

NHO Transport

Postboks 5477
Majorstuen
0305 Oslo

Vår dato: 12. jan. 2018

Vår referanse: GLI

Deres dato: 28. des. 2017

Rapport Kostnadsdrivere i kollektivtransporten

Takk før synspunkter på rapporten «Kostnadsdrivere i kollektivtransporten». La oss først poengtere at TØI ser som sin oppgave å bruke vitenskapelige metoder for å analysere viktige fenomen innen samferdselssektoren og gjøre det i samarbeid med og til nytte for sektorens aktører. Synspunkter fra NHO er derfor verdifulle.

Forskningen «Kostnadsdrivere i kollektivtransport» er rapportert i to rapporter - en sammenfattende hovedrapport (1582a/2017) og en mer analyserende dokumentasjonsrapport (1582b/2017). Hele prosjektet er bygget opp rundt tre typer kostnadsdrivere: Eksterne, policydrevne og markedsdrevne. NHO har rett i at vi ikke analyserer bestiller- eller oppdragsleddet. Vi mener dette kommer tydelig frem i rapporten og at det vi analyserer er «kostandene som fylkeskommunen møter i kjøp av kollektivtransporttjenester» (side 6, Rapport 1582a).

Vi har tidligere gjennomført analyser av «helheten», se for eksempel Longva og Osland (2010), og det er på dette arbeidet vi baserer konklusjonen om at det har vært en profesjonalisering innen fylkeskommunene (side 33, Rapport 1582a). Dette betyr ikke at ikke kostnadene har økt i fylkeskommunene, men den samlede kostnaden hadde vært høyere om dagens kollektivtrafikkbruk hadde blitt gjennomført med mindre profesjonelle fylkeskommuner (se først og fremst Longva mfl 2007 og Aarhaug 2009).

NHO ser først og fremst ut å fokusere på busstransport og det vi kaller markedsdrevne kostnader, som altså er en av tre komponenter som rapporten omhandler. Vi konsentrerer oss derfor i de videre kommentarene om busstransport.

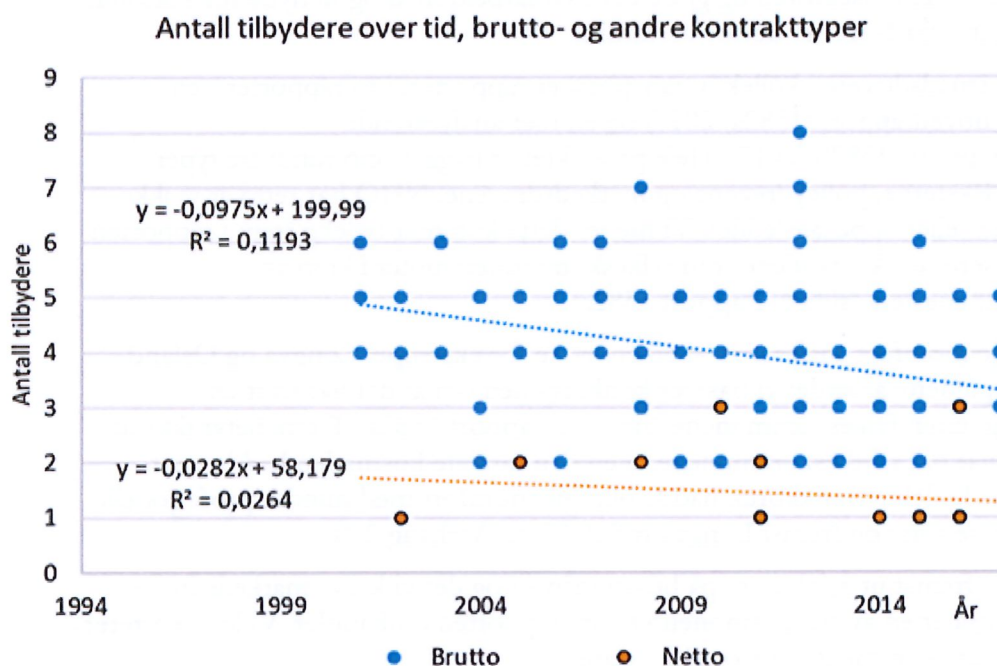
Vi har gjennomført analysen basert på et stort datasett med mer enn 800 tilbud for 232 konkurranseutsatte kontrakter med oppstart mellom 1995 til 2018. Intervjuer med fylkeskommuner eller operatører er ikke en sentral del av vår metode. Vi har gjennomført analysen i to trinn; først har vi analysert informasjonen basert på to variabler, for eksempel antall tilbydere i for hold til år for å få en oversikt over sammenhengene; deretter, i trinn to, har vi gjennomført mer avanserte økonometriske analyser.

Våre resultater er som forventet i tråd med den internasjonale litteraturen (se Vigren (2017), Hensher og Wallis (2005), Mathisen og Solvoll (2008), Alexandersson, Hultén og

Fölster (1998). etc.); kostnadene per kilometer blir lavere ved konkurranseutsetting, blir lavere om en privat operatør vinner, blir lavere om det er flere som konkurrerer om kontraktene og enda lavere om det har vært flere perioder med anbud. Vi ser også at kostnadene har økt hvert år, men at kostnadsveksten er enda større i områder hvor det ikke vært gjentatte anbud (side 27 i rapport 1582b).

Konklusjonen fra vår studie kan kortfattet summeres slik; antallet tilbydere er redusert med årene og reduksjon av antall tilbydere medfører økte kostnader, men større anbud attraherer flere tilbydere; og dermed burde større anbud brukes som et tiltak for å redusere kostnadene.

Dere framholder at NHOs medlemsbedrifter har motsatt erfaring enn våre funn, at konkurransen (i form av antall tilbydere) er blitt redusert og at mindre anbud gir færre tilbydere. Dette er naturligvis interessant, men motsies av de data vi har. En mulig forklaring er at vi har en lang tidshorison i våre analyser som kan være lengre enn den horisonten operatørene refererer til. Figuren under viser våre data for de siste ti åren når det gjelder kontrakter og antall tilbydere.



Ved gjentatte anbud har vi kontrollert for endring i vognkilometer, men har ikke tatt hensyn til om produksjonen er flyttet til/fra rushtid, helg eller kveld og endret volum posisjonskjøring. Vi vil her bare gjøre det tydelig at gjentatte anbud i våre analyser gir lavere kostnadsøkning (Rapport 1582 b, side 27).

Vi observerer en tidstrend med økte kostnader. Samtidig noterer vi at tidstrenden kan være en effekt av økte krav (Rapport 1582b, side 30) og vi viser der til Aarhaug m.fl. 2017c.

Økte krav om universell utforming, miljøvennlige drivstoff og individuelle spesifikasjoner, kan være en del av denne tidstrenden.

Oppsummeringstabell 3 (som gjengis her) viser med all tydelighet at fylkeskommunen kan påvirke slike ting som driftsdøgn (antall skift), teknologi (drivstofftype), ruteopplegg (tilbudsnivå), rushtidskostnader.

Tabell 3. Kostnadsdrivere sett opp mot fylkeskommunenes påvirkningsmulighet (grønn, gul, rød).

Driver	Ferje	Hurtigbåt	Buss	Skinnegående
Mannskap				
- Lønnsutviklingen				
- Bemanning om bord				
- Antall skift				
Drivstoff				
- Drivstoffpris				
- Forbruk av drivstoff				
- Valg av drivstofftype				
Kapital				
- Kapitalslit				
- Kapital, rentekostnader				
Reparasjon og vedlikehold				
- Enhetskostnaden, pris på deler/timer				
- Hyppighet av vedlikehold				
Administrative kostnader				
Øvrige operasjonelle kostnader				
Strukturelle forhold				
Tilbud-/servicenivå				
Takster				
Konkurransesituasjonen/antall tilbydere				
Overordnede målsettinger				
Rushtid				
Ny teknologi				
- tilgjengelighet av ny teknologi				
- implementering av ny teknologi				

(Grønn farge indikerer drivere fylkeskommunene kan påvirke; gul farge indikerer drivere fylkeskommunene i begrenset grad påvirke og rød farge er drivere fylkeskommunene ikke kan påvirke).

Vi beklager at NHO Transport opplever rapporten som misvisende, men ser ingen grunn til å trekke den tilbake.

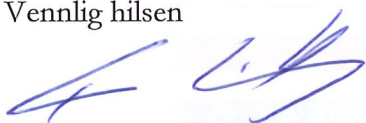
Dette er ikke et lite forskingsprosjekt og vi har i prosjektet dekket kostnadsutvikling i buss, skinnegående kollektivtransport, kollektivtransport på kjøll og skoleskyss. For å bruke ressursene mest mulig effektivt for oppdragsgiver, har vi ikke gått dypt ned i de områdene

som vi mener allerede er dekket i litteraturen og i tidligere TØI-rapporter¹.

En samlet lesing av denne litteraturen gir et helhetsbilde. Vi kan gjerne på oppdrag fra NHO skrive en populærvitenskapelig rapport som gir en bredere oppsummering av den vitenskapelige forskningen på feltet og dermed også et mer fullstendig bilde av den forskningsbaserte kunnskapen som eksisterer.

Med håp om et fortsatt godt samarbeid med NHO transport.

Vennlig hilsen



Gunnar Lindberg

Direktør Transportøkonomisk institutt

¹ Hoff og Osland (2010), «Kompetanse i og om kollektivtransporten» TØI-rapport 1098/2010. Longva og Osland (2010). (ibid) Olsen, Sandberg Eriksen, Fearnley og Longva (2011) «Kollektivtransport og kostnader» TØI-rapport 1176/2011. Longva Olsen Aarhaug (2010) «På sporet av Konkurransen». TØI-rapport 1104/2010. Longva Osland Skollerud (2007). «Anbud i lokal rutebiltransport». TØI-rapport 927/2007. Aarhaug (2009) «Konkurransen og anbud i lokal rutebiltrafikk». TØI-rapport 1031/2009.