

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Vælg de mest erhvervsvenlige projekter

Annette Christensen, Dansk Industri, anch@di.dk

Thomas Odgaard, Incentive, to@incentive.dk

Abstrakt

Hvilke infrastrukturprojekter har størst betydning for erhvervslivet? Det spørgsmål har DI søgt at besvare i et projekt, hvor rådgivervirksomheden Incentive er blevet bedt om at udvikle et sæt indikatorer, der kan belyse, hvor erhvervsvenlige forskellige konkrete projekter er.

Træf de rigtige beslutninger

Dansk Industri (DI) er optaget af, at man får truffet de rigtige beslutninger om investeringer i trafikal infrastruktur. Set med erhvervsbriller handler det om, at man prioriterer de projekter, der har størst erhvervsmæssig betydning.

I dag er effekter for erhvervslivet ikke en selvstændig del af beslutningsgrundlaget, når der skal træffes beslutninger om investeringer i trafikal infrastruktur. Indirekte er effekter for erhvervslivet dog med i beslutningsgrundlagene, idet gevinster for erhvervslivet i form af sparet tid og sparede kørselsomkostninger indgår i de samfundsøkonomiske analyser.

DI ønsker, at samfundsøkonomiske vurderinger af trafikale investeringer skal suppleres med vurderinger af, hvilken betydning konkrete infrastrukturprojekter har for erhvervslivet. DI har derfor bedt rådgivervirksomheden Incentive om at udvikle en metode til at opgøre og synliggøre gevinsterne for erhvervslivet ved investeringer i trafikal infrastruktur.

Indikatorer

Målet med projektet har været at udvikle en række indikatorer, der på forskellig vis kan illustrere, hvilken betydning forskellige konkrete infrastrukturprojekter har for erhvervslivet. Disse nøgletal er tænkt som et supplement til de samfundsøkonomiske vurderinger.

Som led i projektet har vi regnet på forskellige cases, herunder eksempelvis rute 26 (Viborg-Rødkærsbro) og rute 18 (Herning-Holstebro). Målet med de forskellige case-beregninger har været at afprøve metoden i praksis.

FAKTABOKS

Projektet har resulteret i et bud på følgende syv indikatorer for erhvervsvenlighed:

1. Erhvervstransportens andel af tids- og kørselsgevinster
2. Pendlingens andel af tids- og kørselsgevinster
3. Årlig BNP/anlægskrone
4. Årlig eksport-effekt/anlægskrone
5. Beskæftigelseseffekt i anlægsperioden
6. Beskæftigelseseffekt efter anlægget står klar
7. Samlet beskæftigelseseffekt pr. mia. anlægskroner.

Afsæt i samfundsøkonomi

I projektet har vi taget afsæt i en række af de data, der indsamles og analyseres i forbindelse med samfundsøkonomiske analyser. Det gælder i særdeleshed de trafikdata, der danner grundlag for de samfundsøkonomiske analyser.

Vi har også taget udgangspunkt i de officielle samfundsøkonomiske enhedspriser fra Transport- og Bygningsministeriet/Transport DTU. Det gælder eksempelvis de officielle enhedspriser for tidsværdier, herunder både tidsværdier for rejsetid og forsinkelsestid.

Andel af tidsgevinster

Når der anlægges en ny vej eller en ny bane, er sparet tid typisk den absolut væsentligste gevinst ved projektet. Derudover er der typisk også gevinster i form af eksempelvis sparet brændstof og mindre slitage på køretøjer. Sidstnævnte benævnes kørselsgevinster.

To af de syv indikatorer handler om, hvor stor en andel af tids- og kørselsgevinsterne ved et givent projekt, der tilfalder henholdsvis pendlerne og erhvervstransporten, hvor erhvervstransporten blandt andet er transport af varer og gods og transport i forbindelse med møder.

For mange vejprojekter vil erhvervstransportens andel af tids- og kørselsgevinsterne typisk være høj. Det skyldes dels, at vejprojekter ofte giver betydelige tidsbesparelser for den tunge transport. Samtidig er tidsværdien for erhvervstransporten mere end fire gange så høj som for fritidsrejsende og pendlere, så derfor er gevinsten pr. sparet minut også relativt stor.

I projektet er blandt andet gennemført case-beregninger for en motorvej mellem Herning og Holstebro og en udbygning rute 26 (Viborg-Rødkærsbro). Beregningerne viser, at for disse projekter tilfalder henholdsvis 63 pct. og 61 pct. af gevinsterne erhvervstransporten.

For kollektive trafikprojekter går en stor del af gevinsterne typisk til pendlerne. I projektet er gennemført case-beregninger for hastighedsopgradering af jernbanen Ringsted-Rødby samt etablering af en BRT-linje (Bus Rapid Transit) mellem Nørreport station og Gentofte Kommune. Beregningerne viser, at pendlere får henholdsvis 57 pct. og 90 pct. af gevinsterne ved disse projekter. Når BRT-projektet især gavner pendlerne, skyldes det, at det særligt er i myldretiden, hvor der er mange pendlere, at projektet medfører gevinster.

Når Finansministeriet regner

I transportsektoren er der tradition for at beregne samfundsøkonomisk afkast af investeringer i trafikal infrastruktur, mens man i mange andre sektorer i stedet regner på vækstbidraget af forskellige initiativer.

Som led i projektet har vi derfor også analyseret, om transportsektoren kan hente inspiration fra andre sektorer til vurderingen af investeringer og initiativer.

Finansministeriet har eksempelvis beregnet vækstbidrag for en række initiativer, der var en del af "Aftaler om Vækstpakke 2014." Der er blandt andet regnet på følgende initiativer:

- Fokusering af miljøgodkendelser
- Reduktion af sagsbehandlingstider i kommuner og stat
- Nemmere at bogføre og afregne moms og skat (Nemvirksomhed)
- Afskaffelse af PSO for gas og lempelse af PSO for el.

I "Aftaler om Vækstpakke 2014" indgik også udmøntning af 2,5 mia. kr. til bedre infrastruktur. Der blev dog ikke regnet vækstbidrag for dette initiativ.

Ovenstående eksempel fik os til at tænke, at når det er muligt at regne vækstbidrag af en række forskellige initiativer, må det også være muligt at regne vækstbidrag af investeringer i trafikal infrastruktur.

Regnemaskinen

Vækstbidrag regnes typisk ved hjælp af makroøkonomiske modeller. Det kan eksempelvis være ADAM-modellen, der giver en forenklet matematisk beskrivelse af, hvordan dansk økonomi virker. I dette projekt har vi brugt LINE-modellen, der er en variant af ADAM-modellen. Modellen bruges af en lang række ministerier og styrelser til at beregne effekter af økonomisk-politiske indgreb. Fordelen ved at bruge LINE-modellen er, at man kan opgøre effekter af infrastrukturprojekter på kommunalt og regionalt niveau. Det er interessant, da det dermed bliver muligt at belyse den geografiske spredning i effekterne.

BNP, eksport og jobs

I projektet har vi valgt at regne på de makroøkonomiske effekter i forhold til BNP, eksport og jobs.

Udviklingen i BNP er dermed en god indikator for, hvor godt det går for erhvervslivet og for økonomien, mens udviklingen i eksporten er en god indikator for udviklingen i danske virksomheders internationale konkurrenceevne. Når et infrastrukturprojekt reducerer virksomhedernes transportomkostninger, styrker det alt andet lige konkurrenceevnen, da det bliver billigere for virksomhederne at producere deres varer. Lavere priser forbedrer konkurrenceforholdet til udlandet, hvilket fører til øget eksport.

Vi har også valgt at regne på effekter i forhold til jobs. Der knytter sig ofte stor interesse til forskellige initiativers evne til at skabe jobs. I dette projekt har vi opgjort denne effekt på flere måder, idet det både kan være relevant at se på beskæftigelseseffekter i anlægsfasen og effekter efter, anlægget står klar.

For de fleste infrastrukturprojekter er beskæftigelseseffekter i anlægsfasen typisk væsentligt højere, end effekterne efter anlægget står klar. Sidstnævnte er dog interessant, da der er tale om jobs som følge af, at et givent projekt har styrket danske virksomheders internationale konkurrenceevne.

I projektet er blandt andet regnet effekter for BNP, eksport og jobs for en motorvej Herning-Holstebro og en udbygning af rute 26 (Viborg-Rødkærsbro). Resultaterne fremgår af nedenstående tabel.

Indikatorer for erhvervsvenlighed

| Projekt | Erhvervsandele ¹ | | Konkurrenceevne ³ | | Beskæftigelse | | |
|----------------------------|---------------------------------|----------|------------------------------|----------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| | Erhvervs-transport ² | Pendling | BNP per år | Eksport per år | Årsværk i anlægsfasen ⁴ | Årsværk i driftsfasen | Årsværk i alt/ mia. anlægskrone |
| Motorvej Herning-Holstebro | 63% | 7% | 22-45 | 13-27 | 1770 | 363-727 | 542-635 |
| Rute 26 Viborg-Rødkærsbro | 61% | 9% | 31-62 | 22-44 | 398 | 94-188 | 525-683 |

Noter: ¹ Andele af tids- og kørselsgevinster i de samfundsøkonomiske analyser af relevans for erhvervslivet.

² Erhvervstransport er transporten i vare- og lastbil samt i personbil i forbindelse med kundebesøg, møder etc.

³ Effekter på lang sigt. Faktor afspejler effekt i mio. kr. pr. år for hver mia. kr., der anvendes til anlæg.

⁴ Opgjort ud fra direkte effekt på 450 årsværk pr. 1 mia. kr. investeret.

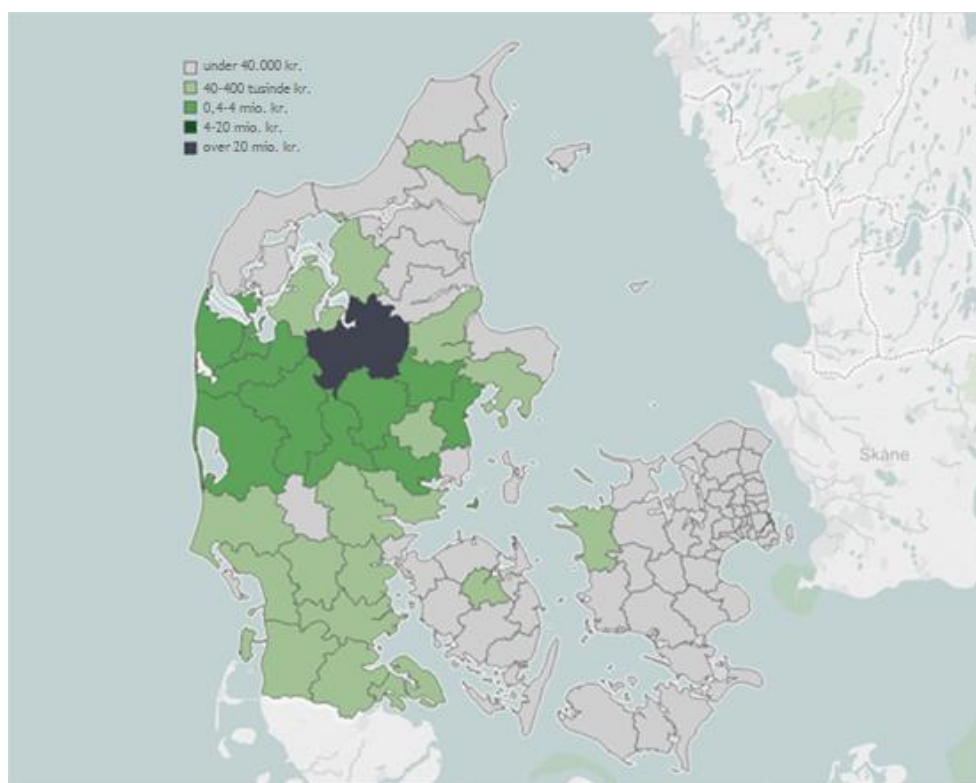
Geografisk spredning

En investering i trafikal infrastruktur har størst betydning i det område, hvor en ny vej eller bane anlægges, men der er også effekter i andre dele af landet. Som led i projektet er det beregnet, hvordan gevinsterne ved forskellige projekter fordeler sig på regioner og kommuner.

Beregningerne viser, at der er en vis geografisk spredning i effekterne. Det kan blandt andet tilskrives, at samhandel betyder, at varepriserne falder for flere virksomheder end dem, der opnår direkte gevinster som følge af et infrastrukturprojekt.

Nedenstående kort viser, hvor stor en gevinst i form af øget eksport en række kommuner i især det midtjyske får som følge af en udbygning af rute 26 (Viborg-Rødkærsbro). Som det fremgår af kortet, tilfalder størstedelen af eksportgevinsterne Viborg kommune, mens de fleste kommuner i Midt- og Sønderjylland får mindre gevinster.

Rute 26 Viborg-Rødkærsbro: Eksporteffekt pr. kommune pr. år, lang sigt



Kilde: Beregninger med LINE-modellen.

Det videre arbejde

Projektet har illustreret, at et enkelt (eller flere nøgletal) ikke kan indfange alle de effekter, som et konkret infrastrukturprojekt har for erhvervslivet.

De beregninger som er gennemført for konkrete cases viser, at metoden er velegnet til at belyse de erhvervmæssige effekter af projekter, der har stor betydning for transport af varer og gods, mens metoden

er mindre velegnet til at belyse ændringer i tilgængelighed til arbejdskraft. Beregningerne har også illustreret, at data om særligt trafikens fordeling på formål har afgørende betydning for resultaterne.

Som led i projektet har vi udarbejdet en række anbefalinger til det videre arbejde med at belyse den erhvervmæssige betydning af trafikale investeringer. Det anbefales eksempelvis, at det skal belyses, hvilke omkostninger der knytter sig til et transportsystem med en lav grad af pålidelighed samt, at der skal udvikles en indikator for ændringer i virksomhedernes tilgængelighed til arbejdskraft.