

Notat 2007–12

## Gjennomgang av innfraktordning for melk

Ole Lislebø  
Ivar Pettersen  
Jørgen Nikolai Pettersen

---

<b>Tittel</b>	Gjennomgang av innfraktordning for melk
<b>Forfatter</b>	Ole Lislebø, Ivar Pettersen, Jørgen Nikolai Pettersen
<b>Prosjekt</b>	Gjennomgang av innfraktordning for melk (E079)
<b>Utgiver</b>	Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (NILF)
<b>Utgiversted</b>	Oslo
<b>Utgivelsesår</b>	2007
<b>Antall sider</b>	27
<b>ISBN</b>	978-82-7077-687-0
<b>ISSN</b>	0805-9691
<b>Emneord</b>	Innfraktordning, prisutjevning, meieriindustri, struktur- endring, melkeproduksjon, transport, logistikk

---

## Litt om NILF

- Forskning og utredning angående landbrukspolitikk, matvaresektor og -marked, foretaksøkonomi, nærings- og bygdeutvikling.
- Utarbeider nærings- og foretaksøkonomisk dokumentasjon innen landbruket; dette omfatter bl.a. sekretariatsarbeidet for Budsjettnemnda for jordbruket og de årlige driftsgranskingene i jord- og skogbruk.
- Utvikler hjelpemidler for driftsplanlegging og regnskapsføring.
- Finansieres av Landbruks- og matdepartementet, Norges forskningsråd og gjennom oppdrag for offentlig og privat sektor.
- Hovedkontor i Oslo og distriktskontor i Bergen, Trondheim og Bodø.

# Forord

---

Endringer i meieristrukturen i Norge har endret forutsetningene for utjevning av forskjeller mellom innfraktkostnader i ulike deler av landet. Statens landbruksforvaltning (SLF) ba sommeren 2007 NILF oppdatere kalkylene som ligger til grunn for dekningen av innfraktkostnader i ordningen. Dette notatet beskriver beregningene og drøfter noen konsekvenser.

Datagrunnlaget er primært frembrakt av Tine Råvare. Q-meieriene har supplert Tines data når det gjelder egne volumer og innfraktkostnader. NILFs arbeid er utført i samråd med SLF. Ole Lislebø har hatt hovedansvaret for bilkalkylen, mens Jørgen Pettersen har utført det meste av arbeidet med modellen og dataoppdateringen, samt beskrivelsen av modellen. Undertegnede har vært prosjektleder og ansvarlig for notatet som helhet.

Oslo 10. oktober 2007

Ivar Pettersen



# Innhold

---

	Side
1 INNLEDNING.....	1
1.1 Bakgrunn .....	1
1.2 Formål og problemstillinger .....	1
2 PRESENTASJON AV INNFRAKTMODELLEN.....	3
2.1 Distansekostnader.....	3
2.2 Oppsamlingskostnader .....	3
3 BESKRIVELSE AV BEREGNINGENE .....	5
4 BEREGNINGSRESULTATER.....	11
4.1 Km-kostnad .....	11
4.2 Beregnet innfraktkostnad pr. liter og følsomhet for endret km. kost .....	13
4.3 Effekt av endring i meieristruktur og skift i antall basismeierier.....	14
4.4 Justert gjennomsnittlig innfrakttilskudd.....	16
5 VIRKNINGER PÅ MÅLPRISEN .....	17
5.1 Direkte effekter på målprisen.....	17
5.2 Indirekte effekter via prisutjevningsordningen .....	18
6 VURDERING AV KONSEKVENSER FOR KONKURRANSE, MELKEPRODUKSJON PÅ PRIMÆRLEDDET OG FORBRUKERE.....	21
6.1 Konsekvenser for konkurranseforhold mellom meieriaktører .....	21
6.1.1 Effekter via endringer i prisutjevningsordningen .....	21
6.1.2 Effekter via fordeling av Tine Råvares logistikkostnader og definisjonen av basismeieri.....	22
6.1.3 Effekter som skyldes geografisk lokalisering.....	22
6.1.4 Incentiveeffekter og indirekte effekter via endret atferd .....	23
6.2 Konsekvens for melkeprodusentene.....	24
6.3 Konsekvens for forbrukerne.....	24
REFERANSE .....	27



# 1 Innledning

---

## 1.1 Bakgrunn

Regjeringen la i St.prp. nr. 77 (2006–2007) opp til endring og forenkling av regelverket knyttet til fraktordningen i prisutjevningsordningen for melk. Endringen skulle ta sikte på følgende tilpasninger:

- Dagens mottaksstruktur, dvs. dagens lokalisering av mottaksanlegg for melkeråvare og dagens volumfordeling av mottatt melk.
- Dagens kostnadsnivå for transport og andre relatert logistikkostnader.
- Ordningen gir tilnærmet, men ikke full kostnadsdekning.

## 1.2 Formal og problemstillinger

NILF har gjennomført oppdateringen av kostnadselementene og utarbeidet forslag til nye kostnadsestimater. Kostnadsestimatene skal gi grunnlag for oppdatering av satsene for innfraktkostnader i Prisutjevningsordningen for melk.

Prosjektets oppgave har vært å:

- ajourføre beregningsmodellen for innfrakt
- oppdatere kostnadsnivået i ordningen med tilskudd til innfrakt av melk
- beregne oppdaterte innfraktsatser pr. kommune til bruk i prisutjevningsordningen for melk
- vurdere konsekvensene av endringene i mottaksstruktur, dvs. basismeierier, og i ordningens satser for aktørene i prisutjevningsordningen, melkeprodusentene og forbrukerne.





## 2 Presentasjon av innfraktmodellen

---

Innfraktkostnaden beregnes ved hjelp av en regnemodell. Kostnadene deles i to deler: (1) Distansekostnader og (2) Oppsamlingskostnader. Nedenfor beskriver vi i korte trekk de to delene.

### 2.1 Distansekostnader

Distansedelen av innfraktkostnadene beregnes som produktet av utkjørt distanse og normert distansekostnad.

- Utkjørt distanse regnes fra kommunens administrasjonssenter til basismeieri. Beregningen skjer etter samme prinsipper som tidligere, mens basismeieriene er endret.
- Basismeieriene som legges til grunn skal være alle meieranlegg som er aktivt i bruk pr. 1.1. 2007 som kommer inn under PU-forskriftens definisjon av meieriselskaper.
- Kommuner som har basismeieri skal i beregningene ha en distansekostnad lik 0.
- Normert distansekostnad,  $K$ , beregnes som en standard km kostnad som dekker distanserelaterte kostnader som drivstoff, lønn til sjåfør, slitasje / kapitalslit, kapitalkostnad pr. km og andre distanserelaterte driftskostnader.

### 2.2 Oppsamlingskostnader

Oppsamlingsdelen skal dekke kostnadene ved lasting og lossing av melkeråvare. Denne kostnaden er i prinsippet uavhengig av utkjørt distanse. Det antas at hviletidsbestemmelsene ikke har konsekvens for oppsamlingskostnaden. Oppsamlingsdelen beregnes i utgangspunktet residualt på basis av totale innfraktkostnader, på følgende måte:

- Total oppsamlingskostnad, beregnes som dagens totale innfraktkostnader hos de meieriselskapene som inngår i beregningen minus totale distansekostnader.

- Oppsamlingskostnad i snitt pr. melkeprodusent beregnes som total oppsamlingskostnad dividert med totalt antall hentesteder.

I modellen benyttes antall hentesteder som basis for beregning av oppsamlingskostnadene. Det kan være betydelig avvik mellom antall hentesteder og antall leverandører av melk. Avviket er også forskjellig for de to meierigrupperingene som inngår i beregningen.

Begrunnelsen for å velge antall hentesteder i stedet for antall leverandører er at vi regner med at antall adresser for fysisk opplasting er den viktige kostnadsdriveren, ikke antall foretak melkeleveransen skal avregnes mot. Der det er et betydelig større antall melkeleverandører enn hentesteder, legger vi til grunn at leveransen fra samme hentested fordeler seg på flere partnere for eksempel i en melkesamdriфт.

### 3 Beskrivelse av beregningene

---

Den nye modellen som er utarbeidet av NILF, er i stor grad basert på modellen som ble laget i 1997. Modellen er laget på en slik måte at den skal lett la seg oppdatere. De endringene som er gjort og en nærmere forklaring av modellen følger under.

- *Regnskapsførte kostnader:* Kostnadene som er lagt inn i grunnlaget er hentet fra Tines regnskap. I tillegg har vi beregnet innfraktkostnader for Q-meieriene. Disse er lagt inn i de totale kostnadene.
- *Korreksjon for Tines «mellomfrakt»:* I sitt regnskap opererer Tine Råvare med begrepene innfrakt og overføringstransport, hvor innfrakten regnes frem til basismeieriene som var del av ordningen fra 1997, dvs. 84 basismeierier. Resten av frakten av råvarer regner Tine Råvare som overføringstransport. I forhold til ny ordning og ny struktur betyr det at innfrakten blir regnet for lavt og overføringstransporten for høyt. Differansen mellom innfrakten med 84 basismeierier og innfrakten med 42 basismeierier regner Tine som overføringsfrakt. I posten overføringsfrakt har normalt også fraktkostnader til uavhengige meierier inngått. Tine Råvares regnskap for 2006 har derfor bokført for høye overføringskostnader og for lave innfraktkostnader i forhold til kravene i ny ordning.

For første halvår 2007 har imidlertid Tine en korrekt fordeling av innfrakt og overføringsfrakt, hvor innfrakt er beregnet til det nye settet på 42 basismeierier. For å fordele Tines aktuelle innfraktkostnader mellom innfrakt og overføringsfrakt til uavhengige meierier i 2006, har vi valgt å bruke den prosentvise fordelingen mellom disse to fra regnskapet for første halvår 2007. Dette gjør at fordelingen mellom inntransport og overføringstransport blir mer korrekt i forhold til den kostnadsføringen lagt til grunn for modellen fra 1997. Denne tilnærmingen er ikke etterprøvet på annen måte enn gjennom muntlig drøfting med Tine.

- *Grad av kostnadsdekning:* Modellen er tilrettelagt for at graden av kostnadsdekning enkelt kan endres. Valg av grad er behandlet i [avsnitt 4.3](#).

- *Distanseberegning:*
  - *Kumelk:* Som i 1997 beregnes distansen for den enkelte kommune som distansen fra kommunesenter til nærmeste basismeieri. Antall basismeierier er i den nye modellen redusert fra 84 til 42, noe som har gjort at enkelte kommuner har fått en lenger distanse enn i den gamle modellen. I modellen regnes 2 Q-meierier som basismeierier på linje med basismeierier i Tine Råvare. Distansen for en kommune skal beregnes til nærmeste basismeieri uansett eier og hvilken region eller eier basismeieriet tilhører. På grunn av Tines beregning av innfraktkostnader etter gammel modell frem til 2006, må vi finne differansen mellom avstander ut fra antall basismeierier i gammel og ny modell, dvs. med gammelt og nytt sett med basismeierier. Enkelt forklart vi tatt den nye distansen for alle kommunene og trukket fra den gamle distansen med større antall basismeierier. Liste over basismeierier i den nye modellen er gjengitt i Tabell 3.1.
  - *Geitemelk:* for geitemelk er det i den nye modellen innført en egen distanseberegning. For kommunene som leverer geitemelk, er det beregnet distanse til nærmeste basismeieri som kan motta geitemelk. I beregning av sats pr. liter melk er geitemelk og kumelk håndtert samlet, dvs. det er ingen egne satser for geitemelk og kumelk.
  - *Økologisk melk:* Det er heller ingen egne satser for økologisk melk. Det antas at økologisk melk transporteres over samme distanser som vanlig kumelk.
  - *Bom- og fergekostnader:* Bom- og fergepenger er tatt eksplisitt inn i modellen, for så å bli omregnet til km. Beregningen er gjort ved å dele bom- og fergekostnadene på 2, fordi kostnadene var beregnet tur / retur, og deretter dele på estimert km kostnad for bil. Det er ikke lagt inn eksplisitt kostnad for venting ved ferge. Dette gir en viss skjevhet i modellen, ved at ventetiden innregnes i gjennomsnittlig kjørehastighet eller i antall sjåførtimer pr. år. Regioner med høye fergekostnader får dermed en noe svakere kostnadsdekning enn regioner med få fergestrekninger. forutsatt at det er tatt høyde for tilstrekkelig antall sjåførtimer, er imidlertid totale distansekostnader riktig beregnet. Sensitiviteten for undervurdering av behovet for sjåførtimer på aggregert nivå er senere i notatet illustrert ved å øke lønnsnivå eller timebehovet med 20 prosent for gitt utført transportarbeid.

Tabell 3.1 Basismeierier i ny innfraktberegning

Tine		Q-meieriene
Oslo	Hardanger	Q-Jæren Gardsm.
Sarpsborg	Byrkjelo	Q-Gausdal
Odal	Vik	
Brumunddal	Høgset	
Trysil	Elnesvagen	
Tolga	Alesund	
Dovre	Tresfjord	
Fosheim	Ørsta	
Lom & Skjak	Rennebu	
Frya	Tunga	
Sem	Selbu	
Haukeli	Ørland	
Setesdal	Verdal	
Kristiansand	Kolvareid	
Vikese	Sandnessjøen	
Sola	Sømna	
Voll	Storsteinnes	
Nærbø	Harstad	
Bergen	Alta	
Voss	Tana	

- *Beregning av oppsamlingskostnad:* Ut fra definisjonen lagt til grunn for modellen i 1997, er oppsamlingskostnaden differansen mellom totale kostnader; dvs. oppsamlings- og inntransportkostnader, og distansekostnader. Bare sistnevnte blir beregnet eksplisitt i modellen. Oppsamlingskostnaden totalt og pr. hentested beregnes residualt. Det beregnes en egen total oppsamlingskostnad for hver av de fem regionene som så fordeles ut på kommunene og meierigrupperingene basert på antall hentesteder. Modellen inneholder både tall for antall produsenter og antall hentesteder. For Tine er det kun i Midt-Norge det er forskjell på antall produsenter og antall hentesteder. Differansen skyldes at en produsent kan ha flere hentesteder. For Q-meieriene er antall leverandører betydelig høyere enn antall hentesteder. Vi har som nevnt valgt å bruke antall hentesteder som grunnlag for beregning av oppsamlingskostnaden. Valget mellom disse to definisjonene av oppsamlingskostnader gir små utslag i modellen totalt, men relativt stort utslag for Q-meieriene og noe utslag for enkelte regioner samlet. Grunnen til at utslaget blir større for Q-meieriene er at antall leverandører her er vesentlig større enn antall hentesteder. Andelen av oppsamlingskostnadene ville derfor økt om vi hadde benyttet antall leverandører som beregningsgrunnlag.
- *Kilometerkostnad og transportmidlets utnyttelsesgrad:* For å modellere en gjennomsnittlig kilometerkostnad for inntransport av melk i Norge, må vi anta at det finnes en «gjennomsnittsbil». Vi må videre anta at kostnadene ved denne bilen er representativ for alle kommuner. Dette vil selvsagt føre til kommunevise avvik fra reelle kostnader siden det brukes ulike biler eller kontrakter med transportører. For hele landet bør kostnaden bli representativ, dersom vi baserer kostnadsestimatet på en gjennomsnittsbil. Som det fremgår av det ovenstående, vil en for lav km kostnad føre til en overvurdering av oppsamlingskostnaden og vice versa. Kalkulert km

kostnad er nærmere beskrevet i rammen nedenfor. Endring i transportmidlets utnyttelsesgrad har samme effekt som endring i km kostnad. I modellen legges det til grunn en fast utnyttelsesgrad på 12 500 liter transportert pr. rundtur. Dette er selvsagt en grov forenkling. I enkelte kommuner, regioner og basismeierier er antagelig gjennomsnittlig utnyttelse høyere og i andre lavere siden det er små eller ingen muligheter for å variere hentefrekvensen for å sikre full bilutnyttelse. Det er videre en spesielt grov forenkling å anta samme utnyttelsesgrad for geitemelk som for kumelk og for økologisk som vanlig kumelk.

*Bilkalkylen er en forenklet kalkyle basert på Tines bilkalkyle for inntransport for en definert bilmodell. Det skal være enkelt å endre på forutsetningene i bilkalkylen. Kostnadsmodellen oppdateres automatisk ved endringer i forutsetningene om kjøretøykostnader.*

#### *Kjøretøy med tankpåbygg*

Kjøretøyet som er brukt i denne kalkylen har 350-400 HK, boogie, en kjørelengde pr. år på 60 000 km og en lastekapasitet på 14 500 liter. Ifølge Tine Midt Norge er dette en god tilnærming til en gjennomsnittsbil på landsnivå. På landsbasis blir det brukt en rekke ulike biler, og det er også en utstrakt bruk av vogntog spesielt i Nord-Norge. Hvis man ønsker å ta dette med i kalkylen, kan man lage en kalkyle for hver av de mest vanlige bilene som blir brukt, og til slutt summere opp og lage en vektet kilometerkostnad. Dette kunne sannsynligvis økt presisjonsnivået på kilometerkostnaden. Her legger vi til grunn at en slik detaljeringsgrad vil gi mindre utslag på kilometerkostnaden, samtidig som det vil gjøre kalkylen betydelig mer kompleks.

Tankpåbygget forutsettes å ha en levetid på tolv år og nedskrives helt over levetiden.

#### *Kapitalkostnader*

Kalkylen er basert på lineære avskrivninger. Bilen har en restverdi på 25 % etter levetiden. Det er ingen restverdi for påbygget. Levetiden er beregnet til seks år for bil og 12 år for påbygg. Vi antar at gjennomsnittsbilen og påbygget i analysen er halvveis nedskrevet. Avskrivningene er basert på nyverdi som i prinsippet skal justeres årlig. Renten som benyttes, er nominell bankrente som er justert ut fra vanlig rentenivå hos Tine. Renten er satt til 6,8 prosent.

#### *Drivstoff*

Dieselpriisen som er oppgitt, er beregnet ut fra gjennomsnittlig pris på autodiesel i Norge første halvår 2007 eksklusive mva. (NP, 2007:

<http://www.np.no/index.php?PHPSESSID=4889c276c5c39c2cfdc1f717ee612e08&ID=190&KID=31&SID=59&page=ART> ), fratrukket rabatt som Tine får fra oljeselskapene. Ifølge Tine ligger denne rabatten på mellom 30 og 50 øre pr. liter, men denne vil variere mellom regioner og også mellom aktørene som henter melka. Vi har her antatt at gjennomsnittlig rabatt fra pumpepris er 40 øre pr. liter.

Kilde: Informasjon fra Tine, NILF analyse

- *Beregnet tilskudd:* De kostnadene modellen beregner, danner grunnlag for tilskudd til dekning av innfraktkostnader. I modellberegningen finner vi både alle kostnadene for hver enkelt kommune inndelt i geitemelk- og kumelkkostnader og de totale kostnadene for regionen. Det er også beregnet ulike satser basert på kr/liter. Modellen inneholder også en differanseberegning for reduksjon i antall basismeierier fra 80 til 42.

- *Differansen mellom gammel og ny struktur:* I Tines regnskap beregnes, som nevnt, en inntransportkostnad og en overføringskostnad, hvor inntransportkostnaden er beregnet ut fra kriteriene bak modellen fra 1997, dvs. for 84 basismeierier. I modellen viser vi hvor mye større inntransportdelen i Tines regnskap blir ved å ta hensyn til det reduserte antall basismeierier. Vi har der tatt den nye distansen for alle kommunene og trukket fra den gamle distansen. Resultatene er oppsummert i Tabell 4.5.
- *Differanseberegning for introduksjon av egen distanse for geitemelk:* Tines regnskap beregner inntransportkostnader til nærmeste basismeieri uansett hvilken type melk som transporteres. Forutsetningene for beregningene i den nye modellen er at distansen geitemelk transporteres skal regnes til nærmeste geitemelksanlegg. For å dekke inn den ekstra kostnaden man ønsker å gi støtte for, har man i arket «Ekstrakost geit» gjort en beregning av de ekstra kostnadene som forbindes med å ikke levere geitemelk til nærmeste basismeieri, men til nærmeste meieri som tar i mot geitemelk. Denne ekstrakostnaden er behandlet på samme måte som for ekstrakostnaden ved redusert antall basismeierier, ved at kostnaden er lagt til de kostnadsførte inntransportkostnadene hentet fra Tine sine regionale regnskap. Konsekvensen av å inkludere geitemelk med egen distanse er vist i Tabell 4.5.



# 4 Beregningsresultater

---

## 4.1 Km-kostnad

Tabellen nedenfor viser beregnet km-kostnad. Som det fremgår av tabellen, er beregnet km-kost i gjennomsnitt lik kr 15,44. Samlede variable kostnader pr. km er noe høyere enn de faste kostnadene. Vi legger til grunn en total utkjørt distanse på 60 000 km pr. år som er lik antall km utkjørt i Tines kalkyle.

Tabell 4.1 Beregnet km kostnad. Bilkalkyle 2006

<b>Faste kostnader</b>	<b>Kr pr. ar</b>	<b>Sensitivitet</b>	
Avskrivninger bil + pabygg	136 976		
Renter bil + pabygg	53 908	Økt rente og risikopremie + 3 %-poeng	77 587
Andre faste	162 825		
<b>Totalt faste kostnader</b>	<b>353 709</b>		
<b>Totalt faste kostnader pr. km</b>	<b>5,90</b>		
<b>Variable kostnader</b>	<b>Kr pr. km</b>		
Dieselskostnader	4,15	Dieselpriis + kr 1 pr. liter	4,65
Andre variable	2,05		
<b>Totalt variable kostnader pr. km</b>	<b>6,20</b>		
<b>Kr pr. ar</b>			
Totalt faste kostnader pr. ar	353 709		
Totalt variable kostnader pr. ar	371 770		
Sjåførlønninger, andel av arskost	201 000	Lønn/ timeforbruk økt 20 %	241200
<b>Totalt kostnader pr. ar</b>	<b>926 480</b>		
Utkjørt distanse pr. ar	60 000		
<b>Kr pr. km</b>			
<b>Totalt kostnader pr. km</b>	<b>15,44</b>	<b>Samlet effekt</b>	<b>17,01</b>

Dersom rentesatsen øker med tre prosent, alt annet uendret, går km kostnad opp til kr 15,84. Dersom dieselpriisen øker med kr 1, alt annet uendret, går km kostnad opp til kr 15,93. 20 prosent økning i sjåførlønninger alene gir en km kostnad på kr 16,11.

I beregningen av km kostnad er følgende forutsetninger lagt til grunn:

- *Lineære avskrivninger.* Bilen har en avskrivningstid på seks år, med 25 % restverdi, mens tanken avskrives over 12 år uten restverdi. Bil og tank antas å være halvt nedskrevet.
- *Kapitalkostnad på 6,8 prosent:* All kapitalbinding, dvs. ikke nedskrevet kapital, rentebelastes med en vanlig lånerente som er satt til 6,8 prosent. En slik rentebelastning innebærer lite rom for ekstra avkastning av egenkapital til å dekke risiko, og forutsetter at bilen kjøres på langsiktig kontrakt med meierivirksomheten. Vi har ikke her drøftet premissene for beregning av kapitalavkastningskrav. Kravet kan være ulikt avhengig av om man legger til grunn at risikoen ved kapitalbindingen på sikt dekkes av oppdragsgiver, i hovedsak Tine, eller av for eksempel sjåføren.
- *Andre faste kostnader* omfatter forsikringer m.m. Forsikringene utgjør ca. kr 100 000 pr. år.
- *Dieselpriisen* er satt til kr 8,30 pr. liter.
- *Andre variable kostnader* består av vedlikehold, dekkforbruk med mer.
- Sjåførlønningen er kalkulert ut fra kr 201,- pr. time. Det regnes med et timeforbruk på 1000 timer pr. år pr. bil, dvs. at det å operere en bil ikke krever et fullt årsverk fra sjåfør.

Endret bilkalkyle kan tas inn i modellen som endring i totale kostnader for Tine og Q-meieriene på basis av beregnet distanse. Vi får følgende konsekvenser av å øke km kostnad fra kr 15,44 til 17,01:

Tabell 4.2 Beregnet konsekvens av endret bilkalkyle

	Opprinnelig	Endring	Effekt	Endret kr / km	Endret kost, øre pr. l melk
Renter bil + pabygg, pr. ar	53 908	Risikopremie + 3 %-poeng	77 587	0,4	
Dieselskostnader, pr. km	4,15	Dieselpriis + kr 1	4,65	0,5	
Sjaførlønninger, andel av arskost	201 000	Lønn/timeforbruk økt 20 %	241200	1,7	
<b>Totale kostnader pr. km</b>	<b>15,44</b>	<b>Samlet effekt</b>	<b>17,01</b>	<b>1,6</b>	<b>3,0</b>

## 4.2 Beregnet innfraktkostnad pr. liter og følsomhet for endret km-kostnader

Tabellen nedenfor viser beregnet innfraktkostnad pr. liter og totalt. Som det fremgår av tabellen, har vi lagt til grunn melkevolumet i 2006. Tabell 4.3 inneholder volum og kostnader for Tine, mens tabell 4.4 inkluderer Q-meieriene. Både Tine Råvares og Q-meieriens anlegg inngår som leveringspunkter i begge beregninger. Innfraktkostnaden pr. liter melk ligger i gjennomsnitt på 27,9 øre for Tine. Den er høyest for Tine Meieriet Nord, og lavest for Tine Meieriet Sør. Innfraktkostnaden pr. liter varierer med 12,4 øre pr. liter melkeråvare fra laveste til høyeste region.

Tabell 4.3 Innfraktkostnader pr. liter, gjennomsnitt, bade geitemelk og kumelk. Tine alene, 2006

NAVN	KVANTUM		KOSTNADER	
	1000 l	1000 kr	Øre/l	
Tine Midt-Norge	422 667	106 341	25,2	
Tine Meieriet Nord	162 257	57 560	35,5	
Tine Meieriet Vest	234 596	77 222	32,9	
Tine Meieriet Sør	284 265	67 156	23,4	
Tine Meieriet Øst	350 485	92 612	26,4	
<b>TOTALT</b>	<b>1 454 270</b>	<b>400 890</b>	<b>27,5</b>	

Q-meieriene er inkludert i modellen ved at Q-meieriens samlede kostnader er lagt til samlede kostnader hos Tine hvor hver enkelt region. Videre er samlede distanse-kostnader og antall hentesteder lagt til Tines tall for respektive regioner. Vi har imidlertid likt antall basismeierier i de to beregningene, dvs. at Gausdalsmeieriet og Jæren Gårdsmeieri regnes som basismeierier i begge beregninger. Hvorvidt vi inkluderer Q-meieriene eller ikke påvirker derfor ikke utkjørt distanse eller

oppsamlingskostnad hos Tine. I begge beregninger forutsetter vi at leverende kommune leverer til nærmeste basismeieri uansett om dette tilhører Q-meieriene eller Tine.

Tabell 4.4 viser at innfraktkostnader pr. liter melk synker noe når Q-meieriernes kostnader og melkevolumer tas inn i modellen. Det er spesielt Region Sør som får lavere innfraktkostnad, mens Region Øst hvor Gausdalsmeieriet ligger, får høyere innfraktkostnad. Med andre ord trekker Q-meieriene gjennomsnittskostnaden noe ned totalt sett, noe opp i Region Øst og noe ned i Region Sør. Forskjellene i effektene er en funksjon av relativ distanse og relativt antall liter melk pr. hentested. De øvrige regionene har ingen leverandører til Q-meieriene og får derfor heller ingen endring i kostnad pr. liter melkeråvare. Antall liter melkeråvare øker fra 1,45 mill liter melk til 1,52 mill når vi inkluderer Q-meieriene kostnader, volumer, distanser og hentesteder i beregningen for gitt sett basismeierier.

**Tabell 4.4 Innfraktkostnader pr. liter, gjennomsnitt, bade geitemelk og kumelk. Tine og Q-meieriene integrert i regionene. Sensitivitet for endret km-kost. Øre, 2006**

NAVN	KVANTUM 2006 1000 l	KOSTNADER 2006		<i>Sensitivitet</i> <i>Km kost 17,01</i>	
		1000 kr	Øre/l	<i>Øre/l</i>	<i>Øre/l</i>
Region Midt-Norge	422 667	106 341	25,2	27,9	
Region Meieriet Nord	162 257	57 560	35,5	39,7	
Region Meieriet Vest	234 596	77 222	32,9	36,5	
Region Meieriet Sør	331 605	75 132	22,7	25,2	
Region Meieriet Øst	363 966	97 296	26,7	29,5	
<b>TOTALT</b>	<b>1 515 092</b>	<b>413 550</b>	<b>27,3</b>	<b>30,3</b>	

Tabellen ovenfor viser også sensitiviteten for antagelser om km-kost. Dersom km-kost øker til kr 17,01 fra 15,44, dvs. samlet effekt av økt rente, dieselpris og lønnskostnad/timeforbruk for sjåfør, går kostnad pr. liter innhentet melk ifølge våre beregninger opp med 3,1 øre.

### 4.3 Effekt av endring i meieristruktur og skift i antall basismeierier

Hovedendringen fra gammel til revidert innfraktordning ligger i endringen i antall og dermed geografisk lokalisering av basismeierier. I dette [avsnittet](#) viser vi effekten av endring fra de 84 basismeieriene i tidligere ordning til 42 basismeierier i ny ordning for kostnadene i Tine-systemet. Deretter illustrerer vi med et praktisk eksempel en grov kalkyle for konsekvensene av å ta bort meieriet i Kolvereid og overføre melken til Sømna og Verdal.

Tabell 4.5 viser Tine Råvares kostnader til innfrakt beregnet ut fra 84 basismeierier, dvs. strukturen fra ordningen i 1997 og konsekvensene av overgang til ny ordning. De effektene som er inkludert er kun effekter av endring i antall basismeierier. Vi holder for eksempel km-kostnad og distanser mellom kommunesentra og meieriene konstant slik vi har dem i den nye modellen, det samme gjelder antall hentepunkter, utnyttelsesgrad på bil osv. Av tabellen fremgår det at endringen i antall basismeierier isolert sett har medført en økning på 13 prosent i innfraktkostnadene, eller 3,1 øre pr. liter

melkeråvare i Tine Råvare. Konsekvensen av å inkludere Q-meieriene i beregningen er vist senere i notatet.

**Tabell 4.5** Konsekvenser av overgang fra 84 til 42 basismeierier og ved å legge til geitemelk; illustrert for Tine Ravares kostnader i 2006

	Kvantum 2006 1000 liter	Innfrakt beregnet for 84 basismeierier	Ekstrakostnad ved overgang til 42 basismeierier 1000 kr	Ekstra kostnad ved å beregne egen distanse for geitemelk
Tine Midt-Norge	422 667	95 474	10 710	157
Tine Meieriet Nord	162 257	45 711	10 539	1 310
Tine Meieriet Vest	234 596	69 123	7 731	368
Tine Meieriet Sør	287 017	56 397	10 632	127
Tine Meieriet Øst	350 485	85 646	6 188	778
<b>TOTALT</b>	<b>1 457 023</b>	<b>352 351</b>	<b>45 800</b>	<b>2 739</b>
<b>Totalt, øre/liter</b>		<b>24,2</b>	<b>3,1</b>	<b>0,2</b>
<b>1 pst av innfrakt for 84 basis- meierier, kumelk</b>		<b>100</b>	<b>13</b>	<b>0,8</b>

Tabell 4.5 viser også konsekvensen av å inkludere egne distanse for geitemelk. Konsekvensen er på 0,2 øre pr. liter melk totalt.

Det vil skje endringer i meieristrukturen i fremtiden uten at det er gitt at innfraktberegningen dermed vil bli løpende oppdatert. Effekten av en nedleggelse kan være betydelig for de enkelte regionene. Beregningen nedenfor bygger ikke på nøyaktige distanseberegninger og tar ikke hensyn til de endringer i fergekostnader og ventetider som måtte oppstå. Effekten er beregnet til en årlig merkostnad på ca. 7,5 mill. kr eller 0,5 øre pr. liter melk for landet under ett. Ser vi de to nordligste regionene under ett, er merkostnaden grovt beregnet til 1,2 øre pr. liter (Tabell 4.6).

Tabell 4.6 Effekt av a fjerne et basismeieri, grov kalkyle av a overføre melkeravare fra Kolvareid til Sømna og Verdal

Kommune	Adm sted	Avstand i dag	Antatt avstand uten Kolvareid, grovt anslag, km en vei	Antall turer	Ekstra distanse kjørt, km totalt pr. ar
Røyrvik	Limingen	185	188	59	352
Namsskogan	Namsskogan	166	180	122	3 405
Høylandet	Høylandet	89	136	431	40 538
Overhalla	Overhalla	115	133	696	25 049
Fosnes	Jøa (Dun)	57	148	262	47 755
Vikna	Røyrvik	21	136	377	86 606
Nærøy	Kolvareid	0	123	888	218 473
Leka	Leka	56	102	255	23 461
Bindal	Terrak	56	101	242	21 747
Sum		745	1247	3331	467 387
		<b>Pr. liter Norge totalt: 0,5 øre</b>			
<b>Total kost</b>	<b>kr 7 216 455</b>	<b>Pr. liter for sum Midt og Nord Norge tot: 1,2 øre</b>			

#### 4.4 Justert gjennomsnittlig innfraktilskudd

Innfraktordningen skal finansiere innfraktkostnader gjennom tilpasning av utjevningsavgiftene i prisutjevningsordningen for melk. Meierier som henter melk hos primærprodusenter får utbetalt en del av provenyet av prisutjevningsordningen til dekning av innfrakten av melkeråvare.

Det skal legges til grunn at ordningen skal gi tilnærmet og ikke full kostnadsdekning. Avviket mellom full kostnadsdekning og riktig tilnærmet kostnadsdekning avgjøres som en del av prosessen med revideringen av innfraktordningen. Vurderingen er ikke en del av NILFs oppgave. Nedenfor oppsummeres den vurderingen som er lagt til grunn fra Statens landbruksforvaltnings side.

I gjeldende innfraktordning fra 1997 er det faktiske årlige innfraktkostnader for en region som var utgangspunktet for samlet innfraktilskudd i regionen. Ved etablering av tilskuddet ble 97 % av de faktiske kostnadene til innfrakt dekket.

Kostnadsdekningen i gjeldende ordning er vanskelig å bestemme eksakt i og med at melken ofte ikke leveres til basismeieriet, men direkte til det meieriet som har behov for den. Ifølge rapporten av mai 2007 fra den partssammensatte arbeidsgruppen tapte Tine 3,6 øre/liter på frakt av melk fra produsent til produksjonsmeieri i 2005, jf. Geografiutjevningsordningene i prisutjevningsordningen for melk.

Ut fra dette kan man skjønnsmessig anta at den delen av tapet som gjelder transport frem til basismeieri er på ca. 1–2 øre/liter i gjeldende innfraktordning. Et tap på 1 øre/liter tilsvarer ca. 4 % og et tap på 2 øre/liter tilsvarer i overkant av 8 %. Av hensyn til produsentpris og konkurranseforholdene mellom aktørene kan det være hensiktsmessig å videreføre tilnærmet samme nivå på egenandelen i oppdatert innfraktmodell som i gjeldende ordning. Egenandelen i ajourført modell vil derfor være 5 %.

Ettersom gjennomsnittlige kostnader i den oppdaterte innfraktmodellen er beregnet til 27,3 øre/liter, jf. tabell 4.4, betyr dette at gjennomsnittlig innfraktilskudd i oppdatert modell bør være 25,9 øre/liter.

## 5 Virkninger på målprisen

---

Målprisen fastsettes som pris for levering fra Tine Råvare av ferdig innsamlet og mottaksbehandlet melkeråvare, dvs. avregningspris fra Tine Råvare. Vurderingen skal vise hvordan avregningsprisen fra Tine Råvare påvirkes av endringer i beregnede innfraktkostnader i innfraktordningen.

Målprisen er i dagens ordning avregningspris fra Tine Råvare, dvs pris på melkeråvare etter innhenting av melk. Innfraktkostnaden ligger derfor før målprispunktet.

### 5.1 Direkte effekter på målprisen

Målpris for melkeråvare avtales i de årlige jordbruksforhandlingene. Målprisen er den prisen Tine Råvare skal legge til grunn ved fakturering av pris for melkeråvare levert til meierier. Det er derfor vanskelig å se at endringen i innfraktordningen skal ha noen direkte effekt på målpris. Utbetalt pris til bonde, også kalt avregningspris, vil imidlertid øke dersom målprisen holdes konstant og det ikke skjer endringer i markedsreguleringen.

Justeringen av innfraktkostnaden fra 1997-basis til ny meieristruktur, medfører lengre transportdistanser fra melkeprodusent til mottaksmeieri og dermed også til målprispunkt. Vi forutsetter nedenfor at både innfraktkostnadene og overføringskostnadene, netto for innfrakttilkudd, er belastet Tine råvare og altså har ligget før målprispunktet. Konsekvensen av endringen er i så fall at:

- Tine råvares netto underdekning av innfraktkostnader reduseres. Summen av innfraktkostnader og overføringskostnader er gitt, mens kompensasjonen for innfraktkostnader øker.
- De økte innfrakttilkuddene finansieres av økte prisutjevningavgifter, dvs. avgifter som ligger etter målprispunktet.
- Målprisen blir ikke direkte berørt, siden denne er en forhandlet pris i Jordbruksavtalen justert for effektene av markedsreguleringen, dvs. muligheten for å tilpasse

tilbudt volum av melkeprodukter til etterspørselen slik at målpris også blir realisert avregningspris til foredlingsindustrien.

- For gitt målpris og evne til å markedsregulere slik at målpris blir realisert avregningspris, vil Tine råvare sitte igjen med en økt netto verdi av melkeråvare etter innfrakttilskudd. Siden innfrakttilskuddet finansieres etter målprispunktet, vil avregningspris til bonde kunne øke. Dersom noe av den ufinansierte delen av innfrakten tidligere ble medregnet i logistikkostnader for overføring av melk fra Tine Råvare til foredlende meieri, vil en del av nettoeffekten også måtte forventes å tilfalle disse meieriene. Dette drøftes nærmere nedenfor.

## 5.2 Indirekte effekter via prisutjevningsordningen

Endringer i innfraktordningen påvirker prisutjevningsordningen. Innfraktordningen finansieres gjennom satsene i prisutjevningen. Det betyr at avgifter og subsidier i ordningen justeres slik at de gir et nettoproveny som dekker innfraktordningens økte satser.

Prisutjevningsordningen har som formål å bidra til en høy avregningspris til bonde for levert melkeråvare. Ordningen virker slik at netto råvareverdi differensieres etter markedets betalingsvilje for de enkelte meieriproduktene. På denne måten kan tilpasningen bli slik man vil forvente under profittmaksimerende prisdiskriminering, med den forskjellen at profitt her erstattes med proveny for subsidiering av marginale melkeanvendelser. På denne måten kan produkter med høy betalingsvilje hos konsumentene avgiftsbelegges. Avgiftsprovenyet kan benyttes til å subsidiere produkter med lav betalingsvilje, slik at man oppnår høyere samlet betalingsvilje for et gitt volum av melkeråvare enn man ville gjort i en situasjon hvor ulike anvendelser fikk konkurrere fritt om melkeråvare ut fra ens råvarepris.

Høy og lav betalingsvilje er her synonymt med lav og høy prissensitivitet eller såkalt egen priselastisitet. Rasjonelle systemer for prisdiskriminering som maksimerer nettoinntekt for tilbyder som står overfor flere ulike råvareanvendelser, vil tilpasses slik at produkter med høy priselastisitet også får lavest margin, mens produkter med lav priselastisitet får høye marginer.

Justeringen av innfraktordningen innebærer at prisutjevningsordningen skal generere et større nettoproveny. Effekten på omsatt melkevolum er avhengig av hvordan satsene i utjevningsordningen justeres og av hvem som mottar provenyet fra de økte avgiftene.

- Dersom de positive avgiftene i systemet holdes uendret, vil effekten være at subsidiene, de negative avgiftene vil gå ned. Dermed vil prisen på de prisfølsomme produktene øke, med den følge at omsatt volum melkeråvare vil reduseres.
- Dersom både positive avgifter og subsidier justeres med en felles øresats pr. liter melkeråvare, vil prisene både på prissensitive og ikke-sensitive produkter forventes å øke. Dermed vil effekten fordele seg over flere produktgrupper og ikke kun på de mest prissensitive produktene. Den negative effekten på volumet blir mindre.
- Dersom prisutjevningssystemet justeres slik at avgifter og subsidier tilpasses optimalt ut fra målet om størst mulig effekt på omsatt volum for gitt målpris og gitt at nettoprovenyet fra prisutjevningsordningen akkurat skal dekke kostnader ved ordningen inklusive økte innfraktsatser, vil den negative effekten på omsatt melkevolum bli lavest. Sannsynligvis vil effekten bli svært liten, siden vi har snakket om en begrenset justering av utjevningsavgiftene og produkter med lav prisleisomhet.



Det er imidlertid ikke gitt at det vil oppstå et behov for en endring i gjennomsnittlig pris til forbrukerne. Vi har ovenfor tatt forbehold for Tine Råvares praksis når det gjelder fordelingen av udekket innfraktkostnad under tidligere ordning. Det er ikke gitt at denne udekkede delen har ført til redusert avregningspris til melkeprodusent. Den kan i stedet vært innkalkulert i Tine Råvares fakturerte logistikkostnader til produksjonsmeieriene. I den grad dette er tilfelle vil Tine Råvare i fremtiden fakturere mindre transportkostnader ved leveranse til produksjonsmeieriene. Dermed vil produksjonsmeieriene på den ene siden få økte prisutjevningavgifter, men samtidig reduserte transportkostnader. Nettoeffekten for det enkelte meieri vil naturligvis kunne variere.



## 6 Vurdering av konsekvenser for konkurranse, melkeproduksjon på primærleddet og forbrukere

---

### 6.1 Konsekvenser for konkurranseforhold mellom meieriaktører

Konsekvensen for konkurranseforholdet mellom meieriforetak kan bli påvirket på tre måter. For det første vil endringer i satsene i Prisutjevningsordningen kunne ha ulike effekter for ulike meierier. For det andre kan avregningsprisene inklusive logistikkostnader mellom Tine Råvare og meieriene bli påvirket ulikt for ulike meierier. Til sist vil justeringen slå ulikt ut for ulike meierier avhengig av geografisk lokalisering.

#### 6.1.1 Effekter via endringer i prisutjevningsordningen

Endringene i prisutjevningsavgiftene og -subsidiene vil vri konkurranseforholdet mellom ulike produkter. Vridningen i avgiftsstrukturen er avhengig av hvordan økt nettopproveny for å finansiere justeringen av innfraktordningen slår ut for ulike produkter.

Siden ulike meierier har helt ulike produktsortimenter, vil den relative andelen av avgiftsøkningen som tas ut via ulike meierier måtte variere.

Meieriene har samtidig noe ulik evne til å overvelte økte samlede produksjonskostnader, inklusive endringer i prisutjevningsavgiftene, på prisene til kundene. Tine kan antagelig, i kraft av sine markedsandeler, også i noen grad tilpasse relative marginer mellom produkter slik at eventuelle negative effekter av justeringene i prisutjevningsordningen ikke får sterke negative utslag på samlet, bearbeidet melkevolum. Dermed oppstår det indirekte en risiko for at marginene på de mest prissensitive produktene vil

bli redusert. så langt vi forstår, vil ha logistikkostnader som avhenger av hvilket basismeieri som behandler melken i første omgang. Dersom ikke prisutjevning-avgiftene etterkontrolleres for oppnådde marginer hos den største markedsaktøren, vil konkurranseevnen til produsenter av prissensitive produkter bli redusert.

### **6.1.2 Effekter via fordeling av Tine Ravares logistikkostnader og definisjonen av basismeieri**

Tine Råvare leverer melkeråvare til ulike konkurrerende meierier på vilkår som etter intensjonen med markedsordningen, skal være konkurransenøytrale. Transportkostnader i tilknytning til leveransene til produksjonsmeierier regnes som overføringskostnader og inngår ikke i innfraktordningen. Logistikkostnadene for overføring av melk til meieriene, kan være en vesentlig del av samlet inntakskostnad for melkeråvare og derfor ha effekter for konkurranseevnen til ulike meierigrupperinger.

Tine Råvare vil etter justering av innfraktordningen sitte igjen med en redusert samlet, netto innfraktkostnad før eventuelle logistikkostnader forbundet med overføring fra Tine Råvare til produksjonsmeieri. Effekten av endringen vil avhenge av hvordan den ufinansierte delen av innfraktkostnaden ble og nå vil bli fordelt mellom produksjonsmeierier og melkeprodusenter, og av endringen i den ufinansierte delen.

Endringen i ufinansiert del avhenger av den relative effekten av selve justeringen i regnemodellen, av definisjonen av basismeieri, samt av tolkningen av «tilnærmet kostnadsdekning». I utgangspunktet er finansieringsandelen økt ved at målprispunktet, som nevnt, flyttes nærmere det reelle mottaksmeieriet eller produksjonsmeieriet. Dermed skal en mindre del av logistikkostnadene overveltes på produksjonsmeieriene eller føre til reduserte avregningspriser til bonde. Dersom «tilnærmet kostnadsdekning» i den justerte ordningen tolkes strengere, dvs. at differensen mellom full kostnadsdekning og gjennomført kostnadsdekning økes, kan det naturligvis motvirke effekten av justeringen av transportdistansene.

Vi må her ta forbehold for forståelsen av Tines praksis når det gjelder beregning av logistikkostnader overfor produksjonsmeieriene. Hvis vi antar at produksjonsmeieriene ble belastet med en betydelig del av ufinansiert innfraktkostnad, må vi også regne med at de foredlingsmeieriene som har relativt høyest logistikkostnad for mottak av melkeråvare, også får størst reduksjon i sine samlede innfraktkostnader. Justert tolkning av «tilnærmet kostnadsdekning» kan moderere eller forsterke effekten.

Effekten av definisjonen av basismeieri kan være betydelig for den enkelte aktør. I den nye modellen regnes meieriene i Q-systemet som basismeierier. Det betyr at all innfrakt til Q-meieriens anlegg i prinsippet dekkes av ordningen. Meieriene til Synnøve Finden defineres ikke som basismeieri, heller ikke Normilks anlegg. Det betyr at Tine Råvare må registrere logistikkostnadene ved transport fra basismeieri til Normilk og Synnøve Finden som overføringskostnader. Hvis vi videre forutsetter at overføringskostnadene blir fakturert produksjonsmeieriene i tråd med medgått kostnader, gir ordningen en ulempe for de rene produksjonsmeieriene som avhenger av distansen fra leverende basismeieri.

### **6.1.3 Effekter som skyldes geografisk lokalisering**

Kompensasjonen for innfraktkostnader vil bli fordelt ut fra meieriens beregnede innfraktkostnader i ordningen. Det betyr at beregnet kostnad for det enkelte meieri avhenger av hvilke kommuner som ligger nærmest basismeieriene innenfor det enkelte meieriforetaket og av fordelingen av melkeråvare mellom kommunene. I tillegg avhenger beregningen av hvilken region meieriet tilhører.

Dersom samlet kostnadsdekning gjennom innfraktordningen øker, vil det også være de meieriene som gjennomgående har lengst avstand til de råvareleverende kommunene, som får størst bedring i kompensasjonen for innfrakten. For meierier som mottar melkeråvare indirekte via Tine Råvare, kan, som nevnt ovenfor, effekten også være positiv. Effekten avhenger også av tolkningen av «tilnærmet kostnadsdekning» i den nye ordningen. Dersom det motsatte skulle skje, at andelen som dekkes gjennom innfraktordningen reduseres, vil effekten i tråd med det ovenstående sannsynligvis være negative for meierier med lange innfraktdistanser og antageligvis også for meierier som mottar melkeråvare via Tine.

Modellen innebærer forenklinger som påvirker fordelingen mellom regioner. Vi har blant annet nevnt at ventetid på ferge ikke er beregnet spesielt, men i stedet skal være en del av estimert tid for sjåfør og bil totalt. Dermed utjevnes fergekostnadene mellom regionene. Videre har vi antatt lik utnyttelsesgrad av transportutstyret mellom regioner. Dermed utjevnes effektene av ulik tetthet i melkeråvarens opprinnelse mellom regioner. Basismeierier i regioner med relativt høy konsentrasjon i melkas opprinnelse og lav avhengighet av ferger, får systematisk noe høyere grad av kostnadsdekning enn andre regioner.

#### 6.1.4 Incentiveeffekter og indirekte effekter via endret atferd

De momentene som er nevnt ovenfor, forutsetter uendret atferd i de enkelte meieriene, dvs. at det ikke skjer endringer i tilpasninger som følge av endringen i innfraktordningen. Over tid er det sannsynlig at forutsetningene vil endre seg, både som følge av endringer som ikke har noe med innfraktordningen, og som følge av at innfraktordningen påvirker lønnsomheten av ulike tilpasninger blant meieriene.

Dersom innfraktordningen vil bli justert regelmessig og hyppig, kan aktørene forvente at endringer for eksempel i meieristrukturen i fremtiden også vil ha konsekvenser for innfraktordningen. Dermed vil de økte logistikkostnadene som normalt vil følge med en endret meieristruktur, i noen grad kunne bli overveltet i prisutjevningsavgiftene. Justeringer i ordningen kan med andre ord bidra til at endringer i meieristrukturen blir noe lettere å få gjennomført.

Det samme gjelder for endringer i logistikkpraksis i råvareinnhenting. Dersom Tine Råvare og andre meierier med egen innhenting av melkeråvare ser fordeler av å endre frekvensen i melkeinnhenting, eller på andre måter service som ytes gjennom selve transporten, vil overveltningen av de ekstra kostnadene kunne gjøre det mer attraktivt å øke servicegraden overfor melkeprodusentene.

Siden det i noen grad også er konkurranse om melkeprodusenter, vil en slik atferd, finansiert av prisutjevningsordningen, i teorien også kunne påvirke konkurranseforholdene mellom meierier. Alle meierier med egen råvareinnhenting får større muligheter for å bekoste høyere logistikkservice overfor melkeprodusentene. Taperne kan bli meieriene uten egen råvareinnhenting, avhengig av hvordan ekstra kostnader fordeles gjennom prisutjevningsordningen over ulike produktsortimenter. Dersom kostnadsnivået i råvarelogistikken drives oppover som følge av innfraktordningen, vil effekten også være ulik for ulike meierier med egen råvareinnhenting avhengig av den gjennomsnittlige avstanden til kommunene hvor råvareproduksjonen foregår. Omfanget av denne vridningseffekten avhenger av graden av kostnadsdekning i ordningen.

Meierier med stor andel produsenter i samme kommune som basismeieriet, kommer i en særstilling. For disse meieriene vil det utelukkende bli regnet en oppholdskostnad og ingen distansekostnad. Oppholdskostnaden vil bli regnet som et felles gjennomsnitt for alle basismeierier og leveringskommuner i hele regionen. Disse meieriene vil dermed få

en systematisk underdekning i ordningen. Oppholdskostnadene vil i noen grad dekke også distansekostnader siden alle distansekostnader internt i kommunene gjennom modellen blir tolket som oppholdskostnader. Dersom et meieri har en spesielt høy andel leverandører innen samme kommune, vil det neppe være vesentlig kompensasjon for egne distansekostnader i en noe overdreven oppholdskostnad. For et slikt meieri kan det tenkes at ordningen vil gjøre det lønnsomt å spre leveransene på flere leveringssteder.

## 6.2 Konsekvens for melkeprodusentene

Konsekvensene for primærprodusentene er drøftet i kapittel 5. Vi har lagt til grunn at forhandlet målpris holdes uendret. Etter vår vurdering er det da grunn til å regne med at melkeprodusentene vil kunne oppnå noe høyere avregningspris fra Tine Råvare, men også at økningen i prisutjevningsavgiftene vil kunne føre til noe redusert melkevolum for gitt målpris.

Markedsordningen for melk forutsetter at Tine Råvare får dekket sine kostnader. Tine Råvare får en redusert udekket netto fraktkostnad gjennom endringen i ordningen. Den udekkede fraktkostnaden har vi ovenfor lagt til grunn vil bli fordelt mellom redusert avregningspris til bonde og noe økt fakturering for overføringstransporter for eksempel til produksjonsmeierier. Reduksjonen i netto udekket fraktkostnad i Tine Råvare som følge av reduksjon i antall basismeierier fra 84 til 42 er lik den merkostnaden som er beregnet for ordningen sett under ett. Denne merkostnaden utgjør ifølge Tabell 4.5 et beløp på 3,1 øre pr. liter melk i gjennomsnitt. Dersom hele gevinsten tilfaller melkeprodusentene, vil avregningsprisen øke tilsvarende. Det er imidlertid mulig at noe av effekten tilfaller produksjonsmeieriene. Denne effekten er imidlertid avhengig av hvordan Tine Råvare tidligere har beregnet overføringsfrakt til produksjonsmeieriene. Det er ikke utenkelig at hele den udekkede innfrakten ble utlignet på produksjonsmeieriene. I så fall er det disse som vil få en redusert logistikkregning som følge av endringen.

Vi har ovenfor nevnt at den økte inndekningen i innfraktordningen skal dekkes via økte prisutjevningsavgifter. Disse kan øke gjennomsnittsprisen på melkeproduktene til konsument. Dermed kan det oppstå en negativ effekt på volum omsatt i det norske markedet. Størrelsen på denne effekten er avhengig av hvordan avgiftene justeres (jf. [avsnitt 5.2](#)).

## 6.3 Konsekvens for forbrukerne

Ved at økte kompensasjoner for innfrakt av melkeråvare skal overveltes i prisutjevningssatsene, må vi forvente at forbrukerprisene på meieriprodukter vil øke. Økningen vil fordele seg mellom ulike meieriprodukter avhengig av hvordan kostnadene fordeles mellom de enkelte prisutjevningsavgiftene (jf. [avsnitt 5.2](#)).

Det kan imidlertid tenkes at endringene gjennomføres på en måte som holder pris til bonde konstant. I så fall vil økningen i gjennomsnittlige prisutjevningsavgifter kunne motvirkes av redusert målpris som er avregningspris til bearbeidende meieri. I det følgende forutsetter vi at målprisen holdes uendret.

Dersom hoveddelen av kostnadene ved innfraktordningen tas ut på de produktene som har lavest prisfølsomhet, som for eksempel fersk konsummelk, vil effekten primært bli en omfordelingseffekt av inntekt fra konsumenter av melk til råvareprodusenter.

Dersom kostnadene fordeler seg mer jevnt over produktutvalget, vil det også oppstå en mer betydelig vridningseffekt i konsumet bort fra meieriprodukter over mot andre mat- og drikkevarer. En slik vridningseffekt er neppe ønskelig i seg selv, til tross for at vi vanskelig kan hevde at utgangspunktet med dagens relative utjevningsavgifter representerer noen optimal tilpasning. Poenget er at vridningen bort fra en allokering av konsumet som reflekterer samfunnets reelle kostnader ved fremstilling av ulike produkter, forsterkes.

Det er viktig å presisere at vi her drøfter effekter prinsipielt. Det er i praksis snakk om begrensede endringer gjennom justeringen av innfraktordningen, slik at effektene for eksempel på konsumet, vil bli begrenset.





# Referanse

---

Geografiutjevningsordningene i prisutjevningsordningen for melk. Rapport fra partssammensatt arbeidsgruppe. Statens landbruksforvaltning, april 2007