hittillsvarande transportstödsverksamheten och erfarenheterna härav, varjämte förslag läggs fram om en utbyggnad och anpassning av stödet i vissa hänseenden.

2 Transportstödet syfte och nuvarande utformning

Transportstödet syfte

I prop. 1970:84 framhöll departementschefen, att det är en angelägen regionalpolitisk uppgift att i olika hänseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjligheter att driva sin verksamhet under förutsättningar, som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet. Det gäller bl. a. transportområdet, där högre fraktkostnader till följd av de längre transportavstånden i vissa fall kan framstå som en hämmande faktor, när det gäller näringslivets utveckling.

En expansion av näringslivet inom stödområdet – vare sig den kommer till stånd genom nyetablering eller genom utveckling av där redan befintliga företag – förutsätter enligt propositionen en successiv marknadsutvidgning. En sådan får ske genom marknadsföring i ökad utsträckning i de utanför stödområdet belägna delarna av landet ävensom på exportmarknaderna. Transportkostnaderna kan därvid i vissa fall upplevas som en kännbar belastning i förhållande till de konkurrenser som har sin verksamhet förlagd till orter i andra delar av landet.

Mot denna bakgrund bedömdes det angeläget att inom ramen för regionalpolitiken försöka minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet. Åtgärder i sådant syfte förutsattes verksamt bidra till att där förbättra möjligheterna för ökad ekonomisk tillväxt. Därmed skulle också främjas en bättre jämvikt i näringsgeografiskt hänseende mellan landets olika delar samt ett effektivare utnyttjande av landets resurser.

En satsning i angivna hänseenden borde — framhölls det vidare — ske inom ramen för gällande trafikpolitiska riktlinjer.

Transportstödet utformning

Transportstödet är selektivt utformat och utgår i form av restitution till företagen baserad på faktisk erlagd frakt. Genom restitutionsförfarandet kan den åsyftade fraktlättnaden uppnås utan ingrepp i en allmän kostnadsanpassad taxa. Flera från trafikpolitiska synpunkter inte önskvärda följdverkningar kan härigenom undvikas. Bl. a. kan en likartad behandling av såväl järnvägs- som lastbilstrafik uppnås. Även från regional- och lokaliseringspolitiska synpunkter erbjuder restitutionsformen särskilda fördelar genom att möjligheter ges till styrning så att stödet kommer sådana delar av näringslivet till del som är mera känsliga i transportkostnadshänseende och som i övrigt är särskilt angelägna från de angivna synpunkterna.

Stödet avser transporter, som sker på järnväg eller landsväg. I fråga om lastbilstrafiken avses närmast den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Från transportstödet är sålunda de s. k. firmabilarna undantagna. Beträffande sjötransporterna framhölls i nyssnämnda proposition att de i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som bör falla utanför transportstödet. Allmänt konstaterades att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende, avståndsfaktorn inte spelar samma roll som i fråga om landtransporterna.

Den geografiska avgränsningen av stödet innebär att detta avser järnvägs- och lastbilstransporter från ort inom det allmänna stödområdet till ort utom eller inom detta, när det är fråga om sträckor längre än 300 km. Gränsen 300 km har valts med hänsyn till önskvärdheten att utesluta lokaltrafik och med beaktande av det förhållandet att medeltransportsträckan för SJs godstransporter i genomsnitt för landet som helhet ligger ungefär vid denna gräns. Vid internationella transporter är endast den del av transportsträckan som utförs inom Sverige bidragsgrundande.

Vad beträffar den varumässiga avgränsningen av stödet gäller att detta är inriktat på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Härigenom stimuleras uttransporter och en vidgad marknadsföring av inom stödområdet vidareförädlare produkter. För ett stöd även i fråga om trans-

porter inom stödområdet har ansetts tala bl. a. de långa transportavstånden inom området jämfört med vad som gäller i övriga delar av landet, vidare det förhållandet att därigenom gynnas uppkomsten av underleverantörssystem etc. inom stödområdet.

De stödberättigade transportererna spänner över ett brett register av från regionalpolitisk synpunkt betydelsefulla produktslag. Inom den skogsindustriella sektorn återfinns bearbetade trävaror (sågade och hyvlade trävaror, snickerier, fiber- och spånplattor, trähus etc.) samt papper. Inom järn- och stålsektorn ingår olika slag av mera bearbetade produkter. Det gäller närmast till olika färdigdetaljer pressad, stansad eller på annat sätt formad balk, plåt eller tråd, vidare bockade, svetsade, profilerade eller på annat sätt manufakturade plåt-, balk- eller trådprodukter. Vidare omfattar stödet varor inom verkstadsindustrin, plast-, textil- och läderindustrin, kemiska industrin samt byggnadsmaterialsektorn. Dessutom ingår olika slags jordbruks- och livsmedelsprodukter.

Transporter av malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träråvaror och pappersmassa samt oljor och bensin faller utanför transportstödet. För att undanta nämnda produkter har anförts bl. a. att ett stöd i fråga om vissa av de angivna varuslagen skulle – i strid med den regionalpolitiska målsättningen – gynna en vidareförädling utanför stödområdet. Allmänt har hänvisats till att flertalet av de ifrågakommande produktslagen fraktas sjöledes i betydande kvantiteter.

Av praktiska skäl har vissa avgränsningar gjorts. Sålunda har en avgränsning skett som undantar mindre sändningar. Innebörden är att en enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg verklig vikt. Därmed förenklas restitutionsförfarandet administrativt, samtidigt som det bedömts innebära en stimulans för företagen att ordna sina transporter mera rationellt. För att restitution skall kunna utgå krävs dessutom att den sökandes bidragsgrundande transportkostnader uppgår till minst 3 000 kr. under ett kalenderår.

Fraktbidragets storlek är differentierat så att högre restitution utgår för de norra delarna av stödområdet. Stödområdet indelas härvidlag i tre fraktbidragsregioner, varvid de maximala rabattsatserna vid sändningar från orter inom resp. region är följande, nämligen

Norrbottnens och Västerbottnens län	35 %
Jämtlands och Västernorrlands län	25 %
Övriga delar av stödområdet	15 %.

De angivna maximisatserna innebär, att vid samma transportsträcka rabatten blir olika stor beroende på från vilken region transporten utgår. En transport från ort inom Norrbottens län erhåller sålunda en större fraktnedsättning än en transport som utgår från ort inom de södra delarna av stödområdet. Med en sådan konstruktion har man velat stödja de regionalpolitiska strävandena att i särskild grad stimulera näringslivets utveckling i de övre delarna av Norrland. Konstruktionen verkar också i riktning mot att stimulera underleveranser inom stödområdet.

För att undvika besvärande tröskeffekter dels inom resp. fraktbidragsregion i fråga om bidrags- resp. icke bidragsberättigade transporter, dels i vissa fall mellan de olika fraktbidragsregionerna, tillämpas inom ramen för de angivna maximirabattsatserna viss avståndsdifferentiering. Härigenom undviks att den rabatterade fraktkostnaden för transport från viss ort inom stödområdet till viss annan ort inom eller utanför stödområdet ej blir mindre än den orabatterade eller lägre rabatterade kostnaden för transport till samma destinationsort från närmare belägen avsändningsort. Med hänsyn härtill gäller en avståndsdifferentiering med följande avståndsklasser.

Avstånd i km	BD och AC län	Z och Y län	Övriga delar av stödområdet
-300	0 %	0 %	0 %
301-400	15 %	15 %	15 %
401-500	25 %	25 %	15 %
501 -	35 %	25 %	15 %

Konstruktionen innebär, att en transport från ort inom Norrbottens eller Västerbottens län erhåller rabatt med 15 % på avståndet 301-400 km, med 25 % på avståndet 401-500 km och med 35 % (maximirabattsats) på avstånd över 500 km. Sker transporten från ort inom Jämtlands eller Västernorrlands län, utgår rabatt med 15 % på avståndet 301-400 km och med 25 % på avstånd över 400 km (maximirabattsats). Vid transporter från ort inom de övriga, södra delarna av stödområdet uppgår rabatten vid avstånd överstigande 300 km alltid till 15 % (maximirabattsats).

Utbetalning av restitution sker en gång per år, och i övrigt gäller för handläggningen av bidragsärenden vissa i nyssnämnda proposition angivna riktlinjer. Administrationen av transportstödet hanteras av en särskild nämnd, fraktbidragsnämnden.

3 Transportstödet omfattning samt dess fördelning i geografiskt och varumässigt hänseende, på transportmedel m. m.

Utvärderingen som avser bidragsåret 1971 — visar, att för detta år utbetalades tillhopa 40,2 milj. kr. i fraktbidrag. Den sammanlagda bidragsgrundande transportkostnaden uppgick till drygt 168 milj. kr. och den sammanlagda bidragsgrundande transportvolymen till ca 2,9 milj. ton.

Det kan konstateras att de totala landtransporterna över 300 km från och inom stödområdet uppgick till uppskattningsvis ca 7 milj. ton. Härav var sålunda drygt 40 % att hänföra till stödberättigade transporter.

Antalet sändningar som omfattades av transportstödet uppgick till ca 218 000.

Fördelningen av de utbetalade fraktbidragen på de län, som helt eller delvis ingår i det allmänna stödområdet, redovisas i *tabell 1*. Härav

framgår att den helt dominerande delen tillfaller näringslivet i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län. Detta sammanhänger med att produktionen av stödberättigade varor där är stor samtidigt som fraktbidragssatserna för transporter från dessa län är relativt sett högre. För transporter från Västerbottens län utbetalades 10,2 milj. kr. eller drygt 25 % av det totala fraktbidragsbeloppet. Motsvarande tal för Norrbottens län var 9,3 milj. kr. eller 23,2 % och för Västernorrlands län 9,5 milj. kr. eller 23,6 %. De bidragsgrundande transportvolymerna från orter i dessa län uppgick till sammanlagt ca 1,6 milj. ton. I fraktbidrag för transporter från ettbart av Kopparbergs och Gävleborgs län utbetalades 3,1 milj. kr. samt för transporter från Jämtlands län 1,9 milj. kr.

I genomsnitt utgjorde fraktbidragen 23,9 % av erlagda frakter eller 14 kr. per transporterat ton. De varierade från 15 % – motsvarande 7–9 kr. per ton – i stödområdets södra delar till exempelvis 34 % – motsvarande 26 kr. per ton – i Västerbottens län. Att Norrbottens län uppvisar en något lägre genomsnittlig bidragsprocent än Västerbottens län – 32 % – sammanhänger med de betydande mängder skogsprodukter som transporteras till de förhållandevis närbelägna utskippningshamnarna i Västerbottens län och som med hänsyn till ifrågakvarande transportsträckor inte kommer i åtnjutande av de maximala bidragssatserna. Även för Jämtlands och Västernorrlands län utgör transportsträckorna förklaringen till att de genomsnittliga bidragsprocenten stannar vid en något lägre nivå – 24,1 % – än de för länen maximala bidragssatserna.

Tabell 1. Regional fördelning av fraktbidragen inom det allmänna stödområdet (år 1971)

Transporter från län	Bidragsgrundande transportvolym 1 000 ton	Bidrag		Bidrag i procent av erlagd frakt	Bidrag per transporterat ton, kr.
		milj. kr.	%		
Norrbottens	634,9	9,34	23,2	32,0	14,7
Västerbottens	395,7	10,21	25,4	34,0	25,8
Västernorrlands	566,9	9,46	23,6	24,1	16,7
Jämtlands	99,5	1,86	4,6	24,1	18,7
Gävleborgs	351,9	3,09	7,7	15,0	8,8
Kopparbergs	439,6	3,14	7,8	15,0	7,1
Värmlands	240,1	1,90	4,7	15,0	7,9
Älvsborgs	99,5	0,92	2,3	15,0	9,2
Göteborgs och Bohus	40,1	0,28	0,7	15,0	7,0
Totalt	2 868,2	40,20	100,0	23,9	14,0

Storleken av fraktbidragen varierar kraftigt mellan olika bidragsmottagare. I tabell 2 redovisas en fördelning med hänsyn till bidragsbelopp per sökande. Härav framgår bl. a. att av sammanlagt ca 850 bidragsmottagare drygt 600 erhållit belopp lägre än 20 000 kr. I flertalet fall torde det gälla mindre företag med begränsade transportmängder. Samtidigt kan konstateras att femton bidragsmottagare erhållit belopp överstigande 500 000 kr. Fördelningen av stödet återspeglar näringslivsstrukturen inom stödområ-

det med ett inslag av större industrier inom skogs- samt järn- och stålsektorn.

Tabell 2. Fraktbidragens fördelning med avseende på bidragsbeloppens storlek (år 1971)

Bidragsbelopp per sökande 1 000 kr.	Bidragsmottagare		Bidrag	
	antal	%	milj. kr.	%
— 20	612	72,3	3,37	8,4
21— 50	111	13,1	3,50	8,7
51— 100	54	6,4	3,90	9,7
101— 500	55	6,5	10,10	25,1
501—1 000	8	0,9	5,48	13,6
1 001—	7	0,8	13,85	34,5
Summa	847	100,0	40,20	100,0

Transportstödet's fördelning år 1971 mellan olika varuslag framgår av tabell 3. Av det totala utbetalade bidragsbeloppet om ca 40 milj. kr. kan ca 23 milj. kr. hänföras till transporter av skogsprodukter. Skogssektorns dominans framgår också av att skogsprodukterna svarar för ca 70 % av de bidragsgrundande transportvolymerna. Enbart gruppen papper svarar för ca 34 % av dessa, sågade trävaror för ca 22 % och övriga trävaror för ca 14 %. Andra i detta sammanhang betydelsefulla varugrupper är kemiska produkter och metallvaror. Dessa svarar för ca 9 resp. ca 7 % av de bidragsgrundande transportvolymerna. Metallvarorna — drygt 200 000 ton — täcker ett mycket stort sortiment och utgör i huvudsak produkter från verkstadsindustrin. Från maskinindustrin sänds ca 100 000 ton från

Tabell 3. Fraktbidrag, bidragsgrundande transportvolym och antal sändningar fördelade på olika varuslag (år 1971)

Varuslag	Bidragens storlek		Transportvolym		Sändningar	
	milj. kr.	%	1 000 ton	%	antal	ton per sändn.
Livsmedel	2,05	5,1	102,8	3,6	19 900	5,2
Spannmål	0,02	0,0	3,6	0,1	150	25,7
Foder och gödningsmedel	0,07	0,2	7,9	0,3	450	16,8
Mineraliska produkter	0,23	0,6	18,3	0,6	1 350	13,5
Kem. o. farm. produkter	4,16	10,4	268,7	9,4	22 200	12,1
Textil, läder, plast	0,26	0,6	8,5	0,3	3 000	2,8
Sågade trävaror	6,46	16,1	618,1	21,6	28 000	22,1
Övriga trävaror	7,77	19,3	406,2	14,2	38 800	10,5
Papper	9,20	22,9	974,9	34,0	45 000	21,7
Byggnadsmaterial	2,14	5,3	95,8	3,3	10 350	9,3
Metallvaror	4,56	11,3	210,2	7,3	26 550	7,9
Maskiner, apparater	1,96	4,9	101,4	3,5	14 500	7,0
Transportmedel	1,19	3,0	47,5	1,7	5 950	8,0
Övrigt	0,13	0,3	4,3	0,1	1 300	3,3
Totalt	40,20	100,0	2 868,2	100,0	217 500	13,2

stödområdet. Härav svarar filialföretag inom bil- och elektrobranschen för en stor andel. Även livsmedelstransporterna erhåller stöd i betydande omfattning. Här ingår produkter från livsmedelsindustrin och jordbruket inom stödområdet. Totalt utgör den bidragsgrundande transportvolymen i detta fall drygt 100 000 ton.

Av *tabell 4* framgår att stödet i hög grad kommer de mera långväga transporterna till del. Av det totala stödbeloppet utgår 37 % till transporter överstigande 1 000 km och 62 % till transporter över 700 km.

Tabell 4. Fraktbidrag, bidragsgrundande transportvolym och fraktkostnader fördelade på olika transportavstånd (år 1971)

Transportavstånd km	Bidrag %	Transportvolym %	Fraktkostnad %
301 - 400	7,7	20,5	12,2
401 - 500	12,1	17,4	15,4
501 - 700	18,5	19,6	21,4
701 - 1 000	24,3	21,4	23,8
1 001 - 1 300	19,3	10,6	14,6
1 301 -	18,1	10,5	12,6
Summa	100,0	100,0	100,0

De bidragsgrundande transporternas fördelning på olika länsrelationer redovisas i *tabell 5*. Även av denna framgår att stödet i hög utsträckning utgår till mera långväga transporter. Malmöhus län mottar ca 775 000 ton eller 27 % av de totala kvantiteterna. Av dessa kommer drygt 100 000 ton från Norrbottens län. Även Göteborgs och Bohus län mottar stora mängder bidragsberättigat gods (ca 500 000 ton). Dessa transporter torde till stor del bestå av exportgods som sänds till utskeppningshamnar i Trelleborg, Helsingborg och Malmö samt Göteborg. Till Stockholms län transporteras drygt 300 000 ton med en jämn fördelning från alla delar av stödområdet. I huvudsak torde dessa transporter bestå av färdigprodukter till skillnad från de transporter som berör Malmöhus och Göteborgs och Bohus län.

Tabell 5. De bidragsgrundande transporternas fördelning på olika länsrelationer (år 1971), 1 000 ton

Från län \ Till län	AB	F	M	O	AC	BD	Övriga län	Summa	%
O	14,3		9,1	—			16,7	40,1	1,4
P	20,5	0,6	41,2		0,5	4,4	32,3	99,5	3,5
S	23,0	9,1	99,3	63,0	3,5	3,4	38,8	240,1	8,4
W	8,8	25,0	139,1	165,9	6,8	4,1	89,9	439,6	15,3
X	30,2	11,9	141,3	78,1	4,1	3,5	82,8	351,9	12,2
Y	87,3	14,5	132,0	87,0	15,1	51,0	180,0	566,9	19,8
Z	15,6	3,7	21,7	13,2	4,4	4,1	36,8	99,5	3,5
AC	52,8	13,3	86,1	52,0	0,6	17,8	173,1	395,7	13,8
BD	55,4	28,5	106,7	47,5	258,3	10,3	128,2	634,9	22,1
Summa	307,9	106,6	776,5	506,7	293,3	98,6	778,6	2 868,2	100,0
%	10,7	3,7	27,1	17,7	10,2	3,4	27,2	100,0	

I fråga om transportstödet fördelning mellan järnvägs- och lastbils- trafik framgår av *tabell 6*, att till transporter utförda med järnväg utbetalats 54 % av det totala bidragsbeloppet. Järnvägens andel av den bidragsgrundande transportvolymen är dock högre eller 64 %. Dess dominans är särskilt markerad i fråga om transporter av papper, där den svarar för 81 % av transportvolymen. Lastbilarna svarar för mer än 50 % av volymen vid transport av exempelvis livsmedel, spannmål, byggnadsvaror, vissa trävaror, maskiner och instrument.

Tabell 6. Fraktbidrag samt bidragsgrundande godsvolymer och bidragsgrundande transportkostnader fördelade mellan järnvägs- och lastbils- transporter (år 1971)

Transportmedel	Bidrag		Bidragsgrundande godsvolym		Bidragsgrundande transportkostnader	
	milj. kr.	%	milj. ton	%	milj. kr.	%
Järnväg	21,7	54	1,85	64	91,6	54
Lastbil	18,5	46	1,02	36	76,9	46
Summa	40,2	100	2,87	100	168,5	100

4 Transportstödet som regionalpolitiskt instrument

4.1 Allmänt

Vid utvärderingen av transportstödet är det av särskilt intresse att söka klarlägga dels i vilken utsträckning stödet bidragit till att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med långa avstånd inom stödområdet, dels i vad mån stödet är ett verksamt medel i strävandena att utveckla näringslivet inom området.

För att få underlag för en utvärdering i angivna hänseenden har bl. a. genomförts en enkät, vilken omfattat 190 av de företag som erhållit fraktbidrag under det första bidragsåret.

I enkäten har företagen fått lämna närmare uppgifter om produktions art och omfattning, antal anställda, omsättning, transportkostnader etc. I fråga om transportkostnaderna har närmare uppgifter begärts avseende deras fördelning på in- och utgående transporter, på transporter med olika transportmedel samt på när- och fjärrtransporter (med gränsen satt vid 300 km) etc. Företagen har också fått redovisa sina bedömningar av stödets inverkan på företagets utvecklingsmöjligheter.

4.2 Transportkostnadernas regionala variationer

För att i stort klarlägga transportkostnadernas regionala variationer har gjorts en analys av hur transportkostnaderna vid anskaffning av råvaror och halvfabrikat och vid försäljning av färdiga produkter varierar för företag, som bedriver sin verksamhet i olika delar av landet. I sammanhanget har studerats transportflöden, som berör avsändnings- och

mottagarorter i olika delar av landet. Det har därvid kunnat konstateras, att järnvägstransporter som berör Norrbottens och Västerbottens län sker på sträckor, som i genomsnitt är drygt 600 km. Järnvägstransporter som berör län i de södra och mellersta delarna av Sverige avser i genomsnitt betydligt kortare sträckor. För Smålandslänen är talet ca 320 km. Med tillämpning av SJ:s tariffer kan frakten - kr. per ton - beräknas för de genomsnittliga transportsträckor som gäller för resp. regioner. Av följande tablå framgår den genomsnittliga frakten för transporter som berör envar av de tre fraktbidragregionerna inom stödområdet samt - som en jämförelse - för transporter som berör Smålandslänen.

Allmänt tyder de gjorda beräkningarna på att transportkostnaderna för näringslivet i de nordligaste delarna av landet vid frakt på järnväg som ett grovt genomsnitt överstiger motsvarande transportkostnader för näringslivet i de södra och mellersta delarna av landet med ungefär 40 %.

Tabell 7. Genomsnittlig transportsträcka och transportkostnad vid järnvägstransporter som avsänds eller mottages i olika regioner (tariff D 20 ton vagnslastgods)

Region	Genomsnittlig transportsträcka		Transportkostnad vid resp. genomsnittliga transportsträcka	
	km	index	kr./ton	index
Norrbottens och Västerbottens län	606	189	57	142
Jämtlands och Västernorrlands län	501	157	52	130
Övriga delar av stödområdet	336	105	41	103
Smålandslänen	320	100	40	100

För att erhålla ett lämpligare mått på transportkostnadernas regionala variationer har - för de företag som ingår i enkäten - en beräkning gjorts av transportkostnadernas förhållande till omsättningen. Den visar exempelvis att för de undersökta företagen i Norrbottens och Västerbottens län transportkostnaderna utgör i genomsnitt 7,4 % av omsättningen, för företagen i Västernorrlands och Jämtlands län 6,4 % och för företagen i övriga delar av stödområdet 5,8 % av omsättningen. För exempelvis Smålandslänen är motsvarande tal, för jämförbara företag, uppskattningsvis ca 5,3 %.

Transportkostnadernas relativa betydelse varierar vidare med hänsyn till företagens branschtillhörighet.

För de undersökta företagen inom textil-, läder-, plast- och gummi-, maskin-, elmaterial- och transportmedelsindustrin samt övriga delar av verkstadsindustrin uppgår de totala transportkostnaderna i genomsnitt till 2 à 5 % av omsättningen. Skillnaden i fraktkostnadernas andel uppgår till 1 à 2 procentenheter av omsättningen mellan företag i de norra delarna av stödområdet och företag i de södra och mellersta delarna av landet.

För företag som tillverkar livsmedel, kemiska produkter och trämanu-

faktur uppgår transportkostnaderna till i genomsnitt 5 à 10 % av omsättningen. Skillnaden i transportkostnader mellan företag i de norra delarna av stödområdet och företag i de södra och mellersta delarna av landet kan beräknas till 2 à 3 % av omsättningen.

För företagen inom sågverks-, pappers- och massa-, board- och spånplatt- samt byggnadsmaterialindustrin är procenttalen betydligt högre och kan anges till mellan 10 och 15 %. Inom dessa branscher kan variationerna mellan de berörda delarna av landet anges till 3 à 5 % av omsättningen.

Angivna regionala skillnader i förhållandet transportkostnader—omsättning är i åtskilliga fall så stora att de kan påverka företagens lönsamhet och därmed deras drift- och utvecklingsbetingelser.

I *tabell 8* har — med utnyttjande av uppgifter ur SCB:s företagsstatistik — redovisats relationen rörelseöverskott—omsättning för en rad industri-sektorer. Dessa relationstal har sedan jämförts med de angivna regionala skillnaderna i förhållandet transportkostnad—omsättning. Därav framgår att de senare för olika industrisektorer motsvarar en betydande del av de förra.

Tabell 8. Rörelseöverskottens andel av omsättningen inom olika industribranscher samt de regionala skillnaderna i transportkostnadernas andel av omsättningen

Bransch	Rörelseöverskott i procent av omsättningen ¹	Regionala skillnader i transportkostnad i procent av omsättningen
Textilindustri	2,3	1–2
Plastvaruindustri	2,7	
Gummivaruindustri	4,5	
Maskinindustri	2,7	
Elmaterialindustri	4,3	
Transportmedelsindustri	2,8	
Metallvaruindustri	3,5	2–3
Genomsnitt	3,3	
Livsmedelsindustri	1,4	
Kemisk industri	3,6	
Snickeriindustri	2,5	
Genomsnitt	1,9	3–5
Sågverksindustri	3,5	
Massa- och pappersindustri	8,3	
Byggnadsmaterialindustri	3,9	
Genomsnitt	6,1	

¹ Källa: SOS Företagen 1970

4.3 Transportstödet inverkan på transportkostnaderna

Transportstödet syftar till att utjämna de angivna regionala skillnaderna i fråga om transportkostnaderna och därmed motverka den

negativa effekt som dessa kan ha på företagens möjligheter att utvidga sin marknad och utveckla produktionen.

För de undersökta företagen, exkl. företagen i pappers- och massaindustrin, uppgår de erhållna fraktbidragen till i genomsnitt 0,6 % av omsättningen. För företagen i Norrbottens och Västerbottens län är andelen i genomsnitt 1,0 % och för företagen i Jämtlands och Västernorrlands län resp. övriga delar av stödområdet är andelen 0,6 % resp. 0,3 % (tabell 9).

För företag i sådana branscher där transportkostnaderna utgör en relativt stor andel av omsättningen är även fraktbidragen förhållandevis betydande. Det gäller särskilt byggnadsmaterial- och skogsindustrin, där fraktbidragen utgör mellan 1 och 2 % av omsättningen. I tabell 9 har massa och papper sammanförts till en gemensam grupp, vilket innebär att procentandelen för denna påverkats av omsättningen av den ej bidragsberättigade massan. Procentandelen för enbart papper är sålunda väsentligt högre.

För de undersökta företagen, som tillhör olika delar av verkstadsindustrin och textilindustrin, utgör fraktbidragen i allmänhet en halv procent eller mindre av omsättningen. I fråga om företagen inom verkstadsindustrin gäller mera allmänt att kostnaderna för transport av råvaror och halvfabrikat utgör en betydande del av de totala transportkostnaderna, vilket bidrar till att fraktbidragens andel av omsättningen är relativt sett lägre.

Tabell 9. Fraktbidragens procentuella andel av de undersökta företagens omsättning

Bransch	Region			
	Hela stödområdet	BD och AC län	Z och Y län	Övriga stödområdet
Byggnadsmaterialindustri	2,3	2,4	2,1	...
Board- och spånplattindustri	1,1	1,6	1,0	0,8
Sågverksindustri	1,0	2,0	0,6	0,4
Kemisk industri	0,8	1,3	0,8	0,3
Snickeriindustri	0,8	1,1	1,1	0,2
Livsmedelsindustri	0,6	0,9	0,5	0,2
Massa- och pappersindustri	0,5	0,8	0,3	0,4
Metall- och verkstadsindustri	0,5	1,0	0,5	0,1
Textilindustri m. m	0,5	1,2	0,1	0,0
Elmaterialindustri	0,4	0,8	0,2	0,1
Maskinindustri	0,2	0,4	0,1	0,1
Transportmedelsindustri	0,2	0,4	0,2	0,0
Samtliga branscher	0,6	0,9	0,5	0,3
Samtliga branscher exkl. massa- och pappersindustri	0,6	1,0	0,6	0,3

Om man härfter studerar hur de bidragsgrundande transportkostnaderna förhåller sig till de totala transportkostnaderna, kan konstateras att de förra i genomsnitt utgör 30–50 % av de senare för de undersökta företagen inom byggnadsmaterial-, snickeri-, sågverks-, board- och spån-

platte-, elmaterial-, livsmedels- och den kemiska industrin. För företagen inom metallvaru-, maskin- och transportmedelsindustrin samt textilindustrin m. m. är andelen lägre. För företagen inom de tre sistnämnda sektorerna varierar den mellan 19 och 24 %. Att den bidragsgrundande delen av transportkostnaderna i dessa fall är lägre sammanhänger främst med det tidigare nämnda förhållandet att de icke bidragsgrundande kostnaderna för transporter av ankommande gods för många företag utgör en stor del av de totala transportkostnaderna. Det kan nämnas, att transportkostnadsandelen för ankommande gods inom metallvaru-, maskin- och transportmedelsindustrin varierar mellan 38 och 42 %, vilket är högt i förhållande till vad som gäller inom flertalet övriga sektorer.

Inom massa- och pappersindustrin utgör de bidragsgrundande transportkostnaderna endast ca 13 % av de totala transportkostnaderna, vilket sammanhänger med dels att transporter av massa inte är bidragsgrundande, dels att en betydande del av transporter sker med båt. Sålunda utgör inom denna industri sjöfrakternas andel av de totala transportkostnaderna närmare 60 %.

De angivna variationerna i bidragsgrundande andel av de totala transportkostnaderna samt de olika fraktbidragsnivåerna inom olika delar av stödområdet medför, att skillnader i fraktbidragens andel av de totala transportkostnaderna uppstår mellan olika industrisektorer och regioner.

I tabell 10 har en redovisning lämnats för transportstödets genomsnittliga procentuella reducering av transportkostnaderna hos de undersökta företagen inom de olika ifrågavarande industrisektorerna.

Tabell 10. Transportstödets procentuella reducering av de undersökta företagens transportkostnader

Bransch	%	Bransch	%
Byggnadsmaterialindustri	12,5	Metall- och verkstadsindustri	7,3
Elmaterialindustri	11,6	Maskinindustri	6,6
Snickeriindustri	11,4	Livsmedelsindustri	6,1
Kemisk industri	10,5	Textilindustri m. m.	5,1
Sågverksindustri	9,2	Transportmedelsindustri	4,5
Board- och spånplatteindustri	9,1	Massa- och pappersindustri	3,2
Genomsnittlig reducering för företagen i		BD och AC län	13,4
		Z och Y län	10,3
		Övriga stödområdet	4,9

Av tabellen framgår att byggnadsmaterial-, snickeri-, sågverks-, board- och spånplatte-, kemiska- samt elmaterialindustrin får en reducering av transportkostnaderna med 9 - 12,5 %. För metall- och verkstads-, maskin- och transportmedelsindustrin samt textilindustrin utgör reduceringen mellan 4,5 och 7,3 %.

För livsmedelsindustrin anges i tabellen 6,1 %. Detta tal påverkas av det förhållandet att närmare hälften av bidragssumman utgår till företag i den södra delen av stödområdet, för vilken den lägsta maximirabattsatsen gäller. Talet påverkas i hög grad av det bidrag som utgår till ett specifikt

företag. Om detta undantas, blir det genomsnittliga procenttalet närmare 10.

För massa- och pappersindustrin anges i tabellen 3,2 %. Detta relativt sett låga tal sammanhänger med de nyss nämnda förhållandena. Det kan konstateras, att de i sektorn ingående pappersprodukterna ensamma svarar för en betydande del eller ca 23 % av den totalt utgående bidragssumman.

Av redovisningen framgår att transportstödet i hög grad medverkar till att reducera transportkostnaderna för företagen inom stödområdet. Härigenom har de angivna skillnaderna i transportkostnader mellan landets olika delar minskat.

Av avsnitt 4.2 framgår att för de undersökta företagen i Norrbottens och Västerbottens län transportkostnaderna utgör i genomsnitt 7,4 % av omsättningen, för företagen i Västernorrlands och Jämtlands län 6,4 % och för företagen i övriga delar av stödområdet 5,8 % av omsättningen. För stödområdet som helhet är procentandelen 6,5. Som en jämförelse anges i nämnda avsnitt, att för exempelvis företag i Smålandslänen — jämförbara med dem i undersökningen — kan transportkostnadsandelen beräknas till 5,3 %. Detta innebär — som framgår av *tabell 11* — att andelen transportkostnad i förhållande till omsättningen i Norrbottens och Västerbottens län är ca 40 % högre, i Västernorrlands och Jämtlands län ca 20 % högre samt i övriga delar av stödområdet ca 10 % högre än motsvarande andel för de södra delarna av landet. För stödområdet i dess helhet kan andelen beräknas vara ca 25 % högre.

Vid en reduktion av andelen transportkostnad i förhållande till omsättningen med andelen fraktbidrag i förhållande till denna framkommer att de angivna högre transportkostnadsandelarna (fraktmerkostnaderna) för stödområdet minskas med drygt 50 %.

Tabell 11. Transportkostnadernas andel resp. fraktbidragens andel av omsättningen samt transportkostnadernas andel av omsättningen efter avdrag för fraktbidragsandelen för näringslivet i olika regioner

Region	Transportkostnadsandel		Fraktbidragsandel	Transportkostnadsandel -- fraktbidragsandel		Reducering av skillnad i transportkostnadsandel
	%	index		%	index	
Hela stödområdet	6,5	123	0,6	5,9	111	52
Norrbottens och Västerbottens län	7,4	140	1,0	6,4	121	48
Jämtlands och Västernorrlands län	6,4	120	0,6	5,8	109	55
Övriga delar av stödområdet	5,8	109	0,3	5,5	104	56
Smålandslänen	5,3	100	—	5,3	100	..

Transportstödet kan alltså anses ha haft en väsentligt reducerande effekt på existerande skillnader i transportkostnader. Den gjorda undersökningen visar att stödet haft störst betydelse för företag, som bearbetar

inom stödområdet befintliga råvaror, såsom den träbearbetande industrin, byggnadsmaterialindustrin, den kemiska industrin och livsmedelsindustrin. För sådana företag där kostnaderna för transport av råvaror och halvfabrikat utgör en mera betydande del av de totala transportkostnaderna, såsom fallet är i fråga om den övervägande delen av företagen inom verkstadsindustrin m. m. och annan lätt tillverkningsindustri, är stödets reducerande effekt också påtaglig, även om den inte är lika långtgående.

4.4 Transportstödet inverkan på företagens marknadssituation

För att få en uppfattning om företagens egen bedömning av transportstödet effekter ombads de i enkäten att redovisa i vad mån stödet påverkat försäljningen av företagens produkter, investeringar, produktion och sysselsättning. En sammanfattning av de erhållna svaren redovisas i *tabell 12*.

Allmänt gäller att det givetvis föreligger svårigheter att renodla stödets effekter i förhållande till den inverkan som andra allmänekonomiska och lokaliseringspolitiska faktorer m. m. haft.

Med detta förbehåll kan konstateras, att flertalet företag (58 %) uppgett, att en utvidgning av företagens marknad skett, framför allt till de mellersta och södra delarna av landet. Även exporten bedöms ha underlättats. Inom snickeri-, sågverks-, byggnadsmaterial- samt board- och spånplattindustrin uppger omkring 80 % av företagen, att transportstödet medfört en försäljning av produkterna på nya marknader. Drygt 60 % av företagen inom livsmedelsindustrin samt mellan 40 och 55 % av företagen inom kemisk industri, metall- och verkstadsindustri m. m., pappers- och massaindustri samt textilindustri m. m. hänvisar till en sådan utveckling.

En förhållandevis stor del av företagen (ca 40 %) uppger – trots den korta tid transportstödet verkat – att detta positivt påverkat investeringsbeslut av påtaglig omfattning. Dessutom anger ett antal företag, att tidigare planer på omlokalisering till andra delar av landet skrinlagts. Mellan 50 och 65 % av företagen inom board- och spånplatt-, sågverks- och byggnadsmaterialindustrin samt metall- och verkstadsindustrin framhåller stödets inverkan på investeringsbeslut. Mellan 35 och 50 % av företagen inom snickeri-, livsmedels- och kemisk industri gör detsamma.

I fråga om transportstödet inverkan på företagens produktion bedömer 67 % av de undersökta företagen, att transportstödet medverkat till att denna ökat. Detta anser mer än 80 % av företagen inom byggnadsmaterial-, snickeri- och livsmedelsindustrin, mellan 60 och 80 % av företagen inom sågverks-, board- och spånplattindustrin, metall- och verkstadsindustrin samt kemiska industrin och mellan 30 och 50 % av företagen inom övriga industrisektorer.

Av de tillfrågade företagen uppger 30 % att transportstödet medverkat till nyanställning av personal. Det gäller 50 % av företagen inom byggnadsmaterialindustrin, mellan 30 och 45 % av företagen inom

Tabell 12. Procentuell andel av företagen i resp. bransch och region som uppgett att transportstödet positivt medverkat till marknads-, investerings-, produktions- och sysselsättningsutveckling

Marknadsutveckling			Investeringsutveckling			Produktionsutveckling			Sysselsättningsutveckling		
Bransch	%	Bransch	%	Bransch	%	Bransch	%	Bransch	%	Bransch	%
Snickeriindustri	86	Board- och spånplattindustri	62	Byggnadsmaterialindustri	87	Byggnadsmaterialindustri	87	Byggnadsmaterialindustri	50		
Säverksindustri	79	Metall- och verkstadsindustri	54	Livsmedelsindustri	84	Livsmedelsindustri	84	Livsmedelsindustri	44		
Byggnadsmaterialindustri	75	Säverksindustri	50	Snickeriindustri	81	Säverksindustri	81	Säverksindustri	42		
Board- och spånplattindustri	75	Byggnadsmaterialindustri	50	Säverksindustri	75	Metall- och verkstadsindustri	75	Metall- och verkstadsindustri	42		
Livsmedelsindustri	63	Snickeriindustri	48	Transportmedelsindustri	71	Snickeriindustri	71	Snickeriindustri	33		
Kemisk industri	55	Livsmedelsindustri	47	Metall- och verkstadsindustri	69	Transportmedelsindustri	69	Transportmedelsindustri	29		
Metall- och verkstadsindustri	50	Kemisk industri	36	Kemisk industri	64	Board- och spånplattindustri	64	Board- och spånplattindustri	25		
Massa- och pappersindustri	50	Maskinindustri	29	Board- och spånplattindustri	62	Maskinindustri	62	Maskinindustri	21		
Transportmedelsindustri	43	Transportmedelsindustri	29	Massa- och pappersindustri	50	Elmaterialindustri	50	Elmaterialindustri	17		
Textilindustri m. m.	42	Textilindustri m. m.	17	Maskinindustri	43	Massa- och pappersindustri	43	Massa- och pappersindustri	9		
Maskinindustri	21	Elmaterialindustri	17	Textilindustri m. m.	42	Kemisk industri	42	Kemisk industri	0		
Elmaterialindustri	17	Massa- och pappersindustri	8	Elmaterialindustri	33	Textilindustri m. m.	33	Textilindustri m. m.	0		
Genomsnitt	58	Genomsnitt	40	Genomsnitt	67	Genomsnitt	67	Genomsnitt	30		
därav i		därav i		därav i		därav i		därav i			
BD och AC län	68	BD och AC län	44	BD och AC län	79	BD och AC län	79	BD och AC län	38		
Z och Y län	59	Z och Y län	40	Z och Y län	62	Z och Y län	62	Z och Y län	33		
övriga stödområdet	49	övriga stödområdet	35	övriga stödområdet	53	övriga stödområdet	53	övriga stödområdet	16		

livsmedelsindustrin, sågverks- och snickeriindustrin samt metall- och verkstadsindustrin m. m. samt mellan 15 och 25 % av företagen inom board- och spånplatteindustrin samt maskin- och elmaterialindustrin.

Allmänt gäller tendensen att positiva effekter i de angivna olika hänseendena angetts av relativt sett flera företag i de norra delarna av stödområdet.

5 Långväga godstransporter med järnväg och lastbil som berör stödområdet år 1970

5.1 Allmänt

För år 1970 har det totala inrikes godstransportarbetet beräknats till ca 44 miljarder tonkm.

Transportarbetet på järnväg kan beräknas till totalt ca 17 miljarder tonkm. Motsvarande godsvolymer uppgår till ca 70 milj. ton, varav 8 milj. ton transporteras på enskilda järnvägar och 26 milj. ton utgörs av lapplandsmalm. Lastbilstrafikens transportarbete kan beräknas till totalt ca 21 miljarder tonkm och den transporterade volymen till ca 530 milj. ton.

I *tabell 13* redovisas omfattningen av de långväga transporter (över 300 km) som berör stödområdet vad avser transporterade kvantiteter, transportarbete och fraktintäkter. Härav framgår att de transporterade kvantiteterna uppgår till ca 11,1 milj. ton. Av den totala kvantiteten utgör till- och fråntransporterna ungefär lika stora delar – 4,0 resp. 4,3 milj. ton – medan transporterna inom stödområdet uppgår till 2,8 milj. ton. När det gäller transporterna till och från stödområdet är järnvägens andel ca 72 %, medan motsvarande andel för transporter inom stödområdet endast är 39 %.

Tabell 13. Transporterad godsmängd, transportarbete och fraktintäkter för långväga godstransporter – på avstånd över 300 km – med järnväg och lastbil till, från och inom stödområdet (år 1970)

		Till stöd- området	Från stöd- området	Inom stöd- området	Summa
Kvantitet milj. ton	Järnväg	2,9	3,1	1,1	7,1
	Lastbil	1,1	1,2	1,7	4,0
	Summa	4,0	4,3	2,8	11,1
Transportarb. miljarder tonkm	Järnväg	2,0	2,7	0,6	5,3
	Lastbil	0,6	0,8	0,7	2,1
	Summa	2,6	3,5	1,3	7,4
Fraktintäkter milj. kr.	Järnväg	192	166	47	405
	Lastbil	96	97	114	307
	Summa	288	263	161	712

Det totala långväga transporterbetet som berör stödområdet uppgår till 7,4 miljarder tonkm. Härav svarar transporterna från stödområdet för 3,5 miljarder tonkm, transporterna till stödområdet för 2,6 miljarder tonkm, medan transporterna inom stödområdet uppgår till 1,3 miljarder tonkm.

De totala fraktintäkterna för de långväga transporterna till, från och inom stödområdet uppgår till 712 milj. kr., varav järnvägstransporterna svarar för 57 %.

5.2 Transporter till stödområdet

Järnvägstransporter

Av tabell 14 framgår att av de totala transporterna till stödområdet går en stor del, eller 43 %, till de delar av Gävleborgs, Kopparbergs och Värmlands län, som ingår i stödområdet. Till Jämtlands och Västernorrlands län går 35 %, medan motsvarande andel för Norrbottens och Västerbottens län är 22 %. Den största varugruppen är träråvaror som utgör mer än en fjärdedel av den totala godsvolymen och som främst går till de södra delarna av stödområdet. Övriga varugrupper som transporteras till stödområdet i betydande omfattning är livsmedel, oljor och bensin, kemiska produkter, metaller och metallvaror samt gruppen "övrigt". De totala fraktintäkterna kan beräknas uppgå till drygt 192 milj. kr.

Tabell 14. Järnvägstransporterade godsvolymer på avstånd över 300 km till stödområdet fördelade på varuslag (år 1970)

Varuslag	Kvantitet 1 000 ton			
	Till BD och AC län	Till Z och Y län	Till övriga delar av stödområdet	Till hela stödområdet
Livsmedel	123	109	39	271
Spannmål	9	10	33	52
Foder och gödningsmedel	35	17	5	57
Mineraliska råvaror	59	66	48	173
Oljor och bensin	17	28	207	252
Kem. o. farm. produkter	70	159	77	306
Textil, läder, plast	6	5	3	14
Träråvaror	5	315	455	775
Färdiga trävaror	16	12	11	39
Pappersmassa	1	3	45	49
Papper	16	15	14	45
Byggnadsmaterial	38	33	35	106
Metaller, metallvaror	106	68	143	317
Maskiner, apparater	45	34	31	110
Övrigt	93	119	72	284
Summa	639	993	1 218	2 850

Den järnvägstransporterade godskvantiteten till Norrbottens och Västerbottens län uppgår till 0,6 milj. ton. De viktigaste varugrupperna är

livsmedel samt metaller och metallvaror, som till huvuddelen är destinerade till Norrbottens och Västerbottens kustland. Viktig är också gruppen "övrigt", som bl. a. innefattar olika slags mellanprodukter för industrin.

Transporterna till Västernorrlands och Jämtlands län, som uppgår till ca 1 milj. ton, domineras av träråvaror vilka utgör ca en tredjedel av den totala volymen. Den övervägande delen av dessa transporter kommer från Mellansverige och är destinerade till cellulosaindustrin i Västernorrlands län. Övriga varugrupper av stor betydelse är livsmedel, kemiska produkter, metaller och metallvaror samt gruppen "övrigt". Livsmedelstransporterna går i första hand från de sydligaste länen samt östra Mellansverige.

Transporterna till övriga delar av stödområdet domineras av träråvaror, oljor och bensen samt metaller och metallvaror. Tillsammans svarar dessa varor för ca två tredjedelar av den totala godsvolymen. Huvudparten av transporterna av träråvaror lossas i Gävleborgs och Värmlands län. Mer än 90 % av olje- och bensintransporterna kommer från de västsvenska länen till orter inom Kopparbergs län. Detsamma gäller transporterna av metaller och metallvaror. Även i detta fall är gruppen "övrigt" – med dess inslag av bl. a. mellanprodukter – betydande.

Lastbilstransporter

Med lastbil transporteras ca 1,1 milj. ton till stödområdet från övriga delar av landet (*tabell 15*). Av den totala kvantiteten består 27 % av transporter till Norrbottens och Västerbottens län, 31 % av transporter till Jämtlands och Västernorrlands län samt 42 % av transporter till övriga delar av stödområdet. Fraktintäkterna kan beräknas uppgå till totalt ca 96 milj. kr. Mest omfattande är transporterna av varugrupperna "övrigt", livsmedel, mineraliska råvaror samt metaller och metallvaror. Till "övrigt" hänförs bl. a. de omfattande styckegodstransporterna av ospecificerat gods som sker med lastbilar.

Lastbilstransporterna till Norrbottens och Västerbottens län domineras av livsmedel och mineraliska råvaror samt gruppen "övrigt", vilka tillsammans utgör 79 % av den totala godsvolymen. Dessa transporter kommer i huvudsak från Mellansverige och är främst destinerade till Västerbottens län.

De långväga lastbilstransporterna till Västernorrlands och Jämtlands län uppgår till ca 0,35 milj. ton, varav varugruppen "övrigt" svarar för 55 % och livsmedel för 22 %. Ungefär hälften av de transporterade kvantiteterna av gruppen "övrigt" (i huvudsak styckegods) lastas i Stockholms län, medan 21 resp. 26 % av livsmedlen kommer från Stockholms län resp. Sydsverige.

Lastbilstransporterna till övriga delar av stödområdet domineras av livsmedel, mineraliska råvaror och gruppen "övrigt", vilka tillsammans utgör 78 % av den totala volymen. I fråga om livsmedel transporteras de största kvantiteterna från Stockholms och Uppsala län samt från Malmöhus län.

Tabell 15. Lastbilstransporterade godsvolymer på avstånd över 300 km till stödområdet fördelade på varuslag (år 1970)

Varuslag	Kvantitet 1 000 ton			
	Till BD och AC län	Till Z och Y län	Till övriga delar av stödområdet	Till hela stödområdet
Livsmedel	50	76	115	241
Spannmål	7	-	-	7
Mineraliska råvaror	47	20	110	177
Järnmalm, skrot	-	-	20	20
Mineraloljor	-	10	2	12
Kem. o. farm. produkter	10	13	10	33
Träråvaror	-	-	-	-
Färdiga trävaror	-	5	17	22
Pappersmassa	-	-	8	8
Papper	13	-	11	24
Metaller, metallvaror	26	11	18	55
Maskiner, apparater	6	23	17	46
Övrigt	140	190	143	473
Summa	299	348	471	1 118

5.3 Transporter från stödområdet

Järnvägstransporter

De långväga transportererna från stödområdet kan – som framgår av tabell 16 – beräknas uppgå till 3,1 milj. ton, varav 46 % kommer från de södra delarna av stödområdet. De viktigaste varugrupperna är metaller och metallvaror, papper samt färdiga trävaror. Härutöver transporteras betydande mängder kemiska produkter, träråvaror och pappersmassa.

Tabell 16. Järnvägstransporterade godsvolymer på avstånd över 300 km från stödområdet fördelade på varuslag (år 1970)

Varuslag	Kvantitet 1 000 ton			
	Från BD och AC län	Från Z och Y län	Från övriga delar av stödområdet	Från hela stödområdet
Livsmedel	5	12	30	47
Spannmål	6	3	4	13
Foder och gödningsmedel	-	-	9	9
Mineraliska råvaror	10	27	23	60
Oljor och bensin	1	1	-	2
Kem. o. farm. produkter	20	131	73	224
Textil, läder, plast	2	3	4	9
Träråvaror	104	36	150	290
Färdiga trävaror	159	109	242	510
Pappersmassa	37	162	89	288
Papper	134	184	322	640
Byggnadsmaterial	1	20	5	26
Metaller, metallvaror	260	117	348	725
Maskiner, apparater	28	17	29	74
Övrigt	30	37	73	140
Summa	797	859	1 401	3 057

De totala fraktintäkterna för järnvägstransporter från stödområdet uppgår till ca 166 milj. kr., varav de ovan nämnda varugrupperna svarar för 88 %.

Godskvantiteterna från Norrbottens och Västerbottens län uppgår till ca 0,8 milj. ton, varav metaller och metallvaror utgör ca en tredjedel, färdiga trävaror 20 %, papper 17 % och träråvaror 13 %. Transporterna av metaller och metallvaror sker till stor del via hamnarna i Stockholm, Göteborg och Skåne för vidare export. Den övervägande delen av de färdiga trävarorna transporteras till de västsvenska länen samt till Sydsverige, dit också huvudparten av papperstransporterna sker.

Transporterna från Västernorrlands och Jämtlands län, som uppgår till ca 0,9 milj. ton, utgörs till 40 % av papper och pappersmassa. Övriga grupper av stor betydelse är kemiska produkter, metaller och metallvaror samt färdiga trävaror, vilka tillsammans omfattar 42 %. De viktigaste destinationerna för pappers- och massatransporter är exporthamnarna vid Syd- och Västkusten.

Från övriga delar av stödområdet transporteras med järnväg ca 1,4 milj. ton. Mest omfattande är transporterna av metaller och metallvaror samt papper, vilka tillsammans svarar för närmare hälften av den transporterade volymen. Härtill kommer betydande kvantiteter färdiga trävaror och träråvaror.

Till övervägande delen är transporterna av dessa varugrupper destinerade till orter i Syd- och Västsvrige, varav en stor del är avsedda för export över hamnarna i Västsvrige och Skåne.

Lastbilstransporter

De långväga lastbilstransporterna från stödområdet uppgår till ca 1,2 milj. ton. Härav utgör transporterna av färdiga trävaror 29 %, medan transporterna av papper, metaller och metallvaror, maskiner och apparater samt gruppen "övrigt" tillsammans uppgår till 52 % (tabell 17). Dessa varugrupper svarar även för 78 % av den totala fraktintäkten, vilken utgör 97 milj. kr.

Från Norrbottens och Västerbottens län transporteras ca 0,3 milj. ton, varav den dominerande varugruppen är färdiga trävaror (58 %). Övriga varugrupper av stor betydelse är papper och gruppen "övrigt".

De godskvantiteter som transporteras från Västernorrlands och Jämtlands län fördelar sig relativt jämnt på flera varugrupper. De viktigaste härav är livsmedel, maskiner och apparater, gruppen "övrigt", papper, färdiga trävaror samt kemiska produkter. Tillsammans svarar dessa varugrupper för 86 % av volymen och 89 % av fraktintäkterna.

Från övriga delar av stödområdet transporteras ca 0,6 milj. ton. Metaller och metallvaror, färdiga trävaror samt papper utgör den dominerande delen och svarar för 69 % av volymen. Andra varugrupper som transporteras i stor omfattning är maskiner och apparater samt varor i gruppen "övrigt".

Tabell 17. Lastbilstransporterade godsvolymer på avstånd över 300 km från stödområdet fördelade på varuslag (år 1970)

Varuslag	Kvantitet 1 000 ton			
	Från BD och AC län	Från Z och Y län	Från övriga delar av stödområdet	Från hela stödområdet
Livsmedel	14	55	25	94
Spannmål	—	—	2	2
Mineraliska råvaror	12	6	5	23
Järnmalm, skrot	—	3	11	14
Mineraloljor	—	10	2	12
Kem. o. farm. produkter	10	30	25	65
Träråvaror	—	5	6	11
Färdiga trävaror	177	37	136	350
Pappersmassa	—	9	4	13
Papper	43	39	118	200
Metaller, metallvaror	18	8	170	196
Maskiner, apparater	4	53	53	110
Övrigt	27	42	55	124
Summa	305	297	612	1 214

5.4 Transporter inom stödområdet

Järnvägstransporter

Av tabell 18 framgår att de långväga järnvägstransporterna inom stödområdet uppgår till ca 1,1 milj. ton, medan de häremot svarande fraktintäkterna är 46,6 milj. kr. De dominerande varugrupperna är papper, träråvaror, metaller och metallvaror samt färdiga trävaror, vilka tillsammans svarar för 72 % av volymen. Förutom transporter av de nämnda varugrupperna förekommer omfattande transporter av mineraliska råvaror och pappersmassa. Den övervägande delen av transporterna av papper och färdiga trävaror sker från Norrbottens kustland till Västerbottens kustland. Transporterna av träråvaror går främst till Västernorrlands län och stödområdet inom Värmlands län. Transporterna sker i första hand från Kopparbergs län samt från Norrbottens kustland och Västerbottens inland.

Tabell 18. Järnvägstransporterade godsvolymer på avstånd över 300 km som transporteras inom stödområdet (år 1970)

Varuslag	1 000 ton	Varuslag	1 000 ton
Livsmedel	24	Färdiga trävaror	120
Spannmål	—	Pappersmassa	77
Foder och gödningsmedel	—	Papper	276
Mineraliska råvaror	93	Byggnadsmaterial	20
Oljor och bensin	8	Metaller, metallvaror	153
Kem. o. farm. produkter	51	Maskiner, apparater	10
Textil, läder, plast	—	Övrigt	26
Träråvaror	234		
		Summa	1 092

Lastbilstransporter

De långväga lastbilstransporterna inom stödområdet uppgår till ca 1,7 milj. ton, medan fraktintäkterna för dessa transporter kan beräknas till ca 114 milj. kr. (tabell 19). Transporterna av träråvaror utgör ca en tredjedel av godsvolymen och huvuddelen transporteras från Västerbottens och Jämtlands län till Västernorrlands län. Övriga varugrupper som transporteras i stor omfattning inom stödområdet är färdiga trävaror, livsmedel, gruppen "övrigt", metaller och metallvaror, mineraloljor samt mineraliska råvaror.

Tabell 19. Lastbilstransporterade godsvolymer på avstånd över 300 km som transporteras inom stödområdet (år 1970)

Varuslag	1 000 ton	Varuslag	1 000 ton
Livsmedel	180	Färdiga trävaror	240
Spannmål	—	Pappersmassa	37
Mineraliska råvaror	115	Papper	9
Järnmalm, skrot	18	Metaller, metallvaror	147
Mineraloljor	140	Maskiner, apparater	13
Kem. o. farm. produkter	72	Övrigt	180
Träråvaror	540	Summa	1 691

6 Departementschefen

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet framlades i prop. 1970:84 förslag om införande av ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med långa avstånd inom stödområdet. Transportstödet — som antogs av riksdagen (SU 1970:105, rskr 1970:271) — skulle i första hand utgå under en försöksperiod om tre år med början den 1 januari 1971.

Utformningen av nuvarande transportstöd har skett i medvetande om att en expansion av näringslivet inom stödområdet — vare sig den kommer till stånd genom nyetablering eller genom utveckling av där redan befintliga företag — förutsätter en successiv marknadsutvidgning. En sådan får rimligen ske genom marknadsföring i ökad utsträckning i de utanför stödområdet belägna delarna av landet ävensom på exportmarknaden. Genom ett stöd som — genom avgränsningen av varuområdet och genom anknytning till vissa transportströmmar — på en gång stimulerar till vidareförädling inom stödområdet och till utförsel från detta av mera förädlade produkter har avsikten varit att bidra till en ökad ekonomisk tillväxt inom området och till ett bättre utnyttjande av resurserna där.

Transportstödet omfattar f. n. järnvägs- och yrkesmässiga lastbilstransporter av vissa varuslag från ort inom stödområdet till annan ort utom eller inom detta, när det är fråga om sträckor längre än 300 km.

Stödet omfattar ej sjötransporter. Som jag framhållit i nyssnämnda prop. 1970:84 gäller i fråga om dessa att de i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som bör falla utanför stödet. Allmänt gäller att med den struktur, som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende, avståndsfaktorn inte spelar samma roll som i fråga om landtransporterna. Som jag också framhållit i angivna proposition är utan tvekan de problem större som sammanhänger med vinter- och isförhållandena och som innebär att transporter till sjöss under vissa tider av året förhindras eller försvåras. Jag vill här hänvisa till det stöd åt sjöfarten på Norrlandshamnarna som ligger i att isbrytarserVICEN tillhandahålls avgiftsfritt med anlitande av på riksstaten anvisade medel. För budgetåret 1973/74 har riksdagen nyligen anvisat ca 35 milj. kr. för ändamålet. Det bör också erinras om att isbrytarkapaciteten under de närmaste åren väsentligt kommer att förstärkas genom den anskaffning av två nya havsisbrytare som på förslag av Kungl. Maj:t beslutats av 1971 och 1973 års riksdagar. Denna ökade kapacitet kommer i särskild grad sjöfarten på Norrlandskusten till godo.

Flygtransporter omfattas ej av transportstödet. Härvidlag gäller att sådana transporter av det slags produkter som f. n. och — enligt förslaget i det följande — framöver omfattas av transportstödet endast förekommer i speciella undantagsfall.

Avgränsningen av transportstödet att avse transporter på sträckor längre än 300 km har gjorts med beaktande av bl. a. det förhållandet att medeltransportsträckan för SJ:s godstransporter för landet som helhet ligger ungefär vid denna gräns. Vid internationella transporter är endast transportsträckan inom Sverige bidragsgrundande.

I övrigt gäller att stödet utgår till transporter från och inom stödområdet av helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Härigenom gynnas såsom nämnts dels vidareförädling och tillkomst av underleverantörsförhållanden inom stödområdet, dels försäljning på vidgade marknader av produkter från detta.

Avgränsningen av varuområdet har skett genom angivande av de råvaror och mera obearbetade halvfabrikat som bör undantas. Det gäller malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träråvaror (såsom rundvirke och flis) och pappersmassa samt oljor och bensin. Undantagandet av dessa varor har motiverats av — förutom att de i betydande utsträckning har gynnsamma fraktförhållanden genom rabatter i anslutning till ingångna fraktavtal — att det i åtskilliga fall rör sig om varuslag, för vilka ett transportstöd inte kan förväntas gynna en regionalpolitiskt önskvärd vidareförädling inom stödområdet. Allmänt gäller också att flertalet av de ifrågavarande varuslagen fraktas sjöledes i betydande kvantiteter med de lägre frakter som därvid gäller.

Varumässigt omfattar transportstödet sålunda ett betydande antal av från regionalpolitisk synpunkt viktiga produktslag. Det gäller skogsindustriella produkter, såsom bearbetade trävaror — sågade och hyvlade trävaror, snickerier, fiber- och spånplattor, trähus etc. — samt papper. Det gäller mera bearbetade järn- och stålprodukter, såsom till olika

detaljer pressad, stansad eller på annat sätt formad balk, plåt eller tråd, vidare bockade, svetsade, profilerade eller på annat sätt manufakturade plåt-, balk- eller trådprodukter. Vidare omfattar stödet varor inom verkstadsindustrin, plast-, textil- och läderindustrin, kemiska industrin samt byggnadsmaterialindustrin. I övrigt ingår olika slag av inom stödområdet framställda jordbruks- och livsmedelsprodukter.

I fråga om storleken av transportstödet gäller att detta är differentierat så att relativt sett högre fraktbidrag utgår till de norra delarna av stödområdet. Sålunda utgår fraktbidrag med högst 35 % av erlagd frakt i Norrbottens och Västerbottens län, med högst 25 % i Jämtlands och Västernorrlands län samt med högst 15 % i övriga delar av stödområdet. Inom ramen för angivna maximisatser sker en avståndsdifferentiering av bidragen för att undvika vissa icke önskvärda tröskeleffekter.

Av praktiska skäl har såsom nämnts vissa avgränsningar gjorts i fråga om transportstödet. Sålunda har bl. a. en avgränsning skett som undantar mindre sändningar, närmare bestämt sådana som inte har en verklig vikt överstigande 500 kg. Avsikten därmed har varit att dels administrativt förenkla bidragsgivningen, dels stimulera företagen till en mera rationell uppläggning av sina transporter.

I prop. 1970:84 uttalade jag min avsikt att under den treåriga försöksperioden successivt följa upp och utvärdera transportstödet. Härigenom skulle man få vägledning vid övervägandena, hur stödet lämpligen borde anpassas för tiden herefter.

I fråga om omfattningen av de medel som utgått till ifrågavarande regionalpolitiska transportstöd kan konstateras att för kalenderåret 1971 utbetalats 40,2 milj. kr. i fraktbidrag. I prop. 1973:1 (bil. 8 s. 158) har jag för bidragsgivningen avseende kalenderåret 1973 – dvs. det tredje bidragsåret – beräknat ett anslag om 46,7 milj. kr.

Den regionala fördelningen av utgående bidragsmedel har – såvitt gäller det närmare undersökta bidragsåret 1971 – utfallit sålunda att närmare hälften eller drygt 48 % avsett transporter med anknytning till de båda nordligaste länen – Norrbottens och Västerbottens län. En betydande del, eller närmare 24 %, har också gått till Västernorrlands län, och återstoden har fördelats på transporter från övriga delar av stödområdet. Allmänt gäller sålunda att de norra delarna av stödområdet – på sätt som förutsatts – i särskild grad har gynnats av transportstödet. Det kan också konstateras, att stödet i hög grad har kommit de mera långväga transportererna till del. Sålunda har för ifrågavarande bidragsår drygt 60 % av medlen avsett transportsträckor över 700 km och närmare 40 % av stödet transportsträckor över 1 000 km.

Beträffande den varumässiga fördelningen av det för kalenderåret 1971 utgående stödet visar materialet, att ca 58 % av bidragsmedlen hänfört sig till transporter av skogsindustriprodukter och närmare 20 % till transporter av metall- och verkstadsprodukter i vid mening. Återstoden har fördelat sig på ett brett register av produkter inom kemiska industrin, livsmedels- och jordbrukssektorn, byggnadsmaterialindustrin, textil- och läderindustrin etc. Fördelningen återspeglar givetvis den

näringslivsstruktur som kännetecknar stödområdet.

Transportstödets effekt på transportkostnaderna belyses av en i det föregående redovisad undersökning. Enligt denna kan transportkostnaderna hos de av transportstödet berörda företagen i genomsnitt beräknas vara i Norrbottens och Västerbottens län ca 40 % högre, i Västernorrlands och Jämtlands län ca 20 % högre och i övriga delar av stödområdet ca 10 % högre än för motsvarande företag i Syd- och Mellansverige. Genom transportstödet har ifrågavarande fraktmerkostnader i genomsnitt kunnat reduceras med drygt 50 %. Ser man på de enskilda industribranscherna framgår av undersökningen att stödet haft störst betydelse för företag, som i väsentlig utsträckning bearbetar inom stödområdet befintliga råvaror, såsom den träbearbetande industrin, byggnadsmaterialindustrin, den kemiska industrin och livsmedelsindustrin. För sådana företag där kostnaderna för transport av råvaror och halvfabrikat utgör en mera betydande del av de totala transportkostnaderna och där dessa varor ofta måste transporteras över längre sträckor från orter utanför stödområdet är stödets reducerande effekt visserligen påtaglig men inte lika stor. Det gäller olika delar av verkstadsindustrin och annan lättare tillverkningsindustri såsom textil-, läder- och plastindustri m. m.

För att få en uppfattning om företagens egen bedömning av transportstödets effekter har i enkät till 190 företag inom stödområdet, vilka erhållit fraktbidrag, uppgifter begärts i vad mån stödet positivt påverkat försäljning, produktion och sysselsättning. En sammanfattning av de erhållna svaren har lämnats i det föregående. Med reservation för svårigheterna att renodla stödets effekter i förhållande till den inverkan som andra allmänekonomiska och lokaliseringspolitiska faktorer m. m. haft kan följande konstateras. Närmare 60 % av företagen har redan kunnat påvisa en utvidgning av sin marknad, framför allt till de mellersta och södra delarna av landet men även på exportsidan. Ca 40 % av företagen har uppgett att stödet — trots den korta tid det verkat — positivt påverkat investeringsbeslut, därvid avses sådana av någon mera väsentlig omfattning. Ca 30 % av företagen slutligen har uppgett, att stödet medverkat till nyanställning av personal.

Sammanfattningsvis kan i anslutning till det föregående konstateras att hittillsvarande transportstöd väl synes ha fyllt sin regionalpolitiska uppgift genom att på ett väsentligt sätt reducera de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet och därmed verksamt medverkat till att främja näringslivets utveckling i berörda delar av landet. Erfarenheterna får anses i stort ha styrkt riktigheten av den konstruktion transportstödet fått. Det gäller dess inriktning på järnvägs- och landsvägstransporter. Det gäller den varumässiga avgränsningen av ett stöd inriktat på transporter från orter inom stödområdet. Det gäller också differentieringen av bidragen med ett relativt sett större stöd för transporter som berör de norra delarna av området. I fråga om bidragssatserna gäller att de allmänt godtagits av de företag, som omfattats av den nyssnämnda enkäten. Bidragssatserna ligger också ungefär vid en nivå, som inte bör överskridas, om man skall

undvika tekniskt olämpliga och bl. a. från rättvisesynpunkt ogynnsamma tröskeleffekter i förhållande till transporter, vilka utgår från orter utanför stödområdesgränsen.

I ett par hänseenden har jag emellertid ansett mig böra föreslå ändringar i nuvarande transportstöd. Jag avser då närmast bestämmningen av minsta bidragsgrundande transportsträcka och lägsta bidragsgrundande sändningsvikt ävensom möjligheten att beakta utländsk transportsträcka i bidragsgivningen. Jag återkommer till dessa frågor i det följande.

Härutöver har jag — med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha som regionalpolitiskt instrument — velat framlägga förslag om stödets utvidgning att avse även vissa transporter till orter inom stödområdet.

Med stödområdet avser jag här — liksom i det föregående — det i fraktbidragskungörelsen (1972:832) avgränsade området.

I fråga om en utvidgning av transportstödet att även avse vissa slag av transporter till orter inom stödområdet bör en sådan inriktas på råvaror och halvfabrikat (mellanprodukter), vilka avses vidareförädlas inom stödområdet och för vilka en reducering av transportkostnaderna är i särskild grad ägnad att stimulera produktionen och sysselsättningen inom berörda branscher i stödområdet. Ett stöd som även omfattar transporter till orter inom stödområdet innebär för ifrågavarande företag att transportkostnaderna — utöver vad som följer av nuvarande stöd — ytterligare reduceras, vilket i sin tur förbättrar möjligheterna att vidga marknaden för företagens slutprodukter.

En sådan utvidgning av stödet, inriktat på transporter av råvaror och halvfabrikat till orter inom stödområdet, kompletterar på ett funktionellt sätt det stöd som utgår för transporter av färdigvaror och mera bearbetade halvfabrikat från orter inom stödområdet.

Vid bestämmningen av varuområdet bör därvid i första hand undantas varor, där bl. a. prisbildning och transportförhållanden inte motiverar något transportstöd. Det gäller bl. a. bränsle och drivmedel, såsom oljor och bensin samt kol och koks. Jag anser dessutom att sådana råvaror och halvfabrikat bör undantas som finns tillgängliga inom stödområdet och där ett stöd till transporter från orter utanför stödområdet i åtskilliga fall skulle kunna ha negativa återverkningar på avsättningen av inom stödområdet producerade varor. Det gäller rundvirke, flis, sågade trävaror, pappersmassa — som i endast begränsade kvantiteter går till främst de södra delarna av stödområdet — samt papper. Även malmer och andra mineraliska råvaror, kemiska produkter och byggnadsmaterial av olika slag bör undantas.

Branscher som — i likhet med den träbearbetande industrin — i betydande utsträckning hämtar råvaror och halvfabrikat från stödområdet är vidare byggnadsmaterialindustrin, den kemiska industrin samt livsmedelsindustrin. Det är med hänsyn härtill angeläget att inte genom ett utvidgat transportstöd utsätta leverantörerna inom stödområdet för ökad konkurrens. För företag inom dessa branscher utgör kostnaderna för transporter av råvaror och halvfabrikat ofta en mindre del av de totala

transportkostnaderna. För ifrågavarande företag gäller allmänt att den del av transportkostnaden, som enligt nuvarande transportstöd grundar bidrag, normalt utgör 30–50 % och ofta 40–50 % av de totala transportkostnaderna. Vidare gäller att transportstödet åstadkommit en reducering av de totala transportkostnaderna på mellan 10 och 12,5 %. Det är alltså branscher där transportstödet i särskild grad slagit igenom. Med hänsyn till angivna förhållanden omfattas i princip inte varor till företag inom dessa branscher av förslaget till intransportstöd.

Ser man å andra sidan på företag inom exempelvis sådana branscher som metall- och verkstadsindustrin, maskinindustrin och transportmedelsindustrin, vidare företag inom den lättare tillverkningsindustrin, såsom textilindustrin m. m., gäller att kostnaderna för transport av råvaror och halvfabrikat utgör en mera betydande del av de totala transportkostnaderna och att transportererna av dessa varor ofta går över längre sträckor från orter i Syd- och Mellansverige. Det kan konstateras, att för ifrågavarande företag andelen bidragsgrundande transportkostnad – enligt nuvarande transportstöd – varierar mellan 19 och 24 % av de totala transportkostnaderna samt att den andel av transportkostnaderna som det landtransporterade ankommande godset svarar för i allmänhet är hög. För företagen inom metall- och verkstads- samt maskin- och transportmedelsindustrin ligger den kring 40 %. Den reducering av transportkostnaden som hittillsvarande transportstöd i dessa fall åstadkommit varierar mellan 4,5 och drygt 7 %.

Med hänvisning till det anförda föreslår jag, att en utvidgning av transportstödet att även omfatta vissa transporter till stödområdet i första hand inriktas på metall- och verkstads-, maskin-, elmaterial- och transportmedelsindustrin samt vidare på sådan lättare tillverkningsindustri som textil-, beklädnads- och pälsberedningsindustrin, garveri-, läder- och skoidustrin samt gummi- och plastvaruindustrin.

Det innebär att stödet kommer att omfatta följande varor, nämligen

- råvaror och halvfabrikat av järn och stål samt andra oädla metaller liksom skrot av dessa
- spånadsmaterial, garner och vävnader
- hudar, skinn och läder
- gummi, cordgarn och cordväv
- olika basplaster och mellanprodukter av plast.

Allmänt gäller som förutsättning för bidrag att ifrågavarande råvaror och halvfabrikat hos mottagaren undergår en b e a r b e t n i n g s o m e j ä r r i n g a. Motsvarande gäller redan i fråga om varor, som omfattas av hittillsvarande stöd.

Den gjorda bestämningen av det bidragsberättigade varuområdet vid intransporter innebär ett väsentligt stöd för metall- och verkstadsindustrin i vidaste mening, vilken är av stor betydelse för den industriella utvecklingen inom stödområdet. Stöd lämnas även till flera andra industribranscher, som det finns anledning att främja utifrån målsättningen att uppnå en mera allsidig utveckling av näringslivet.

De varor som sålunda erhåller stöd vid transport till stödområdet skall

också — inom ramen för den allmänna bestämmelsen om minsta transportsträcka — kunna ges fraktbidrag vid transporter inom stödområdet. För vissa av de ifrågakommande produktslagen gäller därvid, att fraktbidrag redan nu utgår vid transporter inom området i enlighet med nuvarande transportstödsbestämmelser.

Syftet med transportstödet är att främja näringslivets utveckling inom stödområdet. Ett stöd som avser intransporter kan — även med den avgränsning som gjorts av det bidragsberättigade varuområdet — i speciella fall underlätta intransport av halvfabrikat och råvaror som lika gärna eller med fördel tillverkas eller kan tillverkas av företag inom området. Man kan därför inte utesluta möjligheten att införandet av ett stöd till intransporter undantagsvis kan försvåra konkurrensläget för vissa företag inom området. På ansökan av berört företag som kan tänkas tillverka viss vara som omfattas av intransportstödet bör därför Kungl. Maj:t ha rätt att föreskriva att intransportstöd inte skall utgå för ifrågavarande vara så länge denna tillverkas inom stödområdet. Prövningen huruvida tillverkning förekommer torde därvid i tillämpliga delar kunna ske med utgångspunkt i de grunder som gäller för prövningen enl. 13 § i tulltaxeförordningen (1960:391) beträffande ansökningar om tullfrihet för vissa varor.

I fråga om stödets storlek avses nuvarande ordning med differentierade bidragssatser gälla, innebärande att fraktbidrag skall kunna utgå med högst 35 % för transporter till Norrbottens och Västerbottens län, med högst 25 % för transporter till Västernorrlands och Jämtlands län samt med högst 15 % för transporter till de övriga delarna av stödområdet. En sådan anknytning stöder de regionalpolitiska strävandena att i särskild grad stimulera näringslivets utveckling i de övre delarna av Norrland.

För det nuvarande stödet för transporter från orter inom stödområdet (uttransportstödet) gäller att avsändaren eller mottagaren — beroende på vem av dem som står för frakten — kan söka och erhålla fraktbidrag. I fråga om det föreslagna stödet för transporter till orter inom stödområdet (intransportstödet) är syftet att reducera transportkostnaderna för de företag som mottar och vidareföredlar råvarorna och halvfabrikaten. Med hänsyn härtill förordar jag, att bidrag i princip skall kunna sökas endast av mottagaren av godset, som kan erhålla bidrag mot uppvisande av originalfraktsedel. I de fall varor vid transporter inom stödområdet är stödberättigade enligt såväl uttransportstödet som intransportstödet bestämmelser gäller dock att antingen avsändare eller mottagaren skall kunna söka bidrag enligt mest förmånliga alternativ.

I anslutning till det föregående vill jag här ta upp frågan om avvikelser i vissa fall från de normalt gällande bestämmelserna för ansökning om bidrag. Dessa avvikelser betingas av vissa återverkningar till följd av Sveriges avtal med Europeiska kol- och stålgemenskapen (det s. k. CECA-avtalet).

Enligt detta avtal skall varje företagare som tillverkar eller återförsäljer sådana järn- och stålvaror som omfattas av CECA-

av t a l e t iaktta vissa bestämmelser rörande prissättningen. Bestämmelserna innebär bl. a. att företagen skall räkna sina priser vid särskilda fraktbaspunkter, vilka inte behöver vara belägna på verksorterna. Järnverken får endast ha en baspunkt per produkt. Ett och samma verk kan emellertid ha olika baspunkter för olika produkter, och olika verk kan ha samma baspunkt. Från baspunkterna skall köparna debiteras frakt till bestämmelseorten enligt offentliggjorda tariffer. Detta innebär en förändring i förhållande till nuvarande ordning, enligt vilken ett järnverk håller ett för hela landet i stort sett enhetligt pris, i vilket inkalkylerats en genomsnittlig fraktkostnad. Genom att verken inom ramen för CECA-systemet kan välja baspunkter på andra platser än verksorten, kommer köparna att debiteras frakter, som i allmänhet inte motsvarar de verkliga transportkostnaderna. Verken får endast avvika från sina offentliga försäljningsvillkor under vissa angivna förutsättningar. En sådan anpassning får endast ske nedåt och till leveranspriser, som beräknats från annan baspunkt än verkets egen eller, i fråga om offert från tredje land, på annat sätt.

De svenska järnverken har i allmänhet angett sina baspunkter i anslutning till de stora avsättningsområdena i Syd- och Mellansverige. Detta får till följd att den industri som är lokaliserad långt ifrån baspunkterna — främst i landets norra delar — kommer i ett relativt sett sämre fraktkostnadsläge än sådan industri som är belägen längre söderut.

De olägenheter som följer härmed har påtalats i en skrivelse till kommunikationsdepartementet av länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen.

Vid utformningen av stödet för transporter till orter inom stödområdet har jag därför eftersträvat en ordning, som kan bidra till att kompensera berörda företag för de högre kostnader som följer med det angivna prissättningssystemet.

Sålunda skall för CECA-produkter som omfattas av intransportstödet fraktbidrag — liksom vid intranporter av andra varor — sökas av mottagaren av godset. Vid ansökan skall — i stället för fraktsedel — fogas originalfaktura, vilken skall innehålla uppgifter av betydelse för bestämningen av fraktbidragets storlek. För de fall inköp sker till svenska järnverks priser borde det bidragsgrundande fraktbeloppet i princip kunna beräknas med utgångspunkt från den för kunden närmast belägna baspunkten, där produkten i fråga är prisnoterad. För de fall inköp sker till utländska järnverks priser kan en lämplig riktpunkt vara att fraktbeloppet beräknas utifrån den för kunden närmast belägna importhamnen. Det bidragsgrundande fraktbeloppet får ej i något fall överstiga vad som följer vid tillämpning av de svenska järnverkens frakttariffer.

I de fall då CECA-produkter vid transporter mellan orter inom stödområdet är berättigade till fraktbidrag enligt såväl in- som uttransportstödet bestämmelser avses de nyss angivna reglerna gälla.

I fråga om transporter från stödområdet av CECA-produkter, vilka omfattas av nuvarande transportstöd, skall fraktbidrag på vanligt sätt beräknas på verklig frakt och mot uppvisande av originalfraktsedel.

Jag bedömer att den angivna ordningen skall visa sig ändamålsenlig, då det gäller att motverka uppkomna olägenheter. Jag vill också i sammanhanget understryka vikten av att den tillämpas med beaktande av att någon diskriminering inte får ske mellan svenskt och importerat stål.

Jag utgår ifrån att Kungl. Maj:t med hänsyn till efter hand eventuellt inträffade ändringar i CECA-systemet skall — inom ramen för de allmänna förutsättningar som gäller för transportstödet — vid behov kunna vidta erforderliga justeringar.

Kostnaderna för den av mig sålunda föreslagna utvidgningen av transportstödet kan — i 1973 års volymer och 1972 års priser — beräknas till 16,5 milj. kr.

Som jag tidigare nämnt avser jag att i detta sammanhang även ta upp frågan om anpassning i vissa hänseenden av de allmänna transportstödsbestämmelserna.

Det gäller i första hand frågan om den kortaste bidragsgrundande transportsträckan. Enligt nuvarande bestämmelser gäller att transportstöd kan utgå för transportsträckor som är längre än 300 km. Denna gräns har, som framhållits i det föregående, bestämts med beaktande av den för landet i dess helhet gällande medeltransportsträckan vid järnvägstransporter. Det kan här enligt min mening finnas vissa skäl som talar för en viss justering nedåt av denna gräns. Den bör dock inte sättas lägre än 250 km, eftersom man då skulle — med hänsyn till medeltransportsträckorna i de södra och mellersta delarna av landet — relativt sett gynna de norra delarna av landet i förhållande till dessa. Går man under denna gräns skulle man också ge stöd till mera lokala och distributionsbetonade transporter, vilket inte ligger i linje med stödets regionalpolitiska syfte. Kostnaden för reduktionen — vilken i särskild grad kommer de södra delarna av stödområdet till godo — kan med nyssnämnda pris- och volymförutsättningar beräknas till ca 4 milj. kr.

Jag vill också ta upp frågan om möjligheten att beakta utländsk transportsträcka i bidragsgivningen. Enligt nuvarande bestämmelser är endast den del av transportsträckan som är belägen inom Sverige bidragsgrundande. Det innebär att för vissa transporter, som går mellan å ena sidan orter i främst Jämtlands och Norrbottens län och å andra sidan orter och hamnar i Norge resp. Finland, fraktbidrag inte kan utgå genom att den utländska delsträckan ej får medräknas som bidragsgrundande transportsträcka, f. n. minst 300 km och i fortsättningen — enligt förslaget i det föregående — 250 km. Jag föreslår härvidlag en ändring, innebärande att, för det fall den svenska transportsträckan inte uppgår till 250 km, ifrågavarande norska eller finska delsträcka får tillgodoräknas för att uppnå 250 km. Fraktbidrag bör av principiella skäl endast utgå för den del av frakten som avser svensk sträcka.

Jag skall slutligen också föreslå viss ändring av den lägsta vikt som en enskild sändning skall ha för att vara bidragsberättigad. F. n. gäller att sändningar som inte har en vikt överstigande 500 kg är

undantagna från stöd. Jag är beredd att föreslå en sänkning av viktgränsen så att i fortsättningen sändningar överstigande 300 kg kan få bidrag. Mot en ytterligare reducering talar olika skäl av bl. a. teknisk-administrativ och taxemässig karaktär. Vidare framstår det som angeläget att stimulera företagen att ordna sina transporter så rationellt som möjligt. Erfarenheterna av hittillsvarande transportstödsverksamhet tyder också på att företagen successivt eftersträvat större sändningsvikter.

Kostnaderna för de båda sistnämnda ändringarna beräknar jag till ca 2,5 milj. kr.

För bidragsåret 1974 beräknar jag i anslutning till det föregående kostnaderna för transportstödet — i 1973 års volymer och 1972 års priser — till drygt 70 milj. kr. Härav avser inemot 50 milj. kr. det nuvarande stödet gällande transporter från orter inom stödområdet samt ca 23 milj. kr. den föreslagna utvidgningen. Av detta belopp avser såsom nämnts 16,5 milj. kr. stöd till transporter till orter inom stödområdet, 4 milj. kr. sänkning av kravet i fråga om minsta transportsträcka samt tillhoppa 2,5 milj. kr. ändringar i fråga om utländsk delsträcka och sänkningen av viktgränsen.

I fråga om handläggningen av bidragsärendena bör — med de ändringar som följer av det föregående — de hittills tillämpade reglerna alltjämt gälla. Administrationen av bidragssystemet bör även fortsättningsvis ankomma på den särskilda fraktbidragsnämnden.

Transportstödssystemet i dess utvidgade och anpassade form bör gälla under en femårsperiod med början den 1 januari 1974. Under perioden bör stödet successivt följas upp och bedömas med hänsyn till sina verkningar. Kungl. Maj:t bör härvid ha möjlighet att vid behov vidta anpassningar, som exempelvis kan vara betingade av den tidigare beskrivna uppkomsten av avsättningsproblem för företag inom stödområdet med motsvarande produktion.

Med fortsatt tillämpning av nuvarande ordning, innebärande kalenderårsvis utbetalning av fraktbidragen i efterskott, behöver anslag inte nu beräknas för bidragsåret 1974. Jag avser att anmäla anslagsfrågan i 1974 års statsverksproposition.

I anslutning till frågan om det regionalpolitiska transportstödet till de norra delarna av landet skall jag här även ta upp frågan om viss förstärkning av transportstödet för Gotland.

Det kan i sammanhanget erinras om den lag (1970:871) om linjesjöfart på Gotland, som på förslag av Kungl. Maj:t antogs av 1970 års riksdag (prop. 1970:175, 3LU 1970:89, rskr 1970:463). Syftet med lagen är att skapa förutsättningar för en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland till lägsta möjliga kostnader genom att säkra nödvändig koncentration och samordning av den reguljära färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet samt en fortlöpande samhällelig insyn i verksamheten. Genom lagen har möjligheterna också väsentligt förbättrats att påverka trafikuppläggningsen till fördel för allmänheten och näringslivet på Gotland och att se till att gods- och persontrafiken sker till rimliga och lämpligt avvägda taxor.

Härefter har, på förslag av Kungl. Maj:t, 1971 års riksdag (prop. 1971:154, TU 1971:28, rskr 1971:350) beslutat om ett transportstöd för Gotland i anslutning till färjetrafiken med fastlandet. Transportstödet — som i första hand bedrivs som en försöksverksamhet under en treårsperiod med början den 1 februari 1972 — har tillkommit i syfte att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till. Det är dels fråga om ett fraktstöd avseende godstransporterna till fastlandet, dels en med främst statliga medel åstadkommen reducering av personbilstaxorna. Den senare har gjorts för att gynna turismen och för att förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor.

Vid utformningen av fraktstödet har i nyssnämnda proposition (1971:154) anförts olika skäl för att inrikta stödet på de från Gotland utgående transporterna. I fråga om det ingående färjegodset — som i betydande utsträckning utgörs av livsmedelsprodukter och ett brett register av konsumtionsvaror — konstaterades i sammanhanget, att tillgängligt material gav vid handen att Gotlandspriserna beträffande den övervägande delen av detta gods — vid en jämförelse med genomsnittet för landet — inte återspeglade någon av transportkostnaderna betingad fördyring. Det gällde exempelvis livsmedel och vissa andra konsumtionsvaror liksom olika slags kapitalvaror. I fråga om vissa slag av införda varor konstaterades att ett stöd skulle kunna skapa svårigheter för gotländska företag.

I fråga om de utgående transporterna — som till uppskattningsvis 60 % utgörs av på Gotland producerade livsmedel, vidare andra jordbruksprodukter, varor från elmaterialindustrin ävensom vissa andra bearbetade varor — har emellertid övervägande skäl ansetts tala för ett fraktstöd. Genom ett sådant kan sålunda de kostnadsmässiga olägenheter för det gotländska näringslivet minskas som följer med Gotlands läge och med därav betingade merkostnader i samband med färjeöverfarten.

I fråga om storleken av det beslutade fraktstödet avseende det från Gotland utgående godset gäller att nedsättning från den 1 februari 1972 skett med 50 % av godstaxan (längdmetertaxan för godsfordon). Därigenom har fraktavgiften per längdmeter vad avser sträckan Gotland—Nynäshamn kunnat minskas från 39 kr. till 20 kr. samt beträffande sträckan Gotland—Oskarshamn/Västervik från 32 kr. till 16 kr.

Vad avser personbilstaxorna har från den 1 februari 1972 — med utnyttjande i huvudsak av statliga medel och därutöver av visst ekonomiskt utrymme hos trafikföretaget — en reducering skett med 25 %. Det innebär att avgiften för överförd personbil sänkts från 60 kr. till 45 kr., på vilket senare belopp på Gotland bosatta personer erhåller 50 % rabatt.

Kostnaderna för ifrågavarande transportstöd har för budgetåret 1972/73 beräknats till 2,1 milj. kr., varav ca 1,5 milj. kr. avser godstransporter och ca 600 000 kr. nedsättning av personbilstaxan.

Jag vill i detta sammanhang erinra om de förslag som tidigare

redovisats av chefen för finansdepartementet avseende skatteutjämningsbidrag till Gotlands kommun fr. o. m. år 1974. Förslaget innebär en ökning av det statliga stödet till Gotlands kommun som motsvarar ca 1 000 kr. för en tvåbarnsfamilj per år. Härigenom förbättras ytterligare möjligheterna för Gotlands invånare att erhålla en med övriga medborgare i riket likvärdig service.

Försöksperioden för det gotländska transportstödet har satts till tre år. Erfarenhet finns nu endast från det första året vilket är en alltför kort tidsperiod för att ligga till grund för en allmän omprövning av detta stöd. Med hänsyn till angelägenheten av att hjälpa det gotländska näringslivet är jag emellertid beredd att redan nu – under pågående försöksperiod – föreslå en förstärkning av stödet till nyttotrafiken.

Jag förordar sålunda ett ekonomiskt utrymme som medger en ytterligare sänkning av längdmetertaxan, närmare bestämt med 50 % av de f. n. gällande avgifterna. Det innebär, att fraktagiften per längdmeter för sträckan Gotland–Nynäshamn minskas från 20 kr. till 10 kr. samt för sträckan Gotland–Oskarshamn/Västervik från 16 kr. till 8 kr. Jämfört med vad som gällde vid ingången av år 1972 innebär detta att en reducering sedan dess skett med 75 %.

Vad jag sålunda föreslagit innebär en påtaglig förstärkning av transportstödet, som gör att detta i än högre grad kan fylla sin regionalpolitiska uppgift. Ändringen i transportstödet avses genomförd från den 1 juli 1973.

Den föreslagna förbättringen innebär ett ökat medelsbehov om ca 1 milj. kr. Vid riksdagens bifall till förslaget torde kostnaderna få belasta det för budgetåret 1973/74 upptagna förslagsanslaget Transportstöd för Gotland, vilket i 1973 års statsverksproposition beräknats till 2,3 milj. kr.

Som jag uttalat i prop. 1971:154 får i anslutning till försöksperioden en utvärdering ske av transportstödet och i anslutning därtill en bedömning av dess värde och behovet av en anpassning. Avsikten är att de härav betingade övervägandena skall underställas 1974 års riksdag.

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för ett fortsatt regionalpolitiskt transportstöd som jag angett i det föregående,
2. godkänna de ändringar i transportstödet för Gotland som jag angett i det föregående.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten