



School of Business,
Economics and Law
GÖTEBORG UNIVERSITY

Marco Polo ur ett svenskt perspektiv

En studie av EU: s Marco Polo-program för främjande av
intermodala transporter

Magisteruppsats
Höstterminen 2007

Handledare:
Leif Enarsson

Författare:
Marcus Wiklund, 820326-7136

Förord

Så här efter avslutat arbete vill jag ta tillfället i akt att tacka de som hjälpt mig göra denna uppsats till vad den är.

Jag vill framförallt tacka Per A Sjöberger på Sveriges Redareförening som varit till stor hjälp genom hela min undersökning. Sjöberger var den som introducerade mig i ämnet och har även hjälpt mig med värdefulla kontakter. Tack även till B Essle på VINNOVA som har hjälpt mig mycket. Genom Essle har jag fått tillgång både till viktig fakta gällande Marco Polo och till värdefulla kontakter.

Utöver Sjöberger och Essle vill jag även nämna min handledare Leif Enarsson som har givit mig bra respons och kommit med viktiga synpunkter, samt Rickard Bergqvist på Handelshögskolan i Göteborg, med vilken jag diskuterat ämnet och därigenom fått bra idéer och uppslag till min undersökning. Självklart vill jag även passa på att tacka de respondenter som ingick i min undersökning och svarat på de frågor som legat till grund för min analys.

Ett stort tack till alla jag nämnt här ovan! Utan er hade min uppsats inte blivit vad den är.

Marcus Wiklund

Göteborg, januari 2008

Sammanfattning

De senaste åren har miljön hamnat allt mer i fokus och vi hör och läser dagligen om hur alla utsläpp påverkar klimatet negativt. Det är många som vill göra något åt detta, även EU. EU har därför initierat ett bidragsprogram med fokus på miljövänliga transporter som kallas för Marco Polo. Tanken med Marco Polo är att genom uppstartsbidrag till företag få dessa att satsa på nya transportlösningar bestående av järnväg eller sjöfart. Dessa nya transportlösningar ska därigenom flytta gods från vägtrafiken i Europa, vilket framförallt bidrar till mindre utsläpp, färre olyckor och mindre trängsel i Europa.

Hittills har tre av 55 projekt som fått stöd från Marco Polo haft svenskt deltagande. Ytterligare tio svenska företag har sökt men inte fått bidrag. Anledningarna till att inte fler svenska företag ansöker är flera varav de mest framträdande är att Marco Polo upplevs som väldigt byråkratiskt, det är svårt att klara de tröskelvärden som finns vad gäller tonkilometer flyttade från lastbilstransporter och att det innebär en stor risk för många företag att söka vilket har en avskräckande effekt. För att maximera sina chanser till bidrag bör de svenska företagen framförallt tänka på att maximera antalet tonkilometer flyttade från lastbilstransporter och att maximera trovärdigheten i ansökan. För att maximera dessa två är det av yttersta vikt att välja rätt samarbetspartner.

Enligt de siffror som EU presenterat för Marco Polos fyra första år har det varit oerhört lyckat och gett en väldigt hög avkastning på de pengar som EU satsat i projektet. Det faktum att bidragen till stor del grundas på hur många tonkilometer som företagen i sina ansökningar uppger att de beräknar flytta från lastbil till mer miljövänliga transportslag gör att det finns incitament att överdriva dessa beräkningar. I denna undersökning framgår även att vissa av de projekt som erhållit bidrag skulle ha genomförts även utan bidrag. De incitament som finns till att överdriva sin ansökan i kombination med att en del projekt skulle ha genomförts ändå och det faktum att utsläppsrätter är mer samhällsekonomiskt optimalt gör att Marco Polo kanske inte är fullt så lyckat som EU själva uppger och förmodligen heller inte samhällsekonomiskt optimalt. Det råder dock ingen tvekan om att Marco Polo har lyckats i sin ansats att flytta tonkilometer till mer miljövänliga transportslag vilket är till alla EU-medborgares nytta.

1 INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND	1
1.1.1 Svenska Marco Polo-kommittén	5
1.2 PROBLEMDISKUSSION.....	6
1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR.....	7
1.4 UPPSATSENS SYFTE	7
1.5 AVGRÄNSNINGAR.....	7
1.6 UPPSATSENS DISPOSITION	8
2 METOD	9
2.1 UNDERSÖKNINGENS UTFORMNING	9
2.1.1 Författarens objektivitet	9
2.1.2 Arbetets tillvägagångssätt	9
2.2 UNDERSÖKNINGSMETOD	10
2.2.1 Explorativ, deskriptiv eller hypotesprövande undersökning?.....	10
2.2.2 Kvalitativ eller kvantitativ undersökning?.....	11
2.2.3 Survey.....	12
2.2.4 Fallstudie.....	12
2.2.5 Relationen mellan teori och empiri	13
2.2.5 Min undersöknings etikett.....	13
2.3 DATAINSAMLING.....	14
2.3.1 Primärkällor och sekundärkällor	14
2.3.2 Faktainhämtning från sekundärkällor.....	14
2.3.3 Faktainhämtning från primärkällor.....	15
2.3.4 Utformning av enkäter.....	15
2.3.5 Respondenturval.....	16
2.3.6 Presentation av respondenter.....	17
2.3.7 Intervjuernas genomförande.....	18
2.4 TROVÄRDIGHET/METODKRITIK	18
2.4.1 Reliabilitet och validitet.....	18
2.4.2 Källkritik.....	19
2.4.3 Generaliserbarhet.....	21
3. TEORETISK REFERENSRAM	22
3.1 TRANSPORT OCH LOGISTIK	22
3.1.1 Vad är logistik?	22
3.1.2 Vad är transport?	22
3.1.3 Logistikens aktörer	24
3.2 JÄRNVÄG.....	24
3.2.1 Järnvägen ekonomi.....	26

3.2 VÄGTRANSPORTER	27
3.2.1 Vägtransporters ekonomi.....	28
3.3 SJÖTRANSPORTER.....	28
3.3.1 Sjötransporters ekonomi.....	29
3.4 INTERMODALA TRANSPORTER	29
3.5 SVERIGES OCH EUROPAS TRANSPORTSTRUKTUR	31
3.6 STYRMEDEL SOM PÅVERKAR TRANSPORTSEKTORN	33
4 MARCO POLO.....	35
4.1 HISTORIK.....	35
4.2 SYFTET MED MARCO POLO	35
4.3 ÅTGÄRDER I MARCO POLO OCH DESS REGLER	36
4.3.1 Trafikomställningsåtgärder	36
4.3.2 Katalysatoråtgärder	37
4.3.3 Åtgärder för gemensamt lärande.....	38
4.3.4 Höghastighetsleder till sjöss.....	38
4.3.5 Åtgärder för undvikande av trafik	39
4.4 ÖVRIGA REGLER	40
4.5 UTVÄRDERINGSFÖRFARANDE MARCO POLO II	41
4.6 SKILLNADER MELLAN MARCO POLO I OCH MARCO POLO II	42
4.7 RESULTAT AV MARCO POLO I.....	42
5 EMPIRI.....	43
5.1 SVAR FRÅN PERSONER SOM GENOM SITT ARBETE VID MYNDIGHET ELLER LIKNANDE HAR KOMMIT I KONTAKT MED MARCO POLO	43
5.3 SVAR FRÅN PERSONER SOM REPRESENTERAR PROJEKT SOM FÅTT BIDRAG ELLER FÖR NÄRVARANDE SÖKER BIDRAG	45
6 ANALYS OCH RESULTAT.....	50
6.1 VARFÖR SÖKER INTE FLER SVENSKA FÖRETAG BIDRAG FRÅN MARCO POLO-PROGRAMMET?	50
6.2 VAD BÖR SVENSKA FÖRETAG TÄNKA PÅ VID EN ANSÖKAN FÖR ATT OPTIMERA SIN ANSÖKAN?	51
6.3 HUR LYCKAT ÄR MARCO POLO?	52
7 SLUTSATSER.....	55
7.1 VARFÖR SÖKER INTE FLER SVENSKA FÖRETAG BIDRAG FRÅN MARCO POLO-PROGRAMMET?	55
7.2 VAD BÖR SVENSKA FÖRETAG TÄNKA PÅ VID EN ANSÖKAN FÖR ATT OPTIMERA SIN ANSÖKAN?	55
7.3 HUR LYCKAT ÄR MARCO POLO?	56
8 FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	57

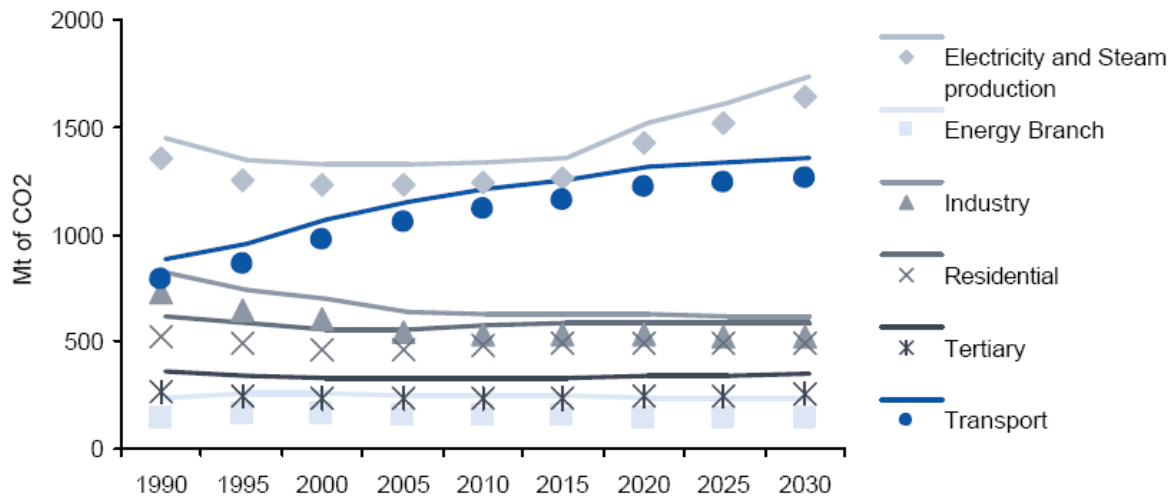
FIGUR 1, <i>KOLDIOXIDUTSLÄPP INOM EU PER SEKTOR, MARCO POLO EX ANTE EVALUATION</i>	2
FIGUR 2 <i>KOLDIOXIDUTSLÄPP PER TRANSPORTSLAG OCH TONKILOMETER I SVERIGE, EGEN BEARBETNING, TUBYLEWICZ 2007</i>	3
FIGUR 3 <i>EXTERN KOSTNADER PER TRANSPORTSLAG, EGEN BEARBETNING, BERGQVIST 2007</i>	4
FIGUR 4, <i>PROGNOS FÖR TRANSPORTSLAGENS INBÖRDES RELATION, EGEN BEARBETNING, TRESTOUR 2006</i>	5
FIGUR 5, <i>RELATIONEN MELLAN TEORI OCH VERKLIGHET ILLUSTRERAD AV NÅGRA CENTRALA BEGREPP, EGEN BEARBETNING, DAVIDSSON & PATEL 2003, SID. 25</i>	13
FIGUR 6 <i>LOGISTIKENS AKTÖRER, EGEN BEARBETNING, JONSSON & MATTSSON 2005</i>	24
FIGUR 7, <i>ELEKTRISKA STANDARDS INOM EUROPEISK JÄRNVÄG, TUBYLEWICZ 2007</i>	26
FIGUR 8, <i>EU-25 PERFORMANCE BY MODE FOR FREIGHT TRANSPORT 1995-2005, ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2006 PART 3</i>	31
FIGUR 9, <i>SVERIGES ANDEL AV TOTALT TRANSPORTARBETE PER TRANSPORTSLAG, EGEN BEARBETNING, CAMPBELL 2007</i>	32
FIGUR 10, <i>RELATION MELLAN TRANSPORTARBETET PÅ LAND INOM EU OCH SVERIGE, EGEN BEARBETNING, CAMPBELL 2007</i>	32
FIGUR 11 <i>DE OLIKA ÅTGÄRDERNAS EFFEKTER, EGEN BEARBETNING, MARCO POLO II EX ANTE EVALUATION</i>	400
BILAGA 1, <i>ENKÄT RIKTAD TILL REPRESENTANTER FÖR MYNDIGHETER OCH LIKNANDE</i>	
BILAGA 2, <i>ENKÄT RIKTAD TILL REPRESENTANTER FÖR FÖRETAG</i>	
BILAGA 3, <i>RÄKNEEXEMPEL FÖR TYDLIGGÖRANDE AV MARCO POLO</i>	

1 Inledning

Detta avsnitt inleds med en bakgrundsbeskrivning som syftar till att ge läsaren en inblick i ämnet. Bakgrundbeskrivningen följs av en problemdiskussion som mynnar ut i en problemformulering och ett syfte med uppsatsen. Därefter följer uppsatsens avgränsningar och disposition.

1.1 Bakgrund

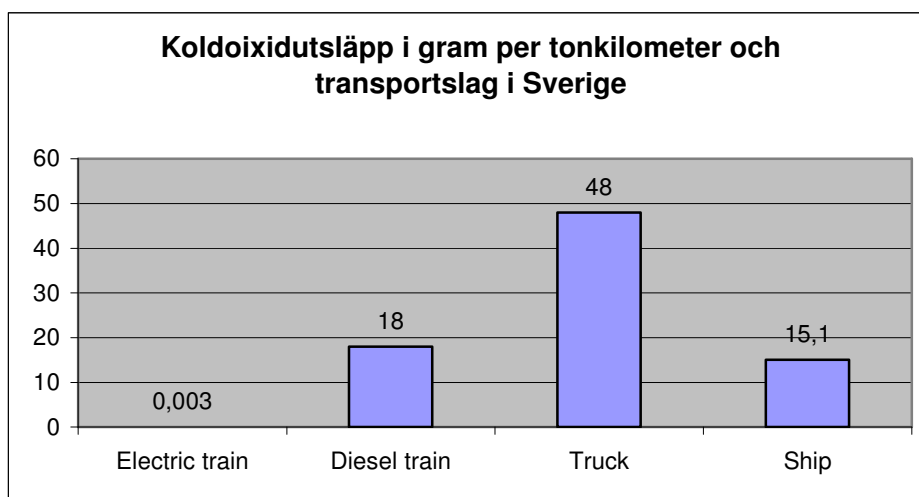
Varje dag konsumerar vi allt möjligt, mat, kläder, olja och så vidare. Nästan allt vi konsumerar har transporterats innan vi kan få tillgång till det och mycket av det har transporterats över långa sträckor. Varor från alla världens hörn tar vi som en självklarhet snarare än som någonting extra. Utan alla de transportmedel som står till buds och de möjligheter som de ger oss skulle vi inte kunna konsumera som vi gör. För att kunna betala för allt vi vill konsumera från världens alla hörn krävs även att vi har någonting att erbjuda i utbyte. Något som måste transporteras från oss ut till hela världen. Transporter är därför något mycket bra och nödvändigt i våra liv. Hur skulle våra liv se ut om vi inte hade tillgång till alla de varor från hela världen som vi har vant oss vid? Tack vare transporter behöver vi inte bry oss om det. Men det finns även negativa effekter med transporter så som föroreningar och överutnyttjande av viss infrastruktur till exempel (Bergqvist 2007). Transportsektorn är en av de största bidragarna till den miljöförstöring och klimatförändring vi har idag (Marco Polo II ex ante evaluation).

CO₂ emissions by sector in EU-25

Figur 1, Koldioxidutsläpp inom EU per sektor, Marco Polo II ex ante Evaluation

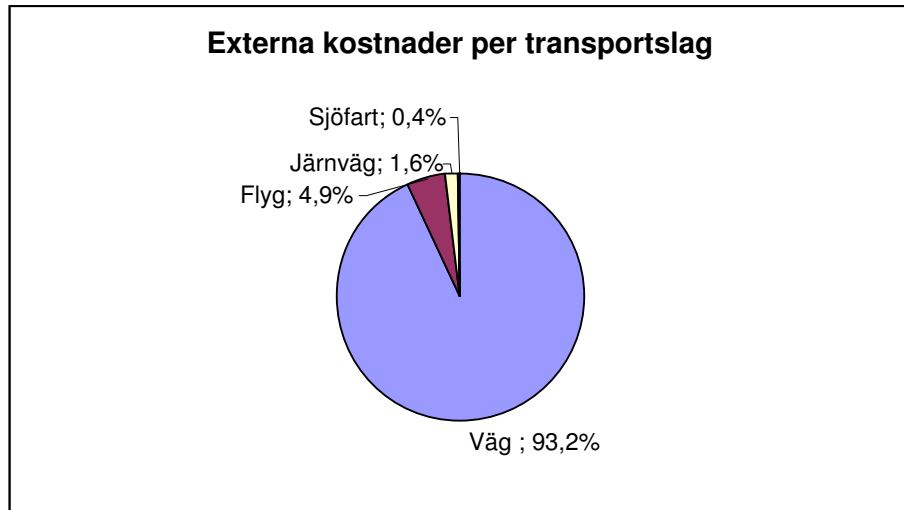
Miljöfrågorna får större och större utrymme och fokus i våra liv genom källsortering, miljöbilar, utsläppsrätter och så vidare. Människor börjar inse att något måste göras för att vi ska kunna bibehålla vår höga levnadsstandard utan att kraftigt försämra vår miljö. Utsläppen av koldioxid och andra farliga ämnen fortsätter ständigt att öka och som jag skrivit ovan är transportsektorn en av de stora bidragarna till detta. (Marco Polo II ex ante Evaluation) Samtidigt växer transportsektorn, och har växt, starkt, till och med starkare än ekonomin i övrigt. Mest av transportslagen växer vägtransporterna. (Trestour 2006) En stor anledning till detta är globaliseringen som bland annat leder till att olika steg i produktionen läggs där det är billigast med nya transporter som följd (Schwaiger 2007). Den största miljöboven av de olika transportslagen är vägtransporterna. En lastbil släpper ut 15000 gånger mer koldioxid per tonkilometer än ett tåg, förutsatt att det drivs av elektricitet, och 3 gånger mer än ett fartyg vilket visas i figuren nedan. Siffrorna är naturligtvis generella och ett genomsnitt för hela sektorn och inte applicerbara på varje enskild transporterande enhet. Dessa siffror stämmer dock endast i ett optimalt fall där strömmen till järnvägen endast kommer från helt eller i det närmaste rena energikällor, vilket det gör i Sverige. Man bör även ha i åtanke att en del av alla lok i Sverige är diesellok, en siffra som är ännu större på kontinenten. Som figuren ovan visar så är elproduktionen den enda bransch som har en större negativ miljöinverkan i Europa än vad transportsektorn har. Detta tyder på att även om järnvägen inte släpper ut stora egna föroreningar så bidrar den ändå i hög grad till miljöförstöringen. Den Europeiska järnvägssektorn som sådan är alltså inte så mycket renare än de andra transportsektorerna.

Dock finns en stor potential. Totalt sett är faktiskt sjöfarten det transportslag som ger upphov till lägst externa kostnader i Europa. Man bör även ha i åtanke att vägtransportsektorn bidrar med en stor summa till statskassan genom bränsle- och fordonsskatter och inte bara belastar samhället med stora kostnader. (Tubylewicz 2007, Marco Polo II ex ante Evaluation, www.banverket.se)



Figur 2 Koldioxidutsläpp per transportslag och tonkilometer i Sverige, egen bearbetning, Tubylewicz 2007

Utöver de miljömässiga effekterna finns även andra externa kostnader som uppstår som en bieffekt av transporter. Med externa kostnader menas kostnader som bärs av någon annan än den som orsakar dem. Exempel på externa kostnader som orsakas av transportbranschen, förutom miljöförstöring och klimatförändringar, är olyckor, trängsel och höga ljudnivåer. Även till dessa externa kostnader är vägtransporterna starkt bidragande. Som figur 2 nedan visar står vägtransporter för över 90 % av de externa kostnaderna från transportsektorn. Denna siffra riskerar dock att bli något missvisande då alla vägfordon, inte bara lastbil, ingår i denna siffra. (Bergqvist 2007)

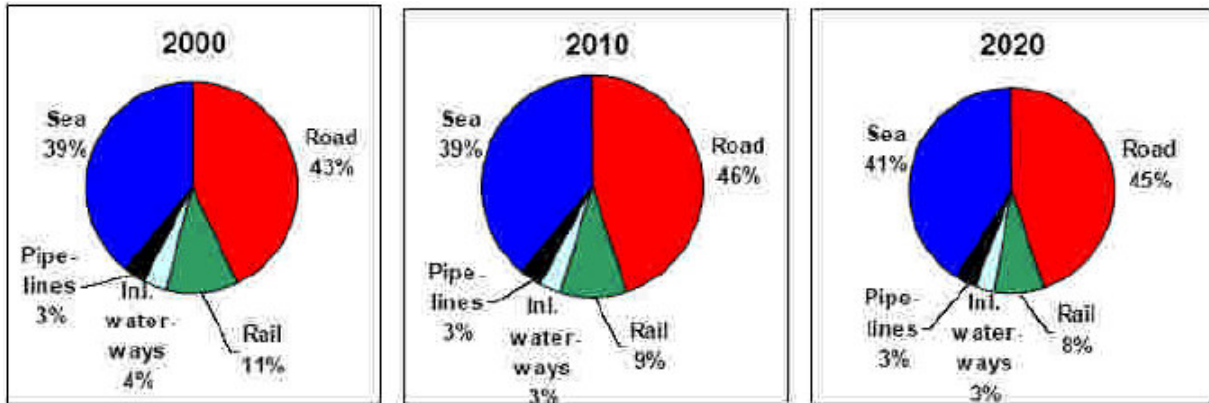


Figur 3 Externa kostnader per transportslag, egen bearbetning, Bergqvist 2007

Som jag skrivit ovan är järnväg det renaste transportslaget under förutsättning att det drivs av ren el. Idag är verkligheten långt därifrån och i Marco Polo-programmet använder EU-kommissionen nedanstående siffror som en beräkningsgrund för de genomsnittliga externa kostnaderna orsakade av de olika transportslagen per tonkilometer. Dessa siffror är en bra indikator på hur stora externa kostnader som de olika transportslagen orsakar i genomsnitt och ska inte ses som något absolut belopp för varje representant för de olika transportslagen. (Marco Polo Calculator)

- Vägtransporter: 0,035 €/tonkilometer
- Järnväg: 0,015 €/tonkilometer
- Sjöfart: 0,009 €/tonkilometer

Prognoser förutspår att de gränsöverskridande godstransporterna på landsväg kommer att öka med ca 60 % fram till 2013 och år 2010 förutspås så mycket som 46 % av transportarbetet inom Europa vara vägtransporter, 9 % järnväg och 42 % sjötransporter. Figuren nedan visar den prognostiserade utvecklingen i relationen mellan transportslagen fram till 2020. (Trestour 2006, www.vinnova.se).



Figur 4, *Prognos för transportslagens inbördes relation, egen bearbetning, Trestour 2006*

EU har insett att någonting måste göras för att ändra på denna fördelning och få till stånd en förflyttning av gods från lastbil till de mer miljövänliga transportslagen tåg och båt. Därför beviljade EU-kommissionen 2003 en förordning om att införa ett program som syftar till att underlätta och stödja en omställning till mer miljövänliga transportslag och/eller intermodala transporter med så kort vägtransport som möjligt. Genom detta hoppas EU-kommissionen, förutom att minska transporterens påverkan på miljön, även lätta på den trängsel som finns på många vägar inom Europa och som i stor utsträckning bidrar till transportsektorns externa kostnader. Programmet, som kom att kallas Marco Polo, hade under perioden 2003-2006 en budget på 100 miljoner euro. De transportslag som Marco Polo vänder sig till är väg, järnväg, sjöfart till havs och på kanaler. EU-kommissionen har beslutat om en fortsättning på Marco Polo programmet som kallas för Marco Polo II, sträcker sig över perioden 2007-2013 och har en budget på 400 miljoner euro. (Sundström 2005, Barseth 2006)

Marco Polo I har enligt EU-kommissionen varit väldigt lyckat. Varje euro som satsats i programmet har, enligt EU-kommissionen, gett 13 euro tillbaka och hela 47,8 miljarder tonkilometer har flyttats från Europas vägar till mer långsiktigt uthålliga transportmedel. (Bergqvist 2007, de la Lastra 2007)

1.1.1 Svenska Marco Polo-kommittén

Svenska Marco Polo-kommittén är en referensgrupp bestående av representanter från näringslivet, trafikverken och näringsdepartementet. Kommittén samordnas av VINNOVA som ligger under näringsdepartementet och är en statlig myndighet som ska bidra till att höja tillväxten och välståndet i hela landet. Kommitténs arbete gällande Marco Polo innebär att

sprida information om Marco Polo i Sverige samt att utgöra ett stöd vid utarbetandet av Sveriges strategier inom Marco Polo-programmet. (Essle 2007, www.vinnova.se)

1.2 Problemdiskussion

Trots att Marco Polo I varit så lyckat som EU-kommissionen hävdar så har endast 13 av totalt 246 ansökningar haft svenskt deltagande (Essle 2007(1)). Enligt Per A Sjöberger, näringspolitisk direktör på Sveriges Redareförening och ledamot i svenska Marco Polo-kommittén, så är det en väldigt liten andel av deras medlemsföretag som ens bryr sig om att försöka söka bidrag från Marco Polo. Han säger även att man från redarhåll uppfattar det som positivt att EU vill styra ut godset på sjön men att det samtidigt finns risk för en konkurrenssnedvridning när vissa nya sjötransportleder subventioneras på bekostnad av gamla redan etablerade leder. Sjöberger säger vidare att nu när Marco Polo är på plats gäller det dock för svenska rederier att vara med i konkurrensen om bidrag från Marco Polo. Redareföreningen och framförallt ledamöterna i den svenska Marco Polo-kommittén är överens om att något bör göras för att få fler svenska företag att söka Marco Polo-bidrag. Bland annat därför har ett så kallat SMINT-bidrag på upp till 150 000 SEK instiftats som hjälp för mindre företag att utforma en ansökan. (Essle 2007 (2), Sjöberger 2007, www.vinnova.se) Om nu Marco Polo är så lyckat som EU-kommissionen hävdar, varför är det då så få svenska företag som söker bidrag?

Om man nu lyckas få fler svenska företag att söka bidrag från Marco Polo, vad bör dessa företag då tänka på för att optimera sina chanser till en lyckad ansökan? Eftersom det är konkurrens mellan ansökande företag om pengarna från Marco Polo gäller det att visa upp en så bra ansökan som möjligt. En ansökan som möter EU-kommissionens olika krav och är tillräckligt bra relativt de andra ansökningarna men med ett projekt som inte visar vinst förrän om tre år och därefter har en långsiktigt uthållig vinst. Kan detta leda till att vissa i sin ansökan tänjer på gränserna så långt det går vilket i sin tur påverkar utfallet av hela Marco Polo? I ett sådant fall skulle den av EU-kommissionen angivna avkastningen på skyhöga 1300 % kanske inte stämma.

1.3 Frågeställningar

- Varför söker inte fler svenska företag bidrag från Marco Polo-programmet?
- Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan för att optimera sina chanser?
- Hur lyckat är Marco Polo?

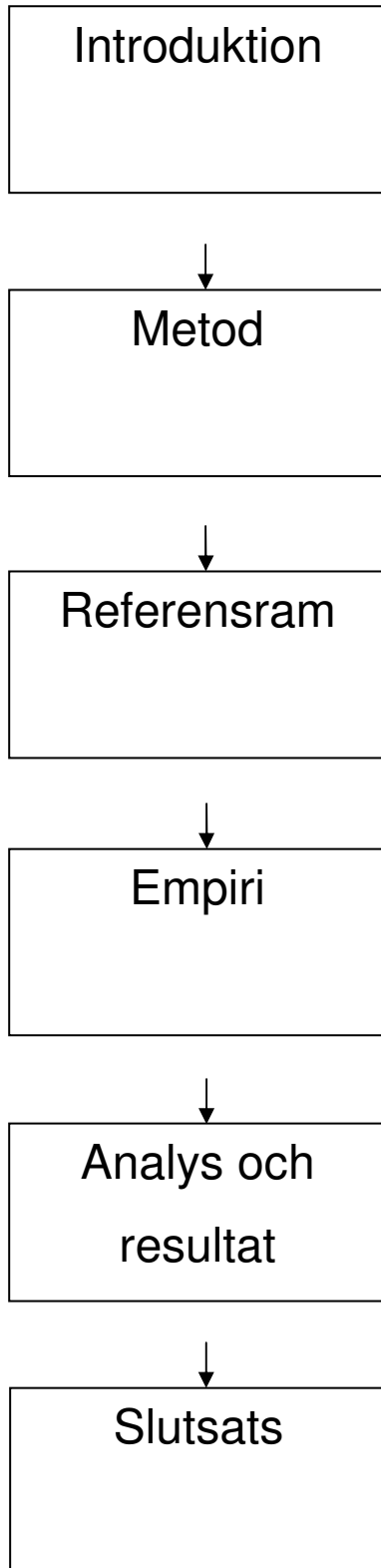
1.4 Uppsatsens syfte

Syftet med denna uppsats är tvådelat. Uppsatsen avser dels utreda om Marco Polo-programmet är så lyckat som EU hävdar. Om dess avkastning på 1300 % stämmer. Dels avser uppsatsen hitta orsaken till varför så få svenska företag söker bidrag från Marco Polo och presentera en lista med rekommendationer gällande vad de svenska företagen bör tänka på vid en ansökan för att optimera sina chanser.

1.5 Avgränsningar

De frågor som behandlas i uppsatsen gäller främst utifrån ett svenskt perspektiv med den infrastruktur, transportstruktur och framförallt geografiska läge som finns där. Detta gör att uppsatsen till olika delar även är applicerbar på andra länder som befinner sig mer eller mindre i samma situation. Trots att samma förhållanden kan finnas i andra länder än i Sverige så har jag valt att avgränsa mitt undersökningsområde till Sverige på grund av de tidsmässiga gränser som finns för min undersökning.

1.6 Uppsatsens disposition



Uppsatsens introduktionskapitel syftar till att ge läsaren en bakgrund till ämnet och en förklaring av de problem som föreligger. Utifrån dessa problem leds sedan läsaren genom uppsatsens frågeställningar till syftet med uppsatsen och dess avgränsningar.

Metodkapitlet avser ge läsaren inblick i hur författaren har gått till väga och vilka olika moment som har genomförts. Genom detta kapitel kan läsaren själv bedöma reliabiliteten och validiteten hos uppsatsen.

Referensramen används dels för att presentera de teorier som används för att analysera empirin men framförallt syftar det till att ge läsaren en förståelse för vissa grundläggande fakta gällande logistik och transport. En sådan förståelse är, enligt författaren, viktig för att kunna ta till sig analysen.

I empirikapitlet presenteras den information som anses vara relevant och av intresse för att svara på uppsatsens frågeställningar.

Analysen är, precis som namnet antyder, en analys av empirikapitlet. Som hjälp för att analysera det empiriska materialet används de teorier och fakta som presenterats i referensramen.

Uppsatsen avslutas med mina slutsatser.

2 Metod

I detta kapitel avser jag beskriva det tillvägagångssätt jag haft vid arbetet med uppsatsen. Jag kommer att beskriva varför jag valt ett visst tillvägagångssätt och hur jag avser genomföra detta för att maximera uppsatsens reliabilitet och validitet. Genom detta kapitel kommer läsaren även själv att kunna bedöma uppsatsens reliabilitet, validitet och generaliserbarhet.

2.1 Undersökningens utformning

2.1.1 Författarens objektivitet

Holme & Krohn-Solvang (1997) skriver att det inte finns något som kan karaktäriseras som neutral och värderingsfri forskning. Det är något som även för mig som utredare och författare av denna uppsats ter sig som helt naturligt. Jag kan naturligtvis ha egna idéer och uppfattningar om vad som kan ligga bakom det fenomen som jag avser undersöka. Jag tror att det är oundvikligt för de flesta forskare och utredare och svårt att komma ifrån. Detta eftersom problemområdet oftast väljs utifrån vad som intresserar en och därför redan har vissa uppfattningar och förväntningar. Jag anser det vara omöjligt att helt koppla bort mina egna intressen och förväntningar och därigenom prestera en helt neutral undersökning. Mina frågor kommer att utformas utifrån vad jag tror är det bästa sättet att få fram information från respondenterna och slutsatserna kommer dras utifrån mina tolkningar av empirin. Möjligheten finns att någon annan forskare skulle ha kommit fram till andra slutsatser. Det är med andra ord, enligt mig, svårt, rent av omöjligt, att prestera en helt objektiv forskning. Jag vill visa att jag är medveten om att denna problematik föreligger eftersom det är viktigt att forskaren är medveten om detta. Genom att vara medveten om detta kan forskaren dra en tydlig gräns mellan sina egna intressen och förväntningar och därigenom hålla en viss distans till dem (Holme & Krohn-Solvang 1997). Det ligger även i mitt egenintresse att skapa en uppsats med så hög validitet och reliabilitet som möjligt. Den läsare som ändå tvivlar på min objektivitet och därigenom även resultaten av min undersökning kan naturligtvis själv tolka min empiri som han eller hon vill.

2.1.2 Arbetets tillvägagångssätt

För att kunna svara på uppsatsens frågeställningar var min avsikt att basera mina slutsatser på två olika delar och mitt tillvägagångssätt var därefter. Jag har dels använt mig av rena fakta

gällande Marco Polo. Dessa fakta har jag framförallt hämtat från EU-kommissionens hemsida och i viss mån från andra officiella källor såsom VINNOVA samt skrivelser från andra statliga verk och institutioner. Dessa data syftar främst till att ge en bild av vad Marco Polo är, hur det fungerar och vilka krav som ställs på en ansökan. Ett första steg i denna del togs den 17:e oktober 2007 när jag fick möjlighet att närvara vid den svenska Marco Polo-kommitténs möte i Stockholm för att samla information och knyta kontakter inför undersökningens intervjuer. Jag har även via samtal med Per A Sjöberger vid Sveriges Redareförening skaffat mig en grundläggande uppfattning om vilken problematik som föreligger inom Marco Polo ur ett svenskt perspektiv.

Den andra delen av undersökningen baseras på intervjuer med olika aktörer involverade i Marco Polo. Min förhoppning var att dessa skulle vara representanter från svenska Marco Polo-kommittén, någon med erfarenhet av EU-kommissionens Marco Polo-arbete och representanter från transportbranschen som antingen har lyckats med en ansökan eller skulle kunna göra ansökan, vilket jag också lyckades med. Denna del av undersökningen ligger till grund för slutsatserna om varför så få svenska företag har sökt bidrag, vad de svenska företagen bör tänka på vid en ansökan och om Marco Polo är så lyckat som EU-kommissionen hävdar.

Respondenterna i den andra delen av min undersökning delades in i två grupper. En grupp bestående av myndighetsrepresentanter och liknande som fick svara på ett antal frågor gällande Marco Polo. En annan grupp bestod av representanter för företag som sökt bidrag från Marco Polo som även de fick svara på frågor. Gruppen bestående av företagsrepresentanter fick mer djupgående frågor att svara på.

2.2 Undersökningsmetod

2.2.1 Explorativ, deskriptiv eller hypotesprövande undersökning?

En undersökning kan oftast klassificeras utifrån hur mycket kunskap som finns om ämnet inför undersökningen. När det finns luckor i vår kunskap behövs en utforskande undersökning för att täppa igen dessa luckor. En utforskande undersökning kallas för explorativ och syftar till att täppa igen de kunskapsluckor som finns och inhämta så mycket kunskap som möjligt om ämnet. Det innebär att problemet behandlas på ett väldigt allsidigt sätt. (Davidsson & Patel 2003)

För problemområden där det redan finns en viss mängd kunskap kommer undersökningen att få en beskrivande form, den blir deskriptiv. Undersökningen syftar till att klargöra förhållanden som existerar eller har existerat och på något sätt klassificera dessa. Denna typ av undersökning blir oftast grundlig och är oftast begränsad till en eller ett fåtal aspekter. (Davidsson & Patel 2003)

Den tredje sortens undersökning, den hypotesprövande, används när det finns kunskap om ett visst ämne och omfattande teorier och antaganden har utvecklats. Den hypotesprövande undersökningen syftar då till att pröva dessa teories och antagandens riktighet. (Davidsson & Patel 2003)

2.2.2 Kvalitativ eller kvantitativ undersökning?

Förutom att vara explorativ, deskriptiv eller hypotesprövande är en undersökning även kvalitativ eller kvantitativ. Om en undersökning är kvalitativ eller kvantitativ beror på det sätt som den insamlade informationen genereras, bearbetas och analyseras. (Davidsson & Patel 2003)

Med en kvantitativt inriktad undersökning menas en undersökning som innebär mätningar vid datainsamlingen och statistiska bearbetnings och analysmetoder. En kvantitativ undersökning är en väldigt formaliserad form av undersökning. Både svar och frågor är förutbestämda vilket gör att undersökningen är väldigt styrd av utfrågaren. Metoden kännetecknas vanligtvis av ett stort antal källor/respondenter. Syftet är oftast att ta fram olika former av statistik och ju större urvalet är desto högre blir undersökningens reliabilitet. (Davidsson & Patel 2003, Holme & Krohn-Solvang 1997)

En kvalitativ studie går oftast mer på djupet i ett problem i avsikt att förstå detta. Syftet med kvalitativa undersökningar är att skaffa en annan och mer djup kunskap än den kunskap som erhålls vid en kvantitativ undersökning. (Davidsson & Patel 2003) Metoden lämpar sig bäst vid undersökningar som har ett förstående syfte och kännetecknas ofta av ett fåtal källor/respondenter. Dessa källor och respondenter utfrågas väldigt grundligt i syfte att åstadkomma så mycket information som möjligt som kan vara till hjälp för att besvara undersökningens frågeställningar. Intervjuerna bör inte vara standardiserade utan bör hellre

utformas som ett samtal eller en diskussion runt det aktuella ämnet. Intervjuaren kan då sitta med och endast styra utgångsfrågorna för diskussionen. (Holme & Krohn-Solvang 2007)

2.2.3 Survey

Survey-undersökningar kan ha olika innebörd. Ibland innebär det att studien utförs genom en undersökning på en avgränsad grupp och ibland genom att forskaren använder sig av något frågeinstrument, exempelvis enkäter. Survey-undersökning kan även innebära att bägge två används vilket innebär att en avgränsad population undersöks med hjälp av ett frågeinstrument. Survey-undersökningar ger ofta information om många olika variabler och mycket information om varje variabel. Surveyundersökningar används för det mesta vid deskriptiva studier. (Davidsson & Patel 2003)

2.2.4 Fallstudie

En kvalitativ studie utförs ofta som en fallstudie. Enligt Backman (1998) karaktäriseras en fallstudie av att:

”En fallstudie, liksom den kvalitativa strategin, undersöker ett fenomen i sin realistiska miljö eller sin kontext”

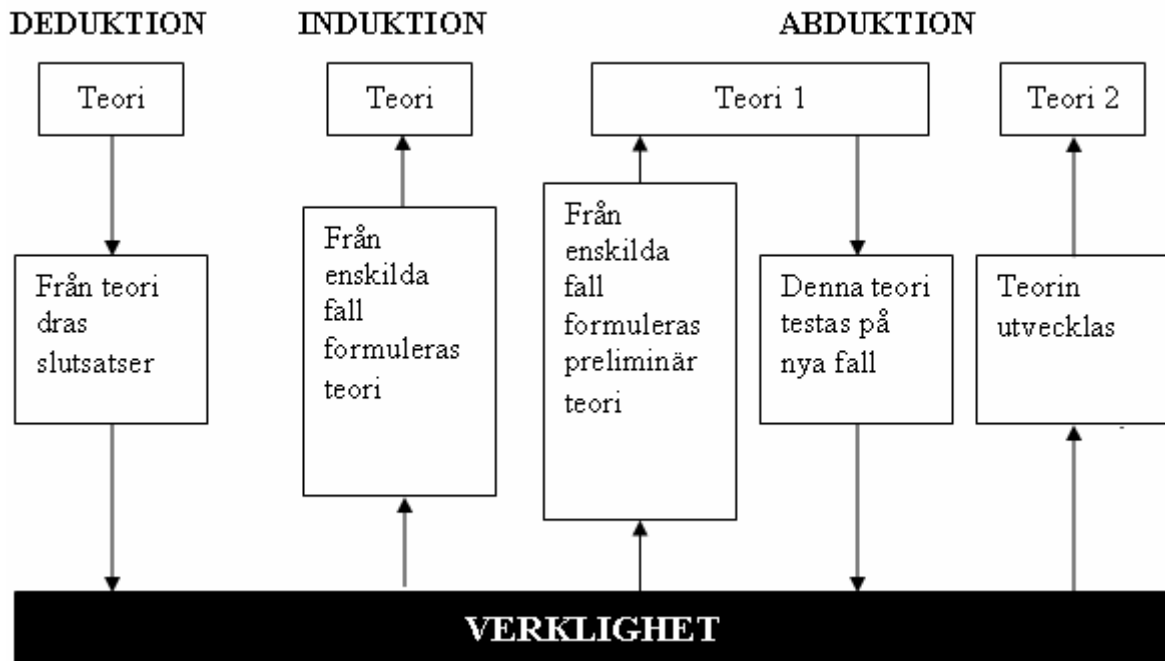
Backman, 1998 (sid. 49)

En fallstudie innebär att en undersökning genomförs på en eller flera organisationer, individer eller vad som nu avses undersökas. Fallstudier används oftast vid explorativa undersökningar där dess syfte är att inhämta så mycket information som möjligt inom ett visst problemområde. Det finns dock inget som hindrar att fallstudier även används vid deskriptiva undersökningar. En fallstudie har stora fördelar när det gäller att generalisera en kontext till en annan, något som kallas för ekologisk validitet. Den är dock något sämre vad gäller möjligheten att generalisera till en större grupp vilket kallas för populationsvaliditet. (Davidsson & Patel 2003, Normann 1976)

2.2.5 Relationen mellan teori och empiri

Hur teori ska relateras till empiri är ett centralt problem inom forskningen. Normalt brukar de tre begreppen deduktion, induktion och abduktion anges som tre olika sätt för forskaren att relatera teori och empiri. (Davidsson & Patel 2003)

Vid ett deduktivt tillvägagångssätt dras slutsatser gällande enskilda företeelser utifrån allmänna principer och befintliga teorier. Forskningen är ofta av bevisande karaktär. En redan existerande teori ska beskrivas och antingen förkastas eller bekräftas. Ett induktivt arbetsätt däremot kan beskrivas som det deduktivas raka motsats. Utifrån den empiri som samlas in formuleras nya teorier. Induktiv forskning kan därför beskrivas som en mer upptäckande forskning. Det tredje och sista sättet att relatera empiri och teori, abduktion, beskrivs bäst som en kombination av deduktion och induktion. Teorier formuleras utifrån verkligheten och testas sedan på nya fall. De tre olika sätten att relatera teori och empiri beskrivs bra av figur 5 nedan. (Davidsson & Patel 2003)



Figur 5, Relationen mellan teori och verklighet illustrerad av några centrala begrepp, egen bearbetning, Davidsson & Patel 2003, sid. 25

2.2.5 Min undersöknings etikett

Utifrån det resonemang som har förts ovan gällande klassificering av olika undersökningsmetoder vill jag klassificera min undersökning som en kvalitativ, deskriptiv

undersökning med vissa explorativa inslag och en survey-del bestående av ett fåtal mindre case. Case som i det här fallet innebär ansökningar till Marco Polo. Undersökningen har en induktiv ansats då jag avser formulera nya teorier snarare än testa redan befintliga. Det kvalitativa ligger i att jag avser gå på djupet inom problemområdet och använda mig av ett fåtal, väl insatta, källor. Det deskriptiva ligger i undersökningens ansats att genom diskussioner samla kunskap om och beskriva vilka problem som föreligger. Det explorativa inslaget i undersökningen är de frågor gällande om Marco Polo är så lönsamt som det påstås. Jag anser att detta är det bästa sättet att genomföra min undersökning på utifrån de frågeställningar jag avser svara på.

2.3 Datainsamling

Min datainsamling kommer att genomföras på två olika sätt, intervjuer i enkätform och inhämtning av ren fakta.

2.3.1 Primärkällor och sekundärkällor

Vid inhämtning av den empiri som används i en undersökning görs en åtskiljning mellan primärkällor och sekundärkällor. Med Primärkällor menas ögonvittnesskildringar och förstahandsrapporteringar, övriga källor är att betrakta som sekundärkällor. (Davidsson & Patel 2003)

2.3.2 Faktainhämtning från sekundärkällor

Den rena faktainhämtning från sekundärkällor jag har genomfört är endast inhämtning av fakta som ligger till grund för presentationen av Marco Polo. Jag kommer i princip uteslutande använda mig av EU-kommissionens hemsida för Marco Polo och VINNOVAs hemsida. Detta kommer att kompletteras av visst material från hemsidor och artiklar från vissa berörda statliga verk och institutioner såsom Sjöfartsverket, Banverket och Statistiska Centralbyrån. Jag anser alla dessa källor vara tillförlitliga källor vilkas tillförlitlighet knappast behöver ifrågasättas.

2.3.3 Faktainhämtning från primärkällor

Den primärfakta jag inhämtat kommer från intervjuer och enkäter. Som respondenter i min undersökning har jag valt ut 9 olika personer som i sitt arbete kommit i kontakt med Marco Polo. 5 av dem arbetar inom statlig verksamhet och 4 av dem har sökt, eller söker just nu, bidrag från Marco Polo. Utöver detta har jag via samtal med Per A Sjöberger och ett möte med den svenska Marco Polo-kommittén informerat mig om bakgrund och problem inom Marco Polo. Även dessa är att betrakta som primärkällor, dock inte ingående i uppsatsens empiri.

2.3.4 Utformning av enkäter

Vid utformning av enkäter är det viktigt att ha i åtanke vad som ämnas åstadkommas med undersökningen. Därefter väljs om undersökningen skall ha en hög eller låg grad av standardisering respektive strukturering. Med grad av standardisering menas hur standardiserade frågorna är vid olika intervjuer, dvs. om de alltid är samma oberoende av respondent så har intervjun en hög grad av standardisering. Med strukturering menas hur stort svarsutrymme respondenten får. Har respondenten endast ett fåtal svarsalternativ att välja mellan är det en strukturerad intervju. Beroende hur standardisering och strukturering kombineras erhålls olika typer av intervjuer som har olika användningsområden. Vid intervjuer där man avser göra en kvalitativ analys av resultatet är kombinationen låg strukturering/låg standardisering att föredra. (Davidsson & Patel 2003)

Jag hade först ämnat genomföra mina intervjuer i diskussionsform vilket är vanligt vid kvalitativa intervjuer och innebär att de kommer att ha en låg grad av standardisering och strukturering. Detta eftersom jag ville ge respondenterna så stort svarsutrymme som möjligt i avsikt att få dem att dela med sig av den erfarenhet de besitter. På grund av att respondenterna sitter så utspritt geografiskt så visade det sig dock bli ekonomiskt omöjligt att genomföra personliga intervjuer. Jag fick därför genomföra alla utom en intervju via e-mail. Anledningen till att jag valde e-mail istället för telefon var att jag på det sättet bedömde att det skulle underlätta för mig vad gällde att dokumentera svaren. Vid utformningen av frågor för en intervju bör ledande frågor, långa frågor och förutsättande frågor undvikas (Davidsson & Patel 2003). Detta är något som jag hade i åtanke när jag formulerade mina enkäter. Utgångsfrågorna formulerades så brett som möjligt i avsikt att fånga upp alla aspekter av ämnet. Jag strävade efter neutrala utgångsfrågor som är helt fria från mina värderingar,

fördomar och förväntningar kring ämnet i avsikt att öka undersökningens reliabilitet och validitet.

Vid en kvalitativ undersökning är det enligt Davidsson & Patel (2003) viktigt att intervjuaren är väl insatt i ämnet för att kunna ställa rätt frågor och analysera resultaten. Jag har därför skaffat mig mycket kunskap inom ämnet innan det var dags att konstruera enkäten, vilket jag anser vara nödvändigt för att garantera intervjuernas och i slutändan också uppsatsens kvalitet.

De frågor som de olika respondenterna fick svara på skiljer sig något åt. Jag gjorde två olika enkäter där den ena vände sig till dem som på något vis arbetar med Marco Polo och den andra vände sig till dem som söker, eller har sökt, bidrag. De bägge enkäterna skiljer sig inte mycket åt. Enkäten till dem som söker eller har sökt bidrag innehåller alla frågor som enkäten till de övriga innehåller plus några ytterligare. Enkäterna finns i bilaga 1 och 2.

2.3.5 Respondenturval

Valet av respondenter kan göras på flera olika sätt. För att välja ut de representanter för myndigheter och liknande som jag ville skulle ingå i min undersökning valde jag själv, helt slumpmässigt, ut några av medlemmarna Svenska Marco Polo-kommittén plus någon ytterligare med bra insyn i Marco Polo-arbetet på EU-nivå. För gruppen bestående av representanter för företag som sökt eller söker bidrag var det av naturliga orsaker ganska enkelt att välja respondenter. Jag valde helt enkelt att försöka få kontakt med en representant för var och ett av de projekt som fått bidrag och som har svenskt deltagande. Utöver det fick jag hjälp av Per A Sjöberger att komma i kontakt med ytterligare ett företag som just nu ansöker. Även Bo Essle på VINNOVA har varit till stor hjälp vad gäller att få kontakt med de respondenter jag önskat intervjuas.

Jag ser inget fel i att jag tagit hjälp av ovanstående personer att få kontakt med respondenter. Jag har själv valt vilka jag vill intervjuas och har bara tagit hjälp med att få kontakt med dessa. Något som knappast påverkat uppsatsens reliabilitet.

Respondenterna har själva fått avgöra om de vill att deras svar ska vara konfidentiella. Med det menas att det inte kommer framgå i uppsatsen vem som har sagt vad. Detta kan i många

fall leda till att respondenterna blir mer villiga att öppna upp sig och säga vad de verkligen tycker vilket leder till ökad kvalitet på undersökningen. En av respondenterna har valt att inte framgå med namn. (Davidsson & Patel 2003)

2.3.6 Presentation av respondenter

Respondent

Koppling till Marco Polo

Bo Essle

Sveriges representant i Marco Polo-kommittén.

Johan Ericson

Arbetade tidigare på Näringsdepartementet med att koordinera/förankra och framföra de svenska ståndpunkterna vid förhandlingarna om såväl Marco Polo I som Marco Polo II. Jobbar numer på Öhrlings PricewaterhouseCoopers med att informera om Marco Polo och med att försöka få företag att ansöka.

Per-Olov Lingwall

Medlem i Svenska Marco Polo-kommittén som representant för Banverket.

Magnus Sundström

Medlem i Svenska Marco Polo-kommittén som representant för Sjöfartsverket.

Ingemar Hansson

Ansvarig från DFDS Torlines i Göteborg vid ansökan av bidrag från Marco Polo. Projektet innebar utökad linjetrafik mellan Göteborg och Gent och är med i ansökningen inför nästa års Marco Polo. Ansökan har klarat sig bra i de första gallringarna och de har fått bra respons från ansvariga inom Marco Polo.

Jan Koskinen

Konsult inom RG Line AB som genomförde deras ansökan om bidrag för att överföra godstrafik från landsväg till att istället köra det med båt mellan

Umeå och Vasa. Projektet har beviljats stöd från Marco Polo.

Ulf Lüttig

Divisional Manager Project Management vid TX Logistik AG som tillsammans med DHL och Trenitalia fick bidrag för ett katalysatorprojekt som innebar tåg från Sverige, genom Tyskland ner till Italien.

Janne Olofsson

Ansvarig på UBQ AB för projektet Scandinavian shuttle som innebar tågtrafik från Sverige ut i Europa. Projektet har redan beviljats anslag från Marco Polo.

2.3.7 Intervjuernas genomförande

Intervjuerna gick tillväga så att jag via e-mail skickade ut ett antal frågeställningar till de respondenter som valts ut. Dessa fick sedan cirka tre veckor på sig att besvara, läsa igenom och noga skriva ner sina svar på frågorna. Endast i ett fall genomförde jag en personlig intervju. Detta var med Ingemar Hansson som är Business Controller på DFDS Torline i Göteborg. Anledningen till att jag genomförde en personlig intervju med honom var dels den geografiska närheten vilken möjliggjorde att vi träffades, men framförallt att jag därigenom kunde få en presentation av Marco Polo ur ett ansökande företags perspektiv. Vårt möte bestod alltså inte enbart av intervju. Intervjun med Ingemar utgick utifrån exakt samma frågor som de jag mejlade ut till övriga respondenter.

2.4 Trovärdighet/metodkritik

2.4.1 Reliabilitet och validitet

Med reliabilitet avses tillförlitligheten hos det måttinstrument som används i undersökningen. Som exempel på låg reliabilitet och tillförlitlighet kan tas ett måttband som är töjbart så att en centimeter på måttbandet är olika lång vid olika mätningar. Måttbandet är då inte tillförlitligt och reliabiliteten är låg. (Ejvegård 1997)

”Reliabiliteten anger tillförlitligheten hos och användbarheten av ett mätinstrument och av måttenheten”

Ejvegård 1997 (sid. 67)

Med validitet menas huruvida mätinstrumentet mäter det som det är avsett att mäta. En respondent kan exempelvis ge ett helt korrekt och reliabelt svar på en fråga om exempelvis återköpsbenägenhet. Frågan behöver för den skull inte mäta hur nöjd respondenten ifråga är som kund. Det behöver med andra ord inte nödvändigtvis föreligga ett kausalt samband mellan kundnöjdhet och återköpsbenägenhet. Frågan är reliabel, den visar huruvida respondenten kan tänka sig att köpa igen. Den ger däremot inget egentligt svar på i vilken utsträckning kunden är nöjd med produkten. Frågan har då låg validitet inom det den avser undersöka under förutsättning att avsikten är att undersöka kundnöjdhet. (Ejvegård 1997)

”Med validitet avses att man som forskare verkligen mäter det man avser mäta”

Ejvegård 1997 (sid. 69)

Validitet, reliabilitet och objektivitet är något som jag var väldigt noga med att ta i beaktande vid utformningen av mina frågeställningar. Varje fråga bedömdes utifrån ett validitets-, reliabilitets- och objektivitetsperspektiv. Detta för att i så stor utsträckning som möjligt säkerställa att precisionen i min undersökning motsvarar högt ställda krav. Objektiviteten har jag försökt tillgodose genom att vara neutral gentemot respondenterna och korrekt återge de svar jag erhåller.

2.4.2 Källkritik

Jag har strävat efter att enbart använda mig utav objektiva och pålitliga källor. Jag har försökt bedöma varje källa utifrån hur objektiv den är och hur hög reliabilitet respektive validitet den har. Genom detta tror jag mig ha uppnått en hög tillförlitlighet gällande resultaten av min undersökning.

Till undersökningens bakgrundsfakta har jag använt skriftliga källor från svenska och europeiska myndigheter, vilkas objektivitet jag inte anser behöver ifrågasättas. Jag har även

använt mig av fakta på Green Cargo på ett par ställen, vilket kan anses rubba objektiviteten. Då det endast rör sig om rena fakta och inte några uppfattningar anser jag det vara okej. Låt vara att det är ett gränsfall och det är jag medveten om, men det är ändå på rätt sida gränsen anser jag. Jag har även använt mig av fakta baserat på samtal med Per A Sjöberger vid Redareföreningen. Detta anser jag inte vara någon fara då Per även är ledamot i Svenska Marco Polo-kommittén och var den som introducerade mig för Marco Polo efter att jag initierat en första kontakt i avsikt att hitta intressanta problemställningar inbegripande transporter och sjöfart.

För mitt metodavsnitt har jag till stor del använt mig av välrenommerade metodböcker skrivna av erkända författare och som används som kurslitteratur inom uppsatskurser vid bland annat Göteborgs och Linköpings universitet. Jag anser därför dessa vara tillförlitliga som metodkällor.

De skriftliga källor jag använt mig av till referensramen är till stor del litteratur som funnits med som kurslitteratur inom transport- och logistikkurser på Göteborgs universitet. Jag anser därför att de kan anses som tillförlitliga och accepterade källor. Jag har även använt mig av föreläsningsunderlag från management-, transport- och logistikkurser vid Göteborgs universitet, Ludwig Maximilians universitet i München och Münchens tekniska universitet. Då alla dessa tre skolor är internationellt erkända med gott renommé anser jag att föreläsningar därifrån duger som underlag för min undersökning. Utöver dessa källor har jag använt mig av hemsidor från svenska myndigheter och den officiella hemsidan för den Europeiska Unionen, vilka får anses ha en hög tillförlitlighet.

Vad gäller de respondenter som deltagit i undersökningen kan jag naturligtvis aldrig garantera deras totala objektivitet. Jag har dock valt respondenter bland dem jag ansåg torde ha störst kunskap om ämnet och som, precis som jag, vill se resultatet av en objektiv undersökning. Bland mina respondenter finns fyra företagsrepresentanter. Man kan tycka att de eventuellt skulle ha ett intresse av att styra svaren åt något håll i avsikt att förhindra konkurrens. Detta har jag varit mycket uppmärksam på och jag tror inte det föreligger något sådant problem då ansökningar som påverkar den befintliga konkurrenssituationen inte kan få anslag från Marco Polo.

Jag tycker mig ha lyckats bra i min ansats att använda mig av objektiva och tillförlitliga källor. Jag törs därför med stor säkerhet säga att min undersökning har en hög tillförlitlighet.

2.4.3 Generaliserbarhet

Kvalitativa studier med fallstudieansats karakteriseras ofta av frågan om huruvida resultaten är generaliserbara till en större population. Generaliserbarheten beror mycket på hur urvalet har gjorts. Ett urval måste allt som oftast göras då det i de allra flesta fall är mer eller mindre omöjligt att undersöka hela populationen. Urvalet ska i så stor utsträckning som möjligt motsvara populationen. (Davidsson & Patel 2003) De urval jag gjort i min undersökning var dels val av representanter från myndigheter och liknande med god insikt i Marco Polo, dels val av respondenter som representerar företag som sökt/söker bidrag från Marco Polo.

Vad gäller representanter för myndigheter har jag använt mig av de kontakter jag knöt vid den Svenska Marco Polo-kommitténs möte den 17/10 2007. Jag har valt myndighetsrepresentanter för de olika transportslag som får söka bidrag, järnväg och sjöfart, och några representanter för myndigheter som administrerar Marco Polo. Detta för att såväl som möjligt täcka hela branschen.

Vad gäller representanter för företag som sökt/söker bidrag från Marco Polo fick jag helt enkelt hålla mig till de fyra med svenskt deltagande som fanns till hands. Då dessa var två ansökningar gällande sjöfart och två gällande järnväg så anser jag att jag, något turligt, fick en representativ bild av hela populationen bland mina respondenter.

Med resonemanget ovan som grund törs jag påstå att undersökningens resultat är generaliserbara till svenska fartygs- och tågoperatörer men till stor del även till liknande företag i små länder i andra avlägsna delar av Europa. Länder som förutom vad gäller läge och storlek är i samma situation som Sverige även vad gäller transportstruktur, transportvolym och liknande.

3. Teoretisk referensram

I detta kapitel presenterar jag de teorier och fakta som jag sedan använder mig av i min analys och sådana som jag anser vara av vikt för att läsaren ska få en förståelse för ämnet. Jag vill att läsaren är medveten om vissa grundläggande fakta gällande transport och transportbranschen. Bland dessa ingår karakteristika för de olika transportslag som ingår i Marco Polo-programmet. Genom detta kapitel hoppas jag att en grundförståelse uppstår hos de läsare som inte redan är insatta i ämnet.

3.1 Transport och logistik

3.1.1 Vad är logistik?

Logistik brukar beskrivas som läran om effektiva materialflöden. Det brukar användas som ett samlingsnamn för de verksamheter som syftar till att förflytta personer och material från ett ställe till ett annat och därigenom skapa ett värde. Logistik innefattar förutom förflyttningen även kringaktiviteter. Exempel på sådana aktiviteter är planering och sortering. (Jonsson & Mattsson 2005) En bra definition görs av Jonsson & Mattsson 2005:

”Logistik definieras som planering, organisation och styrning av alla aktiviteter i materialflödet, från råmaterialanskaffning till slutlig konsumtion och returflöden av framställd produkt, och som syftar till att tillfredsställa kundens och övriga intressenters behov och önskemål, dvs. ge en god kundservice, låga kostnader, låg kapitalbindning och små miljökonsekvenser.”

Jonsson & Mattsson 2005 (sid. 20)

Genom dess direkta påverkan på flera kostnader som till exempel lagerkostnader, produkter i arbete med mera har logistiken en mycket stark inverkan på för företaget viktiga nyckeltal såsom vinstmarginal, kapitalomsättningshastighet och i slutändan dess avkastning. (Jonsson & Mattsson 2005)

3.1.2 Vad är transport?

Den delen av logistik som utför själva förflyttningen är transporten, som har en central och självklar roll inom logistiken. Transport kan definieras som en förflyttning av gods och ett därigenom skapat tid- och platsvärde. Med tid- och platsvärde menas att en produkt kan få ett

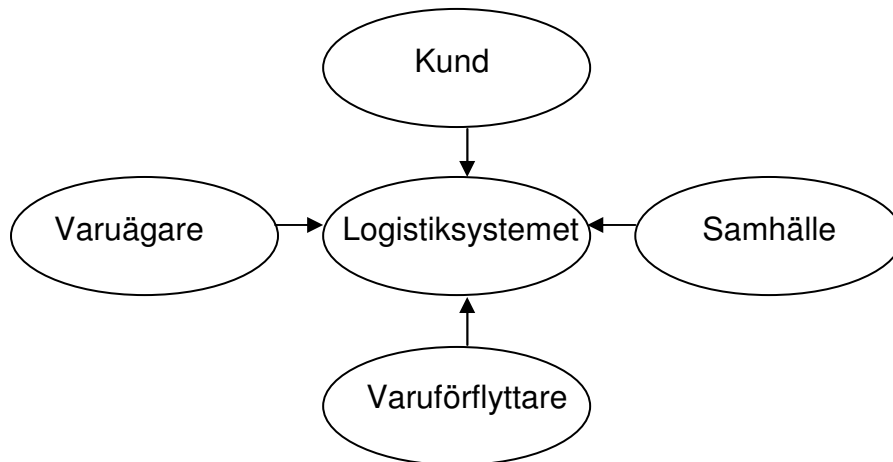
högre värde när den är på rätt plats vid rätt tidpunkt. En bil till exempel betingar ett högre värde hos den lokala handlaren i ort A än vid fabriken i ort B för den kund som är bosatt i ort A. Skillnaden mellan värdet på bilen i ort B respektive ort A för kunden är platsvärdet. Är den dessutom levererad till ort A när kunden förväntar sig och behöver den får den ett högre värde än om den försenas. Detta värde är tidsvärdet. Så länge kostnaden för transporten understiger skillnaden i tid- och platsvärde mellan de bägge orterna så är transporten värd att utföra. Genom detta exempel tydliggörs de möjligheter som finns med en effektiv logistik. Om biltillverkaren kan reducera sina logistikkostnader per enhet genom att till exempel transportera ett helt tåg med bilar till ort A på en gång kommer tillverkaren att förbättra sina vinster alternativt kunna sänka priset på bilen. På detta sätt visas även att bra transporter kan ha avgörande betydelse för en produkts kundnöjdhet och ett företags resultat. (Jonsson & Mattsson 2005, Lumsden 2007)

Transporter är prisinelastiska vilket betyder att en liten minskning i pris inte kommer generera någon drastisk ökning av transporter. Transporter är dock intermodalt priselastiska vilket innebär att en prisökning för ett transportslag kommer att generera ökade transporter med andra transportslag. Detta gäller under förutsättning att transporttjänsterna förutom rent prismässigt ses som jämbördiga. Andra faktorer som spelar in i den av kunden upplevda tjänstekvalitén är hastighet, pålitlighet, tillgänglighet, kapacitet och säkerhet. Detta leder till att det i många fall är bättre att fokusera på någon av dessa andra faktorer istället för att sänka priset för att attrahera kunder. (Bergqvist 2007, Coyle et al. 2006)

För att kunna utvärdera transportarbetet, samla statistik och få en allmän överblick är det nödvändigt med något gemensamt mått för utfört arbete. Detta mått har av tradition länge varit tonkilometer. Med en tonkilometer menas ett ton förflyttat en kilometer oavsett transportslag. Detta har skapat ett bra sätt att jämföra de olika transportslagen. En nackdel med måttet tonkilometer är att det inte tar någon hänsyn till godsets värde vilket gör att det kan ge en något snedvriden bild i dagens ekonomi när transporter i många fall lika mycket kan ses om lager på väg som rena transporter. Ett ton sand över en viss sträcka skulle till exempel generera samma transportarbete som ett ton guld över samma sträcka. Därför kan kronorkilometer, värdet gånger antal kilometer, i vissa fall vara att föredra. Tonkilometer är hur som helst fortfarande det dominerande men man bör vara medveten om problematiken. (Lumsden 2007)

3.1.3 Logistikens aktörer

Logistiksystemet innehåller i stora drag fyra sorters olika aktörer. Dessa är, som framgår av figur 6 nedan, dels kunder och samhälle som kan ses som externa aktörer, dels varuförflyttare och varuägare som är de som ansvarar för och genomför logistiksystemets processer. (Jonsson & Mattsson 2005)



Figur 6 *Logistikens aktörer*, egen bearbetning, Jonsson & Mattsson 2005

Marco Polo riktar sig främst till varuförflyttare för att hjälpa dessa att göra miljövänliga transporter mer ekonomiskt konkurrenskraftiga. (Marco Polo Executive Summary)

3.2 Järnväg

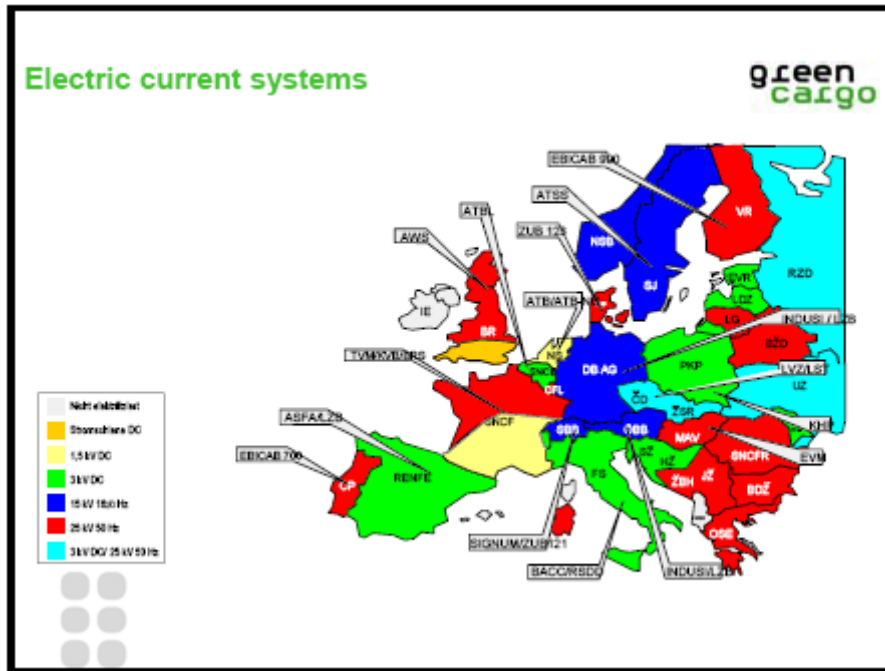
Järnvägens största konkurrent är lastbilstrafiken och jämfört med just lastbil karakteriseras järnvägen av följande:

- Längre transporttider som är en konsekvens av den tidskrävande lastning som är förknippat med tåg.
- Större kapacitet vad gäller godsets vikt och volym.
- Lägre servicefrekvens.
- Mer energisnålt och även mer miljövänligt
- Tågtransporter är billigare än lastbilstransporter.

En anledning till att järnvägen har så hög kapacitet, relativt lastbil, är den extremt låga friktionen som uppstår mellan stålhjul och stålräls vilket beror på att stålytor i kontakt med varandra deformeras väldigt lite. Detta är inte fallet vid vägtransporter där gummi möter asfalt

och skapar en större friktion och därigenom ett större motstånd. Resultatet är att en ca 7 gånger större kraft behövs för att förflytta en lastbil än en järnvägsvagn med samma last. Det ger förutsättningar för att forma en konvoj vilket ökar järnvägens produktivitet och sänker kostnaderna per transporterad enhet (Coyle et al. 2006, Saxin 2007, Lumsden 2007). Alla dess karakteristika gör järnvägen lämplig för tungt gods i stora volymer med ett lågt värde och låg tidskänslighet över längre sträckor eftersom dess långa transporttid leder till högre kapitalbindning. Brytpunkten för när det blir lönsamt att använda tåg istället för lastbil går från ca 300 km och uppåt beroende på antalet omlastningar på vägen. (Schieck 2006, Lumsden 2007, Tubylewicz 2007)

Järnvägsindustrin kan delas in i två delar, passagerartransporter och godstransporter. De kompletterar varandra på ett ypperligt vis eftersom efterfrågan på persontrafik är högst under dagtid och efterfrågan på godstrafik är högst under natten. Undersökningar har visat att en person i genomsnitt accepterar tre timmars resande innan hon byter till ett snabbare transportmedel. Det har satt press på järnvägen att bli snabbare för att vara konkurrenskraftig. Eftersom de flesta godsvagnar är konstruerade för lägre hastigheter är resultatet att passagerare och gods inte kan transporteras i samma tågset. (Lumsden 2007) Järnvägen har inte egen rätt att bestämma när de ska använda infrastrukturen som de andra transportslagen ofta har och det finns även skillnader i krav på spåren för några av de moderna höghastighetstågen vilket leder till kapacitetsrestriktioner på järnvägen. De största restriktionerna för järnvägen är dock de olika standards som finns inom Europa. På grund av militär taktik som gällde när järnvägen byggdes upp för ca 100-150 år sedan har grannländer ofta olika spårbredd och olika elektrisk standard. (se figur nedan) Det finns sätt att komma runt dessa restriktioner, bland annat genom nya tåg som klarar av fler än en standard. Detta är dock kostnadskrävande lösningar som har en negativ inverkan på produktiviteten. (Bergqvist 2007, Coyle et al. 2006, Lumsden 2007, Tubylewicz 2007)



Figur 7, Elektriska standards inom Europeisk järnväg, Tubylewicz 2007

Järnvägens infrastruktur är en begränsande faktor. Spåren leder alltid till terminaler och dessa är ofta lokaliserade på något större orter. Endast en liten del av järnvägens kunder har sitt eget spår och terminal. På grund av detta är järnvägen helt beroende av vägtransporter för upphämtning och leverans för att kunna erbjuda dörr-till-dörr-tjänster. (Lumsden 2007, Schieck 2006)

För tillfället arbetar EU för att åstadkomma en mer produktiv och konkurrenskraftig järnvägssektor. Detta görs genom avreglering, en åtskiljning av operatörer och ägare av infrastruktur, vilka ofta är staten, och projekt för kompatibla standards. Målet med detta arbete är att göra järnvägen till ett mer attraktivt alternativ för transportköpare och minimera de externa kostnaderna. (Scherp 2005)

3.2.1 Järnvägen ekonomi

Järnvägsindustrin har alltid karakteriserats av skalfördelar som en konsekvens av de stora investeringar i infrastruktur och tåg som krävts (Coyle et al. 2006). Detta har lett till höga fasta kostnader och en situation där järnvägen är beroende av stora volymer och stora distanser för att vara produktiv och konkurrenskraftig (Lumsden 2007). Inträdesbarriärerna till järnvägsindustrin har alltid varit höga på grund av de höga infrastrukturkostnader förknippade med ett inträde (Coyle et al. 2006). Även idag när företagen oftast själva inte behöver bygga

egen infrastruktur är avgifterna för att använda existerande infrastruktur relativt höga (Tubylewicz 2007).

3.2 Vägtransporter

Vägtransporter med lastbil är den överlägset vanligaste transportformen i Europa. Lastbilstransporterna har under de 50 senaste åren haft en närmast explosionsartad ökning. Tyvärr är det också det transportsätt som orsakar mest externa kostnader per tonkilometer bortsett då från flyg som inte ingår i Marco Polo och dessutom står för en ytterst liten del av de transporterade volymerna. Vägtransportsektorn står för så mycket som 90 % av de externa kostnaderna i Europa. (Jonsson & Mattsson 2005, Lumsden 2007)

Lastbilstransporter karakteriseras, förutom dess höga externa kostnader, av:

- Liten skala, snabb hastighet och hög frekvens. Små transportmängder tillsammans med dess relativt höga frekvens och snabba hastighet gör lastbilstransporterna attraktiva genom farten i sig men även genom den låga kapitalbindning det ger upphov till.
- Flexibilitet. Lastbilar kan ta sig fram nästan överallt där det finns väg till skillnad från sjötransporter och järnvägstransporter som är beroende av var det finns hamnar respektive järnvägsterminaler. Detta gör att lastbil ofta används som komplement till de andra transportslagen vad gäller upphämtning och leverans dörr-till-dörr. Lastbilar kan även enkelt styras om och ges nya mål under transporten.
- Anpassningsbar. Lastbilar kan anpassas till de flesta olika sorters gods och är väldigt flexibla i vilken sorts gods som kan transporteras.
- Dyrare än järnväg och sjötransport.

Dessa karakteristika har lett till att lastbilar förutom upphämtning och leverans ofta används vid transporter av gods med ett högre värde och lägre vikt över längre sträckor. Detta i många fall för att minska lagerkostnaden för produkter i transport. Saker med ett högt värde behöver dock inte enbart vara värda ett högt belopp i sig utan kan även vara reservdelar till någon stor maskin som utan dessa skulle stå still och orsaka stora förluster. I ett sådant fall är tiden dyrbar och reservdelen avgörande vilket gör att den trots sitt ringa monetära värde kan spara

mycket pengar på en snabb men något dyrare lastbilstransport. (Bergqvist 2007, Schieck 2006, Lumsden 2007, Coyle et al. 2006, Jonsson & Mattsson 2005)

Lastbilsbranschen fokuserar i dagsläget på att minska lastbilarnas miljöpåverkan och på att öka dess produktivitet. Miljöpåverkan kan minskas genom att andra bränslen och mer effektiva motorer används. Produktiviteten kan ökas genom att lasta mer på varje bil och därigenom få lägre utsläpp, mindre trängsel etc. per tonkilometer. För att kunna lasta mer på varje bil har bland annat släpvagnar med mindre hjul och längre fordon, vilket ger mer lastutrymme, utvecklats. (Lumsden 2007)

3.2.1 Vägtransporters ekonomi

Lastbilar karaktäriseras av höga rörliga kostnader och låga fasta kostnader. Fördelningen mellan fasta och rörliga kostnader är cirka 80 % rörliga och 20 % fasta. Detta bidrar till lastbilarnas flexibilitet och konkurrensfördel på kortare sträckor. Upp till 300 km är lastbil det billigaste transportalternativet. Lastbilar behöver ofta inte själva betala för sin egen infrastruktur vilket är den största orsaken till dess låga fasta kostnader. Det har även lett till att möjligheterna till skalfördelar är väldigt små inom lastbilsbranschen. (Coyle et al. 2006, Lumsden 2007)

3.3 Sjötransporter

Transporter till sjöss är långsamma och utförs med relativt låg frekvens vilket gör att de genererar högre kapitalbindning än exempelvis vägtransporter. Dess fördel ligger i dess höga produktivitet och låga kostnader som är ett resultat av följande:

- Lastfartyg har väldigt hög lastkapacitet relativt de andra transportslagen. Exempelvis kan ett genomsnittligt containerfartyg lasta ungefär 2500 gånger så mycket som en lastbil eller 5000 containers per gång. De största containerfartygen kan idag ta över 10000 containers. De allra största containerfartygen används dock på långa linjer över världshaven och är därför inte aktuella för Marco Polo. Den höga lastkapaciteten ger en väldigt hög produktivitet såväl som låga transportkostnader och en oerhört låg marginalkostnad. (Bergqvist 2007, Schieck 2006, Lumsden 2007, Coyle et al. 2006, Jonsson & Mattsson 2005, Saxin 2007)

- Sjöfarten åtnjuter låga kostnader för infrastruktur. Man behöver inte betala någon avgift för att trafikera havet såsom exempelvis järnvägstransportörerna måste göra för sin infrastruktur. Det som kostar är hamnkostnader. I Sverige finns dock även något som kallas för farledsavgifter. Dessa baseras dels på fartygets storlek, dels på lasten, vilket ökar fraktkostnaden något. (Lumsden 2007, Coyle et al. 2006, Jonsson & Mattsson 2005, Sjöberger 2007)
- De rörliga kostnaderna i form av bunker-, passagerar- och hamnkostnader är relativt låga, särskilt för fartyg i linjetrafik, vilket tillsammans med det faktum att infrastrukturen är relativt billig och den höga lastkapaciteten gör att sjöfarten har de lägsta transportkostnaderna per tonkilometer av alla transportslag. (Bergqvist 2007, Lumsden 2007, Coyle et al. 2006, Jonsson & Mattsson 2005, Saxin 2007)

Dessa karakteristika gör att sjötransporter, i likhet med järnvägstransporter, har stora konkurrensfördelar relativt de andra transportslagen vad gäller lågvärdigt gods över längre distanser. Dess relativa konkurrensfördel ökar med längden på transportsträckan. (Coyle et al. 2006)

3.3.1 Sjötransporters ekonomi

Ett fartygs ekonomi kännetecknas främst av en större del fasta kostnader och en mindre del rörliga kostnader vilket bidrar till skalekonomi. Detta förhållande mellan rörliga och fasta kostnader gäller främst för fartyg i linjetrafik, vilket är aktuellt i Marco Polo. Detta gör att marginalkostnaden närmar sig noll vilket kan ge en svår prissättning. Därför arrangerades tidigare så kallade konferenser för linjetrafiken där en stor del av branschen deltog och satte gemensamma priser för att kontrollera utbudet och därigenom undvika en allt för hård intern konkurrens. När priset är fast, oftast baserat på vikt, blir tjänstekvaliteten desto viktigare. Faktorer som transporttid, tillförlitlighet och säkerhet med mera bli avgörande för vilken transportör kunden väljer. (Lumsden 2007, Bergqvist 2007, Saxin 2007)

3.4 Intermodala transporter

När godset använder flera olika transportslag utan att lastbäraren, vanligtvis en container, ändras eller öppnas och lastbäraren som en konsekvens passerar minst en transferpunkt mellan de olika transportslagen kallas det för en intermodal transport. Flera olika transportslag

används för en och samma transport. En bra definition av intermodala transporter görs av Jensen (1987 i Lumsden 2007):

“The goods are loaded onto a load carrier at the sender and follow the load carrier to the receiver, where it is unloaded. The load carrier is transferred at least once from one mean of transportation to another between the sender and the receiver”

Lumsden 2007 (Sid. 102)

En intermodal transport är oftast en kombination mellan järnväg och vägtransport alternativt sjöfart och vägtransport. Vägtransport med lastbil är oftast en nödvändighet för att kunna komma hela vägen och därigenom kunna erbjuda dörr-till-dörr-service. Därför är lastbilar ofta ansvariga för den första och sista delen i en intermodal transportkedja. (Coyle et al. 2006, Schieck 2006, Lumsden 2007)

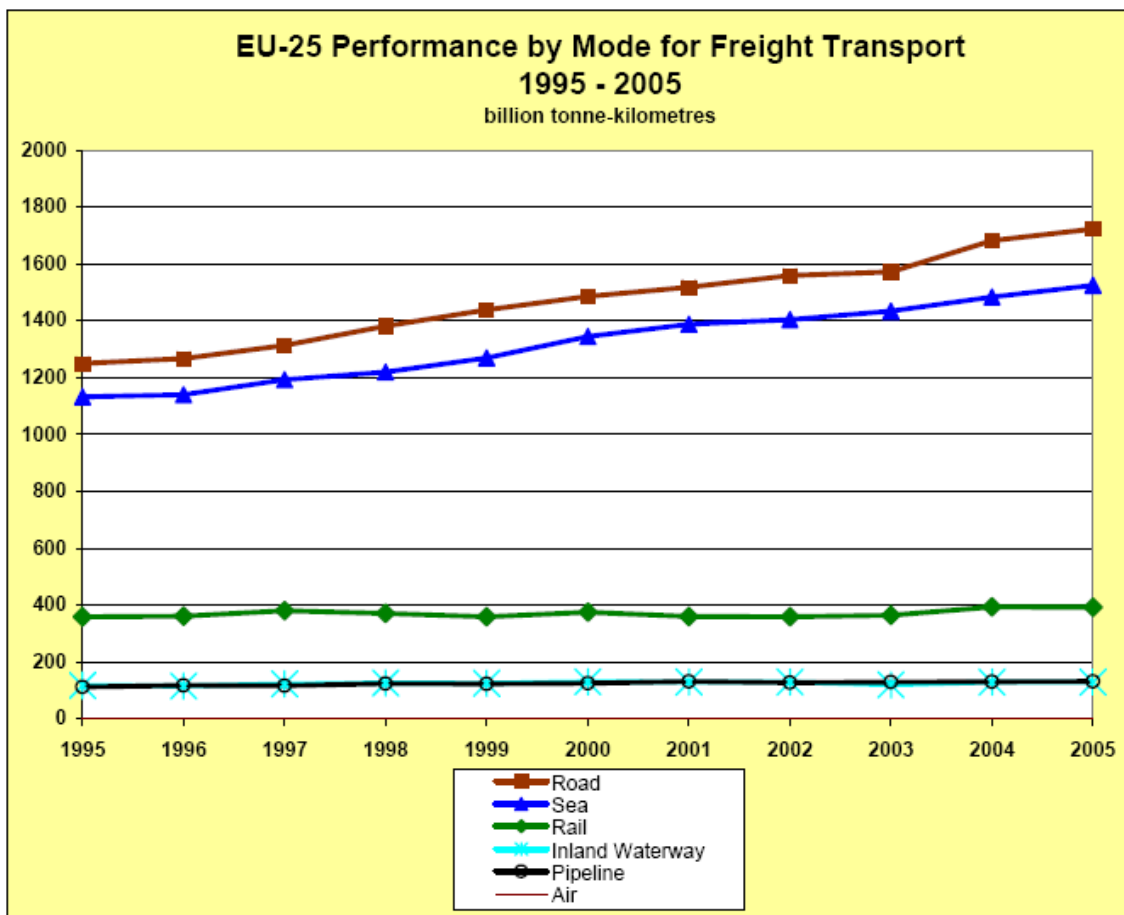
Intermodala transporter kombinerar det bästa från ett transportslag med det bästa från ett annat, men också det sämsta från det ena med det sämsta från det andra. Till exempel en intermodal transport innehållande lastbil och flyg kombinerar de lägre kostnaderna för lastbilstransporter med hastigheten hos flyg, men även den långsammare hastigheten hos lastbil med de högre kostnaderna för flyg. (Coyle et al. 2006)

Intermodala transporter ses ofta som miljövänliga och framtidens transporter eftersom det är relativt snabbt, effektivt och ofta innehållande ett av de mer miljövänliga transportslagen järnväg och sjöfart. (Saxin 2007)

Ett problem med intermodala transporter är att transfereringen mellan olika transportslag begränsar dess produktivitet och gör intermodala transporter mindre konkurrenskraftiga på kortare sträckor. Som en konsekvens av detta ökar de intermodala transporternas konkurrenskraft ju längre transportsträckan blir. Därför skulle en produktivitetsökning i lastning och omlastning kunna öka konkurrenskraften på kortare sträckor. (Lumsden 2007) Andra problem med intermodala transporter är brytpunkter mellan olika länder, olika organisationskulturer, olika system och olika standards. Detta gäller framförallt järnvägen. (Saxin 2007)

3.5 Sveriges och Europas transportstruktur

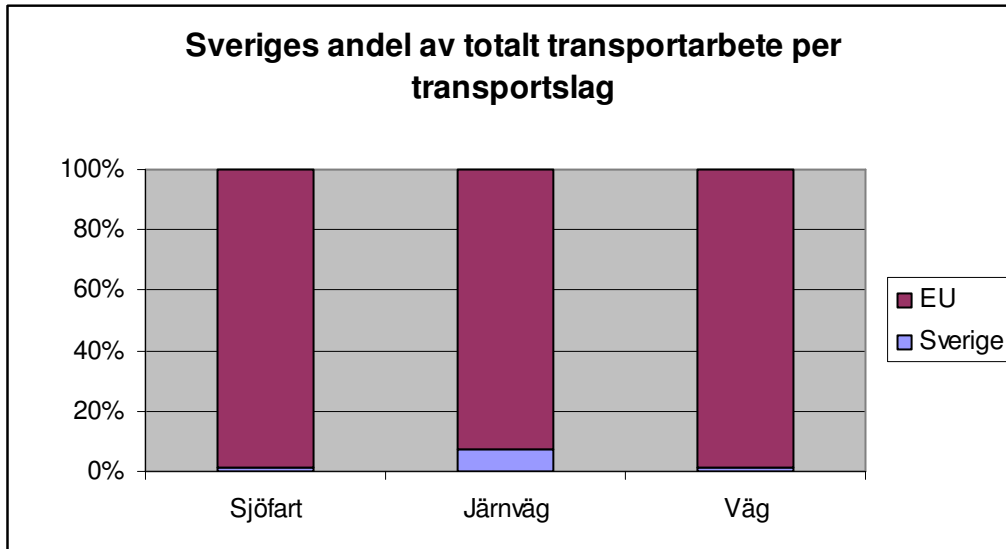
Inom de europeiska transporterna såväl som de svenska är vägtransporterna de dominerande transporterna. Dock är lastbilarna inte alls lika dominanta, relativt andra transportslag, i Sverige som de är i Europa som helhet. Figur 8 nedan visar förhållandet mellan de olika transportslagen i Europa. Den visar hur stor del av transportarbetet som utförs på vägarna. Då lastbilarna bland annat, som jag skrivit ovan, är det transportslag som orsakar störst skada på miljön är det naturligt att EU-kommissionen vill ändra på denna fördelning. (Energy & transport in figures 2006 part 3)



Figur 8, EU-25 Performance by Mode for Freight Transport 1995-2005, Energy & transport in figures 2006 part 3

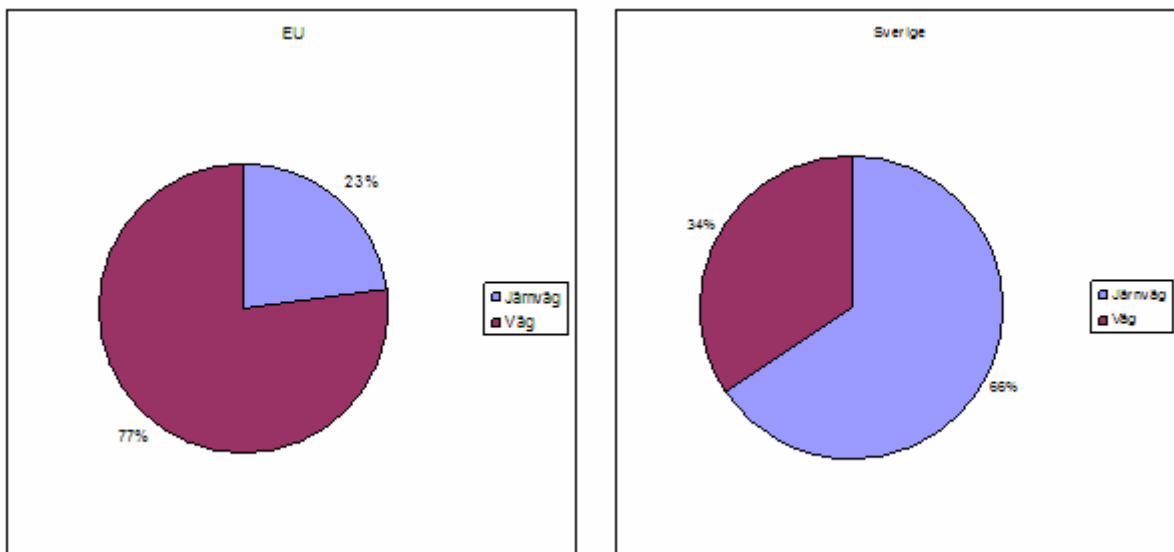
I Sverige ser som sagt fördelningen mellan de olika transportslagen något annorlunda ut. Figur 9 nedan visar Sveriges andel av totalt transportarbete i Europa. Siffrorna visar tydligt att Sverige inte har en lika stor andel av Europas lastbilstransporter som av Europas tågtransporter. Siffrorna gäller för 2001 men är fortfarande representativa. Siffrorna är tonkilometer för järnväg och väg medan det för sjöfarten är hanterat gods i hamnarna på

grund av att det är lite svårt att hänföra tonkilometer utförda till havs till ett visst land. (Campbell 2007)



Figur 9, Sveriges andel av totalt transportarbete per transportslag, egen bearbetning, Campbell 2007

Figur 10 nedan visar förhållandet mellan utfört transportarbete för lastbilar i förhållande till utfört transportarbete på järnväg inom EU och Sverige. Figuren syftar till att mer exakt illustrera järnvägens mängd av totala transportarbetet utfört på land i Sverige jämfört med EU. (Campbell 2007)



Figur 10, Relation mellan transportarbetet på land inom EU och Sverige, egen bearbetning, Campbell 2007

3.6 Styrmedel som påverkar transportsektorn

Styrmedel brukar användas inom många olika sektorer för att styra konsumtion och användning av resurser. Staten har länge använt styrmedel riktade mot transportsektorn i syfte att uppnå transportpolitiska mål. De största transportpolitiska problemen har, som jag nämnt ovan, under en längre tid varit miljöpåverkan, buller och olyckor. För att minimera effekterna av dessa har olika styrmedel använts. (Infrastrukturplaneringen)

Ett exempel på styrmedel är fysisk planering. Med det menas att infrastrukturen planeras för att underlätta för ett visst transportslag. Ett konkret exempel för att tydliggöra kan vara att satsa pengar på utbyggnad av spårkapacitet istället för att bredda bilvägar. Utöver fysisk planering kan regleringar och information alternativt ekonomiska styrmedel användas. Regleringar och information innebär exempelvis hastighetsbegränsningar och information om att ett lugnare tempo är mer skonsamt för miljön. Regleringarna är ofta reglerade genom lag och påverkar allt från miljö och buller till säkerheten på våra vägar. De ekonomiska styrmedlen styr genom ekonomiska incitament individers och företags beteenden i önskad riktning. Inom transportområdet används de ekonomiska styrmedlen främst till att begränsa miljöpåverkan. Några av de viktigaste styrmedlen som finns på transportområdet är:

(Infrastrukturplaneringen)

- Miljöskatter och avgifter
- Handel med utsläppsrätter
- Bidrag och subventioner
- Pantsystem för att undvika illegal dumpning

Enligt Infrastrukturplaneringen från Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) ger miljöskatter och utsläppsrätter en kostnadseffektiv fördelning av utsläppen. Jämfört med ett system där alla ska minska sina utsläpp med samma procentuella andel leder utsläppsrätter till stora samhällsekonomiska besparingar eftersom de automatiskt först sätts in på de åtgärder som tar minst resurser i anspråk. Bidrag och subventioner bör ses som andrahandsalternativ då de inte är samhällsekonomiskt optimala och därför leder till en välfärd förlust. De uppfyller dessutom inte principen om att förorenaren skall betala. (Infrastrukturplaneringen, Kågeson 2004)

Med ett system med utsläppsrätter kan man även vara säker på att utsläppsmålen nås eftersom utfärdaren av utsläppsätterna inte utfärdar fler utsläppsrätter än vad som motsvarar utsläppsmålet. (Kågesson 2004)

4 Marco Polo

Även detta kapitel tjänar som referensram för uppsatsen. Kapitlet innehåller en presentation av Marco Polo vilket jag anser vara en så viktig del av uppsatsen att det förtjänar ett eget kapitel.

4.1 Historik

2001 introducerade EU-kommissionen intermodala transporter som centralt koncept i framtidens transporter i en vitbok gällande transporter. År 2003 beviljade sedan EU-kommissionen, som en följd av dess vitbok från 2001, en förordning om ett program som skulle löpa över tiden 2003-2006 med syftet att stödja utvecklingen av de intermodala transporterna i Europa. Programmet kom att kallas för Marco Polo och är idag känt som Marco Polo I eftersom beslut har tagits om en fortsättning under benämningen Marco Polo II. Marco Polo II ska löpa över åren 2007-2013. EU-kommissionens beräkningar visar att varje euro som satsas i Marco Polo II kommer att ge 6,07 euro tillbaka. Målsättningen är att Marco Polo II ska skifta motsvarande hela transportökningen i Europa under dess löptid från väg till mer långsiktigt uthålliga transportslag. (de la Lastra 2006, Sundström 2005, Marco Polo II ex ante evaluation)

I augusti 2003 började arbetet med Marco Polo på allvar och under det första året låg budgeten på 15 miljoner euro vilket ledde till att 13 olika projekt fick stöd det året. Därefter följde fyra år av ständigt ökande budget och fler projekt som beviljats stöd. När Marco Polo I avslutades 2006 hade 37,8 miljarder tonkilometer flyttats från Europas vägar och över en miljard euro i externa kostnader hade besparats. (Barseth 2006, Essle 2007)

4.2 Syftet med Marco Polo

Undersökningar och uppskattningar visar att transportarbetet i Europa kommer att öka med 60 miljarder tonkilometer per år under de närmaste åren (Tostmann 2004). Som jag skrivit ovan utförs transportarbetet inom Europa till stor del av lastbilar vilka starkt bidrar till på de externa aspekter såsom trängsel och miljöförstöring. Detta gör att man kan anta att en stor del av ökningen av transportarbetet kommer att bestå av lastbilstransporter.

Redan idag är transporter inom Europa en stor källa till externa kostnader. Det är anledningen att EU-kommissionen initierade Marco Polo I, vilket var det första Marco Polo-programmet. Syftet med Marco Polo-programmen är att flytta transportvolymen från Europas vägar till transportslag som inte ger upphov till externa kostnader i samma utsträckning som vägtrafiken gör. Förhoppningen är främst att därigenom minska trängseln på Europas motorvägar och skona vår miljö i största möjliga utsträckning. Målsättningen med Marco Polo-programmen är att åstadkomma en förflyttning av en betydande del av den årliga ökningen av vägtransporterna, mätt i tonkilometer, till mer långsiktigt hållbara transportslag eller till en kombination av transportslag där vägtransporter har en så liten del som möjligt. De mer långsiktigt hållbara transportslag som ingår i Marco Polo är järnväg och sjöfart. (Barseth 2006, Executive summary Marco Polo)

Genomförandet av Marco Polo sker genom finansiellt uppstartsstöd till transportåtgärder som därigenom blir affärsmässigt intressanta för operatören, men som inte annars skulle ha varit det. Detta innebär att godsvolymer flyttas från Europas vägar och reducerar de externa kostnaderna orsakade av vägtransporter. De subventionerade projekten förväntas därigenom ge EU mervärde utan att ha en negativ inverkan på de externa kostnaderna. Genom dessa åtgärder uppskattas att ca 12 miljarder tonkilometer per år har flyttats från vägarna genom Marco Polo I och att ca 20,5 miljarder tonkilometer kommer flyttas inom Marco Polo II. (Barseth 2006, Executive summary Marco Polo, Sundström 2005)

4.3 Åtgärder i Marco Polo och dess regler

Marco Polo II omfattar fem olika typer av åtgärder till skillnad från Marco Polo I som bara omfattades av tre olika åtgärder. En presentation av de tre som ingick i både Marco Polo I och II följer nedan följt av en presentation av de ytterligare två som endast ingår i Marco Polo II.

4.3.1 Trafikomställningsåtgärder

Med trafikomställningsåtgärder menas att genom uppstartshjälp till nya projekt flytta så många tonkilometer som möjligt från Europas vägar till sjöfart och järnväg. Trafikomställningsåtgärder är de vanligaste av de olika åtgärderna att få stöd och har fått mellan 64 % och 82 % av stödet under de olika åren i Marco Polo I. De regler som gäller för finansieringsstöd för trafikomställningsåtgärder är: (Sundström 2005, Executive summary Marco Polo)

- 1 euro i stöd per 500 omställda tonkilometer.
- Bidrag i upp till tre år. Under dessa tre år får det stödmottagande projektet inte göra vinst och efter tre år måste det vara långsiktigt vinstgivande.
- Lägsta tröskel för bidrag är 0,5 miljoner euro vilket alltså innebär minst 250 miljoner tonkilometer totalt från vägarna under projektets tre år.
- Bidrag för upp till 30 % av berättigade kostnader. Med berättigade kostnader menas de kostnader som det företag som står för åtgärden har för åtgärden. Men eftersom åtgärden även innebär intäkter för företaget kan bidraget komma att bli lägre än 30 % då bidraget i sig inte får göra att åtgärden går med vinst utan endast får hjälpa till nollresultat.
- Tillhörande infrastruktur kan subventioneras med upp till 20 %.
- Bidraget får inte orsaka någon otillbörlig snedvridning av konkurrens.

4.3.2 Katalysatoråtgärder

Dessa syftar till att överkomma strukturella barriärer och brister på marknaden. Genom dessa åtgärder skall sätten på vilka icke vägbundet gods transporteras kunna ändras. Åtgärdena skall vara innovativa och innebära ett riktigt genombrott. De regler som gäller för finansieringsstöd för katalysatoråtgärder är: (Sundström 2005, Executive summary Marco Polo)

- Bidrag i upp till fyra år. Under dessa fyra år får det stödmottagande projektet inte göra vinst och efter fyra år måste det vara långsiktigt vinstgivande.
- Lägsta tröskel för bidrag är 1,5 miljoner euro och det baseras inte på tonkilometer utan på innovationsgrad.
- Bidrag för upp till 35 % av berättigade kostnader.
- Tillhörande infrastruktur kan subventioneras med upp till 20 %.
- Bidraget får inte orsaka någon otillbörlig snedvridning av konkurrens.
- Information ska spridas gällande projektets resultat så att andra kan ta del av denna kunskap.

4.3.3 Åtgärder för gemensamt lärande

Syftet med åtgärderna för gemensamt lärande är att förbättra samarbetet och sprida kunskap gällande strukturella optimeringsmetoder och procedurer i transportkedjan. De regler som gäller för finansieringsstöd för katalysatoråtgärder är: (Sundström 2005, Executive summary Marco Polo)

- Lägsta tröskel för bidrag är 0,25 miljoner euro.
- Bidrag för upp till 50 % av berättigade kostnader.
- Bidrag i upp till två år.
- Bidraget får inte orsaka någon otillbörlig snedvridning av konkurrens.
- Information ska spridas gällande projektets resultat så att andra kan ta del av denna kunskap.

Utöver de tre typer av åtgärder som beskrivits här ovan tillkommer två ytterligare i Marco Polo II. Dessa redovisas här nedan.

4.3.4 Höghastighetsleder till sjöss

Syftet med dessa är att genom effektiviserad sjöfart bidra till att stora volymer överförs till sjöfart eller till en kombination av sjöfart och andra transportslag. De regler som gäller för finansieringsstöd för höghastighetsleder till sjöss är: (Sundström 2005, Executive summary Marco Polo)

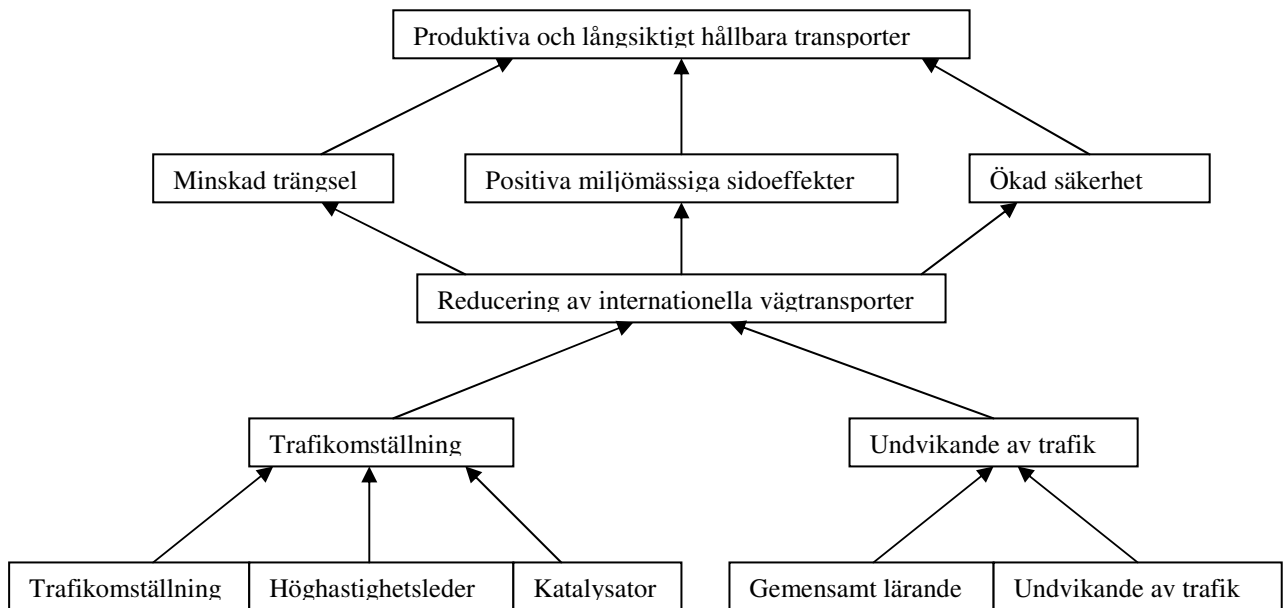
- 1 euro i stöd per 500 omställda tonkilometer.
- Bidrag i upp till fem år.
- Lägsta tröskel för bidrag är 2,5 miljoner euro vilket alltså innebär minst 1,25 miljarder tonkilometer totalt från vägarna under projektets fem år.
- Bidrag för upp till 35 % av berättigade kostnader.
- Tillhörande infrastruktur kan subventioneras.
- Information ska spridas gällande projektets resultat så att andra kan ta del av denna kunskap.
- Åtgärden måste vara innovativ

4.3.5 Åtgärder för undvikande av trafik

Med undvikande av trafik menas att transporter skall integreras i produktionslogistiken och därigenom undvika vägtransporter och få en direkt påverkan på trängsel och utsläpp utan att i någon större utsträckning påverka produktivitet och effektivitet i produktionen. De regler som gäller för finansieringsstöd för trafikundvikande åtgärder är: (Sundström 2005, Executive summary Marco Polo)

- 1 euro i stöd per 500 omställda tonkilometer eller 25 fordonskilometer som undviks.
- Bidrag i upp till fem år.
- Lägsta tröskel för bidrag är 1 miljon euro vilket alltså innebär minst 500 miljoner tonkilometer totalt från vägarna eller 25 miljoner fordonskilometer under projektets fem år.
- Bidrag för upp till 35 % av berättigade kostnader.
- Tillhörande förberedelser och infrastruktur kan ges stöd.
- Projektet måste vara innovativt.
- Projektets resultat måste spridas samt leda till åtminstone 10 % reduktion av transportvolymen i det existerande vägtransportflödet i produktionslogistiken.

Fig 11 nedan ger en förklarande bild av hur de olika åtgärderna är tänkta att bidra till minskade externa kostnader från transporter.



Figur 11 De olika åtgärdernas effekter, egen bearbetning, Marco Polo II ex ante evaluation

4.4 Övriga regler

Förutom de speciella regler för varje åtgärd som presenterats ovan finns det även några generella regler som gäller alla åtgärder.

De sökande måste vara två olika företag från två olika länder ingående i Marco Polo och transporten måste gå mellan minst två olika länder. Endast i undantagsfall kan det räcka med ett ansvarigt företag. Nationella projekt är alltså inte att tänka på för den som vill ha bidrag från Marco Polo. De länder som ingår i Marco Polo är alla EU-länder, alla kandidatländer alla EFTA-länder och andra länder som på grund av deras geografiska närhet är berättigade till bidrag. De kostnader som berättigar till bidrag är sådana som uppstår inom EU:s territorium eller inom något näraliggande "tredje land" med speciell uppgörelse om deltagande i Marco Polo. Sådana tredje länder är för närvarande Island, Liechtenstein, Norge, och Rumänien. (Executive summary Marco Polo)

Ansökningar till Marco Polo tas emot en gång om året och gäller endast för projekt rörande godstransporter. En omflyttning mellan andra transportslag än från lastbil till järnväg eller sjöfart kan aldrig bli aktuellt för bidrag från Marco Polo. (Executive summary Marco Polo)

För att räkna ut hur många tonkilometer som flyttas från vägarna beräknas först längden på den sträcka som lastbilarna skulle ha åkt om inte åtgärden kommit till stånd. Genom att multiplicera den totala mängd som kommer transporteras under projektets löptid, exempelvis tre år om det rör sig om en trafikomställningsåtgärd, med sträckan fås antalet tonkilometer. Antalet tonkilometer multipliceras med en av EU-kommissionen angiven summa per tonkilometer vilken motsvarar de externa kostnader som uppstår per tonkilometer med lastbil. Resultatet är de totala externa kostnaderna under projektets löptid. Därefter beräknas antalet tonkilometer för det nya transportsättet under projektets löptid vilka multipliceras med en summa som motsvarar de externa kostnaderna per tonkilometer för det transportslaget, även den angiven av EU-kommissionen. Skillnaden mellan de bägge summorna är projektets samhällsekonomiska vinst. För att inte missgynna transporter av lätt gods kan dessa räknas om enligt förhållandet att fyra kubikkilometer räknas som en tonkilometer. (Executive summary Marco Polo) I bilaga 3 finns ett exempel på hur beräkningarna i en ansökan kan se ut och hur storleken på bidraget kan räknas ut.

4.5 Utvärderingsförfarande Marco Polo II

Efter att ansökningstiden gått ut utvärderar EU-kommissionen alla ansökningar i syfte att rangordna dem inför beslutsfattande. Utvärderingen baseras på de skriftliga ansökningar som inkommit. Viktigt för rangordningen är naturligtvis antal flyttade tonkilometer och storleken på den miljömässiga vinst som uppstår för samhället. Minst lika viktigt är projektets bedömda trovärdighet och möjlighet till att vara livskraftigt även utan bidrag. Trovärdigheten och livskraften utgör upp till 50 % av de poäng som tilldelas ett projekt inför rangordningen. För trovärdigheten är det viktigt att kunna visa upp en pålitlig marknadsundersökning, letters of intent med kunder, en trovärdig businessplan, visa att man har tillgång till de transportmedel som behövs och visar att man är kapabel att hantera problem som är typiska för den typen av projekt. Ett annat viktigt kriterium är att på ett trovärdigt sätt kunna visa upp en beskrivning av marknadssituationen och de existerande transportlösningar som finns. Därigenom skall bevisas att ingen otillbörlig rubbning av konkurrens kommer att uppstå. Det är även viktigt att visa att de ingående parterna, precis som projektet, har en sund ekonomisk ställning. De kriterier utefter vilka ansökningarna utvärderas är de samma för alla ansökningar. Det underlättar arbetet med att jämföra de olika projekten vid rangordning. (de La lastra 2006)

4.6 Skillnader mellan Marco Polo I och Marco Polo II

Den stora skillnaden mellan Marco Polo I och Marco Polo II ligger i att budgeten ökats kraftigt till 400 miljoner euro över hela tidsperioden vilket innebär mer än en dubbling av budgeten per år. En annan viktig skillnad mellan de bägge programmen är, som jag skrivit ovan, att åtgärder för undvikande av trafik och höghastighetsleder till sjöss tillkommit som möjliga åtgärder berättigade för bidrag. De nya åtgärder som tillkommit är mer innovationsinriktade än tidigare åtgärder. Anledningen till detta är att allt fler bra trafikomställningsprojekt redan blivit genomförda och den nya innovationsinriktningen ses därför som ett sätt att fortsätta utveckla Marco Polo och uppnå de högt uppsatta målen. Att de ”bästa” projekten är genomförda bidrar även till att förväntningarna på antal skiftade tonkilometer per euro är lägre i Marco Polo II än Marco Polo I. Ytterligare en nyhet är att Marco Polo II innefattar fler näraliggande länder än Marco Polo I. Utvärdering av ansökningar till Marco Polo II lägger dessutom större vikt vid trovärdighet och antal tonkilometer flyttade från tätbefolkade områden eller områden känsliga för externa kostnader än vad som gjordes vid utvärdering av ansökningar till Marco Polo I. I övrigt rör det sig om mindre skillnader som till exempel att taket har höjts från 30 % till 35 % av kostnaderna som möjligt bidrag för trafikomställningsåtgärder och att möjligheten till att få stöd för tillhörande infrastruktur ökat. (Barseth 2006, de la Lastra 2006, Marco Polo II ex ante Evaluation)

4.7 Resultat av Marco Polo I

Till Marco Polo I inkom totalt 265 ansökningar under dess fyra verksamma år. 13 av dessa ansökningar hade svenskt deltagande. Av dessa beviljades 55 ansökningar anslag varav tre hade svensk inblandning. Det innebär alltså att 10 svenska ansökningar har ansetts som inte tillräckligt bra. Den allra största andelen av ansökningarna gällde trafikomställningsåtgärder. Andelen ansökningar rörande trafikomställningsåtgärder låg mellan 64-82 % under de fyra åren. Totalt av de beviljade ansökningarna över de fyra åren var 80 % trafikomställningsåtgärder. Totalt har de 73,7 miljoner euro som satsats på Marco Polo I inneburit över en miljard euro i besparingar åt EU:s medborgare. Det innebär en avkastning på över 1300 %. (de la Lastra 2007)

5 Empiri

I detta kapitel redovisas den empiri som jag har samlat in från de respondenter som ingått i min undersökning. Svaren presenteras med frågorna som utgångspunkt.

Nedan presenteras svaren från respondenterna. Frågorna var, som jag tidigare nämnt, i två olika versioner beroende på respondentens koppling till Marco Polo. Frågorna återfinns i bilaga 1 och 2. Svaren redovisas inte individuellt på varje fråga utan sammanställs till ett generellt svar. I de fall svaren skilt sig åt har jag naturligtvis presenterat det som två eller flera svarsinriktningar.

5.1 Svar från personer som genom sitt arbete vid myndighet eller liknande har kommit i kontakt med Marco Polo

- *Vad tror du är anledningen till att inte fler svenska företag söker?*

Respondenterna är rörande överens på denna fråga. Den största anledningen är att nivån på de tröskelvärden som måste överkommas för att överhuvudtaget komma ifråga för bidrag upplevs som hög. Flera har även uppgivit att företagen upplever ansökningsprocessen som tidskrävande, resurskrävande och väldigt administrativt krånglig vilket kan göra att företag drar sig för den risk det innebär att lägga ner tid och resurser på att försöka få till en ansökan. Någon påpekade även att bidragsbeloppen är förhållandevis små vilket drar ner incitamenten för att ansöka ytterligare.

Ett par av respondenterna påpekade även att Marco Polo inte är tillräckligt känt ännu men det blir, enligt Bo Essle som får anses ha bäst kännedom om det, hela tiden bättre.

Bo Essle påpekar dessutom att det inte är så få ansökningar med svenskt deltagande som det kan verka. Andelen ansökningar med svenskt deltagande är ungefär 4 % vilket är högre både än Sveriges andel av EU:s BNP och folkmängd.

- *Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan, dvs. vilka anser du vara de kritiska faktorerna för att lyckas?*

Flera av respondenterna anser det vara väldigt viktigt med en trovärdig och realistisk ansökan och business plan. Till exempel säger en av respondenterna bland annat:

*”Utöver att klara de gränser som sätts för anslagsformen är projektets **trovärdighet** det viktigaste. Den skall vara underbyggd så långt möjligt. En ordentlig marknadsundersökning är sannolikt ett ”måste” för ett framgångsrikt projekt.”*

Något annat som flera anser vara viktigt är att hitta bra partners i projektet och säkra upp dessa. Dels just för trovärdigheten men även för att genom rätt partner tillsammans få ihop mycket tonkilometer. För att hitta rätt partners är det viktigt med bra och långsiktiga internationella kontakter.

Andra åsikter som lyftes fram var vikten av att aldrig försumma att beskriva de miljömässiga fördelarna som till exempel undvikande av rekreationsområden vid sjöfart. Här finns poäng att hämta. Det är även viktigt att poängtera det innovativa vid ett så kallat katalysatorprojekt.

- ***Har du några andra tips till företag som vill söka/söker?***

Denna fråga gick i mångt och mycket samman med ovanstående fråga. Såväl Bo Essle som ytterligare en av respondenterna påpekade dock vikten av att ta kontakt med just Bo i ett första steg för att få hjälp med bedömning av projektidén och därefter kontakta Marco Polo-programmets help desk i god tid för att diskutera projektet.

- ***I hur stor utsträckning tror du att det ”trixas” (allt från att putsa siffror till att inte ge en rättvis beskrivning av förutsättningar såsom exempelvis existerande konkurrens) bland dem som ansöker, för att på så sätt klara kraven och få fram en konkurrenskraftig ansökan?***

På denna fråga tyckte flera av respondenterna att det var svårt att ha någon uppfattning. De uppgav även att de inte trodde att det ”trixas” eftersom kommissionen är kompetent och övervakar varje ansökan. En av respondenterna trodde att det föreligger en risk för att de ansökande företagen dämpar konkurrenshämmande effekter men att kommissionen övervakar

och kan upptäcka sådant. En annan av respondenterna berättade att kommissionen har tagit upp konkurrensfrågor några gånger och blivit strängare på den punkten.

En annan möjlighet att undvika ”trixande” är det faktum att alla deltagare i ett projekt offentliggörs och att konkurrenter därmed kan klaga hos kommissionen uppgav en av respondenterna. En annan respondent rekommenderade att man i sin ansökan refererar till kända källor som tål en kritisk granskning för att undvika misstänkt ”trixande”.

- ***Har du några övriga synpunkter på/kritik gällande Marco Polo?***

Som svar på denna fråga framkom många olika synpunkter varav en del även ingått i några av svaren på frågorna ovan.

Flera av respondenterna påpekade återigen problemet med att få ihop tillräckligt stora godsflöden för nordiska företag och återkom till behovet av lägre tröskelvärden för att få med ansökningar från mer perifera delar av Marco Polo-området. Som programmet är utformat idag riktar det sig främst till stora godsflöden. En respondent anser därför att förutsättningarna för olika länder borde beaktas vid utformningen av programmet.

Konkurrensnedvridningen tenderar dessutom att bli mer märkbar vid små godsflöden enligt en av respondenterna.

En av respondenterna tyckte att det behövdes kortare behandlingstid och ökad kännedom om Marco Polo-programmet.

Ytterligare en av respondenterna sade att om vi vill ha Marco Polo-pengar till Sverige så kanske Näringsdepartementet skulle puffa mer för programmet. Man skulle till exempel kunna ta fram intressanta projektupplägg på central nivå (t.ex. VINNOVA, Banverket etc.) som andra aktörer sen kan skriva ansökan utifrån.

5.3 Svar från personer som representerar projekt som fått bidrag eller för närvarande söker bidrag

- ***Varför valde ni att söka och vad räknade ni med att få ut av det?***

På denna fråga svarade alla att de gjorde det för att få hjälp till uppstart av ett nytt projekt, vilket förefaller ganska självklart. En av respondenterna svarade även att det kan ge stimulans att jobba med ett projekt som beviljas bidrag och att det kan höja projektets status vid konkurrens med andra projekt inom den egna organisationen. En annan av respondenterna svarade att de ville få hjälp att kunna erbjuda företag en optimal intermodal lösning med fokus på miljö och effektivitet.

En av respondenterna angav även att de genom att starta det nya projektet ville komma undan ifrån den chaufförsbrist, trängsel och motorvägsavgift som ofta förknippas med lastbilstrafik i Europa.

- ***Hade det projekt ni sökte stöd för kommit till stånd även utan bidrag från Marco Polo?***

På denna fråga gick svaren isär. En av respondenterna svarade att de inte hade haft resurserna att genomföra projektet utan att ha fått stöd från Marco Polo. En annan svarade att projektet hade kunnat genomföras ändå men att det förmodligen inte hade kunnat genomföras lika snabbt utan den hjälp som erhöles.

En tredje respondent svarade att projektet skulle ha genomförts oavsett stöd från Marco Polo eller inte. Han menar, som jag skrivit ovan, att bidraget sågs som en stimulans och att bidraget är så pass litet i förhållande till projektets storlek att det på intet sätt är avgörande.

- ***Vilka problem stötte ni på under ansökningsprocessen och hur löste ni dessa?***

På denna fråga var svaren lite olika mellan de olika respondenterna men med en stor likhet, de klagade alla på den omfattande byråkratin som förknippas med en ansökan. Det råder stor enighet bland respondenterna att direktiven och reglerna är omfattande och att det gäller att verkligen leva upp till alla de krav som ställs. Någon upplevde att trögheten vad gäller beslut och feed-back från Marco Polo var besvärande, något som även det förmodligen kan tillskrivas byråkrati.

Övriga problem som framkom hade även de kopplingar till att uppfylla målen och reglerna för Marco Polo. Det gällde till exempel att göra en korrekt marknadsbedömning, göra en trovärdig beräkning av förflyttade volymer, göra trovärdiga kostnadsberäkningar, avgränsa ens marknad och bedöma konjunkturen. Allt detta rör sig om prognoser av framtiden.

- ***Vad tror du är anledningen till att inte fler svenska företag söker?***

Två av respondenterna uppgav att byråkrati och bristande info från myndigheterna är en stor anledning till att inte fler svenska företag söker. En annan stor anledning ansåg respondenterna vara att det ofta saknas resurser att lägga på en ansökan och för mindre företag är det ofta inte värt att riskera att lägga ner resurser och sen inte få något bidrag. Det är något som gör att det främst är stora etablerade företag som vågar ta risken. De har dessutom lättare att övertyga EU-kommissionen om att de är livskraftiga även efter det att bidragsperioden är slut.

En annan åsikt som framkom var att eftersom det inte går att få bidrag till projekt som redan är hemma rent ekonomiskt sett så trillar de flesta projekt bort redan på ett tidigt stadium.

- ***Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan, dvs. vilka anser du vara de kritiska faktorerna för att lyckas?***

Flera av respondenterna uppgav hur viktigt det är att vara realistisk och ärlig i sin ansökan och något försiktig i beräkningarna för att inte överdriva de egna förväntningarna enbart i syfte att få bidrag. Vi vet ingenting bestämt om framtiden och oväntade saker kan dyka upp varför det är säkrare att vara försiktig. Det kan straffa sig om målen sätts för högt och sen inte uppnås. De som bedömer ansökningarna är duktiga och kan genomskåda eventuella oriktigheter.

En av respondenterna påpekar vikten av att ha en god affärsidé och viljan att förändra och lösa till synes osynliga problem som en naturlig del av företagskulturen.

Andra synpunkter som framkom var att det är viktigt att hitta bra samarbetspartner och vara noggrann i redovisningen av den ekonomiska biten eftersom EU-kommissionens revisorer inte är nådiga. Redovisa därför gärna lite mer än lite mindre och samla alla dokument lättillgängligt eftersom revision kan komma flera år efteråt.

En av respondenterna ansåg att det krävs erfarenhet och lite matematiskt sinne för att greja en bra ansökan. Utan det ansåg han att det var säkrast att anlita en konsult för att garantera ansökningens kvalitet.

- ***Har du några andra tips till företag som vill söka/söker?***

Som svar på denna fråga framkom fyra olika konkreta tips, dessa var:

- Låt er inte skrämmas av den sanslösa byråkratin. Bästa sättet att tackla det byråkratiska motståndet är att lära sig att utnyttja det.
 - Satsa resurser och kraft på att få till en bärande affärsidé.
 - Det kan vara bra för trovärdigheten att ta med någon myndighet eller högskola/universitet som part i projektet.
 - Fråga hellre för mycket än för lite. De på Marco Polo-kontoret är anställda för att hjälpa.
- ***I hur stor utsträckning tror du att det "trixas" (allt från att putsa siffror till att inte ge en rättvis beskrivning av förutsättningar såsom exempelvis existerande konkurrens) bland dem som ansöker, för att på så sätt klara kraven och få fram en konkurrenskraftig ansökan?***

Respondenterna tror att det trixas i väldigt liten utsträckning men att det förekommer. De tror dock att företag sätter långsiktighet och ärlighet i första rummet och att den noggranna övervakningen från Bryssel sätter stopp för fiffel. En av respondenterna medger dock att det är lätt att matcha kostnader och intäkter så att kommer vid rätt tidpunkt för att gå med förlust i tre år och därefter vinst som är ett av kraven för att kunna få bidrag.

- ***Har du några övriga synpunkter på/kritik gällande Marco Polo?***

Direktiven var uppenbarligen inte helt genomtänkta från början då de ändrats flera gånger anser en av respondenterna. Språkliga problem kan leda till att tolkning av direktiven blir annorlunda än avsikten med direktiven. Men de problemen bör vara åtgärdade till Marco Polo II anser han vidare.

En annan av respondenterna anser att en svensk Marco Polo-enhet som kan ge stöd och hjälp under ansökningsprocessen skulle vara till stor hjälp.

6 Analys och resultat

I detta kapitel analyseras den empiri som presenterats i föregående kapitel. Analysen utgår ifrån de inledande frågeställningarna.

6.1 Varför söker inte fler svenska företag bidrag från Marco Polo-programmet?

Som framgick i empirikapitlet så var respondenterna överens om att det finns ett par anledningar som är de stora orsakerna till att inte fler företag söker. Den ena av dessa anledningar är att tröskelvärdena gällande tonkilometer är alltför höga och svåra att uppnå för företag i små länder i geografiskt perifera regioner. Den andra anledningen är den byråkrati och resursåtgång som är förknippad med en ansökan. Jag anser det inte föreligga några tvivel om att dessa två anledningar är de två stora anledningarna då respondenterna är så rörande överens om att just dessa två starkt bidrar till att avskräcka svenska företag från att ansöka.

En annan anledning som flera av respondenterna påpekade var det faktum att Marco Polo inte är tillräckligt känt ännu. Det är svårt för mig att bedöma huruvida Marco Polo är känt bland företagen i Sverige eller inte men om så är fallet så förefaller det naturligt att inte fler sökt bidrag. Jag tror att desto bättre insatt någon är i vad Marco Polo innebär desto större är chansen att denna någon söker bidrag. Är det då så att man inte känner till Marco Polo eller endast har hört talas om det så säger det sig självt att chansen att man söker är liten.

Utöver ovan nämnda anledningar påpekades av respondenterna att bidragsbeloppen är relativt små vilket drar ner incitamenten att söka bidrag, att projekt som redan är livskraftiga på egen hand inte får bidrag och att små företag ofta saknar resurser att ta en så pass stor risk som det är för dem att göra en ansökan. För mig förefaller det självklart att om beloppen anses som relativt små och arbetet med en process så betungande på grund av all byråkrati och krav som ska uppfyllas så drar sig många företag för att söka. Just små företag drabbas av detta då de större företagen har större resurser och inte alls behöver se det som en risk på samma sätt att genomföra en ansökan. Jag tror även att det faktum att ett bidrag skulle göra mer skillnad för ett litet företag, som kanske inte vågar söka, än för ett stort företag, som kanske ser bidragsbeloppet som för litet för att motivera en ansökan, kan ha en relativt stor inverkan på det låga intresset för Marco Polo. Då järnväg och sjöfart, till skillnad från lastbil, är

förknippade med höga initiala kostnader blir risken ännu större något som ytterligare kan spä på risken och avskräcka från att ansöka.

Det bör även påpekas som Bo Essle sa att det egentligen inte är så få ansökningar med svenskt deltagande som man kan förledas att tro. Det finns dock en önskan från centralt svenskt håll om att det blir fler ansökningar.

6.2 Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan för att optimera sin ansökan?

Då det är en konkurrens mellan alla ansökningar som kommer in så krävs det naturligtvis att alla företag optimerar sin ansökan utifrån de krav som föreligger. Men de ansökande bör ha i åtanke att inte bara antalet skiftade tonkilometer avgör utan även hur trovärdig ansökan anses vara med flera mindre parametrar. Då ansökningarna i mångt och mycket baserar sig på bedömningar av och förväntningar på framtiden är det naturligt att trovärdigheten blir oerhört viktig. De flesta respondenter påpekade just vikten av en trovärdig och realistisk ansökan. Just trovärdighet anser jag vara oerhört viktigt då EU-kommissionen vid utvärderingen av ansökningarna lägger stor vikt på det. Sätt att öka trovärdigheten kan vara att basera sina marknadsbedömningar på marknadsundersökningar utförda av en trovärdig marknadsundersökare med gott renommé, eller se till att knyta seriösa och välrenommerade partners, som exempelvis universitet och myndigheter, till sin ansökan. Eftersom EU-kommissionens bedömningar anses vara så noggranna tror jag det är av yttersta vikt att ansökningarna motsvarar högt ställda krav på kvalitet och trovärdighet. De svenska företagen bör därför noga beakta vad respondenterna, som alla är väl insatta i ämnet, har för åsikter i frågan.

Förutom att hitta rätt samarbetspartner för att visa upp en trovärdig ansökan så var respondenterna överens om att rätt samarbetspartner är oerhört viktig för att kunna uppnå tröskelvärdet vad gäller tonkilometer. Jag anser, precis som respondenterna, att det är av yttersta vikt att hitta rätt samarbetspartner, både för trovärdigheten och för att uppnå tröskelvärdet. Då det är en konkurrens mellan olika ansökningar gäller det naturligtvis att vara noggrann vid val av samarbetspartner. Rätt samarbetspartner kan bidra med ytterligare tonkilometer och innebära skillnaden mellan en beviljad och en icke-beviljad ansökan. En möjlighet är att försöka bli en del av en lång internationell transportkedja för att därigenom

öka sina chanser till bidrag. Jag tror att detta är en god idé då projektet därigenom kan komma upp i ett stort antal skiftade tonkilometer och samtidigt öka i trovärdighet om samarbetspartnerna är de rätta.

Övrigt som kan vara bra att ha i åtanke vid planerandet av en ansökan är att poängtera miljömässiga fördelar för att få extra poäng och på något sätt utmärka sig bland ansökningarna. Samma gäller vid en ansökan gällande ett så kallat katalysatorprojekt då det är viktigt att poängtera det innovativa eftersom utvärderingen av ansökningarna gällande katalysatorprojekt inte baseras på tonkilometer.

Då risken finns att resurser läggs ned utan att bidrag för den skull erhålls är även en god affärsidé viktig för att i möjligaste mån undvika ett misslyckande. Jag tror även att det kan vara bra att ha i åtanke att byråkratin är den samma för alla sökande och den kan innebära att andra också blir avskräckta från att söka vilket ökar den egna ansökningens chanser.

Oerhört viktigt är även att utnyttja den hjälp som finns att få. Jag tror att de företag som funderar på en ansökan har mycket att vinna på att besöka Marco Polo-programmets hemsida och läsa på så mycket som möjligt, kontakta Bo Essle för konsultation och längre fram i ansökningen använda sig av den hjälp som finns att få på Marco Polo-kontoret. Det finns mycket hjälp att få för den som vill ha. Trots att den hjälp som jag precis rekommenderat finns och är gratis tror jag att många företag tjänar mycket på att anlita en konsult som hjälp vid ansökan. En av respondenterna som själv hade genomfört en ansökan sa, som jag skrivit ovan, att det krävs erfarenhet och lite matematiskt sinne för att greja en bra ansökan. Känner man att man inte har den erfarenhet eller kunskap som krävs anser jag det vara bra att anlita en konsult som besitter just de egenskaperna för att optimera sin ansökans chanser. Som hjälp för att finansiera konsulthjälpen skulle jag rekommendera att SMINT-bidrag söks.

6.3 Hur lyckat är Marco Polo?

Mina förhoppningar inför denna uppsats var att jag skulle kunna ge ett bra svar på denna fråga. Jag känner nu att jag kan ge ett svar på denna fråga, men huruvida det är bra eller inte har jag svårare att ha någon uppfattning om.

Marco Polo har onekligen lyckats flytta en hel del tonkilometer från vägtransporter till mer omvärldsvänliga transportslag vilket är bra. Jag tror dock att många av de flyttade

tonkilometrarna skulle ha flyttats ändå på sikt i och med att två av respondenterna i min undersökning säger att deras projekt förmodligen skulle ha genomförts även utan stöd från Marco Polo. På så vis tror jag att Marco Polo har fungerat som en katalysator som fått projekt med en positiv inverkan på miljön att genomföras tidigare, men jag tror att en stor del av dessa projekt ändå skulle ha genomförts på sikt. Jag tror därför att den siffra som ansvariga för Marco Polo-programmet själva uppger som säger att för varje satsad euro ger Marco Polo över 13 euro tillbaka kan vara optimistisk då vissa av dessa förtjänster skulle ha uppkommit ändå utan något bidrag från Marco Polo.

Företagen kan i sina ansökningar frestas att överdriva sina bidrag till besparingar av externa kostnader, eftersom det finns incitament för dem i form av bidrag. Även detta tyder, anser jag, på att den avkastning på 1300 % som EU-kommissionen presenterat kan vara väl optimistisk. Visserligen är EU-kommissionens revisorer hårda men jag är ändå tveksam till att de kan genomskåda allting vilket skulle innebära att vinsterna inte alltid är så stora som man kan tro.

Marco Polo är ett sorts bidragssystem. Bidragssystem som incitament för förändring ger inte lika stora samhällsekonomiska besparingar som exempelvis ett system med utsläppsrätter. Enligt SIKA bör bidragssystem ses som andrahandsalternativ. Jag är därför inte övertygad om att Marco Polos modell är det bästa sättet att gå tillväga. Bland annat utsläppsrätter och andra sätt att direkt påföra den förorenande kostnader bör användas då det är mer optimalt rent samhällsekonomiskt enligt SIKA. Jag tror dock att Marco Polo kan vara en av flera åtgärder som kompletterar varandra för miljövänliga transporter inom EU. Då järnvägen såväl som sjöfarten, som jag skrivit i referensramen, karaktäriseras av höga initiala kostnader tror jag att Marco Polo kan fungera bra som uppstartshjälp och i den rollen komplettera ett system med utsläppsrätter och liknande. Då det även föreligger en viss intermodal prisinelasticitet torde ett system som Marco Polo helt klart bidra till att flytta lågvärdigt gods från vägtransporter till sjö och järnväg.

Hur lyckat är då Marco Polo? Jag tror man ska akta sig för att kalla Marco Polo för ett misslyckande då det bevisligen har fungerat som en katalysator för att flytta tonkilometer och förbättra vår omvärld. Jag tror dock att det inte är gjort på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och att siffran som anger en avkastning på 1300 % är något överdriven. Jag törs dock inte uttala mig om Marco Polo kunde ha genomförts på något annat sätt och samhällsekonomisk optimalitet tror jag är i det närmaste omöjlig att uppnå, oavsett styrmedel. Så jag skulle säga

att Marco Polo är relativt lyckat och ett tecken på att något görs för att förbättra vår miljö. Dock kanske inte så lyckat som EU-kommissionen anger.

7 Slutsatser

I detta kapitel presenterar jag kortfattat de slutsatser jag dragit utifrån analyskapitlet.

7.1 Varför söker inte fler svenska företag bidrag från Marco Polo-programmet?

Många svenska företag drar sig framförallt för att ta den risk som en ansökan innebär, skräms av den massiva byråkratin som är förknippat med att ansöka och har problem att uppnå de gränsvärden vad gäller tonkilometrar som krävs för att bli godkänd.

Andra anledningar till att inte fler svenska företag söker är att det föreligger en viss kunskapsbrist om programmet som kan avhjälpas genom informationsåtgärder.

Det faktum att bidragsbeloppen är relativt små gör att bidragen i vissa fall inte är tillräckligt attraktiva för att lägga ner resurser på en ansökan.

7.2 Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan för att optimera sin ansökan?

Följande punkter bör svenska företag tänka på vid en ansökan

- **Ansökan måste vara trovärdig**

Ansökan måste vara trovärdig. Det är därför av yttersta vikt att företagen använder sig av seriösa samarbetspartners med gott renommé. En ärlig beskrivning av projektet och dess konkurrens effekter är även det viktigt. Låt en etablerad marknadsundersökare ta fram marknadsunderlag för att maximera trovärdigheten i siffrorna.

- **Maximera antalet skiftade tonkilometer**

Då utvärderingen av en ansökan till stor del baseras på hur många tonkilometer som skiftas till mer miljövänliga transportslag måste de ansökande företagen göra allt för att hitta så många tonkilometer som möjligt att flytta från vägarna.

- **Välj rätt samarbetspartner**

Förutom att en samarbetspartner måste vara trovärdig och seriös bör företagen försöka hitta den samarbetspartner tillsammans med vilken de får maximalt antal tonkilometer skiftade från vägtransporter. Detta dels för att klara tröskelvärdena, dels för att få ihop så många tonkilometer so möjligt och stå sig väl i konkurrensen om bidrag.

- **Tackla byråkratin**

Den som funderar på att ansöka bör läsa på noga om Marco Polo och om vad som förväntas av en ansökan. Därigenom kan företagen förstå vad som krävs vid en ansökan och lära sig att utnyttja byråkratin till sin fördel i så stor utsträckning som möjligt.

- **Ta hjälp**

Hjälp finns att tillgå och den bör utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt. I ett första steg bör Bo Essle på VINNOVA kontaktas. Nästa steg är att vända sig till Marco Polo-kontoret i Bryssel. De bör användas som bollplank löpande under hela ansökningsprocessen. Att ta hjälp av en erfaren konsult är att rekommendera om man själv har begränsat med tid eller kunskap inom EU-byråkrati. Mindre företag bör söka SMINT-bidrag hos VINNOVA för att finansiera en ansökan.

- **Var innovativ**

Ytterligare poäng vid utvärderingen av ansökan kan fås genom att försöka hitta icke kvantifierbara miljömässiga fördelar och poängtera dessa noga. Särskilt viktigt är det att poängtera det innovativa i sin ansökan vid en ansökan om bidrag gällande katalysatoråtgärder som bedöms efter innovationsgrad och inte efter tonkilometer.

7.3 Hur lyckat är Marco Polo?

Marco Polo har lyckats i sin ansats att skifta tonkilometer från Europas vägar till mer omvärldsvänliga transportslag. Det är dock inte gjort på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och den avkastning för programmet som EU-kommissionen presenterar är förmodligen överskattad.

8 Förslag till vidare forskning

I detta avslutande avsnitt presenterar jag tankar och idéer på vidare forskning som dykt upp under arbetets gång men som jag själv inte hade möjlighet att undersöka inom ramen för denna undersökning.

Efter att ha avslutat analysen och kommit fram till slutsatserna med min undersökning har nya frågeställningar dykt upp för mig. Frågeställningar som kan ses som en naturlig fortsättning på min undersökning och som jag tycker det skulle vara intressant att se utredas. Dessa är:

- Hur lyckat hade Marco Polo varit om det baserats på ett system med utsläppsrätter alternativt en kombination av bidrag och utsläppsrätter? Hade en större välfärdsvinst alternativt välfärdsförlust uppstått?
- Hur väl lyckas ett svenskt företag, eller utländskt i en motsvarande situation, som följer de rekommendationer som min undersökning resulterat i, med en ansökan till Marco Polo?

Källförteckning

Böcker

Backman, J., 1998, *Rapporter och uppsatser*, Studentlitteratur, Lund.

Coyle, I.I., Bardi, E.J., & Novack, R.A., 2006, *Management of Transportation*, Cincinnati: South-western College Publishing.

Davidsson, B. & Patel, R., 2003, *Forskningsmetodikens grunder*, 3:e upplagan, Studentlitteratur, Lund.

Ejvegård, R., 1997, *Vetenskaplig metod*, 2: a upplagan, Studentlitteratur, Lund.

Holme, I.M. & Krohn-Solvang, B., 1997, *Forskningsmetodik - om kvalitativa och kvantitativa metoder*, 2:a upplagan, Studentlitteratur, Lund.

Jonsson, P., & Mattsson S.A., 2005, *Logistik: läran om effektiva materialflöden*, Studentlitteratur, Lund

Lumsden, K., 2007, *Fundamentals of logistics*, Kompendium.

Normann, R., 1976, *På spaning efter en metodologi*, Scandinavian Institutes for Administrative Research, Stockholm.

Elektroniska källor

Barseth, A., 2006, *INNOVATE WITH MARCO POLO II*,
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/highlights/doc/2006_11_30_nantes/02_innovate_en.pdf (Hämtad 070927)

Campbell, G., *Panorama of transport*,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-07-001/EN/KS-DA-07-001-EN.PDF, (Hämtad 071102)

De la Lastra, C.M., 2006, *Succeeding with your proposal*,

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/highlights/doc/2006_11_30_nantes/03_succeeding_en.pdf (Hämtad 070927)

ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2006, part 3

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2006/2006_transport_en.pdf,
(Hämtad 071014)

Infrastrukturplaneringen som en del av transportpolitiken, http://www.sika-institute.se/Doclib/2007/SikaRapport/sr_2007_4.pdf, (Hämtad 071102)

Kågeson, P., *Transportsektorns koldioxidutsläpp och internationell handel med utsläppsrätter*, <http://www.vinnova.se/upload/EPiStorePDF/vd-01-03.pdf>, (Hämtad 071123)

Marco Polo, *calculator 2007 call*,

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/guide_proposers/doc/call2007/2007_calculator_mod_cat_mos.pdf (Hämtad 070927)

Marco Polo, *examples*,

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/guide_proposers/doc/call2007/examples.pdf (070927)

Marco Polo, *executive summary*,

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/guide_proposers/doc/call2007/executive_summary.pdf
(Hämtad 070927)

Scherp, Jan, 2005, *Creating an integrated rail freight market in the EU Assessing the progress so far*, <http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/Amsterdam-21Nov05.pdf>, (Hämtad 071009)

Tostmann, S., 2004, *An introduction to Marco Polo*,

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/archive/doc/presentations/2004_10_01_staff_presentation_st.pdf (Hämtad 070927)

Trestour, J., 2006, *MARCO POLO - Overview, objectives and current status*,
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/archive/doc/call2006/conference/2006_06_29_overview_trestour.pdf (Hämtad 070927)

www.banverket.se, (071126)

www.vinnova.se, (071114)

Opublicerade källor

Bergqvist, R., 2007, Föreläsning i kursen *Transport Policy & Management* vid Göteborgs universitet,

De la Lastra, C.M., 2007, *Evaluation of Marco Polo I results*,

Essle, B., Vinnova, 2007 (1), *RESULTS OF MARCO POLO I CALLS*,

EU-kommissionen, *Marco Polo II, ex ante evaluation*

Saxin, B., 2007, Föreläsning i kursen *Transport Policy & Management* vid Göteborgs universitet,

Sundström, M., 2005, Sjöfartsverket, *Kortfattad information om EU-finansiering för projekt med anknytning till närsjöfart och sjömotorvägar*,

Schieck, A., 2006, Föreläsning i kursen *Internationale Logistik* vid Technische Universität München,

Schwaiger, M., 2007, Föreläsning i kursen *International Management* vid Ludwig Maximilians Universität i München,

Tubylewicz, M., 2007, Director of Operations Green Cargo., Gästföreläsning i kursen *Transport Policy & Management* vid Göteborgs universitet,

Wildemann, H., 2007, Föreläsningsunderlag i kursen *Supply Chain Management* vid Technische Universität München,

Muntliga källor

Sjöberger, P.A., Direktör näringspolitik vid Sveriges Redareförening, 070923

Möte med Svenska Marco Polo-kommittén under ledning av Bo Essle hos VINNOVA i Stockholm, 071017 (Essle 2007 (2))

Bilaga 1. Enkät riktad till representanter för myndigheter och liknande.

Ta så mycket plats du behöver och skriv in ditt svar nedanför respektive fråga. Tveka inte att höra av dig till mig på wiklund.marcus@gmail.com eller 070-534 89 34 du undrar över något. Tack på förhand!

Marcus Wiklund

Namn:

Företag/organisation:

Position inom organisationen:

Vill du att ditt namn/organisation ska framgå i uppsatsen?

Fråga 1.

På vilket sätt arbetar du/har arbetat med Marco Polo?

Fråga 2.

Vad tror du är anledningen till att inte fler svenska företag söker?

Fråga 3.

Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan, dvs. vilka anser du vara de kritiska faktorerna för att lyckas?

Fråga 4.

Har du några andra tips till företag som vill söka/söker?

Fråga 5

I hur stor utsträckning tror du att det ”trixas” (allt från att putsa siffror till att inte ge en rättvis beskrivning av förutsättningar såsom exempelvis existerande konkurrens) bland dem som ansöker, för att på så sätt klara kraven och få fram en konkurrenskraftig ansökan?

Fråga 6

Har du några övriga synpunkter på/kritik gällande Marco Polo?

Bilaga 2. Enkät riktad till representanter för företag.

Ta så mycket plats du behöver och skriv in ditt svar nedanför respektive fråga. Tveka inte att höra av dig till mig på wiklund.marcus@gmail.com eller 070-534 89 34 om du undrar över något. Tack på förhand!

Marcus Wiklund

Namn:

Företag/organisation:

Position inom organisationen:

Vill du att ditt namn ska framgå i uppsatsen?

Fråga 1.

På vilket sätt arbetar du/har arbetat med Marco Polo?

Fråga 2.

Varför valde ni att söka och vad räknade ni med att få ut av det?

Fråga 3.

Hade det projekt ni sökte stöd för kommit till stånd även utan bidrag från Marco Polo?

Fråga 4.

Vilka problem stötte ni på under ansökningsprocessen och hur löste ni dessa?

Fråga 5.

Lyckades er ansökan få anslag från Marco Polo?

Fråga 6.

Vad tror du är anledningen till att inte fler svenska företag söker?

Fråga 7.

Vad bör svenska företag tänka på vid en ansökan, dvs. vilka anser du vara de kritiska faktorerna för att lyckas?

Fråga 8.

Har du några andra tips till företag som vill söka/söker?

Fråga 9.

I hur stor utsträckning tror du att det ”trixas” (allt från att putsa siffror till att inte ge en rättvis beskrivning av förutsättningar såsom exempelvis existerande konkurrens) bland dem som ansöker, för att därigenom klara kraven och få fram en konkurrenskraftig ansökan?

Fråga 10.

Har du några övriga synpunkter på/kritik gällande Marco Polo?

Bilaga 3. Räkneexempel för tydliggörande av Marco Polo.

Trafikomställningsåtgärd

Detta exempel baseras på ett räkneexempel som går att hitta på Marco Polos hemsida.

Ett trafikomställningsprojekt där lastbilar under 3 år skulle ha transporterat 300 000 ton på en väg som är 2000 kilometer lång från A, som är en hamn, till B som ligger nära hamn C. Från B distribueras godset till sin slutliga destination som i genomsnitt ligger 200 kilometer bort.

Vägtransporten skiftas till sjöfart mellan A och B. Längden på denna sträcka över havet är 2400 kilometer. Medelavståndet från C till slutkund är 250 kilometer. Uppskattningen av de totala kostnaden är 3 miljoner euro.

Beräkningar:

Gammal rutt:

Två delar:

1. Transport, 2000 kilometer vägtransport
2. Distribution, 200 kilometer vägtransport

Transportarbete₁: 2000 km * 300 000 ton = 600 000 000 tonkilometer

Transportarbete₂: 200 km * 300 000 ton = 60 000 000 tonkilometer

Totalt för gammal rutt: 660 000 000 tonkilometer

Externa kostnader vägtransport: 0,35 euro per tonkilometer

Resulterande externa kostnader, totalt: 666 000 000 * 0,35 euro/tonkilometer = 23 100 000 euro

Ny rutt:

Två delar:

1. Transport, 2000 kilometer sjötransport

2. Distribution, 250 kilometer vägtransport

Transportarbete₁: 2400 km * 300 000 ton = 720 000 000 tonkilometer

Transportarbete₂: 250 km * 300 000 ton = 75 000 000 tonkilometer

Totalt för gammal rutt: 795 000 000 tonkilometer

Externa kostnader sjötransport: 0,09 euro per tonkilometer

Resultaterande externa kostnader, totalt: 720 000 000 * 0,09 euro/tonkilometer + 75 000 000 * 0,35 euro/tonkilometer = 9 105 000 euro

Skiftat antal tonkilometer:

666 000 000 tonkilometer - 75 000 000 tonkilometer = 585 000 000 tonkilometer

Miljömässiga och samhällseliga förtjänster:

23 100 000 euro – 9 105 000 euro = 13 995 000 euro.

Beräkning av bidrag:

Den teoretiska övre gränsen för ett bidrag till ovanstående projekt skulle vara 1,17 miljoner euro eftersom Marco Polo maximalt bidrar med 1 euro per 500 skiftade tonkilometer.

585 000 000 tonkilometer * (1 euro / 500 tonkilometer) = 1 170 000 euro

Men eftersom det inte går att få bidrag för mer än 35 % av kostnaderna som i det här fallet är 3 miljoner euro så är det maximalt möjliga bidraget 1,05 miljoner euro.

3 000 000 euro * 0,35 = 1 050 000 euro

Detta är under förutsättning att projektets underskott är minst 1 050 000 Euro då Marco Polo

aldrig får göra att ett projekt går med vinst.

Samhällelig produktivitet

Om ovanstående projekt får 1 050 000 euro i vinst görs följande samhälleliga vinst:

13 995 000 euro/1 050 000 euro = 13,3

Detta innebär att för varje euro satsad i projektet ger det 13,3 euro tillbaka.