

Specialstudier

Januari 2024



Drivmedelsprisernas betydelse
för företagens kostnader





Specialstudie

Drivmedelsprisernas betydelse för företagens kostnader

Konjunkturinstitutet är en statlig myndighet under Finansdepartementet. Vi gör prognoser som används som beslutsunderlag för den ekonomiska politiken i Sverige. Vi analyserar också den ekonomiska utvecklingen samt bedriver tillämpad forskning inom nationalekonomi.

I Konjunkturbarometern publicerar vi varje månad statistik över företagens och hushållens syn på den ekonomiska utvecklingen. Undersökningar liknande Konjunkturbarometern görs i alla EU-länder.

Rapporten **Konjunkturläget** är främst en prognos för svensk och internationell ekonomi, men innehåller också djupare analyser av aktuella makroekonomiska frågor. Konjunkturläget publiceras fyra gånger per år. **The Swedish Economy** är den engelska översättningen av delar av rapporten.

I **Lönebildningsrapporten** analyserar vi de samhällsekonomiska förutsättningarna för lönebildningen.

I **Hållbarhetsrapporten** analyserar vi den långsiktiga hållbarheten i de offentliga finanserna.

Den årliga rapporten **Miljö, ekonomi och politik** är en översyn och analys av miljöpolitiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Vi publicerar också resultat av utredningar, uppdrag och forskning i serierna **Specialstudier**, **KI-kommentarer**, **Working paper**, **PM** och som **remissvar**.

Du kan ladda ner samtliga rapporter från vår webbplats, www.konj.se. Den senaste statistiken och prognoserna hittar du under www.konj.se/statistik.

Förord

Regeringen har givit Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera drivmedelspriser, se Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2024, dnr Fi/2023/03284 (delvis). Denna rapport utgör en del av detta uppdrag och har som syfte att analysera hur kostnaderna för företag i näringslivets olika branscher förändras vid en höjning av drivmedelspriserna.

Specialstudien är författad av Erik Glans och Josefin Kilman.

Stockholm i januari 2024

Albin Kainelainen
Generaldirektör

Innehåll

1	Sammanfattning.....	5
2	Bakgrund och syfte.....	6
3	Användning av drivmedel och vägtransporter i näringslivets branscher.....	6
3.1	Användning av drivmedel.....	6
3.2	Användning av godstransporttjänster	7
4	En input-output baserad prismodell används för att beräkna effekten på konsumentpriserna	9
5	Effekt på konsumentpriserna	11
6	Effekt på produktionskostnader i olika branscher.....	12
	Referenser	15
	Bilaga 1	16

1 Sammanfattning

I denna rapport analyseras hur förändringar i drivmedelspriser påverkar kostnaderna i näringslivets branscher. Analysen ingår som en del av det uppdrag som Konjunkturinstitutet har fått av regeringen att analysera drivmedelspriser.¹ Mer specifikt undersöks hur branschernas kostnader påverkas indirekt, via effekter på andra branschers ökade kostnader. Dessutom undersöks hur konsumentpriserna totalt påverkas både direkt och indirekt av förändringar i drivmedelspriserna. Analysen avgränsas till att studera prisökningar som endast sker i Sverige. Prisökningen skulle alltså kunna bero på förändringar i reduktionsplikten eller införandet av ett nationellt handelssystem för drivmedel, det vill säga förändringar som är specifika för den svenska marknaden.

Modellanalysen visar att kostnadsökningen som uppstår då drivmedel blir dyrare är liten för de flesta branscher i det svenska näringslivet. Detta är en konsekvens av att drivmedel utgör en relativt liten andel av den totala kostnadsmassan för företagen. Lastbilstransporter, fiskerier, kollektivtrafik, buss och taxi får större kostnadsökningar av högre drivmedelspriser relativt andra branscher. Även skogsbruk, jordbruk, post och övriga transporttjänster liksom sjötransporter påverkas mer än andra. Den indirekta effekten på konsumentpriserna är något större än den direkta effekten.

I modellberäkningen beräknas effekten av en 35-procentig prisökning på drivmedel (bensin och diesel) exklusive skatt. För hushållskonsumenter motsvarar det en tioprocentig prisökning på drivmedel vid pump.² Det leder till en ökning av konsumentpriserna totalt med ca 0,2 procentenheter som en direkt effekt eftersom hushållens utgifter för drivmedel utgör ca 2 procent av den totala konsumtionen. Därtill tillkommer en indirekt effekt av högre priser på andra varor och tjänster av de högre produktionskostnaderna som uppgår till knappt 0,3 procentenheter. Totalt blir effekten på konsumentpriserna således knappt 0,5 procentenheter av en ökning av drivmedelspriserna med 35 procent i producentled, motsvarande 10 procent i konsumentled.³

Man bör ha i åtanke att dessa effekter på konsumentpriserna är beräknade under ett antal förenklande antaganden. Det antas att det inte sker någon substitution eller ändrat beteende på grund av prisförändringarna. Det antas också att inhemska producenter lyckas höja priserna på sina egna produkter trots att importpriserna inte stiger i samma grad. I det avseendet så är den modellberäknade priseffekten en övre gräns av den verkliga effekten. Om företag och hushåll substituerar bort från dyrare drivmedel blir priseffekten sannolikt mindre. Å andra sidan antas det inte heller ske någon anpassning av efterfrågan, växelkurs eller lönenivån. Om exempelvis lönekraven blir högre på grund av dyrare drivmedel så kan ökade lönekostnader leda till en större effekt på priserna i slutändan.

¹ Se Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Konjunkturinstitutet, dnr. Fi/2023/03284 (delvis).

² Siffrorna gäller för 2021 eftersom data för beräkningen avser det året. Att priset vid pump ökar mindre i procentuella termer än priset exklusive skatt beror på att punktskatterna på drivmedel är satta i kronor och ören. Relationen mellan procentuella prisförändringar inklusive och exklusive skatt varierar från år till år eftersom punktskatter och priser förändras.

³ Modellen är helt linjär, vilket innebär att en ökning av drivmedelspriserna i konsumentled med 20 procent ger en dubbelt så stor effekt på priser och kostnader. En ökning med 5 procent ger hälften så stor effekt, och så vidare.

2 Bakgrund och syfte

I denna rapport analyseras hur förändringar i drivmedelspriser påverkar kostnaderna i näringslivets branscher. Syftet med analysen illustreras enklast av ett exempel: Ökade drivmedelspriser gör att transportkostnader ökar. Det i sin tur gör att kostnaden för att producera och distribuera olika insatsvaror (allt från jordbruksvaror, metaller, betong, plastvaror, med mera) ökar. Detta i sin tur gör att priserna på dessa produkter stiger, vilket leder till ytterligare kostnadsökningar, och så vidare. Syftet är att beräkna storleken på den sammantagna direkta och indirekta effekten på produktionskostnaderna och konsumentpriserna som uppstår då drivmedelspriserna ökar.

3 Användning av drivmedel och vägtransporter i näringslivets branscher

Hur en bransch påverkas av ökade drivmedelspriser beror både på hur mycket drivmedel företagen använder i den egna verksamheten och hur mycket drivmedel som används av företag i tidigare led av produktionskedjan. En viktig kostnadsimpuls kommer från godstransporter på väg, som använder mycket drivmedel. Godstransporter kan antingen genomföras i egen regi av det företag som behöver transportera varor eller så köper företaget in godstransporttjänster från ett företag som tillhör vägtransportbranschen och som producerar dessa tjänster. Merparten av godstransporter på svenska vägar genomförs av yrkestrafik som mot betalning utför transporttjänster åt andra. Denna andel, uttryckt som lastad godsmängd, utgjorde 91 procent av alla inrikes transporter 2022.⁴ Resterande mängd gods transporterades av företag som för egen räkning distribuerar varor till sina kunder. De flesta branscher påverkas således inte direkt av drivmedelsprishöjningar utan branschens kostnadshöjning påverkas indirekt av inköp av vägtransporttjänster och av andra prisförändringar som härrör från förändringen av drivmedelspriset.

Nedan presenteras användningen av drivmedel och godstransporter i näringslivets branscher i förhållande till produktionsvärdet 2021.⁵ Hur användningen ser ut i olika branscher har stor inverkan på effekten på förbrukningskostnader och är grunden för de resultat som visas i avsnitt 5 och 5.

3.1 Användning av drivmedel

Tabell 1 visar användning av drivmedel 2021 mätt som andel av total produktion för olika branscher. Drivmedel definieras här som bensin eller diesel. Transportbranschen presenteras både som ett aggregat för hela branschen och disaggregerad för att tydliggöra vilken del av transportsektorn som använder mest drivmedel (till vänster respektive höger i tabell 1). Branscher som har störst andel direkt användning av drivmedel är transport, jordbruk och fiske, samt vatten, sanitet och avfall. Inköpen av drivmedel

⁴ Andelen är beräknad utifrån statistik inom vägtrafik från Trafikanalys, se <https://www.trafa.se/vagtrafik/last-bilstrafik/>.

⁵ Bilaga 1 redogör för branschindelningen som används i detta kapitel.

inklusive skatt i dessa branscher utgjorde 7,6 procent, 4,5 procent respektive 2,7 procent av respektive bransch totala produktion 2021. Inom transportbranschen är det vägtransporter av gods som använder den största andelen drivmedel, motsvarande 22,2 procent av total produktion. I passagerartrafik utgörs 8,1 procent av produktionsvärdet av drivmedel medan samma siffra för sjötransport och järnvägstransport är 5,2 respektive 3,2 procent. Flygtransport använder flygbränsle och har därför ingen användning av vare sig bensin eller diesel.

Tabell 1 Direkt användning av drivmedel 2021

Andel av total produktion inom respektive bransch (%)

Branscher	Andel drivmedel	Transportbranschen	Andel drivmedel
Transport	7,6	Vägtransport gods	22,2
Jordbruk och fiske	4,5	Passagerartrafik	8,1
Vatten, sanitet och avfall	2,7	Sjötransport	5,2
Skogsbruk	1,5	Järnvägstransport	3,2
Byggtjänster	1,1	Post och övriga transporttjänster	0,8
Utvinning av mineraler	1,0	Flyg	0,0
Fritidstjänster	0,6		
Handel	0,5		
Fastighetsförvaltning	0,4		
Tillverkning	0,4		
Företagstjänster	0,2		
Vård- och utbildning	0,2		
Hotell och restaurang	0,1		
Värme	0,1		
Finans- och försäkring	0,1		
El	0,1		
Informations- och kommunikationstjänster	0,1		

Anm. Tabellen visar värdet av inköpta drivmedel inklusive skatt i procent av det totala produktionsvärdet i olika branscher. Drivmedel avser bensin och diesel.

Källor: SCB och Konjunkturinstitutet

Statistiken ovan mäter användning i kronor och beskriver total användning. Det vill säga diesel och bensin kan användas till såväl en arbetsmaskin (till exempel en traktor) som till ett fordon. Arbetsmaskiner används främst inom jordbruk och fiske, skogsbruk, utvinning av mineraler och byggtjänster.

3.2 Användning av godstransporttjänster

Många företag ombesörjer inte godstransport inom företaget, utan köper en godstransporttjänst av ett frakt- eller logistikföretag som finns i transportbranschen. Tabell 2 visar andelen godstransporttjänster av total produktion som respektive bransch köpte 2021. De två branscher som har högst användning är transportbranschen (17,9 procent) och skogsbruk (15,6 procent). Transportbranschen disaggregeras och visas

till höger i tabellen. Delbranschen post och övriga transporttjänster, som inkluderar post samt frakt- och logistiktjänster, använde 38,5 procent av sin produktion på vägtransporttjänster 2021. I denna bransch ingår speditörsföretag. Eftersom de huvudsakligen är återförsäljare av transporttjänster till andra företag så är värdeandelen av inköpta transporttjänster mycket hög för branschen.

Tabell 2 Användning av godstransporttjänster 2021

Andel av total produktion inom respektive bransch (%)

Branscher	Andel användning	Transportbranschen	Andel användning
Transport	17,9	Post och övriga transporttjänster	38,5
Skogsbruk	15,6	Järnvägstransport	2,0
Vatten, sanitet och avfall	1,8	Sjötransport	0,4
Byggtjänster	1,8	Passagerartrafik	0,0
Värme	1,4	Vägtransport gods	0,0
Tillverkning	0,7	Flyg	0,0
Utvinning av mineraler	0,5		
El	0,5		
Handel	0,3		
Företagstjänster	0,2		
Jordbruk och fiske	0,2		
Fritidstjänster	0,1		
Informations- och kommunikationstjänster	0,1		
Hotell och restaurang	0,1		
Vård- och utbildning	0,0		
Fastighetsförvaltning	0,0		
Finans- och försäkring	0,0		

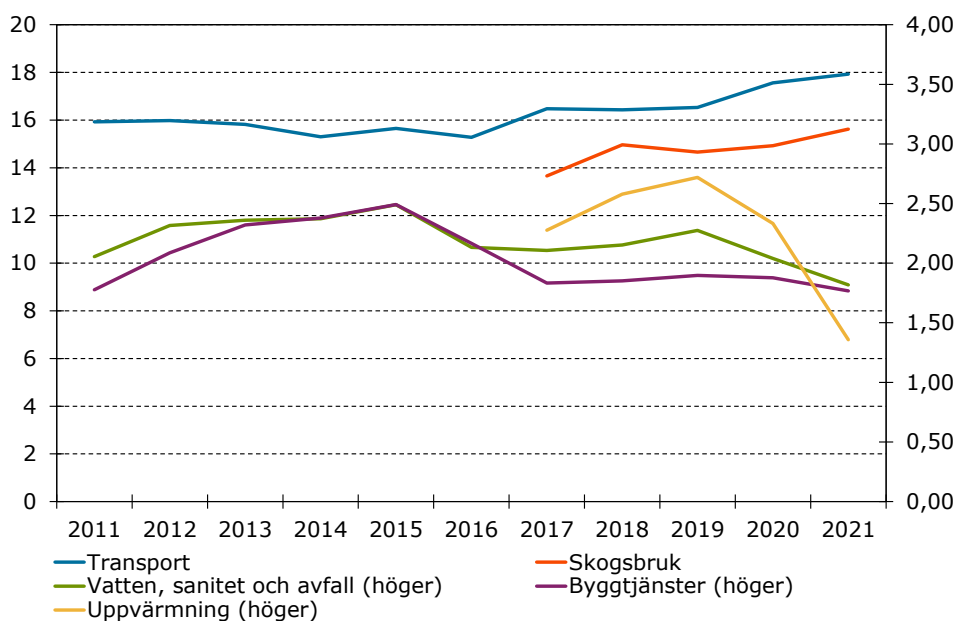
Anm. Tabellen visar värdet av inköpta vägtransporter inklusive skatt i procent av den totala produktionen i olika branscher.

Källor: SCB och Konjunkturinstitutet.

Användning av godstransporttjänster har inte förändrats nämnvärt över tid bland de branscher som använder relativt mycket godstransporttjänster jämfört med andra branscher. Diagram 1 visar att användning av godstransporttjänster har legat mellan 15–18 procent för transportbranschen sedan 2011. Uppvärmningsbranschens användning av godstransporter som andel av total produktion har sjunkit från 2,3 procent 2017 till 1,4 procent 2021.

Diagram 1 Användning av godstransporttjänster för utvalda branscher 2011–2021

Andel av total produktion inom respektive bransch (%)



Anm. Diagrammet visar värdet av inköpta vägtransporter inklusive skatt i procent av det totala produktionsvärdet i utvalda branscher över tid.

Källor: SCB och Konjunkturinstitutet.

4 En input-output baserad prismodell används för att beräkna effekten på konsumentpriserna

Ett vanligt sätt att beräkna priseffekter är med en så kallad input-outputmodell. Input-outputmodeller utgår ifrån data över vilka produkter som olika branscher använder i sin produktion, och samlar denna information i ett ekvationssystem som kan användas för att beräkna hela kedjan av prisgenomslag, det vill säga även indirekta effekter. Denna typ av modeller har tidigare använts av Konjunkturinstitutet i liknande sammanhang.⁶

Modellerna bygger på ett antal grundläggande antaganden som man bör ha i åtanke då resultaten tolkas (se rutan nedan).

⁶ Se exempelvis Konjunkturinstitutet (2023c) och Konjunkturinstitutet (2022).

Input-outputmodeller och centrala antaganden

Input-outputmodeller utgörs av ekvationssystem som visar det ömsesidiga beroende mellan olika branscher i ekonomin. Branscherna använder i varierande grad varandras produkter som insatsförbrukning i sin produktion. Med hjälp av uppgifter från nationalräkenskaperna beräknas de olika produkternas kostnadsandelar i produktionen av olika varor och tjänster. Tillsammans med data över arbetskostnader kan ett ekvationssystem ställas upp som beskriver hur kostnadsstrukturen för olika produkter ser ut. Modellen kan exempelvis användas för att beräkna genomslaget av importprisökningar på totala produktionskostnader. Då modellen kompletteras med information om produkternas vikter i konsumtion och annan användning, samt skatter och subventioner, med mera, kan prisgenomslaget i konsumentled också beräknas. I modellberäkningarna är det centralt att skilja på så kallade endogena, kostnadsbestämda produktpriser, och exogena, förutbestämda priser. De exogena priserna sätts av modellanvändaren, och de endogena priserna beräknas därefter med ekvationssystemet, på basis av antagandet om fullt kostnadsgenomslag. Det är alltså kostnaderna som helt och hållet avgör vad de endogena priserna blir. Input-outputmodeller har flera begränsningar som är viktiga att ha i åtanke vid tolkningen av resultaten. Modellen utgår ifrån att det inte sker några beteendeförändringar, det vill säga konsumenterna antas efterfråga samma mängd av alla enskilda produkter oavsett hur priserna för olika produkter utvecklas. Det antas heller inte ske någon substitution från dyrare till billigare insatsvaror vid prisförändringar. Vidare är datamaterialet osäkert och utgår från värden i löpande priser från tidigare år (i detta fall 2021). Beroende på graden av aggregering i modellen kan resultaten bli missvisande.

De exogena antagandena som till viss del är subjektiva är avgörande för resultaten. Lönsamhetsantagandet (fast vinstandel, vinstmarginal eller kapitalavkastning) påverkar det beräknade kostnadsgenomslaget. Även en del modelltekniska antaganden (exempelvis valet mellan så kallad bransch- eller produktteknologi) har viss betydelse. För en utförlig beskrivning av input-outputmodeller hänvisas till Miller och Blair (2009).

Modellen som används i denna analys utgår ifrån produktionskostnaderna för enskilda produkter, snarare än branscher. De resultat som redovisas avser kostnadsökningen som uppstår i produktionen av olika produkter. Branscherna i näringslivet producerar ofta mer än bara en produkt, så överlappningen från produkt till bransch är inte 1:1. Men resultaten för produkter motsvarar approximativt kostnadsökningen för motsvarande bransch. Modellen baseras på data från 2021. Resultaten är inte exakt tillämpbara på andra år eftersom modellresultaten är beroende av priser och skattesatser i utgångsläget. Exempelvis så innebär högre drivmedelspriser i utgångsläget att utgifterna för drivmedel som andel av hushållens totala utgifter är högre, och effekten av relativa prisförändringar på konsumentpriserna totalt sett därmed blir större.

Lönsamhetsantagandet är att samtliga branscher har en fast vinstandel.⁷ Det innebär att ökade förbrukningskostnader förs vidare krona för krona till slutkunden.

⁷ Petroleumraffineringsbranschen som är den bransch som har ett exogent satt pris antas dock inte ha en fast vinstandel. I modellen kan man välja att sätta priset exogent eller lönsamheten exogent i varje bransch. Man kan inte sätta både lönsamhet och pris exogent samtidigt.

Importpriserna hålls exogena, förändringen i drivmedelspriserna antas alltså ske enbart i Sverige. Det skulle exempelvis kunna bero på en förändring i kraven på inblandning av (dyrare) biodrivmedel som gäller enbart i Sverige eller införandet av ett nationellt handelssystem utsläppsrätter för drivmedel.

I beräkningen antas en exogen ökning av drivmedelspriset (bensin och diesel) för konsumenter vid pump med 10 procent. Eftersom en stor del av priset vid pump består av punktskatt så måste drivmedelspriset exklusive skatt öka mer än så i procentuella termer för att pumppriset ska öka med 10 procent. Prisökningen på drivmedel exklusive skatt är drygt 35 procent, vilket med basårsdata från 2021 ger en prisökning för konsumenter vid pump på 10 procent. Notera att denna relation mellan den procentuella förändringen i produktpris relativt konsumentpris beror på produktprisets nivå relativt nivån på punktskatterna, och siffran gäller för år 2021. Relationen mellan priset inklusive och exklusive skatt för olika branscher påverkas också av andelen diesel/bensin de olika branscherna använder. Det beror på att punktskatten på bensin är högre än för diesel (år 2021). För en bransch som använder mycket diesel så ger förändringar i priset exklusive skatt en större prisökning i relativa termer inklusive skatt än vad motsvarande genomslag är för konsumenter, som köper en större andel bensin. En 35-procentig ökning av priset på bensin och diesel sammantaget skulle 2021 ha inneburit ett ökat inköpspris på drivmedel totalt på över 20 procent för lastbilsföretagen (som huvudsakligen använder diesel). Branscher som har nedsatt skatt på användningen av drivmedel, exempelvis inom jord- och skogsbruk, möter också större prisökning på drivmedel i relativa termer än hushållskunder. Det beror också på att punktskatten för de företagen är lägre, så en proportionell förändring i drivmedelspriset exklusive skatt ger ett större genomslag på de företagens inköpskostnader.

5 Effekt på konsumentpriserna

Den totala effekten på konsumentpriserna av en 10-procentig ökning av konsumentpriset på drivmedel är en ökning av prisnivån med knappt 0,5 procentenheter. Den indirekta effekten är något större än den direkta effekten. Effekten är beräknad för den så kallade konsumtionsdeflatorn.⁸ Effekten på KPI är snarlik men kan bli något annorlunda på grund av skillnader i täckningsgrad och de olika produkternas vikter i konsumtionskorgen. Den direkta effekten kommer sig av att vikten för drivmedel i konsumtionen enligt nationalräkenskaperna var ca 2 procent 2021. Eftersom prisökningen i konsumentled är 10 procent så blir den direkta effekten just 0,2 procentenheter. Utöver detta tillkommer alltså prisökningar på andra varor och tjänster som beror på ökade produktionskostnader. Dessa prisökningar ger sammantaget en konsumentprisökning på ytterligare knappt 0,3 procentenheter. Notera att det inte antas att det sker någon förändring i importpriserna på andra varor än drivmedel i denna beräkning eftersom prisökningen på drivmedel antas vara begränsad till Sverige. Den indirekta effekten kommer alltså enbart från produktionskostnadsökningar i Sverige. Om drivmedelspriserna skulle stiga i hela världen så skulle effekten på konsumentpriserna i Sverige bli högre. Beräkningen förutsätter också att samtliga företag lyckas höja sina priser trots att priserna på konkurrerande importerade produkter inte stiger.

⁸ Konsumtionsdeflatorn är ett implicit prisindex för hushållens totala konsumtion i nationalräkenskaperna.

6 Effekt på produktionskostnader i olika branscher

Tabell 3 och Tabell 4 visar ökningen i inköpskostnaderna per producerad enhet som uppstår på grund av att drivmedelspriserna ökar med 35 procent exklusive skatt i beräkningen. Ett enkelt räkneexempel illustrerar detta. Anta att ett företag säljer maskiner för 100 000 kronor under ett år. För att kunna producera och sälja maskinerna köps transporttjänster liksom en del förbrukningsmaterial. I utgångsläget är de totala inköpskostnaderna 20 000 kronor. Prisökningen på drivmedel gör att förbrukningskostnaderna stiger med 5 000 kronor till 25 000 kronor. Tabellen visar denna kostnadsökning som andel av produktionsvärdet, vilket i räkneexemplet alltså skulle vara 5 procent.⁹ Om företaget vill bibehålla samma vinst per producerad maskin, räknat i kronor och ören, måste de höja sitt försäljningspris med 5 procent. Tabell 3 visar alltså hur mycket företagen behöver höja sina försäljningspriser i procent om de vill behålla samma vinst räknat i kronor.

Tabellen är uppdelad i en direkt och indirekt effekt. Den direkta effekten härrör från branschens egen förbrukning av drivmedel. Anta att det maskinproducerande företaget i exemplet ovan hade en egen lastbil som de använde för att transportera varor mellan produktionsenheter. Den direkta effekten kommer då av den ökade kostnaden för de drivmedel som används i de egna transportererna. Den indirekta effekten kommer av att andra inköpta varor och tjänster (exempelvis stål, elektronik, med mera) också blir dyrare som ett resultat av andra företags ökade kostnader. Den sista kolumnen visar den totala effekten på produktionskostnaden. Det är alltså summan av den direkta och den indirekta effekten.

Den direkta effekten (kolumn 2 i tabellerna) för jordbruk visar att produktionskostnaden för den branschen ökar med 1,0 procent av att branschens inköp av drivmedel blir dyrare. Den indirekta effekten är 0,4 procentenheter för jordbruket. Produktionskostnaden inom jordbruk stiger med alltså med totalt 1,4 procent på grund av ökningen i drivmedelspriserna. Detta betyder att jordbrukarna behöver höja sina försäljningspriser med just 1,4 procent om de vill bibehålla sin vinst räknat i kronor och ören. Lastbilstransporter påverkas mest av den direkta effekten. Även raffinerade petroleumprodukter liksom fiskerierna får en relativt stor kostnadsökning eftersom branscherna enligt statistiken använder en hel del diesel som en insatsvara i produktionen.¹⁰ Kollektivtrafik, skogsbruk samt post och övriga transporttjänster drabbas förhållandevis mycket av den indirekta effekten.

Att branschen post och andra transporttjänster påverkas mycket av den indirekta effekten beror på att företagen köper in transporttjänster i hög utsträckning. I branschen ingår nämligen fraktförmedling och liknande logistiktjänster. Det är företag som köper transporttjänster av andra företag. Då prisökningen på transporttjänster stiger uppstår en stor indirekt kostnadsökning för logistikföretagen. Att den indirekta effekten för

⁹ $5\,000/100\,000 = 5\%$.

¹⁰ Det är lite oklart varför raffinaderierna använder så mycket diesel, men det skulle kunna bero på att de blandar olika typer av diesel (exempelvis biodiesel och fossil diesel) till en färdig produkt, och att de inblandade beståndsdelarna räknas in som insatsförbrukning i nationalräkenskaperna. Den diesel som raffinaderierna använder kan vara importerad eller inhemskt producerad.

kollektivtrafik är stor beror sannolikt på att lokaltrafikföretag som exempelvis SL köper busstjänster och andra transporttjänster av underleverantörer.

Tabell 3 Ökning av produktionskostnad i varubranscher

Procentenheter

Produkt	Direkt	Indirekt	Total
Fisk	2,4	0,7	3,1
Raffinerade petroleumprodukter	1,6	0,0	1,6
Skogsbruk	0,3	1,2	1,4
Jordbruksprodukter	1,0	0,4	1,3
vatten, avlopp, sanitet, återvinning	0,6	0,3	0,8
Livsmedel	0,1	0,5	0,6
Papper och trä	0,1	0,5	0,6
Byggtjänster	0,2	0,2	0,5
Drycker	0,1	0,3	0,4
Gruvprodukter	0,3	0,1	0,4
Icke-metalliska mineraliska produkter	0,1	0,3	0,4
gas, fjärrvärme och fjärrkyla	0,0	0,2	0,3
Stål- och metaller	0,0	0,2	0,2
Kläder och textilier	0,1	0,1	0,2
Elproduktion och distribution	0,0	0,1	0,2
Gummi- och plastvaror	0,0	0,1	0,2
Kemi- och läkemedel	0,0	0,1	0,2
Möbler, leksaker och annan tillverkning	0,0	0,1	0,1
Transportmedel	0,0	0,1	0,1
Bearbetade metallvaror	0,0	0,1	0,1
Maskiner	0,0	0,1	0,1
Elektronik och elapparater	0,0	0,1	0,1
Tobak	0,0	0,1	0,1

Anm. Tabellen visar ökningen av de totala förbrukningskostnaderna per producerad enhet uttryckt i procentenheter. Tabellen visar kostnaden för produktionen av varor vilket inte är exakt samma som produktionskostnaden i motsvarande branscher eftersom en bransch kan producera flera olika produkter. Produktionskostnadsökningen avser effekten av att priset på både bensin och diesel exklusive skatt stiger med 35 procent.

Källa: Konjunkturinstitutet.

Tabell 4 Ökning av produktionskostnad i tjänstebranscher

Procentenheter

Produkt	Direkt	Indirekt	Total
Vägtransport gods (Lastbilstransporter)	4,0	0,3	4,4
Kollektivtrafik, buss och taxi	1,7	0,8	2,5
Post och övriga transporttjänster	0,4	1,4	1,8
Sjötransport	1,0	0,5	1,5
Järnvägstransport	0,7	0,4	1,1
Flygtransport	0,0	0,4	0,4
Handel	0,1	0,2	0,3
Fastighetsförvaltning	0,1	0,2	0,3
Hotell och restaurang	0,0	0,2	0,2
Kultur, nöje, fritid och service	0,1	0,1	0,2
Små- och fritidshus	0,0	0,2	0,2
Företagstjänster	0,1	0,1	0,2
Vård- och utbildning	0,0	0,1	0,1
Informations- och kommunikationstjänster	0,0	0,1	0,1
Finans- och försäkring	0,0	0,1	0,1

Anm. Tabellen visar ökningen av de totala förbrukningskostnaderna per producerad enhet uttryckt i procentenheter. Tabellen visar kostnaden för produktionen av tjänster vilket inte är exakt samma som produktionskostnaden i motsvarande branscher eftersom en bransch kan producera flera olika produkter. Produkten/branschen Lastbilstransporter inkluderar även rörtransport (pipelines). Produktionskostnadsökningen avser effekten av att priset på både bensin och diesel exklusive skatt stiger med 35 procent.

Källa: Konjunkturinstitutet.

Referenser

- Konjunkturinstitutet 2023a, ”Drivmedelsprisernas utveckling”, Specialstudie dnr. 2023–457.
- Konjunkturinstitutet 2023b, ”Reduktionsplikten och dieselpriiset”, Specialstudie dnr. 2023–459.
- Konjunkturinstitutet 2023c, ”Pris- och kostnadsutvecklingen 2019–2023: Analys med en prismodell”, Specialstudie, dnr. 2023–515.
- Konjunkturinstitutet 2022, ”Prissättning hos svenska företag under 2022”, Specialstudie, dnr. 2022–521.
- Miller, R.E. and Blair, P.D. (2009) *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*. 2nd Edition, Cambridge University Press, Cambridge.

Bilaga 1

Tabell 5 Branschindelning i avsnitt 3

Branschkod SNI 2007	Beskrivning
A01, A03	Jordbruk och fiske
A02	Skogsbruk
B07-09	Utvinning av mineraler
C	Tillverkning
D351	El
D352-353	Värme
E	Vatten, sanitet och avfall
F	Byggtjänster
G	Handel
H	Transport
<i>H491-492</i>	<i>Järnvägstransport</i>
<i>H493</i>	<i>Passagerartrafik (kollektivtrafik, buss- och taxi)</i>
<i>H494-495</i>	<i>Vägtransport gods</i>
<i>H50</i>	<i>Sjötransport</i>
<i>H51</i>	<i>Flyg</i>
<i>H52-53</i>	<i>Post och övriga transporttjänster</i>
I	Hotell och restaurang
J	Informations- och kommunikationstjänster
K	Finans- och försäkring
L exklusive L68A	Fastighetsförvaltning
M, N	Företagstjänster
P, Q	Vård- och utbildning
R, S, T	Fritidstjänster

Tabell 6 Produkter/branscher avseende varor i prismodellen

SPIN–2015/SNI 2007-kod	Produkt/Bransch
A01	Jordbruksprodukter
A02	Skogsbruk
A03	Fisk
B05–06	Energimineraler
B, excl. B05–06	Gruvprodukter
C10	Livsmedel
C11	Drycker
C12	Tobak
C13–15	Kläder och textilier
C16–18	Papper och trä
C19	Raffinerade petroleumprodukter
C20–21	Kemi- och läkemedel
C22	Gummi- och plastvaror
C23	Icke-metalliska mineraliska produkter
C24	Stål- och metaller
C25	Bearbetade metallvaror
C26–27	Elektronik och elapparater
C28	Maskiner
C29–30	Transportmedel
C31–33	Möbler, leksaker och annan tillverkning
D351	Elproduktion och distribution
D352-D353	gas, fjärrvärme och fjärrkyla
E	vatten, avlopp, sanitet, återvinning
F	Byggtjänster

Anm. Inhemsk produktion av energimineraler förekommer ej. Därför finns energimineraler inte med i samtliga tabeller. Se sni2007.scb.se för en utförlig beskrivning av vad som ingår i de olika branscherna.

Källa: SCB.

Tabell 7 Produkter/branscher avseende tjänster i prismodellen

SPIN-2015/SNI 2007 kod	Produkt/Bransch
G	Handel
H491-H492	Järnvägstransport
H493	Kollektivtrafik, buss och taxi
H494-H495	Vägtransport gods (Lastbilstransporter)
H50	Sjötransport
H51	Flygtransport
H52-H53	Post och övriga transporttjänster
I	Hotell och restaurang
J	Informations- och kommunikationstjänster
K	Finans- och försäkring
L68201A, L68201B, L68A	Små- och fritidshus
L, excl. L68201A, L68201B, L68A	Fastighetsförvaltning
M, N	Företagstjänster
P, Q	Vård- och utbildning
R, S, T	Kultur, nöje, fritid och service

Anm. Små- och fritidshus är en bransch vars produktionsvärde och priser är imputerat. Se sni2007.scb.se för en utförlig beskrivning av vad som ingår i de olika branscherna.

Källa: SCB.