

JÄMFÖRELSE MELLAN PROGNOSEN OCH
DAGENS UTVECKLING FÖR GODSTRANSPORTER

Bilaga till SIKAs Rapport 2002:3

Förord

SIKA har genom regleringsbrevet för år 2002 fått regeringens uppdrag att sammanställa en årsrapport om hur de transportpolitiska målen uppfylls inom hela transportsektorn. SIKA har gjort motsvarande redovisningar sedan år 1999. Årets rapport innehåller en fylligare beskrivning av de bakomliggande omvärldsfaktorer som har stor betydelse för utvecklingen inom transportområdet.

Underlag för rapporten är främst årsredovisningar och sektorsrapporter från Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Rikstrafiken, Glesbygdsverket och SIKA har också gjort vissa analyser, framförallt inom delmålet om tillgänglighet och regional utveckling. För ytterligare underlag om transportslagsvisa beskrivningar och måluppföljningar hänvisar vi till trafikverkens redovisningar.

Föreliggande rapport är en bilaga till SIKA Rapporten 2002:3 *”Uppföljning av de transportpolitiska målen”*. Syftet med bilagan har varit att studera hur väl godstransport prognosen för 2010 står sig i jämförelse med dagens utveckling.

Jämförelsen har utförts av Kristian Johansson.

Stockholm i november 2002

Innehåll

1	ANALYSER MED GODSTRANSPORTMODELLEN	5
2	PROGNOSMODELLSYSTEMET	6
3	PROGNOSANTAGANDEN	7
4	ANTAGANDEN OM INFRASTRUKTUR OCH TRAFIKERING.....	9
5	JÄMFÖRELSE MELLAN PROGNOSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH DAGENS UTVECKLING.....	10
6	JÄMFÖRELSE MELLAN GODSTRANSPORTUTVECKLING ENLIGT MODELLERNA OCH DAGENS UTVECKLING	12

1 Analyser med godstransportmodellen

De prognoser som tas fram med godstransportmodellen (Samgods) ligger till grund för mycket av det arbete som genomförs på SIKA och trafikverken. Vi redovisar därför här de antaganden som ligger till grund för prognosen samt jämför dessa antaganden med dagens utveckling. Dessutom jämförs resultaten från godstransportmodellens prognoser med den verkliga utvecklingen av transportarbetet.

SIKA och trafikverken tog fram transportprognoser som redovisades i den strategiska analysen 1999.¹ Prognoserna för godstransporter har utvecklats sedan den strategiska analysen. En reviderad version presenteras i SIKA Rapport 2000:7 "Prognos för godstransporter 2010". I godsprognosen ingår inrikes- och utrikestransporter samt transit för alla transportslag förutom flyg. Dessutom ingår bara lastbilar över 3,5 ton. Däremot exkluderas lastbilstransporter under 2,5 mil och de som har start och mål i samma kommun. Det är denna reviderade prognos från den strategiska analysen som redovisas i denna rapport. Det bör dessutom noteras att prognosen är utformad som ett s.k. jämförelsealternativ (JA). Det innebär att det är ett scenario som enbart innehåller väg- och järnvägsinvesteringar eller andra åtgärder som har påbörjats substantiellt från och med 2001 och är färdigställda 2010. Då detta faktum påverkar prognosen för de olika trafikslagen på delvis olika sätt bör siffrorna tolkas med viss försiktighet.

¹ se underlagsrapporten till SAMPLAN "Godstransporter –Efterfrågan och utbud".

2 Prognosmodellsystemet

Modellsystemet för godstransporter (Samgods) består av olika moduler på efterfråge- och utbudssidan. Utbudssidan beskrivs inom STAN²-systemet som fördelar transportvolymerna på transportslag och rutt definieras transportsystemet för 13 transportmedel. Till de 13 transportmedlen kopplas kostnadsfunktioner som återspeglar transportköparens generaliserade kostnader, bestående av operativa kostnader och kvalitativa godsrelaterade kostnader. Godstransportsystemet beskrivs med hjälp av ca 18 000 länkar och ca 4 000 noder. Kostnadsfunktioner och transportefterfrågan beskrivs för tolv varugrupper³.

Transportefterfrågan beskrivs med hjälp av matriser för totalt 462 regioner i Sverige och utomlands. Sverige är indelat i 288 kommuner i Sverige, utanför Sverige finns 174 regioner.

Prognoser för den framtida godstransportefterfrågan tas fram med hjälp av modeller som tar sin utgångspunkt i bedömningar av hur produktion, konsumtion, export och import utvecklas.⁴ Modellsystemet innehåller delmodeller som bryter ner efterfrågan till regional nivå. Resultaten (i värde) översätts med hjälp av prognoser över varuvärdenas utveckling till volymer i ton.

² STAN = Strategic Transportation Analysis

³ Torr och tung bulk, flyttande och skrymmande bulk, järnmalm, styckegods med hög densitet och högt värde (över 25 000 kr/kg), styckegods med hög densitet och lågt värde, styckegods med låg densitet och högt värde, styckegods med låg densitet och lågt värde, bulk i container, högvärdigt styckegods i container, lågvärdigt styckegods i container, flyggods och transitgods

⁴ För detaljerad information se underlagsrapporterna till SAMPLAN "Godstransporter – Omvärldsförutsättningar" och "Godstransporter – Efterfrågan och utbud".

3 Prognosantaganden

De viktigaste drivkrafterna bakom godstransporternas utveckling är den allmänna ekonomiska utvecklingen med åtföljande förändringar i näringslivets struktur, utrikeshandel m.m.

Transportanalysen som här beskrivs baseras huvudsakligen på preliminära uppgifter⁵ om den ekonomiska utvecklingen från Konjunkturinstitutet (KI) inför den senaste långtidsutredningen (LU 1999/2000). I godstransportprognosen antas att:

- **BNP** växer med 2,2 procent per år från 1997 till 2010
- **Sysselsättningen** minskar med knappt 2 procent från 1997 till 2010

För sysselsättningen gäller att det tidigare, i samband med den strategiska analysen, gjordes en relativt stor avvikelse från KI:s preliminära prognosförutsättningar från långtidsutredningsarbetet. När prognosen bröts ned på en mer detaljerad geografisk nivå kunde man, inom ramen för de modellverktyg som användes, inte bibehålla sambanden mellan BNP-utveckling, strukturomvandling och sysselsättning. Man valde då att justera antagandet om sysselsättningens utveckling. Denna justering var det bästa valet med hänsyn till att det för godstransportprognoserna var viktigast att branschstrukturen bibehölls konsistent med BNP-utvecklingen.

SIKA:s ursprungliga prognosförutsättningar efter nedbrytning innebar en minskning av sysselsättningen med knappt 2 procent för perioden 1997 till 2010, eller med -0,16 procent per år. Det skall jämföras med att KI i sin slutliga prognos räknar med att sysselsättningen ska öka med knappt 7 procent under samma period. Någon förändring av sysselsättningen för godstransporterna har varken gjorts i den reviderade godstransportprognosen som gjordes 2000 eller i arbetet med klimatrapporten.⁶ Det har heller inte varit nödvändigt då sysselsättningen i modellen är en variabel som enbart påverkar den geografiska fördelningen av godstransportefterfrågan. Denna fördelning påverkas inte av en nivåjustering av sysselsättningen i modellen.

- **Strukturomvandlingen** antas utvecklas enligt
 - produktionsvolymen i värde ökar med 27 procent från 1995 till 2010
 - exportvolymen i värde ökar med 73 procent från 1995 till 2010
 - importvolymen i värde ökar med 81 procent från 1995 till 2010

⁵ De preliminära antagandena reviderades sedan av KI i samband med färdigställandet av långtidsutredningen. De preliminära uppgifterna förändrades dock relativt marginellt i samband med denna revision.

⁶ DS 2001:71 "Sweden's third national communication on Climate Change".

De branscher som minskar mest mellan 1997 och 2010 avseende sysselsättning och produktion är gruvor, järn och stålindustri samt varvsindustri och teko. De branscher som ökar är främst uppdragsverksamhet och privata tjänster.

4 Antaganden om infrastruktur och trafikering

För infrastrukturen antas att alla investeringar ingår i JA-prognoserna för 2010 som har påbörjats substantiellt t.o.m. 2001 och är färdigbyggda till 2010. För projekt med start under 1999 och 2000 enligt verksamhetsplaneringen för åren 1999-2001 har Vägverket och Banverket betraktat det som säkerställt att projekten är igång (eller klara) när den nya planperioden börjar 2002-01-01. För en utförlig beskrivning av de vägprojekt som ingår i JA-prognoserna se underlagsrapporten till SAMPLAN "Godstransporter –Efterfrågan och utbud".

Antaganden om trafikeringen på järnväg fram till 2010 har gjorts av Banverket. För en utförlig beskrivning av de järnvägsprojekt som ingår i JA-prognoserna se underlagsrapporten till SAMPLAN "Godstransporter –Efterfrågan och utbud".

För Öresundsbron antas i jämförelsealternativet att det finns kapacitet för 20 godståg per dygn och riktning. Enligt i oktober 1999 föreliggande information från Näringsdepartementet ligger avgifterna för att trafikera Öresundsbron på ca 580 kr/lastbil och ca 4300 kr/godståg, dvs. på ungefär samma nivå som Stora Bält avgifterna. Omräknad till kr/ton innebär det kostnader på 52 kr/ton för lastbilar 12 kr/ton för vagnslastståg, 6 kr/ton för systemtåg och 10 kr/ton för kombitåg. För hamnarna antas ett konstant utbud mellan åren 1997 och 2010, dvs. ingen hänsyn tas till t.ex. nystartade färjelinjer.

5 Jämförelse mellan prognosförutsättningar och dagens utveckling

I tabellen nedan görs en jämförelse mellan prognosförutsättningarna och dagens utveckling. Vid tolkning av skillnader mellan dagens utveckling och den prognostiserade utvecklingen är det viktigt att ha i minnet att en prognos som sträcker sig över en viss tidshorisont, i detta fall till år 2010, inte har till uppgift att exakt fånga in utvecklingen efter bara en del av denna tidshorisont eller för ett enskilt år. Däremot kan man göra försiktiga tolkningar om åt vilket håll utvecklingen tenderar att gå.

Tabell 1. Jämförelse mellan prognosförutsättningarna och dagens utveckling, från 1995 respektive 1997 till 2000 och 2010. Förändring i procent.

Omvärldsvariabler	Dagens utveckling	Prognosförutsättningar	Prognosförutsättningar
	1997-2000	1997-2000	1997-2010
BNP	12,2	6,8	32,7
Sysselsättning	6,0	-0,5	-2,0
	1995-2000	1995-2000	1995-2010
Produktionsvolym (kr)	25,3	8,3	26,8
Exportvolym (kr)	40,3	20,1	73,4
Importvolym (kr)	44,8	21,9	80,9

Källa: Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet

Som framgår av tabell 1 avviker de antagna prognosförutsättningarna från den faktiska utvecklingen. Detta framgår tydligast av produktionsvolymens ökning där den antagna förändringen till 2010 nästan uppnåddes redan under år 2000. Utvecklingen för variablerna produktions-, export- och importvolym bör tolkas med försiktighet då utvecklingen i olika branscher har olika stor betydelse för prognosresultaten. Det värde som redovisas i tabellen ovan gäller för hela landet.

Även sysselsättningens faktiska utveckling är intressant. Istället för att minska med ca 0,5 procent till år 2000 som antas i godsprognosen har sysselsättningen ökat med 6 procent. Avvikelsen mellan dagens utveckling och den prognostiserade utvecklingen i fråga om sysselsättningsnivån bedöms inte ha någon stor betydelse för godsprognosen eftersom sysselsättning i modellen endast används för att regionalisera produktionen i olika branscher.

Avvikelsen från den faktiska BNP-utvecklingen är däremot inte så anmärkningsvärd. BNP-utvecklingen i prognosförutsättningarna beräknas under perioden (1997-2010) som en linjär trend, dvs. med en konstant tillväxt per år. Detta innebär att den faktiska BNP-utvecklingen kan skilja sig från den prognostiserade BNP-utvecklingen under en delperiod av hela perioden. I

föreliggande prognos antas den faktiska BNP-utvecklingen hamna ovanför den linjära trenden i början och under i slutet av prognosperioden.

6 Jämförelse mellan godstransport-utveckling enligt modellerna och dagens utveckling

Det bör noteras att prognosen som här beskrivs är ett så kallat jämförelsealternativ (JA) med en miniminivå på infrastruktur och trafikering år 2010, inte en prognos över förväntad utveckling.

Som framgår av tabell 2 stämmer den prognostiserade utvecklingen och den faktiska utvecklingen relativt bra överens. Detta framgår bland annat av godstransportarbetets utveckling totalt, ca 0,1 procentenhets skillnad. Det bör dock nämnas att statistiken över dagens utveckling, speciellt för sjöfarten, inte är tillfredsställande. För sjöfart har det sedan länge varit ett problem att räkna fram antalet tonkilometer⁷, ett arbete är dock på gång och resultaten beräknas färdigställas under året.

Tabell 2. Jämförelse mellan prognosresultat om transportarbetets utveckling och dagens utveckling i Sverige, från 1997 till 2000 och 2010. Förändring i procent.

<i>Transportmedel</i>	<i>Dagens</i>	<i>Prognostiserad</i>	<i>Prognostiserad</i>
	<i>utveckling</i>	<i>utveckling</i>	<i>utveckling</i>
	<i>1997-2000</i>	<i>1997-2000</i>	<i>1997-2010</i>
Lastbil	8,1 ⁸	7,7	38
Järnväg	3,2	2,3	10
Sjöfart/lastfartyg	-0,6	4,3	20
Sjöfart/färjor		3,6	17
Totalt	5,2	5,3	25

Källa: SIKA

Slutsatserna av detta är att kvantiteten lastbils- och järnvägstransportarbete verkar växa med bibehållen hastighet eller som prognosen har gett uttryck för, medan tillväxten av sjötransporterna har avstannat (med reservation för den befintliga statistiken). Den något större ökningen för väg och järnvägstransporter, än vad som förespås i prognosen, kan ha sin grund i den något snabbare BNP utvecklingen.

De ovanstående resultaten leder till att vi även fortsättningsvis finner anledning att tro på prognosresultaten fram till år 2010.

⁷ Mätt i tonkilometer pekar dagens utveckling mot en återgång, -0,6 procent, för sjöfarten. Bilden blir dock den omvända om antalet ton som transporteras med sjöfart undersöks, en ökning från 1997 till 2000 med ca 8,5 procent.

⁸ Avser tung lastbil/ekipage över 3,5 ton, svenska och utländska lastbilar i Sverige.