



Regionalekonomiska effekter av höjda biljett- och
fraktpriser på Gotlandsfärjorna

2023-02-24

Inledning

WSP Advisory har på uppdrag av Region Gotland skrivit ett PM med syfte att analysera möjliga effekter höjda färjeavgifter kan få på Gotlands ekonomi.

Effekterna som analyserats är dels regionalekonomiska effekter, dels arbetsmarknadseffekter samt påverkan på det regionala skatteunderlaget.

Effekterna studeras utifrån scenarier över vilka direkta och indirekta effekter ökade färjeavgifter kan få på besöksnäringen, exporten till övriga delar av Sverige samt minskat skatteunderlag på grund av inkomstbortfall. Som underlag för att genomföra dessa scenarieräkningar har analys- och prognosystemet Raps använts.

Scenarierna beskriver vilka effekter en 30-procentig minskning av färjeturismen och en minskad interregional export på 5 respektive 10 procent skulle kunna få på den regionala ekonomin, sysselsättningen och skatteintäkterna. Dessa effekter baseras på ett antal antaganden som redovisas mer i detalj i rapporten.

Rapporten är framtagen av Jonas Börjesson och Anders Axelsson, WSP Advisory.

Innehållsförteckning

Inledning.....	2
Sammanfattning.....	3
Bakgrund.....	4
Scenarieutveckling.....	5
Kort om Raps-modellen.....	6
Regionalekonomiska effekter av minskad turism.....	7
Regionalekonomiska effekter av minskad handel.....	10
Effekter av minskad turism och handel.....	11
Avslutande resonemang.....	12
Bilaga: Varu- och transportstatistik.....	14

Sammanfattning

Framtida utveckling baserat på olika scenarier

Scenarioberäkningarna har genomförts för att visa på vilka effekter som riskerar uppstå till följd av minskad turism och minskad export av varor. En ökning av färjepriserna leder till minskad turism och minskad handel men det har inte varit möjligt att i detta begränsade uppdrag beräkna hur stora de effekterna blir.

Istället har scenarion baserade på antagande om en minskning av färjeturismen med 30 procent och en minskad export på 5 respektive 10 procent av gotländska jordbruks- och livsmedelsprodukter byggts upp. Effekterna från dessa scenarier jämförs med utfallet i ett Basscenario som innebär en utveckling enligt "business as usual".

Minskad färjeturism med 30 procent innebär att...

- Närmare 460 arbetstillfällen skulle försvinna till år 2026 jämfört Basscenariot

- BRP år 2026 skulle vara 1,3 procent lägre jämfört oförändrad turism.
- Sett över hela perioden 2023-2026 skulle denna minskning av turismen innebära att Gotland går miste om närmare 120 Mkr i förlorade skatteintäkter till följd av att färre arbetar och betalar inkomstskatt.

Minskad export leder till färre jobb

Att uppskatta vilka effekter höjda färjeavgifter kan få på exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter är behäftat med stor osäkerhet. Men om antagandet att den interregionala handeln skulle minska med 5 respektive 10 procent skulle effekten bli:

- En minskning med 80 respektive 160 arbetstillfällen på Gotland år 2026 jämfört med Basscenariot.
- En minskning av BRP med 0,2 respektive 0,5 procent år 2026 jämfört med Basscenariot.

Bakgrund

Kraftigt höjda färjepriser

På grund av inflation och högre bränslekostnader har Destination Gotland höjt färjepriserna med 30 procent från i år. I början av 2022 höjdes priserna med 15 procent vilket innebär en sammanlagd prishöjning om ca 50 procent på ett års tid.

Region Gotland bedömer att dessa prishöjningar kommer få flera negativa effekter på Gotlands ekonomi. Det kan innebära försämrad attraktivitet som turistdestination, utebliven turism och ökade transportkostnader för näringslivet och då i synnerhet jordbruket och livsmedelsindustrin. Cementindustrin påverkas inte då näringen har egna transporter.

Svårt att skatta de regionalekonomiska effekterna?

Att med säkerhet bedöma vilka regional-ekonomiska effekter som följer i spåret av dessa kraftiga prishöjning är svårt att skatta. Såväl individers som företags betalningsvilja påverkas av många faktorer. Gotlands situation är också unik då det är en ö som är helt beroende av färjetrafiken (och flyget) för sina fysiska kontakter med omvärlden.

För att kunna göra en mer exakt bedömning av de samhällsekonomiska effekterna skulle det krävas en "tvillingstudie" av en annan region med liknande ekonomiska och infrastrukturella förutsättningar. Vidare skulle det behövas mer detaljerad data i form av företagens totala produktions- och transportkostnader samt hushållens inkomster och utgifter.

Ett alternativt tillvägagångssätt är att m.h.a. olika scenarier för en alternativ utveckling belysa *möjliga konsekvenser* på sysselsättningen och ekonomin på Gotland. I denna analys tecknas några olika scenarier baserat på att de höjda färjepriserna leder till minskad turism på Gotland och att höjda frakt-kostnader till följd av höjda färjepriser påverkar den interregionala exporten av Gotlands främsta exportvaror, jordbruks- och livsmedelsprodukter.

Scenarieutveckling

Inledning

I detta avsnitt spänns några olika scenarier upp för hur ökade färjepriser kan påverka turismen och varuexporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter. WSP gör ingen bedömning av hur troligt respektive scenario är utan scenarierna ska ses som kunskapsunderlag för fortsatta bedömningar

Alternativa scenarion

Det första scenariot bygger på ett exogent antagande (baserat på Region Gotlands förslag) som innebär att de turister som reser med färja till Gotland minskar med 30 procent som en följd av de kraftigt höjda färjepriserna.

Vidare görs två alternativa scenarier där ökade fraktkostnader till följd av höjda färjepriser leder olika grad av minskad interregional export av Gotlands främsta exportvaror, nämligen jordbruks- och livsmedelsprodukter.

För att beräkna konsekvenserna utgår WSP från ett Basscenario som innebär att antalet turister och varuproduktionen upprätthålls med tidigare gällande biljett- och fraktpriiser, dvs. "business as usual".

Sammanfattning av de olika scenarierna

Benämning och innebörd av respektive scenario kan sammanfattas enligt följande:

- Basscenario – "*business as usual*" 2023 – 2026
- Besöksscenario – Antalet färjeturister antas minska med 30 procent under perioden 2023 – 2026 jämfört med tidigare nivå
- Fraktkostnadsscenario 1 – Den interregionala exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter antas vara 5 procent lägre år 2026 än i Basscariot
- Fraktkostnadsscenario 2 – Den interregionala exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter antas vara 10 procent lägre år 2026 än i Basscariot

Effekterna i de olika scenarierna jämförs i rapporten mot Basscariot. Beräkningarna har gjorts med det regionala analys- och prognosystemet Raps.

Slutligen beräknas samlade effekter av besöks- scenariot i kombination med fraktkostnads- scenarierna.

Kort om Raps-modellen

För beräkningar av effekter enligt de olika scenarierna har modellverktyget Raps använts. Raps (regionalt analys- och prognosystem) är ett verktyg för att göra olika typer av prognoser och analyser av bland annat befolkning, arbetsmarknad och ekonomi för kommuner, delregioner eller län. Rapsmodellen bygger i grunden på s.k. input-outputtabeller, som beskriver varuflöden mellan alla olika sektorer i ekonomin. Detta gör att man på ett detaljerat sätt kan analysera hur förändringar i en bransch påverkar andra branscher. Input-outputtabellerna grundar sig på Statistiska centralbyråns (SCB) Nationalräkenskaper.

Direkta sysselsättningsförändringar i en bransch ger i modellen upphov till dels indirekta effekter, i form av underentreprenörer, varuleveranser och tjänster direkt kopplade till den aktuella branschen, dels inducerade effekter, vilket innebär förändringar i storleken på hela ekonomin där förändrade inkomster påverkar konsumtion och efterfrågan generellt.

Rent tekniskt särredovisas inte indirekta och inducerade effekter – båda dessa redovisas i rapporten under benämningen "indirekta effekter".

Regionalekonomiska effekter av minskad turism

Besöksnäringen viktig för Gotlands ekonomi

År 2021 var omkring 28 600 personer sysselsatta på den lokala arbetsmarknaden. Sysselsatta inom besöksnäringarna uppskattas till cirka 1 300 personer varav merparten inom Hotell och restaurang, Detaljhandel och Kultur och fritidsverksamhet. Det innebär att besöksnäringarna svarar för 4,6 procent av den samlade sysselsättningen.*

Beräkningar från en tidigare analys visar att besökarna på Gotland konsumerade varor och tjänster för omkring 2,3 miljarder kronor under perioden 2017/2019.** Under 2020 minskade besökarnas konsumtion med 35 procent för att sedan återhämta sig under 2021.

* Turismen genererar omsättning och sysselsättning i många branscher men i olika grad. Baserat på en [metodstudie från SCB](#) har nationella turistandelar tillämpats för att skatta effekterna på olika branscher. Det kan diskuteras om dessa nationella turistandelar helt korrekt återspeglar turismens branscheffekter på Gotland.

** [Besöksnäringens betydelse för Gotland](#), WSP 2021

Gotland har omkring 1 miljon besökare under ett normalår. Av dessa kommer cirka 700 000 med färjor. I snitt spenderar varje besökare 2 400 kr under sin vistelse. Om antalet färjeresenärer skulle minska med 30 procent skulle det innebära att omsättningen från turismen minskar med 508 miljoner kronor i turistintäkter.

Besöksscenario

I Besöksscenario antas antalet besökande färjeturister minska med 30 procent under perioden 2023-2026 jämfört med tidigare nivå. Det innebär att turistintäkterna minskar med 508 Mkr under dessa år jämfört med i Basscenario.

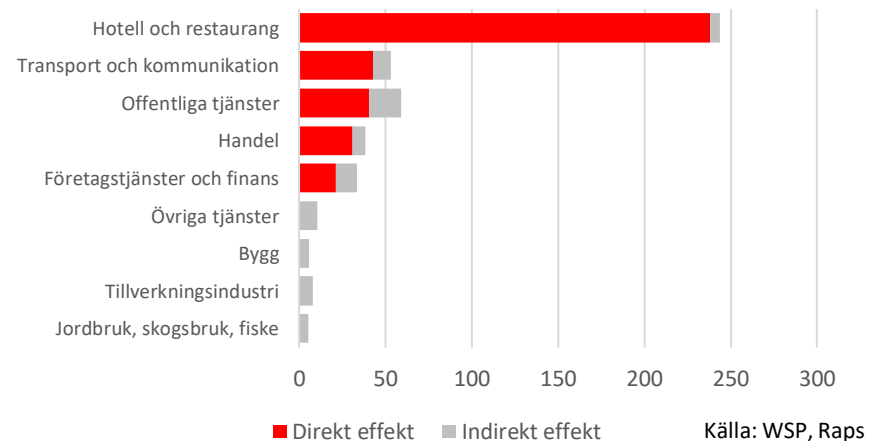
Detta medför direkta effekter på sysselsättning och produktion inom turistbranscherna. Dessa direkta effekter av minskad turism leder även till indirekta effekter på sysselsättning och produktion i andra branscher vilket modelleras med Raps.

Regionalekonomiska effekter av minskad turism (forts.)

Nästan 460 arbetstillfällen skulle försvinna

Skulle färjeturismen minska med 30 procent under perioden 2023-2026 skulle det innebära att närmare 460 arbetstillfällen skulle försvinna från Gotland. År 2026 skulle sysselsättningen därmed vara 1,4 procent lägre jämfört med basscenariot som antar "business as usual". I figuren nedan redovisas de totala sysselsättningseffekterna uppdelat på direkta och indirekta effekter fördelat på grova branschaggregat.

Direkta och indirekta sysselsättningseffekter av 2026



Av de 460 arbetstillfällen som beräknas försvinna avser drygt 370 direkta arbetstillfällen och drygt 80 indirekta arbetstillfällen. Därmed beräknas det för varje jobb som försvinner som en direkt effekt även försvinna ytterligare drygt 0,2 jobb som en indirekt effekt.

BRP minskar med 1,3 procent

I Basscenariot beräknas bruttoregionalprodukten för Gotland uppgå till 22 950 Mkr år 2026. Om 30 procent av färjeturisterna skulle försvinna under perioden 2023-2026 skulle det innebära att BRP år 2026 skulle vara drygt 300 Mkr lägre vilket innebär ett 1,3 procent lägre BRP.

Kommunala skatteintäkter minskar med 120 Mkr

Sett över hela perioden 2023-2026 skulle denna minskning av turismen innebära att Gotland går miste om närmare 120 Mkr i förlorade skatteintäkter till följd av att färre arbetar och betalar inkomstskatt. Det motsvarar ett minskade skatteintäkter med 0,7 procent jämfört Basscenariot.

Regionalekonomiska effekter av minskad handel

Lantbrukets och livsmedelsindustrins betydelse

År 2020 var förädlingsvärdet i näringslivet på Gotland närmare 9,4 miljarder kr. Jordbruk, skog och fiske svarade för drygt 1 miljard kr och Livsmedelsindustrin svarade för 380 miljoner kronor. En annan varuproducerande bransch med stor ekonomisk betydelse för Gotland är cementindustrin som hade ett förädlingsvärde på 590 miljoner kr. Byggindustrin hade ett förädlingsvärde på 1,5 miljarder kr. Övriga varuproducerande branscher svarade för 165 miljoner kr.*

Cementindustrin har egna rederier för transport och berörs ej av förändrade fraktkostnader på färjetrafiken.

År 2021 var det totalt 28 600 sysselsatta på Gotland.** Jordbruket sysselsatte ca. 1 400 personer och livsmedelsindustrin drygt 500 personer. Då jordbruket är starkt säsongsberoende är det sett över ett helår fler personer som arbetar i jordbruket om även tillfälligt anställda och familjemedlemmar inkluderas. Enligt Jordbruksverkets statistik för 2020 sysselsatte jordbruket på Gotland totalt 3 700 personer.

* SCB, Företagens ekonomi

** SCB, Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik

Det mesta går på export till fastlandet

Lantbruket på Gotland utmärks av en omfattande djurhållning både för kött och mjölk. Odling av rotfrukter som potatis och morötter samt odling av primörer är viktig, och den ekologiska odlingen ökar.

Primärproduktionen på Gotland är i väldigt stor utsträckning beroende av att förädlingsföretagen finns kvar på Gotland. Exempelvis finns det ett stort slakteri på Gotland. Om förädlingsföretagen försvinner kommer även primärproduktionen att försvinna på sikt.

80-85 procent av den gotländska livsmedelsproduktionen fraktas till fastlandet* och färjetrafiken är av stor betydelse för branschen.

Fraktkostnaden har stark påverkan på företagens lönsamhet och konkurrenskraft, särskilt där många av de lokala företagen producerar lågvärdiga produkter och frakten är en stor del av kostnadsmassan.

* Färjetrafikens betydelse för lantbruket och livsmedelsindustrin på Gotland och sektorernas påverkan på regionens tillväxt, Macklean 2012

Regionalekonomiska effekter av minskad handel (forts.)

Möjliga effekter av minskad varuhandel

Höjda färjeavgifter leder till högre fraktkostnader som i sin tur påverkar varuhandeln. Men, eftersom det statistiska underlaget är bristfälligt är det svårt att beräkna vilken effekt höjda färjeavgifter har på fraktkostnaderna och i nästa steg på varuproduktionen. För att kunna göra detta skulle följande information behövas:

- Säker statistik på den interregionala varuexporten uppdelad på varugrupper, vikt och värde
- Statistik över hur exporten av olika varor fördelar sig mellan färjor och övrig sjöfart
- Statistik över hur varufördelningen ser ut på varor som fraktas med lastbil
- Statistik över hur stora de totala transportkostnaderna för olika varor är i förhållande till försäljningsvärdet.

För att ändå skapa en bild av vilka effekter höjda färjeavgifter och därmed fraktkostnader har på exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter har följande antaganden gjorts:

- Höjda fraktkostnader leder till en minskad export till fastlandet med 5 procent (Fraktkostnadsscenario 1)
- Höjda fraktkostnader leder till en minskad export till fastlandet med 10 procent (Fraktkostnadsscenario 2)

Dessa två generella antaganden ligger till grund för två olika s.k. Fraktkostnadsscenarioer där den interregionala exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter har skruvats ned med 5 respektive 10 procent till år 2026 jämfört med nivån år 2022.

Minskad export leder till att jobb försvinner...

Om exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter till fastlandet skulle minska med 5 respektive 10 procent skulle det leda till en minskning med 80 respektive 160 arbetstillfällen på Gotland till år 2026 jämfört med Basscenariot. Ca 70 procent av dessa arbetstillfällena försvinner inom jordbruket medan ca 20 procent drabbar den Gotländska livsmedelsindustrin.

...och att BRP krymper

En minskad export på 5 procent leder till att BRP skulle vara nästan 60 Mkr lägre år 2026 jämfört med Basscenariot vilket motsvarar en minskad BRP på 0,2 procent. Vid en 10-procentig minskning av export av jordbruks- och livsmedelsprodukter skulle effekten uppgå till 114 Mkr respektive 0,5 procent.

Dessa två scenarier leder även till något minskade skatteintäkter eftersom sysselsättning minskar. 12 respektive 25 Mkr lägre skatteintäkter sett till perioden 2023-2026 jämfört med Basscenariot.

Effekter av minskad turism och handel

Effekter av kombinerade scenarier

Modellkörningar har även gjorts med Raps där Besöksscenario kombineras med respektive Fraktkostnadsscenario. Med andra ord, vilka effekter uppstår om färjeturismen minskar med 30 procent samtidigt som den interregionala exporten av jordbruks- och livsmedelsprodukter minskar med 5 respektive 10 procent.

Totalt sett skulle nästan 540 respektive 620 jobb försvinna till år 2026 jämfört med Basscenariot om Besöksscenario kombineras med respektive Fraktkostnadsscenario. Det innebär en 1,6 respektive 1,9 procent lägre sysselsättning 2026 jämfört med Basscenariot.

BRP riskerar att minska med 360 respektive 420 Mkr till år 2026 jämfört med Basscenariot vilket motsvarar 1,6 respektive 1,8 procent lägre BRP.

De kommunala skatteintäkterna skulle för perioden 2023-2026 minska med 130 respektive 145 Mkr jämfört med skatteintäkterna i Basscenariot. Det innebär mellan 0,7 och 0,8 procent lägre skatteintäkter under perioden 2023-2026.



Avslutande resonemang

Störst effekt i besöksnäringarna

De effekter som här beräknats uppstå i de olika scenarierna är just beräknade effekter under vissa antaganden och i jämförelse med ett Basscenario ("business as usual").

De antaganden som gjorts är:

- Höjda biljettpriser på Gotlandsfärjorna kan leda till ett bortfall på 30 procent för färjeturismen.
- Höjda fraktavgifter på färjorna kan leda till minskad export av jordbruks- och livsmedelsprodukter till fastlandet. Effekten av minskad interregional export har testats för vad som händer om det skulle bli 5 respektive 10 procent.

Hur troliga är dessa antaganden? De statistiska underlagen är osäkra och då särskilt vad gäller varuhandeln mellan regioner i Sverige.*

Hur stora effekterna av höjda fraktavgifter faktiskt blir på producenterna och speditörerna är svårt att bedöma. Hur stor del av kostnadsökningen hamnar på producenter och speditörer och hur stor del kan hamna på konsumenterna?

Effekterna av minskad turism är enklare att uppskatta då det finns data om turismens omsättning. Med det sagt så är ett antaget bortfall på 30 procent för färjeturismen också behäftat med osäkerhet.

Resultaten från scenarioanalysen tillför ändå viktig kunskap. De beräknade effekterna ger en större förståelse för olika näringars betydelse ur ett regionalekonomiskt perspektiv.

En slutsats är att en minskad turism skulle få stora negativa effekter på både BRP och sysselsättningen.

En minskad export för jordbruk- och livsmedelsproduktionen skulle också leda till negativa konsekvenser för den gotländska ekonomin men inte lika stora som effekterna av minskad turism.

* Se bilaga

Avslutande resonemang, forts.

Andra tänkbara scenarier

Det finns en oro från regionens sida att prisökningarna på längre sikt även kan påverka viljan att bo på Gotland. Ökad utflyttning och minskad inflyttning skulle kunna sätta igång negativa kedjeeffekter.

En annan potentiell risk är att företag skulle välja att lokalisera sin verksamhet någon annanstans på grund av ökade transportkostnader.

Andra möjliga konsekvensscenarier skulle kunna handla om att modellera effekterna av företagsavveckling eller flytt från Gotland som en följd av de ökade transportkostnaderna. Vad skulle det få för direkta och indirekta effekter på Gotlands ekonomi och arbetsmarknad?

Ett annat konsekvensscenario skulle kunna handla om att beräkna prisökningarnas tänkbara effekter på in- och utflyttning till/från Gotland på 10 – 15 års sikt.



Bilaga: Varu- och transportstatistik

Osäkra siffror

Statistiken för interregional handel, det vill säga export och import mellan Sveriges regioner är behäftad med stor osäkerhet.

Myndigheten för Trafikanalys (Trafa) ansvarar för varuflödesundersökningen (VFU) vilket är en urvalsundersökning med syfte att uppskatta värdet och volymen på de varor som exporteras/importeras mellan regionerna. Den senaste undersökningen är från 2021. Enligt VFU 2021 exporterade Gotland varor till fastlandet för totalt 2,6 miljoner ton till ett uppskattat värde av 1,4 miljarder kr. Den enskilt största varugruppen utgörs av cement. Exporten av cement till fastlandet är 2,5 miljoner ton.

Exporten till fastlandet utgörs av 111 000 ton jordbruksprodukter (primärproduktion) och 7 000 ton livsmedelsprodukter (förädlingsledet) enligt senaste VFU.

En försiktig uppskattning av värdet av den exporten är att jordbruksprodukterna utgör 322 miljoner kr och värdet för livsmedelsprodukterna 144 miljoner kr. Osäkerheten i VFU-statistiken bedöms stor och därför ska även uppskattningen av värdet bedömas med försiktighet.

En annan undersökning, Sjötrafik 2021, som också Trafa ansvarar för, är en totalundersökning och bedöms ge säkrare information om exportvolymen från Gotland.

Enligt Sjötrafik 2021 var Gotlands totala export till övriga regioner 2,3 miljoner ton. Av denna export svarade varukategorin "Övrigt torrbulkgods" för närmare 1,9 miljoner ton. Övrigt torrbulkgods avser produkter som jord, sten, sand, grus, cement och kalk. Dessa varor transporteras på särskilda fraktfartyg och inte på färjor.

44 000 ton jordbruksprodukter fraktas till fastlandet enligt Sjöfartsstatistiken. Även dessa transporter sker med särskilda fraktfartyg.

Varutransporterna från Gotland till fastlandet via färjetrafiken är totalt 288 000 ton. Lasten ligger på lastbilar. 162 000 ton har Oskarshamn som destination och 126 000 ton har Nynäshamn som destination.

Bilaga: Varu- och transportstatistik, forts.

I statistiken saknas aktuell information om hur fördelningen av varutyper ser ut i dessa 288 000 ton som fraktas på färjorna till fastlandet.

Enligt tidigare nämnd undersökning (Macklean2012) går mellan 80 och 85 procent av Gotlands livsmedelsproduktion på export till fastlandet. Enligt den undersökningen utgjorde livsmedelsprodukter ca. 25 procent av allt gods som fraktas med färjorna.



Om WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknik-konsultföretag. Vi planerar, projekterare, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Våra tjänster bidrar till ett hållbart samhällsbyggande. Tillsammans har vi 50 000 medarbetare på över 550 kontor i 40 länder.

WSP Sverige

I Sverige är vi omkring 4 200 medarbetare. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag.

WSP Advisory...

...som de erbjudna konsulterna i detta anbud är verksamma vid har 185 medarbetare och är ledande i Norden inom kunskapsbaserad rådgivning som stärker våra kunder och bidrar till en god samhällsutveckling.

